



**PKBWM**

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA  
WYPADKÓW MORSKICH

# RAPORT KOŃCOWY

## 059/24

**Bardzo poważny wypadek morski**

**Jacht żaglowy rekreacyjny  
SYLVIANA**

**Wejście na mieliznę i zatonięcie jachtu na wodach  
przybrzeżnych wyspy Gotlandia w dniu 2 lipca 2024  
roku.**

**Czerwiec 2025**



Badanie wypadku morskiego, wejścia na mieliznę i zatonięcia jachtu SYLVIANA prowadzone było na podstawie ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 1374) oraz uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) norm, standardów i zalecanych metod postępowania, wiążących Rzeczpospolitą Polską.

Zgodnie z przepisami wyżej wymienionej ustawy celem badania wypadku lub incydentu morskiego jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich nie rozstrzyga w prowadzonym przez siebie badaniu o winie lub odpowiedzialności osób uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim.

Niniejszy raport nie może stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności za spowodowanie wypadku, którego raport dotyczy (art. 40 ust. 2 ustawy o PKBWM).

**Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich**  
Pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin  
tel. +48 91 44 03 290, tel. kom. +48 664 987 987  
e-mail: [pkbwm@pkbwm.gov.pl](mailto:pkbwm@pkbwm.gov.pl)  
[www.pkbwm.gov.pl](http://www.pkbwm.gov.pl)

*Raport może być wykorzystany w dowolnym formacie lub na dowolnym nośniku, bezpłatnie, do celów badawczych, edukacyjnych lub informacji publicznej. Raport winien być wykorzystany dokładnie i w kontekście nie wprowadzającym w błąd. W przypadku wykorzystania należy podać tytuł publikacji źródłowej.*



## SPIS TREŚCI

1. Fakty .....	2
2. Informacje ogólne .....	2
2.1. Dane jachtu .....	2
2.2. Informacje o podróży jachtu .....	3
2.3. Informacje o wypadku .....	4
2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych .....	3
3. Opis okoliczności wypadku .....	6
4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku lub incydentu morskiego z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz .....	9
4.1. Czynniki mechaniczne .....	9
4.2. Czynniki ludzkie .....	10
4.3. Czynniki organizacyjne .....	10
4.4. Wpływ czynników zewnętrznych, w tym związanych ze środowiskiem morskim, na zaistnienie wypadku .....	10
5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania .....	12
6. Rekomendacje .....	13
7. Źródła informacji .....	13
8. Spis zdjęć .....	14
9. Spis rysunków .....	14
10. Skład zespołu badającego wypadek .....	14



## 1. Fakty

W dniu 1 lipca 2024 r. w godzinach rannych jacht „Sylviana” z pięcioma osobami na pokładzie opuścił port w Elblągu i po przejściu śluży Nowy Świat kontynuował żeglugę z zamiarem dopłynięcia do szwedzkiego portu Visby na wyspie Gotlandii. Drugiego dnia rejsu (02.07.2024 r.) żeglując przy wykorzystaniu autopilota jacht przeszedł między wyspami Lilla Karlsö i Stora Karlsö, a następnie skierował się w stronę przylądka Nyrevsudde na wyspie Gotland. Krótco po godz. 19:00 przy sprzyjających warunkach atmosferycznych i dobrej widzialności jacht wszedł na skały Scharlakansgrund w odległości 1,7 Mm na NW od przylądka Skansudde i 4 Mm od przylądka Nyrevsudde. Na skutek kilkukrotnych uderzeń o kamienie wystąpił znaczny przeciek i jacht zaczął tonąć. Załoga zrzuciła żagle, kapitan uruchomił osobistą radiopławę PLB<sup>1</sup> i polecił nadać sygnał May-Day przez radio. Informacja o sygnale z PLB dotarła do MRCK o godz. 19:30. Skierowany do akcji ratowniczej śmigłowiec dotarł do jachtu około godz. 19:55, Ewakuację załogi z jachtu do śmigłowca zakończono około godz. 20:15. Przybyły wieczorem statek ratowniczy nie podjął próby ściągania jachtu ze skał. W rezultacie jacht zatonął.

## 2. Informacje ogólne

### 2.1. Dane jachtu

Nazwa jachtu:	Sylviana
Bandera:	polska
Port macierzysty:	Elbląg
Armator:	osoba fizyczna
Organ rejestrujący:	Polski Związek Żeglarski
Typ jachtu:	jacht żaglowy rekreacyjny, (typu Bavaria 410 Caribic) <sup>2</sup>
Numer rejestracyjny:	POL21100
Sygnał rozpoznawczy:	SPG5477
Rok budowy:	1991

<sup>1</sup> PLB – Personal Locator Beacon (osobisty nadajnik lokalacji). Radiopława małych rozmiarów, którą można zmieścić do kieszeni w kamizelce ratunkowej. Po uruchomieniu nadaje sygnał wzywania pomocy na częstotliwości 406 MHz i 121.5 MHz

<sup>2</sup> Jako jacht rekreacyjny nie posiadał przeglądu technicznego i Karty Bezpieczeństwa



Powierzchnia i rodzaj ożaglowania:	73.3 m2, kabinowy jacht otaklowany jako słup bermudzki
Moc napędu pomocniczego:	35.3 kW -silnik wbudowany Yanmar 4JH2E
Długość kadłuba:	12.37 m
Szerokość:	3.95 m
Max. zanurzenie:	1.90 m
Materiał, z jakiego zbudowany był kadłub:	laminat PS -GRP (glass reinforced plastic)



*Zdjęcie 1. Jacht Sylviana*



## 2.2. Informacje o podróży jachtu

Porty zawinięcia w czasie podróży:	bez zawijania do portów
Port przeznaczenia:	Visby - Szwecja
Rodzaj żeglugi:	żegluga pełnomorska
Informacje o załodze:	5 osobowa załoga narodowości polskiej

## 2.3. Informacje o wypadku

Rodzaj wypadku:	bardzo poważny wypadek morski
Data i czas zdarzenia :	2 lipca 2024 r. ok. godz. 19:00
Pozycja geograficzna w czasie zdarzenia:	$\varphi = 57^{\circ} 28.1' N$ $\lambda = 018^{\circ} 05.0' E$
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia:	Wody terytorialne Szwecji, rejon wyspy Gotlandia
Charakter akwenu:	wody przybrzeżne
Pogoda w trakcie zdarzenia:	wiatr SSW $5^{\circ}B^3$ , stan morza 2-3, temp. powietrza $18^{\circ}C$ , temp. wody $17^{\circ}C$ , widzialność dobra ok. 5 Mm, bez opadów, bez uszkodzeń ciała i bez wyziębienia u wszystkich członków załogi.
Skutki zdarzenia dla ludzi:	
Skutki zdarzenia dla jachtu:	rozszczelnienie kadłuba jachtu po uderzeniu dnem o skalną mieliznę i zatonięcie jachtu.

## 2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych

### Podmioty zaangażowane:

Szwedzkie Centrum Koordynacyjne Ratownictwa Morskiego (MRCC) -Gothenburg  
Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne (MRCK) -Gdynia  
Cywilno-Wojskowy Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego (ARCC) -  
Warszawa  
Brzegowa Stacja Ratownicza SAR Visby

### Użyte środki:

Jednostki ratownicze: śmigłowiec SAR z Visby, statek ratowniczy SAR z Visby.

---

<sup>3</sup> siła wiatru  $5^{\circ}B$  (8.0-10.7 m/s)





### 3. Opis okoliczności wypadku

Po jednodniowym pobycie w porcie Elbląg, który upłynął na przygotowaniach załogi do rejsu oraz zapoznanie się z jachtem i środkami bezpieczeństwa, jacht „Sylviana” z pięcioma osobami na pokładzie opuścił port w Elblągu rano 01.07.2024 r. i po przejściu śluży Nowy Świat w Przekopie Mierzei Wiślanej żeglował w stronę szwedzkiej wyspy Gotlandii z zamiarem wejścia do portu Visby. Trasa liczyła ponad 200 Mm. Kapitan jachtu był doświadczonym żeglarzem, posiadającym stopień sternika jachtowego<sup>4</sup> od około 30 lat. Na tym jachcie pływał od sześciu lat. Załogę stanowiły dwie dorosłe osoby i dwóch nastolatków. Jeden z dorosłych posiadał patent żeglarza jachtowego od 2009 r. Samodzielnie pływał prowadząc jachty po Mazurach, na morzu był pierwszy raz. Podczas odpoczynku kapitana prowadził wachtę morską. Drugi dorosły członek załogi nie miał doświadczenia żeglarskiego, lecz pływał już raz wcześniej na tym jachcie. Pozostali załoganci mieli niewielkie doświadczenie żeglarskie.

W morzu jacht dowodzony był na przemian przez dwie osoby zmieniające się co około 4 godziny. Pozostałe osoby towarzyszyły dowodzącemu na pokładzie. W nocy według ustalonego układu wacht, a w dzień spontanicznie, w miarę możliwości. Pilnowano jednak, aby na pokładzie znajdowały się zawsze co najmniej dwie osoby. Po wyjściu w morze pierwszego dnia wieczorem oraz w nocy część załogi miała dolegliwości związane z chorobą morską. W ciągu następnego dnia wiatr nieco osłabł, dzięki czemu samopoczucie załogi znacznie się poprawiło. Drugiego dnia rejsu 02.07.2024 r. żeglując przy wykorzystaniu autopilota jacht przeszedł między wyspami Lilla Karlsö i Stora Karlsö, a następnie skierował się w stronę przylądka Nyrevsudde na wyspie Gotlandia.

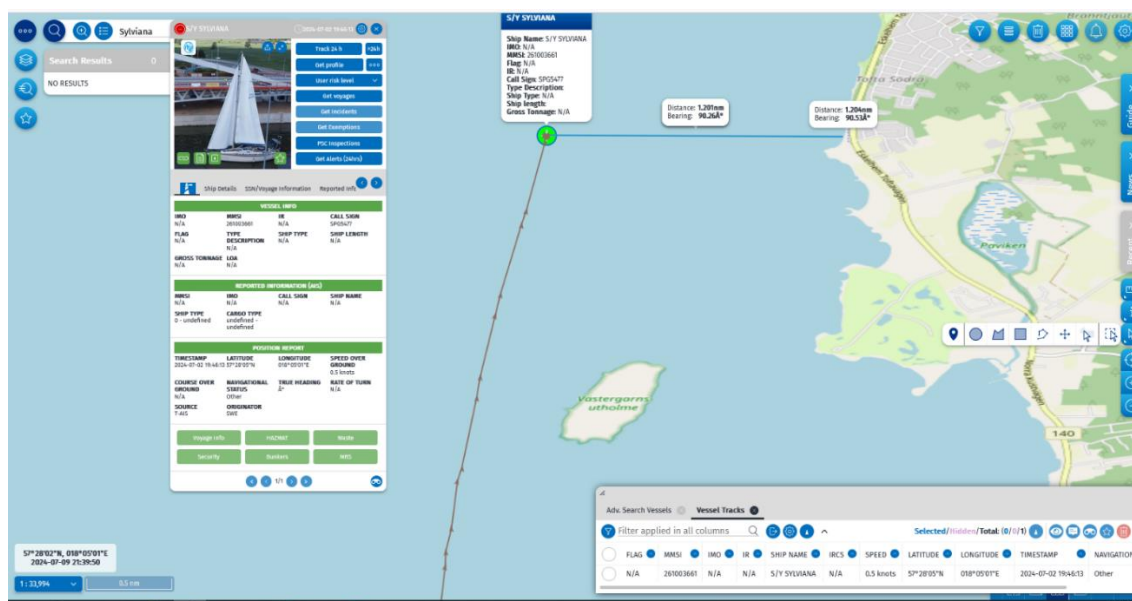
---

<sup>4</sup> obecnie stopień sternika jachtowego nie istnieje i można na jego podstawie otrzymać patent jachtowego sternika morskiego.



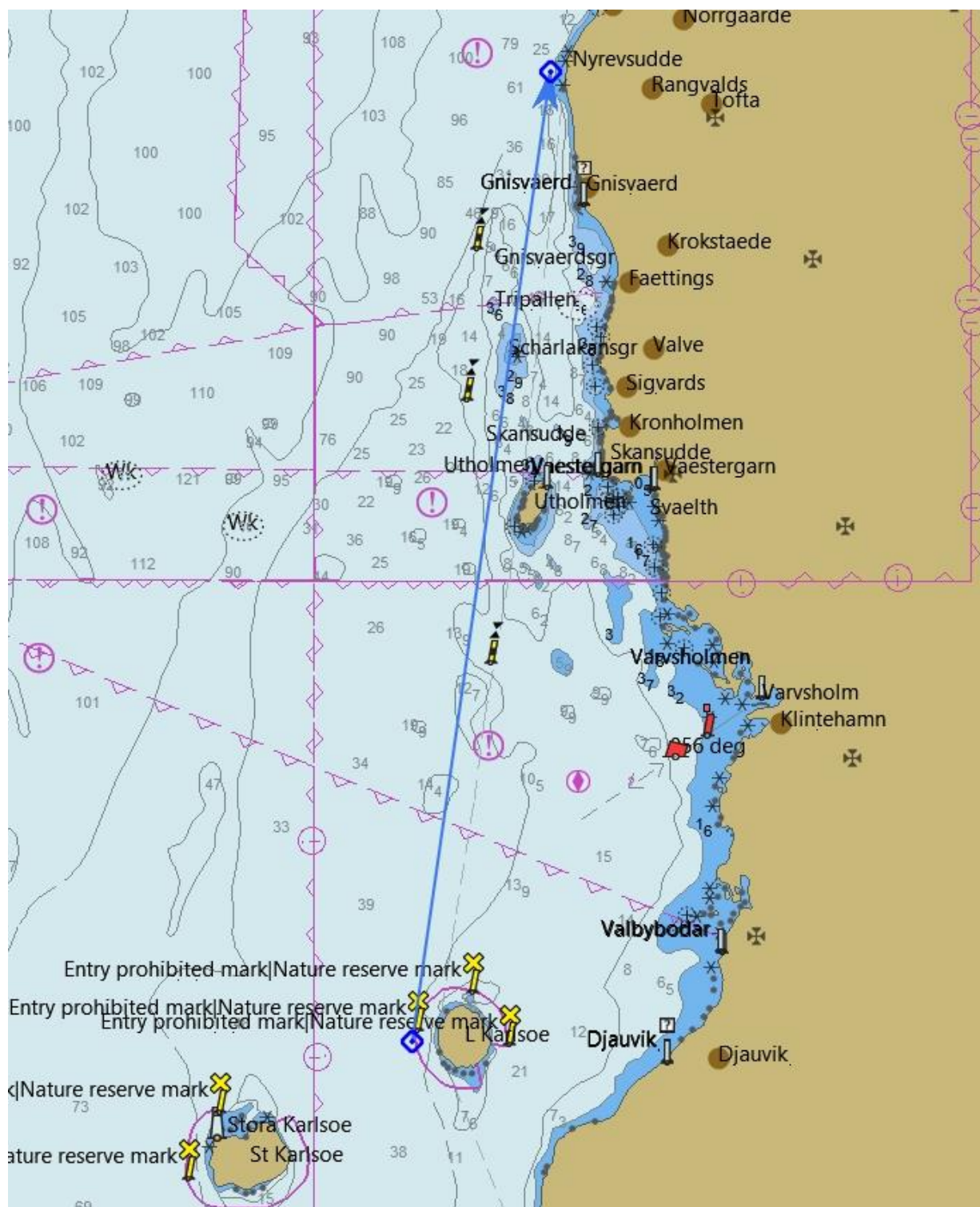
Zdjęcie 2. Jacht „Sylviana” zbliża się do wyspy Lilla Karlsö (z PB przed dziobem)

Jacht płynął kursem ok. 009° baksztagiem, przy wietrze SSW o sile 5°B mając postawione oba żagle: grot i genuę. Kapitan znajdował się w pobliżu steru i według własnych słów „zerkał na ploter co jakiś czas”. Ponieważ kurs jakim żeglował jacht był wyznaczony na ploterze kapitan kontrolował tylko, czy jacht porusza się po wyznaczonej trasie. Trasa ta prowadziła w prostej linii od cieśniny między wyspami Stora Karlsö i Lilla Karlsö do przylądka Nyrevsudden.



Rys. 1. Trasa jachtu przed wejściem na mieliznę z systemu SEG-EMSA





Rys.2. Trasa jachtu poprowadzona na mapie elektr. od wyspy Lilla Karlsö do przylądka Nyrevsudden



Po godz. 18:00 oprócz kapitana na pokładzie były co najmniej dwie osoby z załogi. Liczba osób się zmieniała, ale wszyscy obecni na pokładzie siedzieli w kokpicie. Krótco po godz. 19:00 przy sprzyjających warunkach atmosferycznych i dobrej widzialności jacht płynąc prędkością 6-8 węzłów wszedł na mieliznę, na podwodne skały Scharlakansgrund w odległości około 1.7 Mm na NW od przylądka Skansudde i 4 Mm od przylądka Nyrevsudde na pozycji  $\varphi=57^{\circ}28.1'N$ ,  $\lambda=018^{\circ}05.0'E$ . Skały Scharlakansgrund jak i mielizny wokół nich były dobrze oznakowane trzema pławami kardynalnymi-zachodnimi, do ominięcia po bezpiecznej stronie zachodniej. Początkowo kapitan usiłował zejść z mielizny, przechylając jacht na burtę aby zmniejszyć zanurzenie na kilu, w taki sposób, że cała załoga przeszła na jedną burtę. Na skutek kilkukrotnych uderzeń o kamienie wystąpił znaczny przeciek i jacht zaczął nabierać wody dalej pozostając na mieliznie. Załoga opuściła żagle (zwinęła genuę i wyluzowała maksymalnie grota, bo się zablokował), kapitan uruchomił osobistą radiopławę PLB i polecił nadać sygnał May-Day przez radio UKF. Informacja o sygnale z PLB dotarła do MRCK i do szwedzkiej MRCC o godz. 19:28, a na UKF została nawiązana łączność z Visby gdzie podano szczegóły wypadku i pozycję. Wysłany do akcji szwedzki śmigłowiec SAR dotarł do jachtu około godz. 19:55. Ewakuację załogi z wcześniej przygotowanej tratwy ratunkowej do śmigłowca zakończono około godz. 20:15, a następnie przetransportowano do bazy lotniczej w Visby. Załoga po wypadku pozostała w dobrej kondycji i nie było potrzeby hospitalizowania. Przybyły wieczorem statek ratowniczy wraz z trzema członkami załogi jachtu po rozpoznaniu sytuacji nie podjął próby ściągnięcia jachtu ze skalistej mielizny mimo ofiarnej pracy załogi na jachcie podczas nocy, przy odpompowywaniu wody i próbach uszczelniania kadłuba. Kapitan jednostki ratowniczej stwierdził, że istnieje niebezpieczeństwo zatonięcia jachtu podczas holowania, więc załoga musi przerwać akcję, bo nie podejmie się holowania jachtu, który jest zbyt uszkodzony. W przeciągu jednego dnia doszło do zatonięcia jachtu, po wcześniejszym odpompowaniu z niego paliwa.



*Zdjęcie 3. Jacht Sylviana na mieliźnie.*

#### **4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku lub incydentu morskiego z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz**

##### **4.1. Czynniki mechaniczne**

Czynniki mechaniczne nie miały wpływu na wypadek wejścia na mieliznę. Jacht „Sylviana” był dobrze wyposażony: w urządzenia nawigacyjne i radiowe, w tym ploter z aktualnym kompletem map elektronicznych pokrywającym akwen po którym żeglował jacht, system AIS,



właściwe ożaglowanie, system sterowania ręcznego, autopilota, napęd pomocniczy i środki ratunkowe.

#### **4.2. Czynniki ludzkie**

W ocenie Komisji do wypadku przyczyniło się nadmierne zaufanie do elektroniki i niewłaściwe jej wykorzystanie. Niezależnie od tego czy trasa była wprowadzona ręcznie czy też wyznaczona automatycznie to powinna zostać sprawdzona przy największym powiększeniu mapy<sup>5</sup>, a w przypadku ustawień automatycznych ważne było wprowadzenie odpowiednich warunków granicznych (zanurzenie/głębokość).

#### **4.3. Czynniki organizacyjne**

Rejon w jakim prowadzono żeglugę wymagał odpowiedniej organizacji wachty tak aby zachować szczególną uwagę nad wcześniej prawidłowo zaplanowaną trasą.

Jacht płynął kursem baksztag mając postawione oba żagle, jachtem sterował autopilot. Kapitan znajdował się w pobliżu steru i według własnych słów „zerkał na ploter co jakiś czas”. Kurs był wyznaczony na tym ploterze i kapitan kontrolował tylko, czy jacht porusza się po wyznaczonej trasie. Trasa ta prowadziła w prostej linii od cieśniny między wyspami Stora Karlsö i Lilla Karlsö do przylądka Nyrevsudden. Tak wyznaczona trasa przechodziła przez oznaczoną na mapie kamienną mieliznę Scharlakansgrund, której najwyższy punkt znajdował się tuż pod powierzchnią wody (oznaczenie na mapie „rock awash”).

Obserwacja akwenu nie była wystarczająco uważna ponieważ jedną z pierwszych pław kardynalnych zaobserwowano dopiero w odległości ok. 4 Kbl z prawej burty, natomiast nie zaobserwowano drugiej pławy kardynalnej z lewej burty będącej w odległości ok. 6 Kbl.

#### **4.4. Wpływ czynników zewnętrznych, w tym związanych ze środowiskiem morskim, na zaistnienie wypadku**

Wybrzeże wyspy Gotlandia po zachodniej stronie między portem w Klintehamn i przylądkiem Nyrevsudden jest urozmaicone i poszarpane. W pobliżu brzegu leżą liczne spłyccenia i skaliste mielizny oraz wysepka Utholmen. Te niebezpieczeństwa oznaczone są trzema zachodnimi, drążkowymi, nieświecącymi pławami kardynalnymi. Pławy te wystawione

---

<sup>5</sup> Podobnie było w przypadku znanej i szeroko komentowanej katastrofy promu „Costa Concordia”. Brak analizy trasy na odpowiednio powiększonej mapie z czytelnymi szczegółami.



są wewnątrz izobaty 20 metrów na głębokości około 19 metrów. Jedna z nich znajduje się 1,9 Mm na SSW od wysepki Utholmen. Druga stoi w odległości 5 Kbl na WSW od południowej części mielizny Scharlakansgrund. Najbardziej wysunięta na północ jest 2 Kbl na W od mielizny Gnisvaerdsgrund.



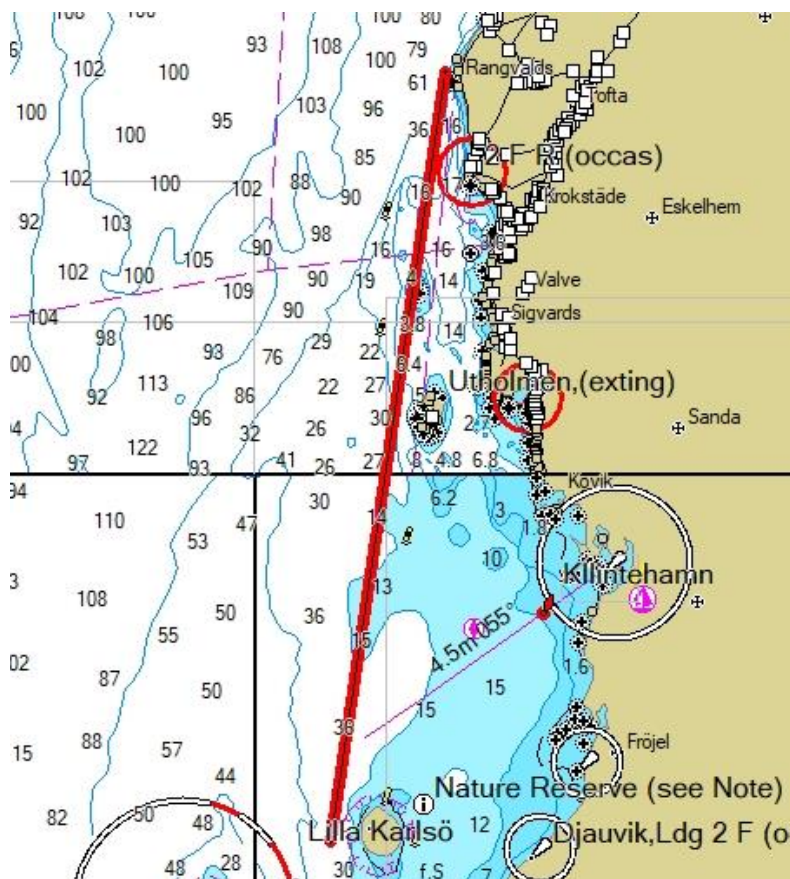
Rys.3. Trasa jachtu i miejsce wejścia na mieliznę.



Takie oznakowanie niebezpiecznego wypłyenia widoczne jest zarówno na mapach nawigacyjnych, jak i podczas obserwacji wzrokowej przez lornetkę przy dobrej widzialności. W godzinach wieczornych w dniu 2 lipca 2024 r. wiał wiatr SSW 5°B , stan morza 2-3, widzialność dobra, bez opadów. Warunki pogodowe nie miały znaczącego wpływu na zaistnienie wypadku wejścia jachtu na mieliznę, ani nie były przeszkodą w prowadzonej akcji ratowniczej.

## 5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania

W ocenie Komisji do wypadku przyczyniło się nadmierne zaufanie do elektroniki (plotera) oraz niewłaściwe jego wykorzystanie. Nie ma również wątpliwości, że obserwacja akwenu nie była prowadzona właściwie. Pomimo jasnego słońca padającego na ploter, możliwego zasłonięcia mielizny na mapie grubą linią trasy i utrudnień w obserwacji poprzez postawione żagle, ominięcie niebezpiecznej mielizny na zachód od trzech pław kardynalnych nie powinno przysparzać załodze jachtu trudności.



Rys.4. Trasa jachtu poprowadzona przez mieliznę, zasłaniająca informacje na mapie.



## **6. Rekomendacje**

Aktualnie relatywnie niskie ceny i szeroka oferta urządzeń elektronicznych wykorzystywanych do prowadzenia nawigacji powoduje wielokrotnie bezkrytyczne akceptowanie ich wskazań.

Obserwując i analizując informacje o wypadkach na jachtach rekreacyjnych Komisja rekomenduje korzystanie ze sprawdzonych urządzeń do prowadzenia nawigacji oraz dokładne zapoznanie się z ich obsługą, a także umiejętne ich programowanie. Wyznaczone automatycznie trasy powinny być porównane z danymi odczytanymi na mapach nawigacyjnych i uzupełnione informacjami uzyskanymi z wydawnictw nawigacyjnych opisujących charakter akwenów wodnych na których prowadzona będzie nawigacja.

Podobnie bezkrytyczne korzystanie z odczytów uzyskanych z ogólnie dostępnych aplikacji pogodowych w telefonach komórkowych było przyczyną wielu problemów i wypadków związanych z żeglugą na jachtach. Aplikacje te przedstawiają jedynie modele pogodowe analizujące dane statystyczne. Warunki pogodowe aktualne i prognozowane powinny być odczytywane z komunikatów stacji meteorologicznych ulokowanych na wybrzeżach akwenów gdzie prowadzona jest żegluga.

## **7. Źródła informacji**

Powiadomienie o wypadku.

Sprawozdania z akcji ratowniczej SAR.

Materiały dotyczące jachtu i załogi od właściciela jachtu.

Wysłuchanie kapitana (skippera) i członków załogi.

Zdjęcia od właściciela jachtu.

Obrazy ekranu mapy elektronicznej używanej na jachcie.



## 8. Spis zdjęć

<i>Zdjęcie 1. Jacht Sylviana.....</i>	<i>3</i>
<i>Zdjęcie 2. Jacht Sylviana zbliża się do wyspy Lilla Karlsö (z PB przed dziobem) .....</i>	<i>6</i>
<i>Zdjęcie 3. Jacht Sylviana po wejściu na mieliznę.. ..</i>	<i>9</i>

## 9. Spis rysunków

<i>Rys.1. Trasa jachtu przed wejściem na mieliznę z systemu SEG-EMSA.....</i>	<i>6</i>
<i>Rys.2. Trasa jachtu poprowadzona na mapie elektr. od wyspy Lilla Karlsö do przylądka Nyrevsudden .....</i>	<i>7</i>
<i>Rys.3. Trasa jachtu i miejsce wejścia na mieliznę.. ..</i>	<i>11</i>
<i>Rys.4. Trasa jachtu poprowadzona przez mieliznę, zasłaniająca informacje na mapie.....</i>	<i>12</i>

## 10. Skład zespołu badającego wypadek

Kierujący zespołem – Grzegorz Suszczewicz – Zastępca Przewodniczącego PKBWM

Członek zespołu – Tadeusz Gontarek – Członek PKBWM