

5. Deern



S/y Deern

LOA: 9,2 m

Typ: slup (Flirt 30)

Materiał kadłuba: laminat

Rok budowy: 1988

Porannek 3 sierpnia 2003 roku, mimo że był chłodny, zapowiadał ładny, słoneczny dzień. Skiper wraz z żoną rozpoczęli przygotowanie s/y *Deern* do rejsu. Na zmianę ziewając i przecierając oczy, zatankowali paliwo w niemieckim Karlshagen, po czym zajęli się ształowaniem prowiantu i bagaży. Około 11.30 wszystko było gotowe, toteż oddali cumy i wyszli w morze. Nie wiało na tyle, aby dało się żeglować, więc płynęli na silniku. Z czasem podmuchy stawały się coraz silniejsze i można było postawić żagle. Przy wschodnim wietrze o sile 2°B zmierzali w kierunku Sassnitz z prędkością 2–5 węzłów.

Wiatr stopniowo przechodził na północno-wschodni, toteż zmienili port docelowy na Lohme. Mogli sobie na to pozwolić – nic ich nie goniło, nigdzie nie mieli zobowiązań. Pod wieczór plan ponownie uległ zmianie. Jako że warunki pogodowe umożliwiały przyjemną żeglugę, para zdecydowała się płynąć trochę dalej – do Rønne na Bornholmie.

O 20.00 obrano kurs 045°. Jacht znajdował się wtedy około 3 mile morskie na wschód od Stubbenkammer.

Małżonkowie spokojnie zjedli kolację. Światła nawigacyjne włączono o 21.00, a o 22.00 uruchomiono silnik i zrzucano żagle. Sterowanie przejął autopilot. Pół godziny później skiper zszedł do kabiny, zostawiwszy w kokpicie żonę. Mimo że nie posiadała uprawnień, jej umiejętności żeglarskie były niczego sobie. Zdobyła je na kursie żeglarskim i podczas częstych rejsów. Była kompetentną załogantką.

Siła wiatru wzrosła z czasem na tyle, że skiper chciał znów postawić żagle. Po czterdziestu minutach odpoczynku wrócił na pokład. Początkowo towarzyszyła mu żona, jednak o 23.30 skapitulowała i poszła odpocząć w koi. Była zmęczona po całym dniu na wodzie. Wczesna pobudka też zrobiła swoje.

Zbliżała się północ. Mężczyzna siedział sam na wachcie. Było bardzo spokojnie. W oddali majaczyły światła dwóch statków. Pierwszy znajdował się na lewo od dziobu, drugi za lewym trawersem. Oba daleko. Widzialność była bardzo dobra. Jachtem delikatnie bujało. I ta kojąca cisza...

Nagle rozległ się huk rozbijanej dziobem wody. Skiper instynktownie przekręcił ster w prawo. Za późno. Fala dziobowa wytworzona przez bulbę statku uderzyła w lewą burtę jachtu *Deern*, podrywając go i obracając przez prawą burtę. Z przewracającego się jachtu do wody wypadł przerażony skiper. Jego żona, która spała w środku, nie miała tyle szczęścia.

W oddali zniknął zarys statku, który przed chwilą rozjechał s/y *Deern*. Mężczyzna wołał żonę, wykrzykiwał jej imię. Bezskutecznie. Na powierzchni wody pojawiały się przedmioty uwolnione z idącego na dno kadłuba. Była wśród nich dziecięca kamizelka ratunkowa. Skiper chwycił ją i trzymał mocno. Tak dotrwał do rana. Około 11.00 zauważyła go załoga przepływającego niedaleko s/y *Jan*. O podjęciu rozbitka natychmiast powiadomiono służby ratownicze w Bremie i rozpoczęto poszukiwania zaginionej kobiety. Wypytano skipera o przebieg wydarzeń i na bazie jego zeznań określono rejon poszukiwań. Przerwano je o 19.10 tego samego dnia, niestety bez sukcesu.

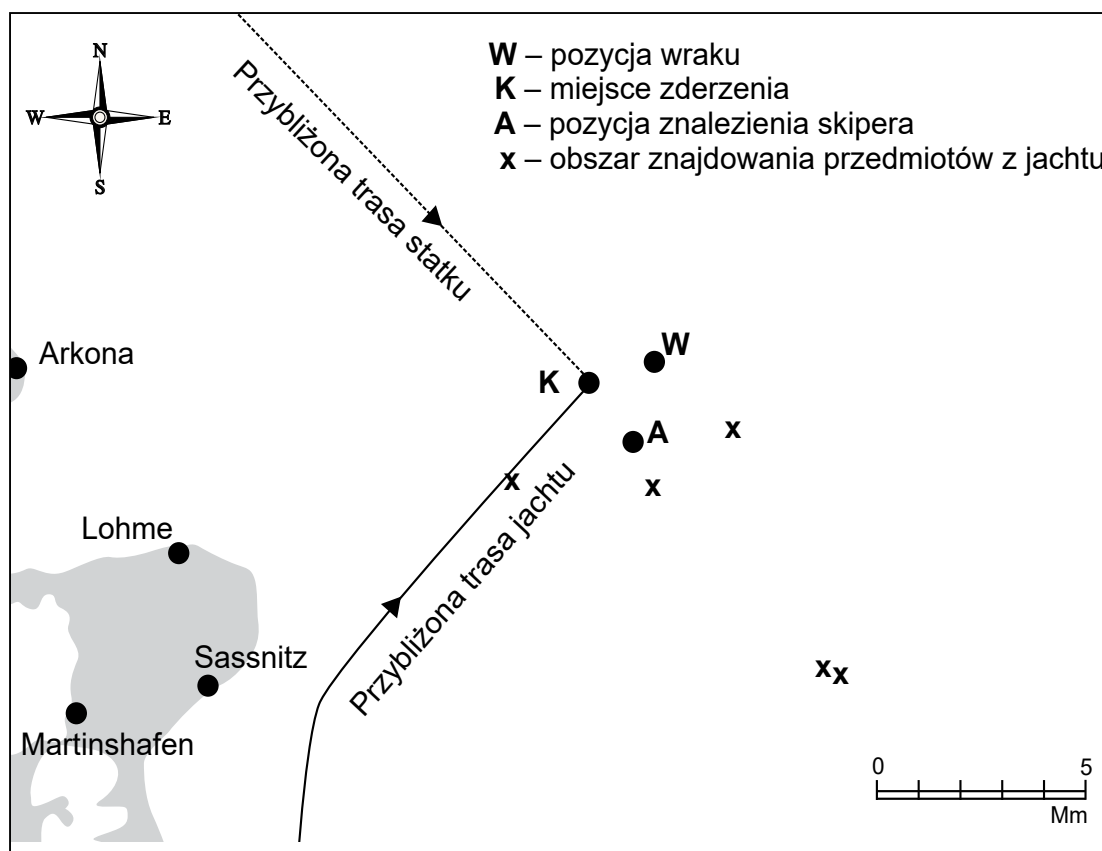
Wieczorem 9 sierpnia nurkom udało się zlokalizować wrak około 15 mil na północny wschód od Stubbenkammer. 18 sierpnia został podniesiony z dna z głębokości 24 metrów. Śródokręcie było doszczętnie zniszczone. W kabinie dziobowej odnaleziono zwłoki kobiety.

■ PRZEMYŚLENIA

Około północy s/y *Deern* zderzył się z niezidentyfikowanym statkiem, który uciekł z miejsca zdarzenia lub po prostu popłynął dalej, nie zauważywszy, że coś się stało. Ostatnia pozycja jachtu została zapisana w dzienniku na godzinę 23.45. Znajdował się wtedy na kursie 043° w odległości 35 mil od Rønne.

Dochodzenie pozwoliło ustalić, że uderzenie dziobu statku nastąpiło w sam środek burty jachtu. Wywrócony kadłub został dosłownie „rozjechany” przez statek. Nie udało się ustalić nazwy tej jednostki. Najprawdopodobniej był to statek, którego światła skiper widział wcześniej za lewym trawersem. Po zbadaniu wraku okazało się, że w momencie kolizji jacht szedł pod żaglami, ale oprócz świateł burtowych miał włączone jeszcze światło masztowe. Takie oświetlenie sugerowało jednostkę o napędzie mechanicznym. Prawdopodobnie skiper zapomniał o wyłączeniu białego światła po odstawieniu silnika. To jednak niewiele zmienia w kwestii ustalenia przyczyny wypadku. *Deern* znajdował się z prawej burty dużego statku o napędzie mechanicznym, a więc niezależnie od swojego napędu miał pierwszeństwo. Można więc uznać, że bezpośrednią przyczyną kolizji był brak działania w celu jej uniknięcia ze strony statku. Dlaczego jednak jacht nie wykonał żadnego ruchu, aby się ratować?

Skiper wstał 3 sierpnia o godzinie 07.00 po siedmiogodzinnym śnie. W ciągu dnia i wieczorem nie spał w ogóle. Odpoczywał pod pokładem jedynie czterdzieści minut. Siedział w kokpicie, gdy nagle znikąd i przy dobrej widoczności tuż obok pojawił się statek. Pozycja, na której znaleziono wrak, różni się o 2,6 mili od pozycji określo-



Miejsce zdarzenia

nej na 23.45 w dzienniku pokładowym jachtu. Dryfowanie kadłuba po dnie zostało wykluczone przez badających wrak nurków. Wniosek jest prosty – skiper zasnął i po prostu nie widział zbliżającego się statku.

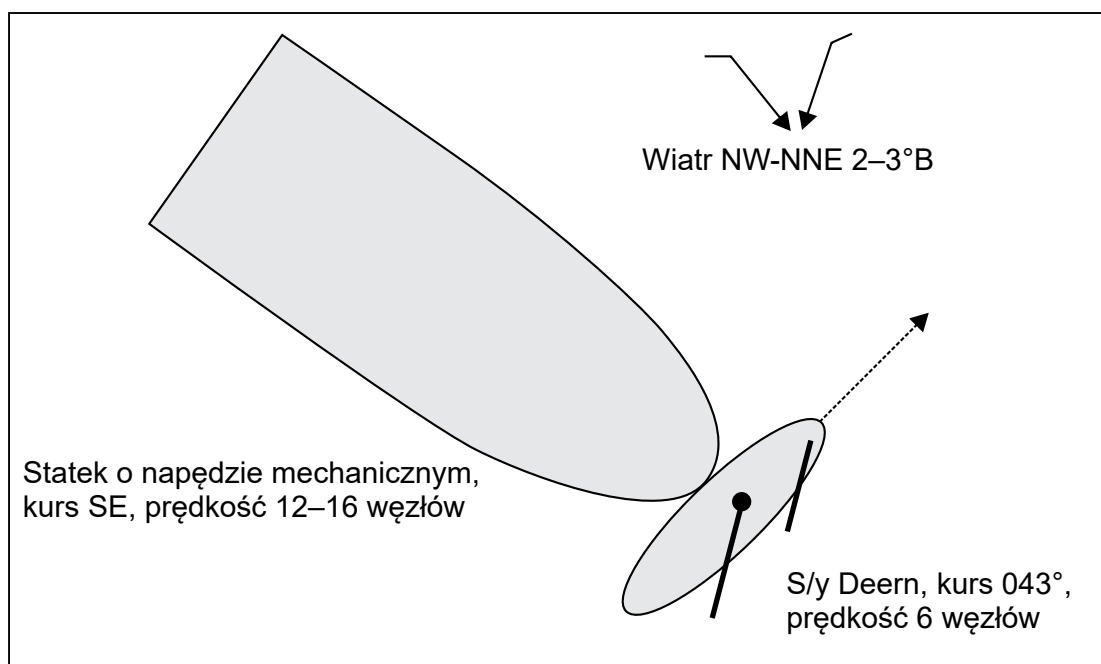
Takie mikrodrzemki są praktykowane z powodzeniem przez samotnych żeglarzy. Trwają około 15 minut i pozwalają na tymczasową regenerację. Żeglarz następnie budzi się, sprawdza sytuację i ponownie zapada w sen. Samotnicy mają jednak do dyspozycji wiele urządzeń alarmujących na wypadek zagrożenia. Gdy w określonej odległości od jachtu znajdzie się inna jednostka, natychmiast rozbrzmiewają alarmy i żeglarz ma czas na reakcję. *Deern* nie był bogato wyposażony. Co więcej, nie korzystano tam nawet z wyposażenia podstawowego. W takielunku nie zamocowano reflektora radarowego, chociaż znajdował

się na jachcie. Radio VHF było podczas żeglugi wyłączone. Żaden z ośmiu dostępnych pasów ratunkowych nie był używany ani przygotowany do użycia w czasie samotnej wachty nocnej.

To skłania do kilku refleksji. Niezamocowanie reflektora radarowego, który na jachcie się znajdował, oraz wyłączone radio VHF mogą być świadectwem niewiedzy i braku świadomości powagi tych zaniechań, ale mogą też być wyrazem zwykłego lekceważenia zasad. Skiper pływał regularnie i zdobył pewne doświadczenie na morzu, podobnie jak jego żona. Skąd zatem takie decyzje? Trudno powiedzieć. Być może był to skutek uboczny wakacyjnego wyluzowania. Najprawdopodobniej jednak jest to związane ze złudnym poczuciem bezpieczeństwa wynikającym z pływania wyłącznie po „swoim podwórku”. Początkowo plan rejsu zakładał kilka godzin żeglugi po pobliskich, dobrze znanych wodach. Koncepcja portu docelowego zmieniła się w trakcie, ale nie pociągnęła za sobą zmian w sposobie żeglugi.

Będąc na wachcie, mamy obowiązek prowadzenia obserwacji. Jest to stały punkt programu, którego nie da się zastąpić nawet najlepszym radarem. Jeśli wachta jest jednoosobowa i wachtowy musi dodatkowo sterować, sprawa staje się trudna. Tutaj akurat sterował autopilot. Fakt, że statek pojawił się tak nagle przy bardzo dobrej widoczności, świadczy o nieprowadzeniu obserwacji. Skiper twierdzi, że w momencie zauważenia świateł statku ocenił jego kurs jako niekolizyjny, to jednak nie usprawiedliwia zaniechania monitorowania jego pozycji i ruchów.

Zmęczenie jako przyczyna wypadków pojawia się często. Tutaj nie wynikało ono z konieczności walki w sztormie przez kilka dób, a z typowo wakacyjnego podejścia do żeglowania po morzu. Nie ma w tym nic złego, przecież nikt nie pływa za karę, ale zasady dobrej praktyki morskiej muszą być respektowane. W przeciwnym razie Neptun się mści. W tym przypadku załoga jachtu *Deern* wyszła w morze z zamiarem spędzenia nocy w porcie. Jej członkowie nie oszczędzali się w ciągu dnia, bo i tak mieli odpocząć po zacumowaniu. Zmiana planu i decyzja o kontynuowaniu żeglugi przez noc nastąpiły późno, nie



Miejsce zdarzenia

zaplanowali więc rozłożenia sił na dłużej. Zastrzeżenia budzi także podział obowiązków w nocy – dlaczego nie podzielili się wachtami po równo, na przykład po dwie godziny lub po godzinie? Gdyby była prowadzona należyta obserwacja, kolizji najprawdopodobniej dałoby się uniknąć.

MPZZM rozróżnia trzy fazy sytuacji nadmiernego zbliżenia statków: możliwość, ryzyko i niebezpieczeństwo zderzenia. W drugiej fazie kapitan statku uprzywilejowanego ma prawo, a w trzeciej obowiązek wykonania manewru w celu uniknięcia zderzenia. W tym przypadku drzemka skipera skróciła czas na reakcję do kilku sekund, które niestety nie wystarczyły.

To, że skiper przeżył, było wyłącznie szczęśliwym zrzędzeniem losu. Uratowanie człowieka, nawet będącego w dobrym stanie zdrowia, po połowie doby spędzonej w wodzie można uznać jeśli nie za cud, to na pewno za przypadek odosobniony. Do tego dryfujący rozbitek został zauważony przez przepływający obok jacht, a nie przez jednostki ratownicze prowadzące akcję poszukiwawczą. W następstwie zderzenia

nie zostało przecież nadane alarmowanie, a więc żadna akcja ratownicza nie była w toku. Dopiero po podjęciu skipera przez s/y *Jan* służby zostały poinformowane o wypadku.

Na koniec kilka słów o zachowaniu statku widmo. Jacht był dla niego niewidoczny, bo nie miał reflektora radarowego. Nie miał też systemu AIS. To wszystko prawda, ale co z obserwacją wzrokową? Ewidentnie nie była prowadzona, skoro pomimo przyzwoitej widoczności nie zauważono dobrze bądź co bądź oświetlonego i idącego pod żaglami jachtu. Prawdopodobnie doszło do naruszenia przepisów o standardach pełnienia wacht morskich zawartych w konwencji STCW. O zasadach dobrej praktyki morskiej nawet nie wspomnę. Być może oficer był na wachcie sam i przysnął, a może po prostu wygodnie siedział zapatrzony w ekran radaru. Może zszedł z mostka zrobić kawę i po drodze spotkał kolegę, z którym się zagadał. Na pewno nie robił tego, co powinien. W konsekwencji na morzu spotkały się dwie jednostki, na których nie prowadzono obserwacji. Wygrała silniejsza.