

Mateńka, 2007, opuszczenie jachtu, Morze Tyrreńskie

(Orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie z 22.10.2009 r. Sygn. WMS 55/07)

Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie po rozpoznaniu w dniach 10 września 2008 r., 10 lutego, 02 kwietnia, 18 czerwca i 08 października 2009 r. sprawy opuszczenia jachtu *Mateńka* i jego uszkodzenia w dniu 21 października 2007 r.

orzeka:

I. Przyczyną opuszczenia s/y *Mateńka* /długość 13,66 m/ przez załogę w dniu 21 października 2007 r. po godz. 1600 na Morzu Tyrreńskim, na przybliżonej pozycji 39°31,032' N i 014°45,975' E, w warunkach dobrej widzialności, wiatru NE do SW 7-4 B i stanie morza 5, w wyniku czego jacht podczas sprawnego przejścia załogi na prom i kilkudniowego dryfu, doznał poważnych uszkodzeń, była nieuzasadniona decyzja kapitana o ewakuacji załogi.

II. Do wypadku przyczynił się zawinionym postępowaniem prowadzący jacht kapitan jachtowy J. P., który

1/ prowadząc kolejny rejs, nie zapoznał się z aktualnym stanem technicznym jachtu, jego ruchomym wyposażeniem oraz procedurami awaryjnymi,

2/ rozpoczynając przejście z wyspy Lipari w dniu 20 października 2007 r., nie uzyskał aktualnych miejscowych prognoz pogody,

3/ po usunięciu wody ze skrajnika dziobowego i po zerwaniu jego jednej pokrywy ok. godz. 0100 dnia 21 października 2007 r., nie ustalił źródła przecieku, nie zabezpieczył powstałego otworu, nie podjął próby naprawy pompy skrajnika, a następnie powrócił na kurs powodujący dalsze zalewanie skrajnika,

4/ po ponownym zalaniu skrajnika dziobowego ok. godz. 0400, nie podjął żeglugi na wschód do najbliższego portu schronienia, ewentualnie sztormowania z wiatrem i falą z wykorzystaniem dryfkotwy i silnika,

5/ po zerwaniu sterociągu urządzenia sterowego, nie zastosował sterowania awaryjnego,

6/ podczas cumowania do burty promu, nie wyłożył odbijaczy, czym spowodował zwiększenie zagrożenia bezpieczeństwa jachtu i pogorszenie stanu psychofizycznego załogi.

III. Stwierdza się, że jacht nie posiadał aktualnych dokumentów bezpieczeństwa.

IV. Pozbawia się kapitana jachtowego J. P. prawa wykonywania uprawnień kapitana jachtowego w żegludze na wodach morskich na okres trzech lat. |

V. Zachowanie się załogi jachtu po wypadku nie budzi zastrzeżeń.

VI. Pobiera się od armatora *s/y Mateńka* na rzecz Skarbu Państwa /Izba Morska w Szczecinie/ kwotę 4.354,27 zł tyt. kosztów postępowania.

UZASADNIENIE

I. *S/y Mateńka* to jacht o długości 13,66 m, szerokości 4,00 m, powierzchnia żagli: 80 m², wyposażony w silnik pomocniczy Volvo-Penta MD 170 o mocy 26,5 kW, zbudowany został w 1986 r. Armatorem jachtu był M. N. J. zamieszkały w Warszawie.

Ostatni przegląd jachtu przeprowadzony przez Polski Rejestr Statków miał miejsce 07.05.1987 r. — jacht stracił klasę 30.09.1988 r. Na podstawie karty bezpieczeństwa i orzeczenia zdolności żeglugowej – ważnych do 22.07.1993 r., jacht został dopuszczony do uprawiania żeglugi jako morski statek sportowy w żegludze przybrzeżnej, przy sile wiatru i stanie morza bez ograniczeń. Jacht miał wykaz wyposażenia ruchomego jachtu z dnia 12.07.1992 r.

W 2004 r. jacht uległ wypadkowi, w wyniku którego doszło do wybicia balastu.

Awarię usunięto we włoskiej stoczni. Rzeczoznawca, który ustalał wartość jachtu po wypadku dla celów postępowania spadkowego, stwierdził, że naprawa została przeprowadzona dobrze.

Kapitanat Portu w Civitavecchia /Włochy/ nie odnotował w 2004 r. wejścia jachtu na podwodne skały.

W dniu 25.08.2007 r. jacht uderzył w nabrzeże portu Ventotene /Włochy/ – bez poważnych następstw.

W dniu 02 września 2007 r. *s/y Mateńka* był zacumowany do nabrzeża w porcie Fiumicino. W tym dniu kapitan J. P. /lat 54, wyksz. wyższe, dyplom kpt. jacht. z 1999 r., żegluje od 1984 r., zawodowo od 1991 r., w latach 2006-2007 na tym jachcie kilka razy, łącznie ok. 3 m-ce/ wyczarterował od armatora jacht na dwa miesiące.

W porcie Ostia, w dniach 14 i 15 października 2007 r., na *s/y Mateńka* zaokrętowała nowa załoga. Kapitanem w dalszym ciągu był J. P.

Ponadto w skład załogi wchodził:

– st. of. A. J. /lat 57, wyksz. średnie techniczne, patent , j. st. m. z 2006 r., żegluje od 1970 r./,

– II of. M. S. /lat 51, wyksz. wyższe – lekarz pediatra, patent st. j.. z 2005 r., żegluje od 2001 r., trzy rejsy po Morzu Śródziemnym we IX-X/,

– zał. M. R-K. /lat 48, wyksz. wyższe, bez patentu, żegluje 20 lat – w rejsach pełnomorskich/,

– zał. M. C. /lat 47, wyksz. średnie, bez patentu, po raz drugi w rejsie pełnomorskim/,

– zał. W. G. /lat 33, wyksz. wyższe, bez patentu, po raz pierwszy w rejsie pełnomorskim/,

– zał. Ł. M. /lat 48, wyksz. średnie, bez patentu, żegluję od 1996 r., odbył 10 rejsów pełnomorskich,

– zał. R. L. /lat 48, wyksz. wyższe, bez patentu, żegluję od 16 roku życia, zaliczył 25-30 rejsów pełnomorskich, niewidomy/,

– zał. J. L. /niewidoma/.

W dniu 15 października 2007 r. w godzinach wieczornych, jacht wyszedł z portu Fiumicino i udał się na Wyspy Liparyjskie.

Kapitan J. P., prowadząc kolejny rejs, nie zapoznał się z aktualnym stanem technicznym jachtu, jego ruchomym wyposażeniem oraz procedurami awaryjnymi.

W dniu 18 października 2007 r. o godz. 1652 jacht wszedł do portu Santa Marina Salina. W dniu 19 października 2007 r. o godz. 1041 opuścił ten port i udał się do Porto di Levante na wyspie Vulcano, a następnie do portu na wyspie Lipari i zacumował tam o godz. 1953.

We wszystkich portach wyspy Lipari jest serwis UKF dot. komunikatów meteorologicznych.

W Lipari Lunga jest oddzielny serwis meteo. Służby portowe pracują całodobowo. W dniu 20 października 2007 r. *s/y Mateńka* pozostawał w porcie na wyspie Lipari. O godz. 0700 kapitan uzyskał prognozę pogody z Internetu, która przewidywała na 20.10.2007 r. wiatr SW 3-4 B, na 21.10.2007 r. wiatr SW 5-6 B i na 22.10.2007 r. wiatr W 7-8 B.

Prognoza pogody nadana w dniu 20 października 2007 r. o godz. 0600

METEOMAR 20071020-06.00 – ważna do godz. 1800 zapowiadała na 20 października 2007 r. wiatr 6 B z północnego wschodu, a orientacyjna prognoza na kolejnych 12 godzin przewidywała wiatr 6 B z północnego wschodu i lokalne burze. /progn. pogody ze St. Capo Pal.k.206/

O godz. 1041 /20.10.2007r./ *s/y Mateńka* wyszedł na silniku z portu. O godz. 1100 był wiatr NE 2 B, widzialność dobra, stan morza 2. Kapitan rozpoczynając przejście z wyspy Lipari, nie uzyskał aktualnych miejscowych prognoz pogody.

Jacht kierował się na północ do odległego o ok. 100 Mm portu Sapri, lub Scario w Zatoce Policastro, płynąc baksztagiem kursem 030. Kapitan prowadził nawigację na mapie nr 915 DA PUNTA LICOSA A CAPO D'ORLANDO E ISOLE EOLIE. Silnik był sprawny. Na jachcie były odbijacze i dryfkotwa.

Od godz. 1500-1600 nastąpiła zmiana kursu na północno-zachodni. O godz. 1600 wachtę objęli: II of. M.S. i st. of. A. J. Od godz. 1500-1600 był wiatr N-NE 3 B, widzialność dobra, stan morza 2. Od godz. 1700 wiał wiatr N-NE 4 B. O godz. 1800 wyznaczono na mapie kurs 020 – docelowo.

O godz. 2000 wachtę objęli: zał. L. M. i zał. M. R., która miała wachtę kambuzową. Wachtę nadzorował kapitan. II of. M. S. udała się na spoczynek, st. of. A. J. pozostał jeszcze na pokładzie. Na polecenie kapitana, zał. L. M. utrzymywał kurs 020. Jacht płynął bajdewindem pod grotem i genuą z prędkością 5-6 w. Starszy oficer pozostał na pokładzie do godz. 2040, po czym udał się pod pokład. Wyspa Stromboli pozostała za rufą jachtu.

O godz. 2100 s/y *Mateńka* był na pozycji 39° 00,80'N i 015° 05,40'E. Szedł kursem 020. Ok. godz. 2130 wiatr przybrał na sile. Zaobserwowano zwiększone falowanie. Kapitan zrolował genuę, postawił foka i przejął ster od zał. L.M. Był wiatr NE 4 B, widzialność dobra. Utrzymywano prędkość jachtu 5-6 w.

O godz. 2300 był wiatr N 3 B, widzialność dobra. O godz. 2305 jacht znajdował się w pozycji 39°11,65' N i 015° 09,20'E, szedł kursem 020. Zał. M. R-K. zeszła pod pokład do kabiny na dziobie, którą zajmowała i zdrzemnęła się.

O godz. 2400 był wiatr N 4 B, widzialność dobra. O godz. 00.30 21 października 2007r. jacht znajdował się na pozycji: 39°17,00' N i 015° 11,90"E, szedł kursem 025.

Przebywająca w tym czasie w kabinie dziobowej zał. M.R-K. usłyszała odgłos kapiącej wody. Woda przenikała do jaskółki przy grodzi dziobowej. Powiadomiła o tym kapitana, który polecił postawić jakieś naczynie w celu określenia wielkości przecieku. Okazało się, że przeciek jest bardzo duży. Podstawiona miska zapełniła się wodą w ciągu 2-3 minut. Kapitan udał się do kabiny dziobowej w celu sprawdzenia przecieku. Stwierdził, że woda przedostaje się torami kablowymi do kabiny przez gródź oddzielającą skrajnik dziobowy od kabiny.

Dziób jachtu nurzał się w wodzie, chował się pod powierzchnią wody. Był to sygnał, że skrajnik dziobowy jest zalany.

Kapitan wezwał na pokład starszego oficera, a sam przy pomocy zał. L. M. zrzucił grota, zrefował foka. Jacht został ustawiony w dryfie, bokiem do fali. Starszy oficer przyszedł na pokład. Załogant L. M. stanął za sterem, a kapitan ze starszym oficerem udali się na dziób.

W celu dokonania inspekcji, kapitan otworzył lewą i prawą pokrywę skrajnika dziobowego – był cały wypełniony wodą. Zarządził, by załoga przeszła na rufę, do kokpitu, w celu balastowania jachtem, by wynurzyć dziób z wody.

Rozpoczęto usuwanie wody. Kapitan i starszy oficer osuszyli górną część skrajnika dziobowego. Wodę wybierali wiadrem. Na pokład wyszła II of. M. S. i na polecenie kapitana przejęła ster od zał. L. M., który udał się na dziób. Wraz ze starszym oficerem wylewał wodę z dolnej części skrajnika dziobowego poprzez luk, przy użyciu wiadra ze sznurem.

Kapitan z kabiny uruchomił pompę elektryczną, znajdującą się w dolnej części skrajnika. Nie zadziałała. Kable zasilające tę pompę szły w pionie i nad pompą były połączone w kostce bez hermetycznego zabezpieczenia.

Na jachcie były jeszcze pompy:

- sprawna pompa elektryczna pod kambuzem, podłączona do zęzy, o wydajności 35 l/min,

- sprawna pompa mechaniczna w kingstonie, o małej wydajności,

- pompa mechaniczna Gusher, zamontowana na stałe w bakiście nad kingstonem.

Obie pompy mechaniczne nie były używane. Pierwsza ze względu na małą wydajność.

Wodę usuwano też z wnętrza jachtu i z zęz za pomocą naczyń. Wykorzystano tu pompę zamontowaną w kambuzie. Po ok. 40 minutach woda ze skrajnika została usunięta. Załoga z kokpitu powróciła pod pokład do kabin rufowych.

U zał. M. R-K., a następnie u zał. W. G. wystąpiły pierwsze objawy choroby morskiej.

W czasie wylewania wody ze skrajnika dziobowego, została zerwana jego lewa pokrywa. Nie ustalono źródła przecieku, nie zabezpieczono powstałego otworu, nie podjęto próby naprawy pompy skrajnika. Powrócono na kurs 020-025 ze zmniejszoną prędkością do 3-3,5w, wykorzystując tylko część foka.

Od godz. 0100 do 0400 był wiatr N 4*B, widzialność dobra.

Około godz. 0400 skrajnik dziobowy został ponownie zalany wodą. Jacht znajdował się na pozycji 39°25,65' N i 015°18,10' E. Zmieniono kurs na 320.

Po ponownym zalaniu skrajnika dziobowego ok. godz. 0400, kapitan nie podjął żeglugi na wschód do najbliższego portu schronienia, ewentualnie sztormowania z wiatrem i falą z wykorzystaniem dryfkotwy i silnika. W podobny sposób jak za pierwszym razem usunięto wodę ze skrajnika dziobowego. Starszy oficer stwierdził, iż posadowienie kotwicy było wyrwane, powstała szczelina, którą woda przenikała do dolnego pomieszczenia skrajnika. Uszczelniono prowizorycznie to miejsce.

Około godz. 06.00 jacht znajdował się w pozycji 39°33,00'N i 015°07,00"E. Był wiatr N-NE 5B, widzialność dobra, temperatura powietrza 9 C, słaby deszcz, stan morza 3. Falowanie nieagresywne – martwe do 1 m z kierunku NE. O godz. 0800 był wiatr N-NE 4 B, widzialność umiarkowana, temperatura powietrza 5 C, stan morza 4, słaby deszcz.

O godz. 0830 jacht był na pozycji 39°36,30'N i 014°55,30'E. W tym czasie nastąpiła awaria sterociągu. Za sterem stał kapitan. Jacht wyostrzył. Ster przestał pracować. Po zerwaniu sterociągu urządzenia sterowego, kapitan nie zastosował sterowania awaryjnego. Zrefowany fok rozerwał się. Skrajnik dziobowy ponownie został zalany wodą. Starszy oficer i zał. L. M. osuszali skrajnik dziobowy. Jacht dryfował. Za pomocą metalowych elementów i linki zablokowano sektor steru tak, by fala nie wchodziła na dziób. St. of. A.J. i zał. L.M. na zmianę przytrzymywali elementy stabilizujące sektor sterowy.

Na chorobę morską chorowali: zał. M. R-K., zał. W. G. i zał. J. L.

O godz. 0900 był wiatr NE 5 B, widzialność umiarkowana, słaby deszcz, temperatura powietrza 5 C, stan morza 4. O godz. 09.30 jacht był na pozycji 39°37,80' N i 014°51,20'E.

O godz. 1000 był wiatr N 8 B, widzialność umiarkowana, temperatura powietrza 5 C, słaby deszcz, stan morza 4. Około godz. 1000 kapitan jachtu nadał komunikat PAN PAN, który odebrał statek ILIA. *S/y Mateńka* znajdował się na pozycji 39°39,35'N i 014°47,65 'E. Rozmawiano o możliwości asysty dla jachtu.

O godz. 1200 i 1300 był wiatr N 7 B, widzialność dobra, stan morza 5. O godz. 1335 jacht znajdował się na pozycji 39°34,90'N i 014°47,75'E i dryfował kursem 160-180.

Kapitan zwrócił się do II of. M. S. z zapytaniem o stan zdrowia załogi. Pierwsze objawy choroby morskiej pojawiły się u kolejnych członków załogi. Pracujący na pokładzie byli przemoczeni, zmęczeni i wychłodzeni.

Załoganci M. R-K. i W. G. byli odwodnieni. II oficer poinformowała kapitana, że ma obawy, czy załoga przetrwa kolejną noc.

Około godz. 1400 kapitan *s/y Mateńka* podjął decyzję o opuszczeniu jachtu i nadał ponownie komunikat PAN PAN. Po godz. 1500 jacht został wywołany przez prom CARTOUR BETA. Kapitan J. P. podał swoją pozycję i wydał załodze polecenie spakowania osobistych rzeczy.

O godz. 1540 do jachtu podszedł prom i stanął lewą burtą do prawej burty jachtu. Podczas cumowania do burty promu, kapitan J. P. nie polecił wyłożenia odbijaczy na burtę jachtu. W czasie podawania rzutki na jacht, został nią uderzony w policzek zał. L. M. – pojawiło się obfite krwawienie.

Po zacumowaniu jachtu do burty promu, otwarto furtę burtową oraz wyłożono sztormtrap i liny asekuracyjne. O godz. 1540 przystąpiono do ewakuacji załogi jachtu na pokład promu. *S/y Mateńka* uderzał o burtę promu. Jako ostatnie – przed kapitanem – były ewakuowane osoby niewidome, dla których z promu podano dodatkowe szelki. Ewakuacja załogi przebiegała bardzo sprawnie. Następnie na prom przeszedł kapitan.

Do opuszczenia *s/y Mateńka* przez załogę doszło po godz. 1600 na Morzu Tyrreńskim, na przybliżonej pozycji 39°31,032'N i 014°45,975'E, w warunkach dobrej widzialności, wiatru NE do SW 7-4 B i stanie morza 5.

Załodze *s/y Mateńka* udzielono wszelkiej pomocy. Wydano obiad, umożliwiono skorzystanie z natrysków i kabin. Wszyscy członkowie załogi jachtu byli w stanie ogólnym dobrym. Prom CARTOUR BETA z załogą jachtu udał się do Messyny i zacumował tam o ok. godz. 2130.

W dniu 22 października armator jachtu — M. N. J. otrzymał od kapitana J. P. wiadomość o wypadku. 24 października 2007 r. kapitan *s/y Mateńka* złożył protest morski w Wydziale Konsularnym Ambasady RP w Rzymie.

Po trwającej osiem dni akcji poszukiwawczej prowadzonej przez armatora M. N. J., tj. 29 października 2007 r. ok. godz. 1200, *s/y Mateńka* został odnaleziony na pozycji 39° 44,751'N i 014°36,00'E i w dniu 30 października 2007 r.

przyholowany do portu Acciaroli.

Kapitan J. P. 31 października 2007 r. przyjechał do Acciaroli po telefonie od armatora M. N. J., że jacht został odnaleziony.

W dniu 1 listopada 2007 r. do portu przybyli też J. J. – córka armatora i R. A..

Dokonano oględzin jachtu i stwierdzono, że wskutek wypadku doznał poważnych uszkodzeń. Po podłączeniu pompki z kambuza, osuszono zęży. Głębokość zęży na jachcie to ok. 35 cm. Prawa burta na śródkręciu na długości 2,5 m była pęknięta- powstało pęknięcie powyżej linii wodnej o szerokości 1,5 cm. Maszt był złamany poniżej pierwszego salingu, licząc od pokładu.

Olinowanie masztu leżało na lewej burcie.

Na nadbudówce, pierwsze okno od rufy było wduszone. Z prawej burty reling był pognięty i złamany w dwóch miejscach. Wgnieciony był też pokład przy relingu. Zgięta była drabinka zejściowa z lewej burty i duży kabestan z prawej burty. Pęknięta była gródź główna przymasztowa przy koi z prawej burty. Druga gródź była odsunięta o 2 cm od burty. Następna gródź, w mesie obok stolika nawigacyjnego – to półgródź, też była odsunięta od burty. Stolik nawigacyjny również został odsunięty. Następna półgródź miała pęknięty laminat.

Te wszystkie uszkodzenia były na prawej burcie. Na lewej burcie nie było specjalnych uszkodzeń – poza śladami otarć od lin. Ster był zablokowany. Jeden sterociąg był sprawny. Pompa pod zlewozmywakiem działała. Gusher w kingstonie działał. Działały dwa solary.

Część materaców i koce były zmoczone. Przy jaskółce była biblioteczka — książki były wilgotne. Prawa burta była bardziej mokra. Silnik był sprawny. Gródź oddzielająca forpik od kabiny była bez uszkodzeń.

Pierwsza gródź od dziobu była ze sklejki mahoniowej o grubości 15-16 mm była „zdrowa”. Gródź jest przylaminowana do burty. Nie było uszkodzeń dziobu.

Łączna wysokość szkód, w tym także koszty związane z akcją poszukiwawczą i ratowniczą, została oszacowana na 162 200 zł.

W dniu 18 listopada 2008r. armator *s/y Mateńka* — M. N. J. zmarł. Spadkobiercami zostały jego trzy córki: J. J., J. S. i E. J..

II. Delegat Ministra Infrastruktury wniosł o uznanie, że przyczyną zagrożenia w jakim się znalazł jacht *Mateńka*, było:

1. Rozpoczęcie żeglugi w porcie Lipari jednostką, która nie była do tego technicznie przygotowana. Brak na jednostce profesjonalnych przeglądów i inspekcji w okresie ostatnich kilku czy kilkunastu lat, doprowadził do sytuacji, że już przy wietrze 5 B oraz fali z dziobu, jednostka miała kłopoty z żeglugą.

Brak jest odpowiedzi jednoznacznej, co do szczelności kadłuba. Nie ma również odpowiedzi, co do stanu technicznego urządzeń sterowych i pompy zęzowej.

2. Dużo do życzenia pozostawia prognoza pogody, którą posiadał jacht. Na ile ona była prawdziwa, aktualna – nie ma odpowiedzi. Specyfika warunków pogodowych, jakie panują w całym Basenie Morza Śródziemnego w okresie jesienno-zimowym, wymusza na nawigatorach statków, a szczególnie na żeglarzach, korzystanie z prognoz innych – kilku stacji meteo. Dużo informacji można uzyskać od jednostek, które są w tym akwenie. Z tego załoga jachtu *Mateńka* nie skorzystała.

Delegat Ministra wniósł zatem, że do powstania wypadku morskiego s/y *Mateńka*, na którym w rezultacie doszło do jego opuszczenia przez załogę, przyczynił się prowadzący jacht J. P., który między innymi:

- zdecydował się na objęcie jachtu i wyjście nim w morze bez wymaganych inspekcji, przeglądów oraz ważnych dokumentów bezpieczeństwa,
- nie sprawdził wyposażenia ruchomego i stanu technicznego jachtu,
- nie znał procedur sterowania awaryjnego.

III. Stanowiska zainteresowanych.

Pełnomocnik zainteresowanych J. J. i J. S. wniósł o:

1) Ustalenie, że bezpośrednią przyczyną wypadku morskiego w postaci opuszczenia s/y *Mateńka* w dniu 21 października 2007 r. był błąd kapitana J. P., który podjął nieuzasadnioną decyzję o opuszczeniu s/y *Mateńka*, której konsekwencją było uszkodzenie jednostki i narażenie życia załogi przy jej opuszczaniu, podczas gdy ani stan zdrowia załogi, ani stan jachtu, ani warunki panujące na morzu nie uzasadniały konieczności podjęcia decyzji o opuszczeniu jachtu, w szczególności nie istniało ryzyko zagłady jachtu lub utraty życia i zdrowia przez załogę.

2) Ustalenie, że pośrednią przyczyną wypadku morskiego w postaci opuszczenia s/y *Mateńka* w dniu 21 października 2007 r. Były błędy kapitana J. P., który:

a) pływając na s/y *Mateńka* nieprzerwanie od 2 września 2007 r. nie dowiedział się jak na s/y *Mateńka* funkcjonuje awaryjny system sterowania, w szczególności nie zainteresował się tym jak należy zainstalować rumpel awaryjny, gdzie on się znajduje oraz nie dowiedział się gdzie znajdują się zapasowe sterociągi,

b) zaniedbał uzyskania aktualnej prognozy pogody z właściwych źródeł opuszczając port na wyspie Lipari w dniu 20 października 2007 r. ,

c) nie sprawdził funkcjonowania pompy w skrajniku dziobowym przed opuszczeniem portu na wyspie Lipari w dniu 20 października 2007 r.,

d) nie zabezpieczył otworów w pokrywach skrajnika dziobowego przed zalewaniem ich,

e) nie udroźnił szpigatów w skrajniku dziobowym, co spowodowało zbieranie się wody tym skrajniku,

f) nie zadbał o zachowanie należytego klaru w skrajniku dziobowym, w szczególności przez trzymanie tam tratwy ratunkowej, co ograniczyło dostęp do szpigatów w skrajniku, utrudniło wybieranie wody ze skrajnika oraz powodowało urwanie pokrywy skrajnika przez osuszającą skrajnik załogę,

g) po utraceniu lewej pokrywy skrajnika dziobowego, nie podjął działań mających na celu zabezpieczenie otwartego skrajnika przed zalewaniem go wodą i nie podjął próby naprawy pompy w skrajniku,

h) po utracie lewej pokrywy skrajnika, mając odsłonięty skrajnik dziobowy, kontynuował żeglugę bajdewindem powodując dalsze zalewanie skrajnika i niepotrzebne wycieńczanie załogi osuszającej zalewany skrajnik, zamiast powrócić pełnym kursem na wyspy Liparyjskie lub dopłynąć na silniku do portów zachodniego, zawietrznego wybrzeża Półwyspu Apenińskiego,

i) przez cały dzień 20 października i w nocy z 20 na 21 października, w szczególności po utracie skrajnika dziobowego, nie uzyskał od przepływających statków prognozy pogody, co spowodowałoby, że uzyskawszy wiedzę o sytuacji meteorologicznej, zapewne powróciłby do któregoś z portów na Lipari,

j) po awarii sterociągu nie podjął próby zainstalowania rumpla awaryjnego, ani poszukiwań zapasowego sterociągu i próby jego założenia,

k) po awarii sterociągu nie podjął próby ustawienia *s/y Mateńka* rufą do wiatru i fali. przy użyciu znajdującej się na wyposażeniu dryfkotwy lub innego urządzenia hamującego (liny, kotwica ciągnięta za rufą itp.), co zwiększałoby komfort dryfowania i poprawiło morale załogi,

l) nie potrafił ani opanować narastającego przerażenia części załogi, ani w sposób należyty wykorzystać do prowadzenia jachtu osób zdolnych do pracy.

3) Określenie, że do ww. wypadku przyczynił się wyłącznie kapitan J. P., podejmując błędną decyzję o opuszczeniu jednostki oraz dopuszczając się błędów wskazanych w punkcie 2 petitum.

4) Ustalenie, w ramach oceny prawidłowości zachowania się statku po wypadku oraz prawidłowości czynności ratowniczych, że kapitan J. P. podczas dokonywania czynności ratowniczych dopuścił się nieprawidłowości polegających na zaniedbaniu wyłożenia odbijaczy na burtę *s/y Mateńka*, co spowodowałoby zmniejszenie uszkodzeń *s/y Mateńka*, a także ustalenie, że nieprawidłowe było zachowanie kapitana J. P. polegające na poinformowaniu konsula przyjmującego protest morski, że kapitan J. P. opuścił tonący jacht, którego burta była rozdarta, podczas gdy *s/y Mateńka*, ani nie tonęła w momencie jej opuszczania, ani nie zatонуła później, pomimo kilkudniowego dryfowania po opuszczeniu jej przez załogę.

5) Pozbawienie kapitana J. P. prawa wykonywania uprawnień kapitańskich w pełnym zakresie na okres 5 lat, gdyż wykazał on brak koniecznych umiejętności niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej i przez rażące zaniedbania spowodował wypadek morski, gdyż dopuścił się błędów wskazanych w punkcie 1 i 2 petitum, a w szczególności zaniedbał należytego sprawdzenia prognozy pogody przed rozpoczęciem rejsu, nie zainteresował się tym jak na dowodzonym przez niego jachcie funkcjonuje awaryjne sterowanie,

przechowywał tratwę ratunkową w skrajniku dziobowym, nie potrafił skutecznie dowodzić załogą, w tym opanować przerażenia załogi, ocenić jej stanu fizycznego oraz w sposób należyty wykorzystywać siły zdolnych do pracy członków załogi.

d) Zawieszenie prawa wykonywania uprawnień kapitańskich przez J. P. do czasu ostatecznego zakończenia postępowania.

Uzasadniając swoje wnioski, pełnomocnik podniósł co następuje.

I. Błędy kapitana J. P. pośrednio przyczyniające się do wypadku.

Kapitan P. w dniu 2 września 2007 r. przejął od właściciela N. J. jacht *Mateńka* i użytkował go nieprzerwanie, aż do dnia 21 października 2007 r. pełniąc funkcję kapitana w trzech rejsach. Kapitan J. P., w poprzednim sezonie żegludowym spędził na ww. jachcie kilka tygodni – również prowadząc rejsy jako kapitan tego jachtu. Można zatem było spodziewać się, że kapitan J. P. znał dobrze tę jednostkę i jej instalacje, a na pewno powinien był je dobrze znać, jako kapitan odpowiedzialny za bezpieczeństwo załogi.

Tymczasem kapitan J. P. przejmując s/y *Mateńka* od N. J. nie zapytał go, (zaś w trakcie kolejnych dni rejsu sam się tym również nie zainteresował) jak na s/y *Mateńka* instaluje się rumpel awaryjny, gdzie on się znajduje, gdzie znajdują się zapasowe sterociągi i jak wygląda procedura ich zmiany, do czego kapitan przyznał się podczas rozprawy

w dniu 8 października 2009 r. Powyższe zaniedbanie kapitana J. P. spowodowało, że po awarii sterociągu kapitan J. P. nie podjął nawet próby zainstalowania rumpla awaryjnego, gdyż aż do rozprawy w dniu 8.10.2009 r. był przekonany, że na s/y *Mateńka* nie było możliwości założenia rumpla awaryjnego. Konsekwencją tego zaniedbania było to, że po awarii sterociągu s/y *Mateńka* utracił sterowność, która nie została przywrócona.

Podkreślić należy, że zainstalowanie rumpla awaryjnego, który – jak zeznał świadek R. A. – znajdował się w bakiście na rufie, wymagało zdjęcia jednej nakrętki z trzonu steru, zsunięcia tzw. serca i nasadzenia

krótkiego rumpla na trzon steru. Obecność rumpla awaryjnego potwierdził też w swoich zeznaniach W. F. i J. J.. Operacja założenia rumpla awaryjnego zajęłaby ok. 10 minut – łącznie z szukaniem narzędzi, których dwa komplety znajdowały się na jachcie, jak zaznał świadek R. A. Z kolei tzw. skrzyneczka bosmańska była doskonale wyposażona.

Również z braku wiedzy o istnieniu zapasowych sterociągów, kapitan J.P. nie podjął nawet próby wymiany uszkodzonego sterociągu lub jego poszukiwań. Zapasowy sterociąg znajdował się w kabinie nawigacyjnej w bakiście pod siedzeniem. Wymiana sterociągu w warunkach sztormowych była możliwa i zajmowała ok. 1-2 godzin. Trzeba tylko było wiedzieć, jak to uczynić. Jak zeznał świadek W. F., właściciel – N. J. w jego obecności, w czasie sztormu wymienił uszkodzony sterociąg.

Pełnomocnik podkreślił, że brak wiedzy kapitana jednostki, kapitana który w latach 2006-2007 spędził na tej jednostce kilka miesięcy, o sposobie zapewnienia sterowania awaryjnego i możliwości naprawy urządzenia sterowego stanowi rażące naruszenie zasad dobrej praktyki morskiej. Wynikiem tego zaniedbania było to, że s/y *Mateńka* po awarii sterociągu nie odzyskał sterowności, choć mógł. Brak sterowności w dużym stopniu wpłynął na obniżenie morale załogi, rozwój paniki i w konsekwencji spowodował podjęcie decyzji o opuszczeniu jachtu. [o opuszczenia jachtu prawie na pewno by nie doszło gdyby kapitan J. P. zainstalował znajdujący się w bakiście rufowej rumpel awaryjny.

Oczywiście sterowanie przy użyciu takiego rumpla nie byłoby komfortowe, ale umożliwiłoby czy to żeglugę na wiatr na żaglach sztormowych, czy sztormowanie na silniku, czy stanięcie w dryfie, czy też po prostu ucieczkę przed sztormem z wiatrem, szczególnie, że miejsca do dryfu było pod dostatkiem – kilkaset mil do brzegów Afryki.

Pełnomocnik zaznaczył, że jacht w momencie przejmowania go przez kapitana J. P. dnia 2 września 2007 r. był w dobrym stanie technicznym.

Podczas pierwszego rejsu (pierwsze dwa tygodnie września – uczestnik świadek T. H.) i drugiego z rejsów (drugie dwa tygodnie września – uczestnik świadek W. F.) stan techniczny jachtu nie budził zastrzeżeń, a wszystkie instalacje działały. Był to dzielny jacht, dobrze radzący sobie w trudnych warunkach.

Świadek W. F. uczestnik 8 rejsów na s/y *Mateńka*, w tym również rejsu bezpośrednio poprzedzającego rejs zakończony wypadkiem, opisując stan jachtu w czasie rejsu poprzedzającego wypadek i zachowanie się jachtu w trudnych warunkach zeznał: Był taki wiatr, że kokpit zalewało od dziobu. Całą noc to trwało. Wtedy potwierdziła się niezwykła dzielność tej jednostki. Jacht był zadbany, miał niezwykle czyste żęzy, był w pełni sprawny technicznie. To zasługa kapitana J. P.(...) Istotnie w forpiku był bałagan, bo były skrzynki, tratwa. Świadek R. A., wykonujący remont na jachcie wiosną 2007 r. również opisywał stan jachtu jako nie budzący zastrzeżeń. Również z zeznań świadka T. H., uczestnika pierwszego jesiennego rejsu w 2007 r., wynika, że jakkolwiek s/y *Mateńka* był jachtem względnie starym, to instalacje działały bez zarzutu, żadnych uszkodzeń, szczególnie w rejonie dziobu i stewy dziobowej nie było, pompy działały, nie było problemu z urządzeniem sterowym. Bałagan był w skrajniku dziobowym: W tym luku dziobowym leżały jeszcze cumy, odbijacze, tam jest trochę bałaganu.(...) Tratwa cały czas była w luku gdy jacht był w rejsie.

Wg pełnomocnika stan techniczny jachtu tuż przed rozpoczęciem trzeciego rejsu (rejs zakończony wypadkiem) był zatem dobry. W trakcie trzeciego rejsu, aż do momentu opuszczenia portu na wyspie Lipari, nie zaszło żadne wydarzenie, które miałoby wpływ na stan techniczny jachtu. W szczególności nie było żadnej awarii osprzętu, czy też instalacji.

Zarówno kapitan J. P. jak i pozostali członkowie załogi nie mieli zarzutów do stanu technicznego jachtu do momentu opuszczenia portu na wyspie Lipari 20 października 2007 r. Jedynie zainteresowany A. J., pełniący funkcję pierwszego oficera, zeznał, że jego zdaniem jacht był w złym stanie technicznym, jednak poza „luzem na sterze” i awarią windy kotwicznej nie był w stanie wskazać żadnej usterki jachtu.

Trudno uznać luz na sterze za awarię, gdyż odczucie sternika, czy luz jest duży, czy mały, jest odczuciem subiektywnym. W jachtach sterowanych kołem, a nie rumplem, niewielki, kilkustopniowy luz na sterze nie jest niczym niezwykłym.

Pełnomocnik stwierdził, że fakt nieposiadania przez *s/y Mateńka* aktualnej karty bezpieczeństwa, jest bez znaczenia dla oceny przyczyn wypadku, gdyż stan techniczny jachtu wynika z jego rzeczywistego stanu, który opisali przywołani powyżej świadkowie, a nie z faktu posiadania aktualnej karty bezpieczeństwa. Tym bardziej, że od dnia 24 września 2007 r., czyli od daty wejścia w życie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 05 września 2007 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego, przepisów ww. rozporządzenia nie stosuje się do statków morskich używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej nie większej niż 15 m, które nie są używane do prowadzenia działalności gospodarczej. Z kolei zarządzenia porządkowe dyrektorów urzędów morskich, jako akty prawa miejscowego, nie mogą obowiązywać jednostek znajdujących się poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Jakkolwiek *s/y Mateńka* był czarterowany, to charakter tych czarterów nie uzasadniał twierdzenia, że była ona używana do prowadzenia działalności gospodarczej, która – jak wiadomo – musi charakteryzować się tym, że jest prowadzona w sposób zorganizowany i ciągły. Okoliczność dotycząca braku karty bezpieczeństwa jest jednak nieistotna dla oceny przyczyn przedmiotowego wypadku morskiego, gdyż to nie stan jachtu, czy też brak karty bezpieczeństwa spowodował konieczność opuszczenia jednostki, lecz stan załogi, która po prostu nie wytrzymała jesiennych warunków, a zabrakło kapitana, który umiałby nią pokierować i opanować ogarniające jego i załogę przerażenie.

Pełnomocnik uznał, że w tym kontekście wyjątkowo niesmacznie i niegodnie brzmią zeznania kapitana J. P., który twierdzi, że nieżyjący właściciel okazał mu sfalszowaną kartę bezpieczeństwa ważną do 2008 r.

Zeznania te są całkowicie nieprawdziwe. Kapitan J. P. doskonale wiedział przejmując jacht, że *s/y Mateńka*, który od kilkunastu lat nie był na wodach polskich i na którym nie był żaden inspektor z urzędu morskiego, nie miał aktualnej karty bezpieczeństwa. Działania kapitana J. P., polegające na złożeniu zawiadomienia do prokuratury o popełnieniu [przestępstwa polegającego na posługiwaniu się przez zmarłego właściciela „sfalszowaną” kartą bezpieczeństwa, pełnomocnik pozostawił bez komentarza.

Noc z 19 na 20 października 2007 r. *s/y Mateńka* spędził w jednym z głównych portów wyspy Lipari. Kapitan J. P. nie pamiętał jednak nazwy tego portu, mimo odczytania mu na rozprawie, w dniu 8 października 2009 r. nazwy wszystkich ośmiu portów znajdujących się na Lipari i okazania mu locji zawierającej mapę wyspy i opisy portów. 20 października 2007 r., około godz. 1100 czasu lokalnego, *s/y Mateńka* opuścił port kierując się na północ do odległych o ponad 100 Mm portów zatoki Policastro.

Kapitan J. P. twierdzi, że opuszczając port na wyspie Lipari nie mógł uzyskać prognozy pogody opracowanej przez włoskie służby meteorologiczne i nadawanej co 6 godzin na kanałach UKF przez stacje brzegowe, gdyż wyspa Lipari znajdowała się, w jego ocenie, poza zasięgiem łączności UKF.

Tymczasem ze złożonego na rozprawie w dniu 8 października 2009 r. wyciągu z locji (Il Portolano Dei Mari D'Italia Pagine Azzurre Edizione 2003) opisującej wyspę Lipari wynika, że w każdej z przystani służby portowe pracują całodobowo na kanałach UKF, zaś w porcie Marina Lunga znajduje się służba meteorologiczna, a na samej wyspie również władze administracji morskiej. Nie jest możliwe, by w takich okolicznościach kapitan J. P. nie mógł uzyskać lokalnej prognozy pogody. Po prostu zaniedbał uczynić tego.

Okoliczność ta jest o tyle istotna, że prognoza pogody nadana 20 października 2007 r. o godz. 0600 UTC (0800 czasu lokalnego) METEOMAR 20071020-0600 i ważna do godz. 1800 UTC zapowiadała na 20 października 2007 r. wiatr 6 B z północnego wschodu, zaś orientacyjna prognoza na kolejnych 12 godzin przewidywała również wiatr 6 B z północnego wschodu i lokalne burze.

Kapitan J. P. twierdzi, że wypływając dysponował prognozami pogody pochodzącymi z Internetu – z morskich portali pogodowych. Prognozy te miały przewidywać na 20 października 2007 r. wiatr południowo-zachodni 3-4 B, a na 21 października wiatr południowo-zachodni 5-6 B. Powyższe prognozy pogody kapitan J. P. uzyskał rzekomo od żony, która przesłała mu sms-em stosowne informacje.

Pytany na rozprawie 10 lutego 2009 r. kapitan J. P. nie był w stanie wymienić nazwy żadnego z tych portali pogodowych. Do końca postępowania nie przedstawił również żadnego dokumentu, z którego by wynikało, że w dniu 20 października 2007 r. portale te rzeczywiście przewidywały pogodę tak diametralnie różną od pogody przewidywanej przez włoskie służby meteorologiczne i dostępnej na Lipari.

Pełnomocnik oświadczył, że tzw. internetowe portale pogodowe (grib, weatheronline itp.) zawierają prognozy pogody dla całego świata, więc siłą rzeczy dokładność i trwałość tych prognoz jest o wiele mniejsza od prognoz tworzonych przez lokalne służby meteorologiczne — służby znające miejscowe uwarunkowania klimatyczne. Tym bardziej, że prognozy meteorologiczne z tzw. portali internetowych najczęściej (np. grib) oparte są o modele matematyczne i nieweryfikowane przez człowieka.

Rozpoczynając rejs późną jesienią (druga połowa października) z załogą niedoświadczoną w tego typu pływaniach, kapitan J. P. winien był uzyskać lokalną prognozę pogody, a nie opierać się o dane uzyskane za pośrednictwem żony z Internetu. Tym bardziej, że uzyskanie lokalnej prognozy pogody wymagało jedynie wywołania na kanale 16 odpowiedniej stacji i zadania pytania o prognozę. Należy zatem uznać, że zaniedbanie uzyskania lokalnej prognozy pogody przed opuszczeniem Lipari stanowiło karygodne zaniedbanie kapitana J. P.

Przez cały dzień 20 października i w nocy z 20 na 21 października podczas „walki” z zalewanym skrajnikiem, pomimo że kierunek wiatru różnił się od kierunku przewidzianego w uzyskanych od żony prognozach internetowych, kapitan J. P. nie zapytał któregoś z przepływających statków lub kutrów rybackich o aktualną prognozę pogody. Należy wspomnieć, że w tym czasie jacht znajdował się w obszarze uczęszczanym przez statki (ruta do Cieśniny

Messyński). Brak zainteresowania prognozą pogody w sytuacji gdy internetowa prognoza od żony, którą dysponował kapitan, nie sprawdziła się, jest sprzeczny z dobrą praktyką morską i stanowi błąd kapitana J. P.

Pełnomocnik wskazał, że po wypłynięciu z portu na wyspie Lipari, co nastąpiło 20 października 2007 r. ok. godz. 1100, s/y *Mateńka* kierował się na północ przy słabych wiatrach północno-wschodnich i wschodnich. Około godz. 2130 wiatr przybrał na sile, ale nie przekraczał 4-5 B. Stacja meteorologiczna na Capo Palinuro rejestrowała wówczas (od godziny 2000 UTC 20 października 2007 r. do godziny 0500 UTC 21 października 2007 r.) wiatry północne o prędkości nie przekraczającej 15 węzłów (4 B).

Jacht płynął bajdewindem. Jak to w takich warunkach zwykle bywa, fala zalewała dziób i przedostawała się do skrajnika dziobowego przez otwory w pokrywach skrajnika. Otwory te służyły do włożenia ręki w celu podniesienia pokryw skrajnika oraz do wyprowadzenia nimi łańcucha kotwicznego. Wlewanie się wody przez te otwory było rzeczą normalną i przewidzianą przez konstruktorów jachtu i z tego względu w górnym pomieszczeniu skrajnika znajdowały się dwa szpigaty, którymi woda ta miała się wylewać, o ile były one drożne.

W skrajniku dziobowym (w górnym pomieszczeniu) znajdowała się tratwa, liny, odbijacze. Panował tam bałagan. Fakt, że podczas rejsów prowadzonych przez kapitana J. P. w skrajniku dziobowym był bałagan, potwierdzili m. in. świadkowie W. F. i T. H. Dostęp do szpigatów był ograniczony z uwagi na trzymanie w skrajniku 8-osobowej tratwy w sztywnej skorupie, chociaż normalnie w czasie rejsów prowadzonych przez właściciela tratwa była mocowana na pokładzie, a w skrajniku trzymana tylko podczas pozostawiania jachtu w portach. Bałagan w skrajniku dziobowym spowodował zatkanie się szpigatów, co powodowało, że woda z zalewanego dziobu zbierała się w skrajniku. Dopuszczenie przez kapitana J. P. do zbierania się wody w skrajniku dziobowym z uwagi na bałagan uniemożliwiający inspekcję i odetkanie szpigatów było błędem.

Około godz. 0100 dnia 21 października 2007 r. kapitan J. P. otrzymał od załogi informację, że skrajnik dziobowy zalany jest wodą, a woda przesącza się do kabiny. Kapitan J. P. ustawił jacht w baksztagowym kursie i wysłał na dziób dwie osoby (A. J. i L. M.) w celu opróżnienia skrajnika z wody. W trakcie tego pierwszego opróżniania skrajnika została urwana pokrywa skrajnika dziobowego. Wbrew zeznaniom załogi pokrywy nie mogła urwać fala, gdyż nie jest możliwe by przy wietrze 4-5 B i kursie baksztagowym (a co do takiego ustawienia jachtu przy opróżnianiu skrajnika świadkowie są zgodni) fala weszła od rufy, przeszła przez cały pokład i urwała pokrywę skrajnika dziobowego. Zapewne załoganci „walcząc” z tratwą ratunkową utrzymaną w skrajniku, albo osuszając go, urwali pokrywę skrajnika.

Pełnomocnik przypomniał, że skrajnik osuszyli wiadrami L. M. i A. J. W tym czasie reszta załogi marzła i mokła na rufie, dokąd zostali wysłani przez kapitana w celu „balastowania” rufy, po to by wynurzyć dziób z wody. Trudno sobie wyobrazić jak kilka osób (w tym 3 kobiety) mogą stojąc na rufie jachtu o długości 13,66 m i szerokości 4 m spowodować wynurzenie z wody dziobu. Z całą pewnością osoby te mogą niepotrzebnie zmarznąć i zmoknąć.

W trakcie wybierania wody ze skrajnika okazało się, że pompa elektryczna w dolnej części skrajnika dziobowego, nie działa. Kapitan nie podjął jednak próby naprawy pompy. Przed wypłynięciem z Lipari kapitan J. P. nie sprawdził, czy pompa ta działała. Jak zeznała załoga, w trakcie ostatniego rejsu pompy w skrajniku dziobowym nie używano, więc nikt jej nie sprawdził również przed wypłynięciem z Lipari.

Pomimo urwania pokrywy skrajnika nie podjęto żadnych działań mających na celu zasłonięcie wyrwy po urwanej pokrywie. Co więcej kapitan J. P. podjął decyzję o kontynuacji żeglugi na północ baidewindem. Jak można było się spodziewać, przy ostrym kursie dziób znowu nurzał się w wodzie, a woda wlewała się do skrajnika dziobowego dużo szybciej niż poprzednio, gdyż teraz skrajnik dziobowy pozbawiony był lewej pokrywy. W konsekwencji woda cały czas przesączała się przez otwory po kablach do kabiny, wzbudzając przerażenie u zaczynającej chorować części załogi. Kontynuowanie żeglugi bez podjęcia próby zabezpieczenia skrajnika przed wlewaniem się do niego wody po urwaniu pokrywy i zaniedbanie próby naprawy (lub przynajmniej zdiagnozowania przyczyny niedziałania) pompy elektrycznej w skrajniku stanowiło rażące naruszenie zasad dobrej praktyki morskiej.

W przekonaniu pełnomocnika, gdyby wówczas (ok. godz. 0200 czasu lokalnego) kapitan J. P. podjął decyzję o płynięciu z wiatrem w kierunku wyspy Lipari (od której dzieliło *s/y Mateńka* tylko ok. 45 Mm czyli ok. 6-7 godzin żeglugi baksztagiem) to skrajnik przestałby być zalewany i *s/y Mateńka* wróciłby bezpiecznie do portu ok. godz. 8-9 rano i po zawiętrznej stronie wyspy Lipari przeczekał zapowiadany sztorm.

Innym rozwiązaniem mogło być skierowanie się w stronę któregoś z portów zachodniego wybrzeża Półwyspu Apenińskiego takich jak np. Cetraro (odległość 30 Mm).

Niezrozumiałe jest tłumaczenie kapitana J. P., że nie mógł tego zrobić gdyż spodziewał się wiatru zachodniego. Racjonalnie działający kapitan nie mógł spodziewać się wiatru zachodniego, skoro przez cały dzień 20 października i w nocy z 20 na 21 wiał wiatr wschodni i północno-wschodni i tzw. prognoza internetowa kompletnie się nie sprawdziła. Należy zauważyć, że gdyby kapitan J. P. uzyskał wówczas, od któregoś ze znajdujących się w zasięgu łączności UKF statków, prognozę pogody, to wiedziałby, że są zapowiadane wiatry wschodnie, a następnie północnowschodnie o sile 6 B i zapewne powróciłby na Lipari, gdzie przeczekałby zapowiadany silny wiatr i naprawił urwaną pokrywę skrajnika i pompkę w skrajniku. Podjęcie decyzji o kontynuowaniu żeglugi na północny zachód ku północy, baidewindem prawego halsu, przy urwanej pokrywie skrajnika dziobowego, co powodowało zwiększone nabieranie wody do otwartego na fale skrajnika, bez aktualnej prognozy pogody, z niedziałającą pompą elektryczną w skrajniku dziobowym i wlewającą się do kabiny wodą przez otwory w grodzi skrajnika dziobowego, zamiast powrotu baksztagiem do któregoś z ośmiu portów na wyspie Lipari lub schronienia się przy zawiętrnym brzegu było błędem.

Około godz. 0400 skrajnik znów był zalany. L. M. i A. J. znów go osuszali, a w kabinie było mokro. Podkreślić należy, że skoro kapitan nie wydał polecenia, by do wybierania wody z kabiny użyć głównej pompy (membranowa pompa typu Gusher o bardzo dużej wydajności, znajdująca się w szafce w toalecie), to

zapewne przecieki nie były duże, acz z całą pewnością dotkliwe dla załogi i musiały powodować wzrost poziomu strachu u niedoświadczonej części załogi. Nie wykorzystywano również pompy elektrycznej znajdującej się w kambuzie. Zamiast wykorzystać pompę główną i pompkę elektryczną pod kambuzem, załoga kubeczkami osuszała zęzę i wylewała wodę do kingstonu.

Trudno określić ilość wody, która przedostawała się z zalanego skrajnika torami kablowymi do kabiny. Z pewnością nie była to jednak ilość, która zagrażałaby stabilności jednostki wielkości Cetusa, choć na pewno życie w mokrej kabinie nie jest przyjemne. Należy pamiętać, że gdyby nawet ilość dostającej się do kabiny wody uległa zwiększeniu, to po użyciu głównej pompy zęzowej typu Gusher, elektrycznej pompki w kambuzie mającej ssak w zęzie lub awaryjnym podłączeniu pompy toalety morskiej do zęzy (zdjęcie końcówki węża z króćca toalety i połączenie z węzem w zęzie) jacht zostałby błyskawicznie osuszony. Przede wszystkim jednak wystarczyło zmienić kurs na inny niż bajdewind i problem zalewania skrajnika dziobowego i przedostawania się wody ze skrajnika do kabiny zostałyby rozwiązany.

Jacht kontynuował żeglugę bajdewindem, co powodowało dalsze zalewanie skrajnika i potrzebę osuszania go. Ostatni (trzeci raz) skrajnik osuszono ok. godz. 0700. Osuszanie skrajnika trwało za każdym razem około 40 minut. Tratwę ze skrajnika do kokpitu przeniesiono dopiero przy drugim osuszaniu – ok. godz. 0400. Spowodowało to łatwiejszy dostęp do skrajnika i umożliwiło odetkanie szpigatów, co znacząco zmniejszyło stopień zalewania skrajnika. Świadek R. L. zeznał, że A. J. w końcu oczyścił szpigaty, co ograniczyło napływ wody do skrajnika.

Około godziny 0400 czasu lokalnego kapitan J. P. odebrał włoską prognozę pogody nadawaną na kanale 16 UKF. Jak zeznał kapitan prognoza ta zapowiadała wiatr NE 7-8 B skręcający na N i po 12 godzinach wiejący do 8 B. W swoim pisemnym oświadczeniu kapitan jeszcze „zwiększył” siłę wiatru pisząc: Prognoza pogody odebrana przeze mnie w dniu 21.10.2007 r. o godzinie 0400 ze stacji brzegowej przez radiostację UKF dla tego rejonu zapowiadała wiatr o sile 7-8 B z NE przechodzący na N i tężejący do 8-9 B.

Wg pełnomocnika powyższe twierdzenia kapitana są niewiarygodne, gdyż jedyną prognozą nadawaną w tamtym czasie (ok. godz. 0400 czasu lokalnego, czyli ok. godz. 0200 UTC) przez UKF mogło być tylko powtórzone meteo z godziny 0000 UTC (FXTY61LIIB 210000) w brzmieniu: TIRRENO MERIDIONALE EST: EST 5 IN ROTAZIONE DA SUDEST E RINFOZO A 7 TEMPORALI-VISIBILITA DISCRETA – MOLTO MOSSO (TENDENZA: NOORDEST 7 – TEMPORALI.

Kolejna prognoza pogody dla tego akwenu została sporządzona dopiero o godz. 0600 UTC (8.00 czasu lokalnego) i brzmiała: TIRRENO MERIDIONALE EST: NORDEST 7 IN ROTAZIONE DA SUDEST – TEMPORALI – VISIBILITA DISCRETA – AGITATO TENDENZA: NORDEST 7 — TEMPORALI. O żadnym wietrze 8-9 B nie wspomniano w prognozie, a wiatr 7 B miał być tylko okresowo.

Pomimo prognozy zapowiadającej silny wiatr ze wschodu i północnego wschodu i urwanej pokrywy skrajnika dziobowego, kapitan w dalszym ciągu nie podjął próby uszczelnienia skrajnika i kontynuował żeglugę oddalając się od bezpiecznego, zawietrznego brzegu i jego portów kursem 320-325.

Zgodnie z zeznaniami kapitana około 0800 pojawił się zapowiadziany wiatr NE 7 B, o ok. godz. 0830 nastąpiło zerwanie sterociągu.

Jak wynika z powyższego opisu nie można uznać, by do godzin rannych dnia 21 października 2007 r., gdy wiatr osiągnął siłę 6-7 B i nastąpiła awaria sterociągu, warunki żeglugi były ciężkie i jakoś istotnie zostały nadwyrężone siły fizyczne załogi. Potwierdzają to zeznania kapitana J. P., z których wynika, że do godziny 0400 dnia 21 października 2007 r. wiatr nie przekraczał 5 B, falowanie było nieagresywne martwe do 1 m z NE i dalej: – Postanowiłem po opróżnieniu ponownym skrajnika osuszyć zęzy. Nie było dużo wody.

Siły moralne załogi były uszczuplone. Załoga była zmarznięta, przemoczona (szczególnie L. M. i A. J., którzy na polecenie kapitana trzy razy opróżniali skrajnik dziobowy), wystraszona przeciekiem wody do kabiny, a kilka osób cierpiało na chorobę morską. Taki stan załogi nie jest jednak niczym nadzwyczajnym w rejsach późnojesiennych i każdy, kto wybiera się w morze w drugiej połowie października musi liczyć się z tym, że będzie zimno, mokro i może go dopaść choroba morską.

Należy pamiętać, że choroba morską części załogi zaczęła się dopiero w nocy z 20 na 21 października (przedtem rejs przebiegał przy bardzo słabych wiatrach), więc trwała zaledwie kilka godzin. Z zeznań M. S. wynika, że rankiem 21 października 2007 r. na chorobę morską, w stopniu uniemożliwiającym pracę na jachcie, cierpieli jedynie: M. R-K., W. G., J. L.

U pozostałych osób pierwsze objawy choroby morskiej pojawiły się dopiero przed południem dnia 21 października 2007 r. i to w stopniu, który nie uniemożliwiał funkcjonowania. Jak wynika z zeznań M. S., pomimo objawów choroby morskiej funkcjonowali: A. J. (I oficer), M. S. (II oficer), L. M., R. L., kapitan J. P. i M. C. nie cierpieli na chorobę morską.

Załoga miała dostateczną ilość suchych ubrań, gotowano herbatę, dysponowano zapasami żywności. Jedynym uszkodzeniem jachtu była zerwana pokrywa skrajnika dziobowego, jednak po ewentualnej zmianie kursu na inny niż bajdewind nie stanowiłoby to problemu. Komfort życia w kabinie ograniczony był tym, że było mokro, gdyż woda przesączała się z zalewanego skrajnika dziobowego do forpiku.

Po zerwaniu sterociągu kapitan J. P. nie podjął próby zainstalowania rumpla awaryjnego, który znajdował się w bakiście na rufie, ani naprawy sterociągu. Wynikało to z braku wiedzy kapitana J. P. o tym jak na *s/y Mateńka* należy użyć rumpla awaryjnego i gdzie znajdują się zapasowe sterociągi.

Pełnomocnik przypomniał, że aż do rozprawy przed Izbą Morską w dniu 8 października 2009 r. kapitan J. P. uparcie twierdził (i to nawet po okazaniu mu rysunków technicznych urządzenia sterowego na *s/y Mateńka*), że na *s/y Mateńka* nie było możliwości założenia rumpla awaryjnego. Na rozprawie w tym dniu kapitan J. P. wypowiedział znamienne zdanie: *Nigdy nie zadałem pytania panu J. jak wygląda sterowanie awaryjne na tym jachcie.*

Jedynymi działaniami podjętymi przez kapitana J. P. po awarii steru, było zablokowanie sektora steru. Jacht zaczął dryfować na południe, a wiatr tężał.

W opinii kapitana wiatr wiał z północy z siłą 9-10 B. A. J. zeznawał, że wiatr osiągał 9 B. Ocena siły wiatru wydaje się znacząco zawyżona na co wskazują zarówno przywołane prognozy przewidujące wiatr o sile 7 B, jak i raporty brzegowej stacji meteorologicznej na półwyspie Capo Palinuro. W tym czasie (tzn. w dniu 21 października 2007 r. pomiędzy godziną 070 a 1400 UTC (0900-1600 czasu lokalnego) stacja Capo Palinuro – stacja położona w odległości zaledwie około 30 Mm od miejsca, w którym w tym czasie dryfował *s/y Mateńka* – rejestrowała wiatr o prędkości około 30 węzłów z kierunku 020-030, czyli wiatr o sile 7 B. Maksymalna prędkość wiatru zaobserwowana przez tę stację wynosiła 32,1 węzła, zaś maksymalna prędkość wiatru w szkwale (gust) wniosła tego dnia 53 węzły — jednak tylko w szkwale.

Według tej stacji obserwacyjnej od godziny 18.00 UTC siła wiatru osłabła do 5 B, zaś od 21.00 UTC wynosiła tylko 10-13 węzłów.

W świetle powyższych danych pochodzących ze stacji meteorologicznej znajdujące się na końcu półwyspu Capo Palinuro trudno uwierzyć by 30 Mm dalej siła wiatru osiągnęła 9-10 B, jak zeznaje załoga i kapitan. Podkreślić należy, że siłę wiatru załoga oceniała „na oko”, gdyż wskaźnik prędkości wiatru nie działał. Cały ten „straszny sztorm”, w którym 21 października 2007 r. znalazł się *s/y Mateńka* trwał raptem od godz. 0900 do 1600 UTC czyli około 7 godzin, a siła wiatru wynosiła ok. 7 B. Znamienne są słowa wypowiedziane przez M. S., gdy już opuściła *s/y Mateńka*: Na promie nie był odczuwalny sztorm. Oznacza to, że siła wiatru nie mogła być znacząca, gdyż inaczej byłaby odczuwalna również na promie.

Około godz. 1000 kapitan J. P. nadał PAN PAN. Odebrał go statek ILIA. Rozmawiano o możliwości asysty dla *s/y Mateńka*. Kapitan J. P. nie prosił wówczas jeszcze o ewakuację załogi. Ze statku przekazano kapitanowi prognozę pogody. Była to, przywołana już w treści niniejszego pisma, prognoza z godziny 0600 UTC zapowiadająca wiatr o sile 7 B.

Z zablokowanym sterem jacht dryfował z wiatrem na południe zachowując się dzielnie. Pogarszał się stan załogi, której coraz bardziej doskwierała choroba morska. Napływ wody do wnętrza zmniejszył się, gdyż skrajnik dziobowy przestał być zalewany. Na pokładzie cały czas przebywał koś z załogi trzymając nogami zablokowany sektor steru. L. M. opisując dryf jachtu z uszkodzonym sterem stwierdził: Jacht dzielnie znosił te warunki. W momencie, gdy zdawało się, że jacht przewróci się na burtę, podnosił się i dalej żeglował. Kapitan J. P. opisując dryf jachtu z zablokowanym sterem zeznał: Łódka przyjmowała fale z boku, zachowywała się dzielnie. A. J. opisując dryf zeznał: W czasie żeglugi były też momenty, że fala weszła też do kokpitu. Kokpit był zalewany sporadycznie.

Około godziny 1230 załoga była już bardzo wyczerpana dotychczasowymi przygodami morskimi w tym walką ze „sztormem”, który trwał już cztery i pół godziny. Najbardziej przerażona była M. S.- lekarka pełniąca funkcję drugiego oficera, która około południa doznała pierwszych objawów choroby morskiej. Zasugerowała ona wtedy kapitanowi J. P., że przy tym stanie zdrowia załogi załoga może nie przetrwać kolejnej nocy. Kapitan podjął decyzję o opuszczeniu jachtu obawiając się o życie załogi. Jak wynika z zeznań A. J. decyzja o opuszczeniu jachtu została podjęta około godz. 1400. Po południu załoga została ewakuowana.

Decyzję o opuszczeniu jachtu kapitan J. P. tłumaczy w następujący sposób: – II oficer składa mi raport, że dwie osoby są bardzo odwodnione, dwie pracujące przy sterze wyziębione. Ta ocena była miarodajna. Podjąłem decyzję o ewakuacji.

W pisemnych wyjaśnieniach kapitan P. wskazuje, że jacht *Mateńka* został opuszczony ze względu na bezpośrednie zagrożenie życia i zdrowia załogi. M. S., II oficer, tak opisuje chwile przed podjęciem decyzji o opuszczeniu jachtu: Około południa 21 października ja zachorowałam. Pan J. też miał objawy choroby, ale funkcjonował. M. funkcjonował, L. też funkcjonował, ale gdy pojawił się zapach paliwa, objawiły się symptomy choroby (...) Koło południa kapitan spytał w jakiej kondycji jest załoga. Powiedziałam, że mam obawy, że załoga może nie wytrzymać nocy.

Miałam na myśli wszystkich (...) Ja jestem pediatrą. Nie byłam w stanie ocenić do jakiego momentu ta załoga wytrzyma. Byłam przerażona (...) Ja byłam pierwszy raz w takich warunkach, Byłam przerażona. Wysłałam około godziny 13 sms do moich dzieci. Żegnałam się z nimi (...) Żywność była, ale nikt nie był w stanie jeść (...). Miałam leki, ale generalnie nikt nie przyjął ich (...) Na jachcie wszyscy mieli czapki, rękawiczki, sztermiaki (...) herbatę podawaliśmy też osobie na sterze (...) Stan psychiczny załogi był taki, że paniki nie było, ale byliśmy przerażeni.

Pozostali załoganci w następujący sposób tłumaczyli decyzję kapitana o ewakuacji: Ponieważ ludzie byli coraz bardziej zmęczeni zapadła decyzja o ewakuacji (M. R.). Ja byłam przerażona tą sytuacją (M. C.).

Z kolei L. M. tak opisuje podjęcie decyzji o opuszczeniu jachtu: Decyzję o opuszczeniu podjął kapitan po rozmowie z załogą. Lekarka informowała o stanie załogi i zachodziło prawdopodobieństwo, że nie będzie rąk do pracy. Nie przypuszczam, że był ktoś z członków załogi, kto napierałby na kapitana, żeby opuścić jacht (...) Był taki moment, że rozmawialiśmy o tym, że załoga zostanie ewakuowana i zostanie kapitan. Pan R. L. i ja oświadczyliśmy, że zostaniemy na jachcie (...) Ja nie słyszałam rozmów załogi, w których domagano by się ewakuacji. Lekarka robiła herbatę, opiekowała się załogą, nie była taka zmęczona jak my. (...) Po awarii sterociągu na jachcie byłem zdolny do pracy ja, kapitan, lekarz, J.. Pan L. pomagał nam wylewać wodę kubkiem z zęz. (...) Jacht dzielnie znosił warunki (...) herbatę ciepłą dostawałem do kokpitu. Gdybym poprosił o posiłek to bym dostał Opisując stan jachtu kapitan zeznał, że pomiędzy godziną 1000 kiedy pierwszy raz wezwał pomocy, ale jeszcze nie podjął decyzji o ewakuacji, a momentem ewakuacji, sytuacja jachtu, jeśli chodzi o jego stan techniczny nie zmieniła się. Na rozprawie kapitan podkreślał, że przyczyną opuszczenia jachtu było wyczerpanie i wyziębienie załogi i niezdolność ludzi do dalszego osuszania jachtu. Przyczyną opuszczenia jachtu nie było zalewanie skrajnika, nie walczyliśmy z wodą w skrajniku (...) Nie było sytuacji, że woda przedostająca się do kabiny ze skrajnika była problemem. Nadążaliśmy z jej usuwaniem.

Awaria steru też nie była problemem, bo zablokowaliśmy ster. Wyczerpywały się natomiast siły załogi (...) wiem, że załoga od wielu godzin leżała i ubywało tych ludzi. Były torsje. Podawano im ciepłe napoje. Opisując stan jachtu i załogi tuż przed ewakuacją kapitan J. P. zeznał również: faktycznie cztery osoby były sprawne do pracy na jachcie. Nie mieliśmy kłopotów z łącznością, nie brakowało

energii (...) GPS przy kole sterowym dwukrotnie wyłączył się, ale dlatego, że zamokła wtyczka. Po jej osuszeniu działał znów. Mieliśmy dodatkowy GPS. (...) Łódka przyjmowała fale z boku, zachowywała się dzielnie. Nie było potem (tzn. po zerwaniu sterociągu i zaprzestaniu żeglugi bajdewindem) sytuacji, że cały skrajnik był zalany wodą. Podkreślenia wymaga fakt, że silnik był sprawny, ale nie korzystano z niego.

II. Błędy kapitana J. P. bezpośrednio przyczyniające się do wypadku.

Zdaniem pełnomocnika w świetle powyższych zeznań samych zainteresowanych i członków załogi niepojęte wydaje się, jak jacht, na którym znajduje się zapasowy rumpel awaryjny, zapasowy sterociąg, sprawny silnik, sześć zdolnych do pracy (choć zmarzniętych i przemoczonych) osób mógł zostać porzucony i to raptem po kilku godzinach żeglugi w wietrze o sile 7 B.

Wyłaniający się z przytoczonych zeznań członków załogi i kapitana opis stanu technicznego *s/y Mateńka* tuż przed jej opuszczeniem w żaden sposób nie uzasadniał decyzji o konieczności jej opuszczenia.

Jacht z zablokowanym sterem dryfował na południe zachowując się dzielnie. Miejsca do dryfu było pod dostatkim. Komfort życia załogi uległby poprawie gdyby kapitan J. P. podjął decyzję o wyrzuceniu za rufę dryfkotwy.

Napływ wody do kabiny nie był znaczny, choć z pewnością uciążliwy. Na jachcie były sprawne pompy jednak nikt ich nie używał- załoga wolała osuszać zęzę kubeczkim. Wody w zęzie nie było zbyt dużo. L. M. zeznawał: -Do wnętrza jachtu przenikała woda. Nie wiem skąd. Najwięcej było jej w kambuzie. Podnieśliśmy gretingi i wylewaliśmy do wiadra, do kingstona i wypompowywaliśmy ją. (...) Jacht częściej miał przechył na zawietrzną i wlewała się woda. W takim przechyle było 15-20 cm wody (...) Pan L. pomagał nam wybierać wodę kubeczkim z zęz. Nie wiem czemu nie wypompowywaliśmy jej.

Z kolei A. J. w następujący sposób określał ilość wody w jachcie: Przy przechyłach woda była nad podłogą. Usuwalismy wodę z zęz, żeby nie wyszła ponad poziom podłogi. Wypowiadając się o ręcznej pompie Gushera w toalecie A. J. stwierdził: Pompa w toalecie była, ręczna pompa, ale mało skuteczna. Szybciej było wlewać do toalety i pompować. Wbrew twierdzeniom kapitana zarówno pompa Gushera jak i pompka w kambuzie działały. Nie wiadomo czemu załoga wolała osuszać ręcznie a nie pompami.

Pełnomocnik podkreślił, że w trudnych warunkach zdarza się, że do wnętrza jachtu dostaje się woda. Nie jest to niczym niezwykłym. Na *s/y Mateńka* skrajnik dziobowy miał urwaną pokrywę i z pewnością tamtędy woda, przez tory kablowe, przesączała się do wnętrza. Z całą pewnością nie były to jednak ilości wody, które groziłyby czymkolwiek innym niż zmoczenie butów i skarpet. Dla stabilności jachtu ręczne wybieranie wody przez załogę nie miało większego znaczenia, gdyż po opuszczeniu jachtu przez załogę, gdy już nie miał go kto osuszać, a jacht przy otwartych sztormklapach i z pękniętą burtą dryfował po morzu, poziom wody nie uległ zwiększeniu. Gdy jacht został odnaleziony utrzymywał się sam na wodzie. Na zdjęciach z holowania jachtu nie widać śladów przegłębienia jednostki, co by ewidentnie miało miejsce, gdyby wnętrze jachtu było zalane wodą, a jacht podtopiony. Jak wynika z zeznań świadków R. A. i J. J., którzy byli

na s/y *Mateńka* bezpośrednio po jej odnalezieniu, woda znajdowała się tylko w zęzach i nie wyszła nawet ponad gretingi podłogowe, gdy jacht stał na równej stępce. Pompy, oprócz pompy w skrajniku dziobowym, działały bez zarzutu.

Z powyższych względów nie można uznać, by fakt przedostawania się wody do wnętrza jachtu mógł usprawiedliwiać konieczność porzucenia s/y *Mateńka*.

Awaria steru, również nie usprawiedliwiała decyzji o opuszczeniu jachtu. Pomijając już fakt, że istniała techniczna możliwość założenia rumpla awaryjnego i wymiany sterociągu (co w praktyce było niemożliwe, gdyż kapitan J. P. na skutek swoich zaniedbań nie wiedział, że na s/y *Mateńka* można założyć rumpel awaryjny i dokonać wymiany sterociągu. Należy podkreślić, że dryfowanie z zablokowanym prowizorycznie sterem niczym nie groziło. Kapitan i L. M. zgodnie zeznali, że z zablokowanym sterem jacht dzielnie sobie radził. Kokpit był zalewany tylko sporadycznie. Jedyną uciążliwością było to, że sternik musiał nogami blokować sektor steru i był wystawiony na bryzgi fal i zimny wiatr.

Wg pełnomocnika wydaje się jednak, że trzech mężczyzn (kapitan, L. M. i A. J.), którzy na chorobę morską cierpią dopiero od kilku godzin i to też w stopniu nieznacznym, jest w stanie tak podzielić się wachtami przy „sterowaniu”, by każdy z nich mógł wysuszyć się i rozgrzać pod pokładem, tym bardziej, że M. S. i M. C. robiły herbatę dla sternika i mogły też wydawać ciepłe posiłki, a R. L. mógł osuszać jacht. Wszystkie te osoby funkcjonowały, a ewentualna choroba morska męczyła je dopiero około godziny 0800 (gdy pojawił się wiatr o sile 7 B).

Gdyby kapitan J. P. zastosował technikę sztormowania przy użyciu dryfkotwy lub innego urządzenia hamującego i stabilizującego kurs (np. cumy, czy kotwicy z łańcuchem ciągniętej za rufą, to s/y *Mateńka* dryfowałby o wiele spokojniej ustawiony rufą do fali i „walka” o utrzymanie zablokowanego sektora steru byłaby dużo łatwiejsza.

Pełnomocnik stwierdził, że stan techniczny jachtu w chwili opuszczenia pa nie uzasadniał podjęcia decyzji o porzuceniu jachtu. Jednostce z całą pewnością nie groziła zagłada.

Kapitan J. P. i członkowie załogi, w przytoczonych zeznaniach, spólnie twierdzili, że przyczyną opuszczenia jachtu był zły stan załogi. Tak zły, że zagrażał on życiu. W ocenie przerażonej lekarki i kapitana J. P. załoga była tak wyziębiona i odwodniona, że mogła nie przetrwać kolejnej nocy.

Załoga liczyła 9 osób. Spośród tych 9 osób trzy osoby zaczęły chorować jako pierwsze. M. R- K. zaczęła chorować ok. godziny 00.00 dnia 24 października 2007 r. W. G. i J. L. zaczęli cierpieć na chorobę morską od około godziny 0400. Oznacza to, że najbardziej dotknięte chorobą morską osoby cierpiały na nią dopiero około 12 godzin, gdy podjęto decyzję o ewakuacji. Cała ta trójka siedziała pod pokładem i miała torsje, więc raczej nie było możliwości, by doznały one wyziębienia.

Torsje na morzu nie są z kolei czymś niespotykanym. Można zaryzykować twierdzenie, że jest to standardowe zachowanie uczestników rejsu, gdy wiatr przekracza 3-4 B. Tysiące ludzi żeglujących po morzach ma torsje i nie było chyba jeszcze, ani jednego przypadku, by po 12 godzinach choroby morskiej załogant umarł z odwodnienia. Jeżeli załogant ciężko przechodzi chorobę

morską i nie może funkcjonować, to obowiązkiem kapitana jest położyć go do koi, zapewnić mu płyny, torebkę plastikową lub stosowne wiaderko i wytłumaczyć mu, że nie umiera tylko przechodzi standardową procedurę morską. W sytuacji gdy na pokładzie jest lekarz wydaje się, że osobom ciężko chorującym nic poważnego nie grozi. Trudno zatem jest zrozumieć obawy kapitana o życie i zdrowie tej trójki załogantów. Nawet gdyby mieli spędzić oni kolejne 12 godzin z torebkami w mokrych kojach, to rozsądnie oceniający sytuację kapitan, nie mógł obawiać się, że po tym czasie ich życiu zagrozi niebezpieczeństwo. Do dokonania takiej oceny nie jest niezbędna wiedza medyczna. Wystarczy zwykła praktyka morska.

Kapitan i M. C. nie chorowali. Pozostałych czterech członków załogi zaczęło chorować dopiero przed południem dnia 21 października 2007 r. gdy wiatr stężał do 7 B. W przypadku tej czwórki nie było mowy o odwodnieniu, gdyż choroba morska miała u nich dużo łżejszy przebieg niż u trójki załogantów leżących w kojach. Trudno zatem uznać by odwodnienie na skutek torsji tej czwórki załogantów, chorującej dopiero od 3-4 godzin, mogło powodować konieczność ewakuacji w celu ratowania ich życia.

Z tej czwórki M. S. i R. L. nie wychodzili z kabiny, więc nie groziło im wychłodzenie. A. J. i L. M. mogli być rzeczywiście przemarznięci, szczególnie, że w nocy trzykrotnie opróżniali skrajnik dziobowy z wody, a od czasu awarii steru zajmowali się sterowaniem.

Należy jednak pamiętać, że na pokładzie musiała przebywać tylko jedna osoba trzymająca ster nogami i kapitan J. P., który nie cierpiał na chorobę morską, mógł również zająć się sterowaniem. Zapewne krótkie wachty mogły pełnić też panie M. C. i M. S.. Oznacza to, że 5 osób mogło po awarii steru uczestniczyć w wachcie na sterze. Obowiązkiem racjonalnie działającego kapitana było takie zorganizowanie wacht, by osoby zajęte sterowaniem mogły otrzymywać gorące napoje, a po wachcie mogły ogrzać się w kabinie.

W sytuacji, gdy na jachcie pięć osób jest w stanie lepiej lub gorzej funkcjonować, działa kambuz, wydawana jest gorąca herbata, istnieje możliwość wydania ciepłych posiłków, można uruchomić silnik, który ogrzeje i wysuszyabinę, trudno jest przyjąć, że zmarzniętym załogantom grozi poważniejsze niebezpieczeństwo niż katar lub zapalenie gardła.

Zdaniem pełnomocnika obawy kapitana dotyczące istnienia zagrożenia dla zdrowia i życia załogi, która dopiero od kilku godzin znajdowała się w trudniejszych niż normalne warunkach, były zatem absurdalne i niczym nieuzasadnione. Nie usprawiedliwiały więc decyzji o opuszczeniu jednostki, tym bardziej, że część załogi (R. L. i L. M.) deklarowała chęć pozostania na jachcie, po ewentualnym ewakuowaniu pozostałej części spanikowanej i cierpiącej załogi.

Gdyby za standard na morzu przyjąć stopień troski o zdrowie załogi, który przejawiał kapitan J. P. i którego efektem była ucieczka z jachtu, to niemożliwe byłoby w ogóle uprawianie żeglarstwa. Choroba morska połączona z torsjami, trwającymi czasami jedną, dwie doby, jest zupełnie normalnym zjawiskiem na morzu i u żadnego doświadczonego kapitana nie budzi obaw, że chorujący załoganci na skutek odwodnienia mogą umrzeć. To samo dotyczy wyziębienia. W sytuacji gdy załoganci mają sztormiaki, czapki, działa kambuz, rejs nie

odbywa się za kręgiem polarnym, żaden racjonalnie działający kapitan nie może sądzić, że wyziębienie powoduje zagrożenie dla życia skutkujące koniecznością porzucenia jachtu.

Gdyby tak było, to po Bałtyku i Morzu Północnym już od połowy września pływałyby setki porzuconych jachtów stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi. Tak jednak nie jest, więc można sądzić, że racjonalnie działający kapitanowie wiedzą, że torsje załogi i jej przemarznięcie nie uzasadniają porzucenia jachtu. Okoliczność, że jesienią na morzu silnie wieje, jest zimno, mokro, wstrętne i często chce się mieć torsje jest faktem powszechnie znanym, opiewanym nawet w szantach.

Pełnomocnik zaznaczył, że obawy kapitana J. P. dotyczące tego, że stopień odwodnienia i wyziębienia załogi bezpośrednio zagraża życiu i zdrowiu załogi, co przesądziło o konieczności porzucenia jachtu, nie znalazły potwierdzenia w opinii lekarza okrętowego z m/s CARTOUR BETA, który zbadał załogę bezpośrednio po zdjęciu jej z burty s/y *Mateńka*. Jak wynika bowiem z informacji pochodzącej z Kapitanatu Portu w Messynie, rozbitków poddano pierwszym badaniom kontrolnym przez pokładowego lekarza, który podaje, że wszyscy oni wykazali dobrą kondycję ogólną, oprócz tylko jednego, u którego podejrzewa się złamanie przegrody nosowej. Również sprawność fizyczna z jaką odwodniona i wyziębiona załoga opuszczała s/y *Mateńka* wspinając się o własnych siłach po sztormtrapie na prom wskazuje, że chyba obawy kapitana J. P. o stan zdrowia załogi były nieuzasadnione.

Z powyższych względów nie można uznać by podjęcie przez kapitana P. decyzji o opuszczeniu jachtu było uzasadnione. Jednostce nie groziła zagłada, przynajmniej dopóki kapitan J. P. nie podjął decyzji o opuszczeniu jachtu. Bezpośrednią konsekwencją akcji ratowniczej było złamanie masztu, uszkodzenie burty i ryzyko zagłady jachtu.

Do momentu podjęcia przez kapitana J. P. decyzji o opuszczeniu jednostki, życiu i zdrowiu załogi nie groziło żadne niebezpieczeństwo, pomijając katar i fatalne samopoczucie osób cierpiących na chorobę morską. Dopiero podjęcie decyzji o opuszczeniu s/y *Mateńka* i przejściu na prom naraziło życie i zdrowie załogi na poważne niebezpieczeństwo. Dużo poważniejsze, niż gdyby przemarznięci i chorujący na chorobę morską pozostali na jachcie. Kapitan s/y RZESZOWIAK nie miał tyle szczęścia, co opuszczająca pokład załoga s/y *Mateńka*.

W przekonaniu pełnomocnika historia porzucenia s/y *Mateńka* jest niestety kolejną historią o tym jak załoga, gdy zrobiło się ciężko, porzuciła dzielny jacht, który doskonale dał sobie radę sam. Podobnie było m.in. z jachtami KMICIC, RZESZOWIAK, BLOOM. O ile jednak można zrozumieć niedoświadczonych załogantów poddających się panice, przerażeniu, podejmujących nieracjonalne decyzje podyktowane strachem i fatalnym samopoczuciem wywołanym chorobą morską, to obowiązkiem kapitana jest racjonalna ocena sytuacji i opanowania przerażenia załogi pojawiającego się często wraz z trudniejszymi warunkami.

Wg pełnomocnika bycie kapitanem polega na dowodzeniu zarówno jachtem jak i ludźmi. W niniejszej sprawie kapitan J. P. wykazał się zarówno brakiem umiejętności dowodzenia jachtem, jak i załogą. Nie potrafił również opanować własnego strachu przed odpowiedzialnością, a w konsekwencji wykorzystał „opinię medyczną” spanikowanej lekarki (M. S.) o nikłym doświadczeniu morskim

i postanowił opuścić jacht. Z tego względu pełnomocnik wniósł o uznanie, że całkowitą winę za wypadek morski s/y *Mateńka* ponosi kapitan J. P. z przyczyn wskazanych w petitum.

Pełnomocnik zainteresowanego kapitana J. P. wniósł o przyjęcie, że

1. Przyczyną uszkodzenia jachtu *Mateńka* były uderzenia jachtu o kadłub statku ratowniczego CARTOUR BETA podczas czynności ewakuacji załogi jachtu na statek ratowniczy w dniu 21.10.2007 r.,

2. Właściciel s/y *Mateńka* wraz z jachtem przekazał kapitanowi J. P. komplet dokumentów, wśród których była również karta bezpieczeństwa z okresem ważności do 2008 r., pomimo że z informacji Urzędu Morskiego w Szczecinie wynika, iż takiego dokumentu nie wydawał, a z informacji Polskiego Rejestru Statków wynika, iż ostatni przegląd jachtu *Mateńka* został przeprowadzony 07.05.1987 r. i jacht stracił klasę.

3. Podjęcie przez kapitana J. P. decyzji o skorzystaniu z pomocy jednostki ratowniczej i ewakuacji załogi na pokład statku ratowniczego jest zgodne z przepisem art. 61 § 2 kodeksu morskiego.

Uzasadniając swoje wnioski, pełnomocnik stwierdził, że nie powinno budzić żadnych wątpliwości, że jacht *Mateńka* doznał wszystkich szkód podczas przeprowadzania akcji ratowniczej ewakuacji załogi na ratowniczy statek CARTOUR BETA. Potwierdza to właściciel jachtu w informacji zawartej w piśmie z dnia 10.12.2007 r. Kapitan J. P. zobowiązany był wykonywać wszystkie polecenia wydawane przez kierownika jednostki ratowniczej, nie miał żadnego wpływu na przyczyny i zakres uszkodzeń.

Rozważając okoliczności i przyczyny podjęcia przez kapitana J. P. decyzji wezwania pomocy i opuszczenia jachtu oraz związek przyczynowy pomiędzy podjęciem takiej decyzji i uszkodzeniami jachtu doznanymi podczas akcji ewakuacji załogi, pełnomocnik zauważył, że zdaniem zainteresowanego J. P., niezależnie od oceny przyczyn podjęcia decyzji o opuszczeniu jachtu, brak jest adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy taką decyzją a doznanymi przez jacht uszkodzeniami.

Przeprowadzenie bowiem akcji ratowniczej z należytą starannością i zapobieżenie takim skutkom należało do statku ratowniczego. W tym zakresie Izba Morska nie dysponuje wystarczającymi materiałami, z powodu braku możliwości dostarczenia takich materiałów przez m/s CARTOUR BETA.

Zdaniem kapitana J. P. miał on nie tylko prawo, ale i obowiązek podjęcia decyzji o wezwaniu pomocy i ewakuacji załogi na pokład jednostki ratowniczej.

Wg pełnomocnika problem związany jest ze stanem technicznym jachtu.

Wiadomo bowiem, że w czasie rejsu w bardzo trudnych warunkach pogodowych do luku dziobowego wtargnęła duża ilość wody. Po otwarciu pokrywy skrajnika dziobowego okazało się, że był pełen wody. Fala zalewała lewą pokrywę luku. Kapitan polecił zmianę kursu, by dziób nie wchodził na falę, chroniąc przez to częściowo nabieranie wody. Jednak wkrótce nastąpiło zerwanie sterociągów. Jacht gwałtownie wyostrzył wbijając się ponownie w fale. Z przyczyn zatem

technicznych trudno już było opanować wdzieranie się do jachtu wody. Członkowie załogi byli wyczerpani i wyziębieni. Znajdująca się na jachcie lekarka potwierdzała zagrożenie dla zdrowia przy kontynuowaniu rejsu. Kapitan zatem musiał podjąć decyzję o wezwaniu pomocy i ewakuowaniu załogi.

Pełnomocnik zaznaczył, że braki techniczne były skutkiem przekazania jachtu przez właściciela wraz z udokumentowanym kartą bezpieczeństwa zapewnieniem, że jacht poddany został przeglądowi klasowemu i jest zdolny do żeglugi oraz pominięciem zdarzeń (wypadków), które wymagały dokonania napraw pod kontrolą właściwych organów i odnowieniem klasy.

Chodzi o wystawienie karty bezpieczeństwa bez poddania jachtu właściwemu przeglądowi. Karta przekazana kapitanowi J. P. była sfalszowana w nieustalonych bliżej okolicznościach, skoro Urząd Morski oświadczył, że takiej karty nie sporządzał. Posiadanie karty bezpieczeństwa z aktualną datą ważności potwierdza utrwalone praktyką obowiązkowe okazywanie właściwym władzom i służbom portowym oraz przy ubezpieczeniu OC jachtu. Aktualna karta bezpieczeństwa _ stwarza domniemanie, że jacht jest technicznie zdolny do żeglugi. W przekonaniu pełnomocnika, J. P. dokonał przeglądu jachtu przy odbiorze. Pomimo dołożenia należytej w takich przypadkach staranności, nie mógł zastąpić wyspecjalizowanych w tym zakresie organów.

Nadto właściciel jachtu nie usunął pod właściwym nadzorem uszkodzeń, jakich doznał jacht w następujących wypadkach: w 2004 r. wejście na podwodne skały w porcie Civitavecchia, w 2007 r. uderzenie w nabrzeże w porcie Ventotene.

Znając rzeczywisty stan rzeczy wynikający z przekazania fałszywej karty bezpieczeństwa i uszkodzeń spowodowanych wypadkami, J. P. nie zdecydowałby się na rejs tym jachtem w późnych miesiącach roku. Braki

techniczne jachtu, które przyczyniły się do podjęcia decyzji o wezwaniu pomocy, winny być usunięte przed poddaniem jachtu kontroli organów inspekcyjnych decydujących o dopuszczeniu jachtu do żeglugi. Usuwanie tych braków W trudnych warunkach morskich nie mogło odnieść właściwych skutków.

W zakresie korzystania przez kapitana J. P. z informacji o pogodzie i czynnościach podejmowanych dla usunięcia skutków awarii urządzeń technicznych, pełnomocnik podał, że powołuje się na jego wyjaśnienia.

IV. Izba Morska zważyła co następuje.

1. Przejęcie jachtu przez kapitana J. P. w Fiumicino 02.09.2007 r.

Kapitan J. P. czarterował jednostkę od właściciela trzykrotnie. Dwa razy w roku 2006 i 02.09.2007 r. Tak więc znał ten jacht bardzo dobrze.

W dniu 02.09.2007 r. dokonał przeglądu jachtu. Jego zdaniem stan techniczny pozwalał na bezpieczną eksploatację. Sprawdzono silnik, podwiesze wantowe, olinowanie masztu, mocowanie balastu, stan zęz, świateł nawigacyjnych, środków ratunkowe. Jedynie starszy oficer miał zastrzeżenia co do stanu technicznego jachtu. Jego zdaniem był eksploatowany bez należytej staranności. Jacht robił wrażenie zaniedbanego. To była ocena wizualna, nie techniczna.

W początkowej fazie rejsu ustalono, że nie działa winda kotwiczna. Kapitan oświadczył, że sprawdzono pompy – działały. Wymienił wszystkie pompy, jednak usytuowania drugiej mechanicznej nie pamiętał.

Załoga zapoznała się ze środkami ratunkowymi.

Kapitan wyjaśniając ponownie na ten temat stwierdził, że nie wykonywał alarmów, nie zapoznał załogi ze sprzętem typu pompy, sprzęt ratunkowy.

Tłumaczył to tym, że pływał z doświadczoną, znaną mu załogą. Nie był to rejs szkoleniowy i nie miał takiego obowiązku. Oświadczył, że przekazana mu wraz z dokumentami karta bezpieczeństwa zachowywała ważność do 2008 r. W toku postępowania ustalono jednak, że ostatni przegląd PRS przeprowadzono w dniu 1987 r. Ostatnie orzeczenie zdolności żeglugowej zostało wydane przez PRS w dniu 23.07.1992 r., natomiast 24.07.1992 r. urząd morski wydał ostatnią kartę bezpieczeństwa jachtu.

Co do stałego wyposażenia jachtu i dokumentacji technicznej, kapitan stwierdził, że po raz pierwszy w Izbie widzi plany jachtu. Nie potrafił powiedzieć, czy na jachcie był wykaz sprzętu ruchomego. Nie pamiętał, czy sprawdził wyposażenie jachtu zgodnie z tym wykazem. Oświadczył też, że powinien zapoznać się z dokumentacją techniczną jachtu i dokumentację taką przeglądał, i to wielokrotnie. Była na jachcie. Stwierdził wreszcie, że przeglądu wyposażenia ruchomego jachtu dokonał z jego właścicielem.

Zarówno kapitan jak i starszy oficer wyjaśnili, że na jachcie nie było awaryjnego rumpla. Kapitan dodatkowo oświadczył, że nie wiedział, czy według wykazu wyposażenia ruchomego jachtu była pozycja „rumpel awaryjny”.

Ustalono w toku przewodu, że kapitan nie miał wiedzy na temat procedury awaryjnego sterowania. W związku z tym po awarii sterociągu o godz. 0830 21 października, nie rozpatrywał możliwości zastosowania rumpla awaryjnego. Nie szukano go na jachcie Z właścicielem jachtu nie rozmawiał na temat sterowania awaryjnego. Nie próbował uzyskać od niego wiedzy na ten temat.

Na jachcie tratwa ratunkowa przechowywana była w skrajniku dziobowym i taki stan zastano na jachcie. Zdaniem Izby Morskiej ten fakt świadczy o tym, iż kapitan nie znał procedury awaryjnej na wypadek alarmu opuszczenia jachtu. Oczywiście jest, że tratwa ratunkowa winna być mocowana na pokładzie jachtu i nie uprawniona jest jakakolwiek dyskusja na ten temat z wykorzystaniem m.in. argumentu, że właściciel, żeglując jachtem, także przechowywał tratwę ratunkową w skrajniku dziobowym.

2. Prognoza pogody na dzień 20 i 21 października 2007 r., prognoza pogody uzyskana przez kapitana przed przejściem z wyspy Lipari, warunki hydrometeorologiczne w dniach 20-21 października 2007 r.

Izba Morska dysponowała dokumentacją z Krajowego Centrum Meteorologii i Klimatologii Wojsk Lotniczych Dział Klimatologii i Dokumentacji we Włoszech. Dokumentacja ta, to tabele zawierające wyciąg z codziennego, cegodzinnego komunikatu, który podaje główne parametry meteorologiczne zarejestrowane

przez stację w Capo Palinuro, a nadto kopie codziennych wydań komunikatu METEOMAR, wydawanego o godz. 0000-0600-1200-1800 UTC /Universal Time Coordinated/ i zawierającego elementy prognoz dot. stanu morza.

Do wyżej wymienionych informacji należy dodać, że komunikaty METEOMAR są prognozami, które również w częściach opisanych zwrotem „w toku” odnoszą się nie do faktycznych obserwacji, a do szacunkowej oceny wynikającej z ekstrapolacji map synoptycznych. Prognoza pogody nadana 20.10.2007r. o godz. 0600 UTC /08.00 czasu lokalnego/ METEOMAR 20071020-0600 i ważna do 1800 UTC, zapowiadała na 20 października wiatr 6 B z północnego wschodu, zaś orientacyjna prognoza na kolejnych 12 godzin przewidywała również wiatr 6 B z północnego wschodu i lokalne burze.

Prognozy dotyczące 20 i 21 października nie przewidywały silniejszych wiatrów jak 7B. Z wyjaśnień zainteresowanego kapitana jachtu wynika, że przed wyjściem z portu na wyspie Lipari w godzinach rannych 20 października dysponował prognozami pogody z Internetu – morskie portale internetowe.

Na sobotę 20 października 2007 r. wg tych danych prognozowano wiatr SW 3-4B. W niedzielę 21.10.2007 r. – SW 5-6-B. W poniedziałek 22.10.2007 r. W 7-8 B. Tę prognozę potwierdził kontaktując się z żoną, która sprawdziła ją w innym portalu. Zainteresowany podczas toku postępowania nie przedstawił żadnego dokumentu, z którego by wynikało, że w dniach 20-21.10.2007 r. morskie portale pogodowe rzeczywiście przewidywały pogodę tak diametralnie różną od prognoz pogody podanych przez włoskie służby meteorologiczne.

Wyjaśnił, że dysponując dwiema prognozami pogody z morskich portali internetowych, nie widział konieczności zdobywania prognoz ze stacji brzegowych. Jego stwierdzenie, że kapitanat portu na wyspie Lipari nie miał aktualnej prognozy pogody, wydaje się bezpodstawne.

Wyjaśnił też, że jacht stał w dużym, głównym porcie wyspy Lipari, ale nie pamięta jego nazwy. Twierdził też, że nie było łączności przez UKF. Nie było zasięgu, względnie była zła propagacja.

Jak wynika z wyciągu z locji opisującej wyspę Lipari, w każdej przystani służby portowe pracują całodobowo na kanałach UKF. W porcie Marina Lunga też znajduje się służba meteorologiczna.

W tej sytuacji mało prawdopodobne jest, by nie było można uzyskać prognozy tą drogą. Podczas żeglugi w godzinach przedpołudniowych 20 października, warunki pogody diametralnie różniły się od określonych w prognozie, którą dysponował kapitan jachtu. Zdaniem Izby Morskiej kapitan winien przedsięwziąć działania dla uzyskania lokalnej prognozy, lub nawiązać łączność ze statkami na tym akwenie – ruta do Cieśniny Messyńskiej.

Izba Morska ustaliła warunki hydrometeorologiczne w oparciu o codzienne, cegodzinne komunikaty ze stacji meteorologicznej w Capo Palinuro. Wskazane tu dane co do siły wiatru, szczególnie 21 października, różnią się od relacji kapitana i załogi.

Na jachcie nie działał wiatromierz. Oceny siły wiatru różnią się od siebie w zależności od doświadczenia żeglarza. Istotną rolę odgrywają tu również czynniki psychologiczne. Tendencje do przeceniania siły wiatru można stwierdzić, gdy żegluga odbywa się w trudnych warunkach pogody, na niewielkim jachcie, gdy załoga w miarę upływu czasu traci siły, jest wyczerpana, cierpi na chorobę morską.

W tym wypadku te wszystkie czynniki zaistniały. Dodatkowo na jachcie był zalewany skrajnik dziobowy, a także miała miejsce awaria steru.

Wyjaśnienia na temat warunków pogody zawarte w piśmie zainteresowanego dotyczą szczególnych akwenów, gdzie warunki te poddano dogłębnej analizie. Wprowadza się tu korekty wiatru mierzonego przez stacje brzegowe i wiatru rzeczywistego na morzu, wprowadzając jeszcze korektę wysokości, na której mierzony był wiatr na stacji brzegowej, a także to czy wiatr był z lądu, czy z morza. Stacja brzegowa Capo Palinuro ma wysokość 185 m.

W dniu 21 października odnotowano maksymalny wiatr z kierunku N 37 w. o godzinie 1000, a także szkwał 53 w. o godzinie 1255.

Zainteresowany kapitan jachtu wyjaśnił, że o godzinie 0400 21 października odebrał włoską prognozę pogody na kanale 16 UKF, wg której wiatr miał stężeć do 7-8 B, a nawet do 9 B z kierunku NE, skręcający na N.

Zdaniem Izby Morskiej taka prognoza nie mogła pojawić się, bowiem na ten akwen podawana była prognoza z godziny 0000 UTC, która przewidywała wiatr wschodni 5 B z tendencją wzrostu do 7 B. Kolejna prognoza sporządzona została na godzinę 0600 UTC i przewidywała maksymalny wiatr do 7 B z kierunku NE.

Zdaniem Izby Morskiej na jachcie prognoza ta funkcjonowała tylko jako informacja kapitana dla załogi w kontekście: trudności jakie mogą napotkać w żegludze, a potem jako argumenty dla decyzji o opuszczeniu jachtu. Pamiętano tu o prognozie na dzień 22 października uzyskanej przez kapitana na wyspie Lipari.

W godzinach wieczornych 21 października pogoda znacznie się poprawiła, a 22 października notowano maksymalny wiatr do 4 B. Taką samą dobrą pogodę notowała Stacja Brzegowa BONIFATI. Należy jeszcze podkreślić, iż gdyby przyjąć, że kapitan odebrał tak niekorzystną prognozę na następne godziny, to podejmując żeglugę na kursie 320 po godzinie 0400, byłby to kurs najmniej korzystny w tych warunkach.

3. Dwukrotne zalanie skrajnika dziobowego o godz. 00.30 i o 04.00 w dniu 21.10.2007 r.

Skrajnik dziobowy zamykany jest dwoma pokrywami. W jednej z nich jest otwór do wkładania ręki i otwierania pokryw. W przedniej części prawej pokrywy jest kluza kotwiczna. Wlewanie się wody przez te otwory było rzeczą normalną, przewidzianą przez konstruktorów. W górnym pomieszczeniu skrajnika dziobowego znajdowały się dwa szpigaty odprowadzające wodę. Do dolnego pomieszczenia skrajnika prowadził luk, a w nim znajdowała się elektryczna pompa płwakowa.

W żegludze baidewindem prawego halsu woda przedostawała się do górnego pomieszczenia skrajnika dziobowego, a następnie do dolnego pomieszczenia i o godz. 0030 stwierdzono zalanie tych dwóch pomieszczeń. W czasie usuwania wody jacht zmienił kurs na baksztagowy. Próba uruchomienia pompy nie powiodła się.

W górnym pomieszczeniu skrajnika dziobowego przechowywano tratwę ratunkową w skorupie, odbijacze, liny. Duża ilość napływającej wody, a także nie w pełni drożne szpigaty, spowodowały, iż gromadziło się tam coraz więcej wody, która przenikała do dolnego pomieszczenia.

Za pomocą wiadra usunięto wodę ze skrajnika. Jest oczywiste, że tę operację utrudniały przedmioty będące w skrajniku dziobowym. Uniemożliwiały też inspekcję tego pomieszczenia, w celu ustalenia sposobu przedostawania się wody do jego dolnej części, a także sprawdzenie drożności szpigatów. W czasie tej operacji została zerwana lewa pokrywa skrajnika dziobowego.

Biorąc pod uwagę warunki hydrometeorologiczne w tym momencie, kurs baksztagowy, a także balastowanie jachtu na rufie, wątpliwe jest, by pokrywa ta została zerwana przez fale. Nie wykluczone, że mocowanie tej pokrywy na zawiasach było skorodowane, a drewno przy zawiasach przegniłe.

W toku przewodu ustalono, że po usunięciu wody ze skrajnika dziobowego, podjęto żeglugę na poprzednim kursie 020-025, przy zredukowanej prędkości.

Na jachcie nie podjęto żadnych działań zapobiegających zalewaniu skrajnika dziobowego. W związku z tym, że nie ustalono źródła przecieku wody do jego dolnego pomieszczenia, należało bezwzględnie zabezpieczyć otwór powstały po zerwaniu pokrywy skrajnika dziobowego. Można było do tego wykorzystać zapasowe żagle.

Nie podjęto nawet próby zdiagnozowania, a potem naprawy pompy w skrajniku dziobowym. Irracjonalne jest twierdzenie kapitana, iż w tym momencie nie zmienił kursu jachtu, bo nadal spodziewał się wiatrów południowo-wschodnich.

Na tym etapie wewnątrz jachtu osuszano za pomocą naczyń i pompy w kambuzie. Nie uruchomiono pompy Gusher zamontowanej w szafce w toalecie.

Żegluga tym kursem, z niezabezpieczonym otworem po zerwanej pokrywie, spowodowała, iż o godz. 0400 doszło do ponownego zalania skrajnika dziobowego. W podobny sposób jak wcześniej wylewano wodę. Usunięto z pomieszczenia tratwę ratunkową. Wyczyszczono szpigaty. Jacht zmienił kurs na 320.

Kapitan w dalszym ciągu nie podjął próby uszczelnienia skrajnika dziobowego /otwór po zerwanej pokrywie/. Kontynuował żeglugę oddalając się od bezpiecznego, zawietrznego brzegu i jego portów. Mógł też podjąć sztormowanie z wiatrem i falą, z wykorzystaniem dryfkotwy i silnika.

Decyzja o takiej zmianie żeglugi powinna uwzględnić to, że skrajnik dziobowy cały czas był zalewany, wzrastało zmęczenie załogi, pogarszała się kondycja dwóch osób chorujących na chorobę morską.

4. Awaria urządzenia sterowego.

O godz. 0800 21 października pogorszyły się warunki pogody – tężeje wiatr. W czasie żeglugi dochodzi do pęknięcia sterociągu. Z elementów metalowych znalezionych na jachcie, załoga konstruuje blokadę trzonu sterowego. Przywołując uwagi dot. sterowania awaryjnego z pkt.I v.1, należy podkreślić, iż bardzo doświadczony kapitan jachtowy, posiadający wykształcenie techniczne, nie przyjmował, iż na jachcie typu CETUS jest procedura awaryjnego sterowania za pomocą rumpla awaryjnego. W toku rozpraw, mimo wielu pytań na ten temat, uparcie twierdził, że takiego sposobu sterowania konstruktor tu nie przewidział. Przedstawiono zainteresowanemu rysunki techniczne jachtu.

Wykaz wyposażenia ruchomego jachtu w dziale „wyposażenie kadłubowe” w pkt.10 wyszczególnia rumpel awaryjny. Nadto w dodatkowym piśmie z dnia 17.06.2009 r. kapitan po konsultacji i analizie rysunku konstrukcyjnego, dalej utrzymywał, iż na jachcie *Matełka* nie było możliwości montowania rumpla awaryjnego. Wyraża też sugestię, że brak szczegółowej instrukcji obsługi jachtu i informacja o miejscu przechowywania i sposobie montowania rumpla awaryjnego wskazują, iż na jachcie nie było rumpla awaryjnego.

Zdaniem Izby Morskiej jest to elementarna wiedza dowódcy jachtu uzyskana poprzez właściwe czytanie rysunku technicznego, uzyskanie takiej informacji od właściciela jachtu, względnie treningowy montaż rumpla awaryjnego.

Ta wiedza jest niezbędna dla bezpiecznej eksploatacji jachtu, tym samym dla bezpieczeństwa załogi. W oczywisty sposób niezamontowanie rumpla awaryjnego pogorszyło kondycję członków załogi obsługujących blokadę steru, a także sytuację jachtu. Zadziwiająca była także niewiedza na ten temat pozostałych członków załogi, posiadających patenty żeglarskie.

5. Sytuacja jachtu po awarii urządzenia sterowego. Decyzja kapitana jachtu o ewakuacji załogi.

Wyżej opisane błędy kapitana w prowadzeniu jachtu spowodowały zwiększenie zagrożenia bezpieczeństwa jachtu i pogorszenie stanu psychofizycznego załogi.

Zadziwiający jest fakt, iż mimo wiatru z kierunków NE-N, wiatru, który diametralnie różnił się od podanego w prognozie, jaką dysponował kapitan i który wiał od godzin południowych 20 października, utrzymywano kurs na zaplanowany port docelowy. Był on niekorzystny dla jachtu, gdzie dochodziło do zalewania skrajnika dziobowego. Analizując wyjaśnienia kapitana nie można wykluczyć, iż przedkładał tu realizację planu rejsu (zakupione bilety na powrót do kraju, zwiedzanie Rzymu). Po zablokowaniu trzonu sterowego, jacht dryfował w kierunku południowo-zachodnim. Radykalnie pogorszyła się pogoda – wiatr do 8 B z kierunku N, stan morza do 5, spadła też temperatura powietrza do 5 C.

Mimo to załoga generalnie stwierdziła, że zachowanie jachtu było w miarę stabilne. Kapitan jachtu określił to tak: przyczyną opuszczenia jachtu nie było zalewanie skrajnika, nie walczyliśmy z wodą w skrajniku, woda ze skrajnika nie przedostawała się do kabiny gwałtownie, nie była problemem, nadążaliśmy z jej usuwaniem, awaria steru nie była problemem dopóki to się udawało jacht szedł stabilnie, zafalowanie było nieregularne, nie było konieczności stosowania dryfkotwy.

Świadek L. M. zachowanie jachtu po awarii sterociągu określa tak: Jacht zachowywał się bezpiecznie, łódka przyjmowała fale z boku, zachowywała się dzielnie, jacht dzielnie zniósł te warunki.

Kapitan jachtu wyjaśnił, że przyczyną opuszczenia jachtu było wyczerpanie i wyziębienie załogi i niezdolność ludzi do dalszego osuszania jachtu. Załoga liczyła 9 osób. M.R-K. i W. G. zachorowali najwcześniej. Męczyły ich torsje, byli już odwodnieni. Około godz. 0400 21 października zaczęła cierpieć na chorobę morską J. L. Kapitan jachtu i M. C. nie chorowali. Pozostałych czterech członków załogi zaczęło chorować dopiero około południa 21 października, jednak choroba miała dużo łżejszy przebieg. Istotnie, pracujący na pokładzie przy osuszaniu skrajnika st. oficer i L. M. byli przemarznięci.

Zdaniem Izby Morskiej był to moment, gdzie kapitan winien podjąć działania w celu zapewnienia bezpiecznego przetrwania jachtu i załogi.

Przed wszystkim należało rzetelnie rozeznaczyć aktualną sytuację. Uderza tu brak ustalenia możliwości wykorzystania pomp do osuszania jachtu. Załączono tylko, i to w niewielkim zakresie, pompę kambuzową. Świadek L. M. nie miał w ogóle rozeznania jakie pompy są na jachcie, jak są rozmieszczone. Generalnie uznano, że pompy mają małą wydajność i usuwanie wody naczyniami będzie szybsze i skuteczniejsze.

Przewód wykazał, iż wbrew twierdzeniu kapitana, nie było w tym czasie na jachcie aktualnej prognozy pogody. Kapitan nie mógł uzyskać na godz. 0400 prognozy przewidującej pogorszenie się warunków pogody. Pozostała załoga także nie mówi o tej prognozie. St. oficer nie wspomina w ogóle, by była znana w tym momencie na jachcie ta prognoza. Część załogi przywołała tu prognozę pogody na poniedziałek 22 października, którą kapitan uzyskał przed rozpoczęciem przejścia z wyspy Lipari. L. M. mówi tylko o próbach ściągnięcia prognozy, nie wie czy to się udało.

Powyższe wskazuje, iż kapitan podjął decyzję o ewakuacji załogi, nie mając pełnego rozeznania co do możliwości bardziej komfortowego osuszania jachtu, a nadto co do spodziewanej pogody. /De facto pogoda radykalnie się polepszyła./

Podstawą tej decyzji był tylko raport II oficera-lekarki o pogarszającym się stanie zdrowia dwóch osób najdłużej chorujących oraz o utracie sił i wyziębieniu pracujących na pokładzie.

Kapitan winien od tego momentu inaczej zorganizować wachty przy sterze, tj. włączyć do nich również siebie i zapewnić wypoczynek i rozgrzanie się po wachcie. Mimo niekorzystnego oddziaływania spalin, można było ogrzać pomieszczenia jachtu przez pracujący silnik.

Dodać tu należy, że działał kambuz. Zapewniano gorące napoje, można było przygotować gorące posiłki. Ustalono także, iż II oficer-lekarz dysponowała lekami m.in. przeciw chorobie morskiej, ale nikt z załogi z nich nie korzystał.

Przewód wykazał także, że załoga zaopatrzona była wystarczająco w odpowiednią odzież, a można było jeszcze wykorzystać część ciepłej odzieży załogi przebywającej pod pokładem.

Ze strony załogi nie było wyraźnych nacisków, by opuszczać jacht. St. oficer swoją aprobatę dla decyzji opuszczenia jachtu wyraził słowami: „chyba tak”.

Należy w tym miejscu dodać, iż w czasie wypadku dodatkowo błędnie ocenił zagrożenie bezpieczeństwa jachtu ze względu na całkowite wyczerpanie akumulatorów jachtu, brak możliwości wzywania pomocy przez UKF, zalenie akumulatorów przez przybývającą wodę w zęzach, wreszcie brak oświetenia jachtu w nocy — możliwość rozjechania jachtu przez inny statek.

Z tych stwierdzeń st. oficer wycofał się podczas kolejnej rozprawy wobec ustaleń, iż na jachcie były panele solarowe i nie brakowało nigdy energii. Nie potwierdziły się także słowa kapitana, który podał, że członek załogi L. M. oznajmił, że „musimy opuścić jacht, bo on tego nie wytrzyma”. Pozostawanie na jachcie w przypadku ewentualnej częściowej ewakuacji deklarowali: kapitan, R. L. i L. M. W tym miejscu należy także przypomnieć, że opuszczony jacht został odnaleziony po kilkudniowym dryfie. Stan tego jachtu przedstawia wyżej cytowana dokumentacja fotograficzna.

Reasumując Izba Morska stwierdza, iż istotnie żegluga przed ewakuacją odbywała się w ciężkich warunkach pogodowych. Jednak tak doświadczona załoga rozpoczynając rejs w październiku, nawet na tym akwenie, musiała liczyć się z tym. Warunki panujące na jachcie były ciężkie, ale nie ekstremalne.

Izba Morska wykazała ponad wszelką wątpliwość, iż załoga, a właściwie jej część, która jeszcze funkcjonowała, nie wykazała żeglarskiej inicjatywy w pokonywaniu trudności,

6. Ocena wiarygodności wyjaśnień kapitana J. P.

W ocenie Izby Morskiej relacja kapitana jachtu dotycząca przebiegu wypadku jak i zagadnień związanych z organizacją rejsu, zawiera wiele sprzeczności, niekonsekwencji. Jest ukierunkowana na potwierdzenie, że decyzja o ewakuacji załogi była uzasadniona.

Zainteresowany kapitan jachtu wielokrotnie zmienia wyjaśnienia, dostosowując je do czynionych na podstawie innych dowodów ustaleń, odpowiadając także na kolejne zarzuty niewłaściwego postępowania.

Skrajnym tego przykładem są zagadnienia związane ze sterowaniem awaryjnym, gdzie od stwierdzenia, iż nie wiedział, czy na jachcie był ster awaryjny, do pewności, że steru awaryjnego na jachcie nie było. Wspomina też, że nawet gdyby zamontowano rumpel awaryjny, to jego wychylenie byłoby ograniczone i z tego względu nie podjąłby szukania zapasowego rumpla na jachcie.

Dalej stwierdza, że nie wiedział jak na tym jachcie wygląda sterowanie awaryjne, nie miał wiedzy jak jest montowany ster awaryjny. Tych informacji nie uzyskał od właściciela. W dodatkowym piśmie uznał, że na jachcie *Mateńka* nie było możliwości awaryjnego sterowania.

Wreszcie na ostatniej rozprawie, po przedstawieniu rysunków technicznych, uznał, że istnieje taka możliwość. Z tym łączy się także wiedza kapitana J. P. na temat wykazu wyposażenia ruchomego i dokumentacji technicznej jachtu.

Kapitan stwierdził, że nie przywiązywał uwagi do istnienia takiego wykazu, bo go od pewnego czasu nie wystawiano. Nie wiedział, czy ten dokument był. Wreszcie przyznał, że był taki dokument, ale nie wie z jaką datą. Wg tego wykazu sprawdzał poszczególne pozycje z właścicielem i nie wie czy na tym dokumencie była pozycja rumpel awaryjny. W wyjaśnieniach zapewniał, że pierwszy raz widzi okazane na rozprawie plany jachtu – dokumenty techniczne jachtu. Wiedział o teczce i dokumentach w niej zawartych. Stwierdził wreszcie, że powinien zapoznać się z dokumentacją techniczną jachtu, dokumentację tę przeglądał i to wielokrotnie. Była na jachcie.

Należy zwrócić także uwagę na argumentację kapitana dot. przechowywania tratwy ratunkowej, o czym była już mowa wyżej. Dodać tylko należy, że wg kapitana była ona dobrze zasztatowana, gdy tym czasem starszy oficer stwierdził, że pozostawienie jej w luku dziobowym z dziurą po wyrwanej pokrywie, mogło spowodować jej wypłynięcie lub wyskoczenie na fali.

Izba Morska zwróciła także uwagę na wyjaśnienia kapitana, które zawierają wewnętrzne sprzeczności:

Przed rejssem sprawdziliśmy pompy – działały, próbę naprawy pompy zęzowej przełożył na niedzielę /wg dostępnej kapitanowi prognozy pogody miała się pogorszyć/, winda kotwiczna działała, nie było możliwości załączenia elektrycznego podnoszenia kotwicy, ale sprawne było mechaniczne podnoszenie.

Nie podjął próby naprawy pompy mechanicznej uznając, że może być to duża naprawa. Wynikało to z jego doświadczenia, a nie z ustaleń bezpośrednich zakresu awarii.

Po zalaniu skrajnika dziobowego ok. godz. 0030 nie zmienił kursu, bo spodziewał się wiatru z prognozy, czyli SW-W. Całe przejście z wyspy Lipari odbywało się przy wiatrach E do N.

Kapitan stwierdził, że nie widział konieczności zdobywania prognozy pogody ze stacji brzegowej za pomocą UKF, wobec posiadania prognozy z Internetu. Dopiero po tym stwierdzeniu wyjaśniał, iż próbował zdobywać prognozy ze stacji brzegowych, ale nie było zasięgu łączności, nie było propagacji.

Kapitan wspomina też, że dziennik jachtowy prowadził w zeszycie, ale nie co godzinę zapisywał kierunek i siłę wiatru. Przypuszcza, że siłę i kierunek też zapisywał. Zapisywał najważniejsze zdarzenia. Nie potrafił jednak odpowiedzieć na pytanie jaką najwyższą siłę wiatru wpisał 21 października.

Na jachcie był wiatromierz. Wiatromierz na topie jachtu nie działał.

-Nie wykonywałem alarmów, nie zapoznałem ze sprzętem typu pompy, sprzętem ratunkowym, bo pływałem ze znaną mi i doświadczoną załogą. Wg mnie nie był to rejs szkoleniowy i nie miałem takiego obowiązku.

Jeśli chodzi o relacje z właścicielem i armatorem jachtu, kapitan stwierdził, że wzajemnie ufali sobie bezgranicznie. Zaraz potem stwierdził jednak, że nie do końca ufał panu J.

7. Dokumenty jachtu.

Izba Morska poprzestała na ustaleniu, że jacht *Mateńka* nie posiadał aktualnych dokumentów bezpieczeństwa.

W świetle przedłożonych dokumentów, nie ulega wątpliwości, że jacht ten był jachtem komercyjnym i jako taki nie podlegał wyłączeniu stosowania przepisów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego Dz.U. nr 144 poz. 1211/i Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej z dn. 05 września 2007r.zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego /Dz.U. nr 175 poz. 1228/.

Ustalenia te implikują to, że od roku 1992 jacht nie był poddawany inspekcji w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i bezpieczeństwa życia na morzu.

Zakres badania przyczyn wypadku morskiego przez Izbę Morską nie pozwala na ostateczne ustalenia co do sugestii zainteresowanego kapitana jachtu, że w roku 2007 na jednostce tej funkcjonowała sfałszowana karta bezpieczeństwa. Ten dokument w tej chwili nie istnieje, zmarł właściciel i armator jachtu. Wbrew twierdzeniu kapitana, jachtu nikt z załogi nie widział tego dokumentu.

Zdaniem Izby Morskiej kapitan działając z dochowaniem staranności sumiennego kapitana, winien przed rozpoczęciem rejsu w większym zakresie sprawdzić „historię” jachtu tj. upewnić się, czy były przeprowadzane przeglądy, inspekcje, ewentualne naprawy, remonty. Kapitan był odpowiedzialny za bezpieczeństwo jednostki i załogi. Rejs miał miejsce w trudnym żeglarsko okresie. Musiał mieć też świadomość, że jachty operujące na akwenach poza terytorium morskim Rzeczypospolitej Polskiej mogą nie stosować wymagań w zakresie aktualności dokumentów bezpieczeństwa. Z doświadczenia żeglarskiego wiadomo też, że podstawowym dokumentem legitymującym jacht w portach zachodnich jest polisa ubezpieczenia.

Reasumując Izba Morska orzekła, że przyczyną opuszczenia s/y *Mateńka* /długość 13,66m/ przez załogę w dniu 21 października 2007 r.po godz. 1600 na Morzu Tyrreńskim, w przybliżonej pozycji 39°31,032' N i 014° 45,975'E, w warunkach dobrej widzialności, wiatru NE do SW 7-4B i stanie morza 5, w wyniku czego jacht podczas sprawnego przejścia załogi na prom i kilkudniowego dryfu, doznał poważnych uszkodzeń, była nieuzasadniona decyzja kapitana o ewakuacji załogi.

Do wypadku przyczynił się zawinionym postępowaniem prowadzący jacht kapitan jachtowy J. P., który

1/prowadząc kolejny rejs, nie zapoznał się z aktualnym stanem technicznym jachtu, jego ruchomym wyposażeniem oraz procedurami awaryjnymi,

2/rozpoczynając przejście z wyspy Lipari w dniu 20 października 2007 r. nie uzyskał aktualnych miejscowych prognoz pogody,

3/po usunięciu wody ze skrajnika dziobowego i po zerwaniu jego jednej pokrywy ok. godz. 01.00 dnia 21 października 2007r., nie ustalił źródła przecieku, nie zabezpieczył powstałego otworu, nie podjął próby naprawy pompy skrajnika, a następnie powrócił na kurs powodujący dalsze zalewanie skrajnika,

4/po ponownym zalaniu skrajnika dziobowego ok. godz. 0400, nie podjął żeglugi na wschód do najbliższego portu schronienia, ewentualnie sztormowania z wiatrem i falą, z wykorzystaniem dryfkotwy i silnika,

5/po zerwaniu sterociągu urządzenia sterowego, nie zastosował sterowania awaryjnego,

6/podczas cumowania do burty promu, nie wyłożył odbijaczy, czym spowodował zwiększenie zagrożenia bezpieczeństwa jachtu i pogorszenie stanu psychofizycznego załogi.

Stwierdza się, że jacht nie posiadał aktualnych dokumentów bezpieczeństwa.

V. Sankcja.

Kodeks morski w art. 56 i 57 stanowi, że kapitan obowiązany jest dochować staranności sumiennego kapitana statku.

Kapitan obowiązany Jest przed rozpoczęciem i w czasie podróży, dołożyć należytej staranności, aby statek był zdatny do żeglugi, a w szczególności aby odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej co do bezpieczeństwa, obsadzania właściwą załogą, należytego wyposażenia i zaopatrzenia.

Przepisy Rozporządzenia Ministra Sportu z dn. 09.06.2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa /DZ.U. nr 105 poz. 712/ w § 16 ust. 1 określają, że uprawianie żeglarstwa odbywa się z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.

Za bezpieczeństwo żeglugi jest odpowiedzialny kapitan statku. Przed wyjściem statku z portu, jego kapitan jest obowiązany zapoznać członków załogi z zasadami użytkowania środków bezpieczeństwa będących na wyposażeniu jachtu oraz procedurami alarmowymi. Kapitan statku dla zapewnienia bezpieczeństwa przy uprawianiu Żeglarstwa jest również obowiązany do przedsięwzięcia wszystkich środków wynikających z zasad dobrej praktyki żeglarskiej. / § 17 pkt. 1, 2, 4/

Art. 35 pkt I ustawy o izbach morskich z dn. 01.12.1961 r. /Dz.U. nr 58 poz. 320 z późn. zm./ mówi, że jeśli zainteresowany członek załogi statku uprawiającego żeglugę na wodach morskich , posiadający dokument określający jego uprawnienia w żegludze morskiej wydany przez właściwy podmiot polski, wykazał brak koniecznych umiejętności niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej lub przez rażące zaniedbania spowodował wypadek morski lub przyczynił się do jego powstania, izba morska może w orzeczeniu pozbawić go prawa wykonywania tych uprawnień w częściowym lub pełnym zakresie na okres od 1 roku do 5 lat.

Jest to podstawa zastosowania sankcji wobec zainteresowanego kapitana J. P.

Przewód wykazał ponad wszelką wątpliwość, że nie posiadał on koniecznych umiejętności niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej.

Rezultatem braku koniecznych umiejętności, były rażące zaniedbania w prowadzeniu żeglugi, które przyczyniły się do powstania wypadku. Kapitan jachtu ponosi winę za te rażące zaniedbania. Naruszył wyżej cytowane normy prawa. W ocenie Izby Morskiej, nie ulega żadnej wątpliwości, że w danych okolicznościach sumienny i dbający o bezpieczeństwo znajdujących się na jachcie osób kapitan, powinien podjąć działania, których niepodjęcie zarzuca się w orzeczeniu.

Działania, które podejmował stały w jawnej sprzeczności z zasadami dobrej praktyki morskiej, żeglarskiej.

Orzekając sankcję i jej zakres, Izba Morska uwzględniła okoliczności sprawy, osobowość sprawcy wypadku, a także jego postawę w czasie rozpraw, polegającą na nie w pełnym rozumieniu popełnionych zaniedbań i bezkrytyczną ocenę własnego postępowania.

Ważne tu także były względy prewencji ogólnej.

VI. Jedynym zastrzeżeniem dot. sprawnej ewakuacji członków załogi na prom, był brak troski kapitana o bezpieczeństwo jachtu w czasie cumowania do burty promu. Niewyłożenie odbijaczy w dużym stopniu przyczyniło się do uszkodzeń burty jachtu.

VII. O kosztach orzeczono na podstawie art. 48 ust. 1 i 53 ust.1 ustawy o izbach morskich z dn. 01.12.1961r. /Dz.U. nr 58 poz. 320 z późn. zm./

Kosztami Izba Morska obciążyła spadkobierców zmarłego właściciela i armatora *s/y Mateńka*.

To właśnie spadkobiercy weszli w prawa właściciela i armatora jachtu.

Mateńka, 2007, opuszczenie jachtu, Morze Tyrreńskie

(Orzeczenie Odwoławczej Izby Morskiej z 22.05.2010 r. Sygn. akt OIM 1/10)

Odwoławcza Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni, po rozpoznaniu w dniu 20 maja 2010 r. sprawy opuszczenia *s/y Mateńka* i jego uszkodzenia w dniu 21 października 2007 r. na skutek odwołania wniesionego przez kapitana *s/y Mateńka* Jacka P. od orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie z dnia 22 października 2009 r. (sygn. akt WMS 55/07)

orzeka:

1. utrzymuje zaskarżone orzeczenie w mocy;
2. nakazuje ściągnąć od kapitana jachtowego Jacka P. kwotę 564,95 zł (pięćset sześćdziesiąt cztery złote dziewięćdziesiąt pięć groszy) na rzecz Skarbu Państwa – Odwoławczej Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni tytułem kosztów postępowania odwoławczego.

1. Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie w toku przeprowadzonego postępowania ustaliła następujący stan faktyczny.
2. *s/y Mateńka* to jacht o długości 13,66 m, szerokości 4,00 m, powierzchnia żagli 80 m², wyposażony w silnik pomocniczy Volvo Penta MD 170 o mocy 26,5 kW. Zbudowany został w 1986 r. Jego armatorem był Marian N. J. zamieszkały w Warszawie.
3. Ostatni przegląd jachtu PRS przeprowadził w dniu 7 maja 1987 r.; jacht ten utracił klasę 30 września 1988 r. Był on dopuszczony do żeglugi jako morski statek sportowy w żegludze przybrzeżnej, przy sile wiatru i stanie morza bez ograniczeń. Posiadał wykaz wyposażenia ruchomego z 12.07.1992 r.
4. W 2004 r. *s/y Mateńka* uległ wypadkowi, w wyniku którego doszło do wybicia balastu. Awaria została usunięta we włoskiej stoczni. W dniu 25 sierpnia 2007 r. jacht uderzył w nabrzeże Portu Ventotene we Włoszech, jednak nie spowodowało to żadnych poważnych następstw.
5. W dniu 2 września 2007 r. kapitan Jacek P. wycarterował na dwa miesiące *s/y Mateńka*, który stał zacumowany do nabrzeża w Porcie Fiumicino. Jacek P. miał 54 lata, wykształcenie wyższe, dyplom kapitana jachtowego z 1999 r., żeglował od 1984 r., a od 1991 r. zawodowo. Na jachcie tym pływał już uprzednio kilkakrotnie w latach 2006 – 2007, łącznie przez około 3 miesiące.
6. W dniach 14 i 15 października 2007 r. w Porcie Ostia na *s/y Mateńka* zaokrętowała nowa załoga. Poza kapitanem Jackiem P. w skład załogi weszli:
 1. starszy oficer Adam J. (lat 57, wykształcenie średnie techniczne, patent sternika morskiego z 2006 r., żeglował od 1970 r.)
 2. II oficer Maria S. (lat 51, wykształcenie wyższe – lekarz pediatra, patent sternika jachtowego z 2005 r., żeglowała od 2001 r., w tym trzykrotnie pływała po Morzu Śródziemnym w okresie wrzesień – październik),
 3. załogant Marzena R.–K. (lat 48, wykształcenie wyższe, bez patentu, żeglowała od 20 lat w rejsach pełnomorskich),
 4. załogant Małgorzata C. (lat 47, wykształcenie średnie, bez patentu, po raz drugi w rejsie pełnomorskim),
 5. załogant Władysław G. (lat 33, wykształcenie wyższe, bez patentu, po raz pierwszy w rejsie pełnomorskim),
 6. załogant Lucjan M. (lat 48, wykształcenie średnie, bez patentu, żeglował od 1996 r., odbył 10 rejsów pełnomorskich),
 7. załogant Roman L. (lat 48, wykształcenie wyższe, bez patentu, żeglował od 16 roku życia, zaliczył 25 – 30 rejsów pełnomorskich, niewidomy),
 8. załogant Jolanta L. (niewidoma).
7. W godzinach wieczornych 15 października 2007 r. *s/y Mateńka* wyszedł z portu Fiumicino i udał się na Wyspy Liparyjskie. Kapitan, prowadząc ten rejs, nie zapoznał się z aktualnym stanem technicznym jachtu, jego wyposażeniem ruchomym oraz procedurami awaryjnymi. Dnia 18 października 2007 r. o godz. 1652 jacht wszedł do Portu Santa Marina Salina, a w dniu 19.10.2007 r. o godzinie 1041 opuścił ten port i udał się do Porto di Levante na wyspie Vulcano, następnie do portu na wyspie Lipari i zacumował tam o godz. 1953.

8. We wszystkich portach wyspy Lipari był serwis UKF przekazujący komunikaty meteorologiczne. W Lipari Lunga był oddzielny serwis meteo. Służby portowe pracowały całodobowo.
9. W dniu 20 października 2007 r. kapitan *s/y Mateńka* o godz. 0700 uzyskał prognozę pogody z Internetu, która przewidywała na ten dzień wiatr SW 3 – 4°B, na 21.10.2007 r. – wiatr SW 5 – 6°B, a na 22.10.2007 r. wiatr W 7– 8°B.

Natomiast prognoza pogody nadana w dniu 20.10.2007 r. o godz. 0600 (METEOMAR 20071020–06.00), ważna do godz. 1800, zapowiadała na ten dzień wiatr 6°B z północnego wschodu, również na następne 12 godzin przewidywała wiatr 6°B z północnego wschodu, do tego lokalne burze. O godz. 1041 dnia 20.10.2007r. *s/y Mateńka* wyszedł na silniku z portu.

1. O godz. 1100 był wiatr NE 2°B, widzialność dobra, stan morza 2. Kapitan rozpoczynając przejście z wyspy Lipari, nie uzyskał aktualnych miejscowych prognoz pogody.
2. Jacht kierował się na północ do odległego o ok. 100 Mm portu Sapri, lub Scario w Zatoce Policastro, płynąc baksztagiem kursem 030°. Kapitan prowadził nawigację na mapie nr 915 DA PUNTA LICOSA A CAPO D'ORLANDO ED ISOLE EOLIE. Silnik był sprawny. Na jachcie były odbijacze i dryfkotwa.
3. Od godz. 1500 –1600 nastąpiła zmiana kursu na północno–zachodni. O godz. 1600 wachtę objęli II oficer Maria S. i starszy oficer Adam J.. W tym czasie wiał wiatr N–NE 3°B, widzialność była dobra, stan morza 2. Od godz. 1700 wiał wiatr N–NE 4°B. O godz. 1800 wyznaczono na mapie kurs 020° – docelowy.
4. O godz. 2000 wachtę objęli zał. Lucjan M. i zał. Marzena R.–K., która miała wachtę kambuzową. Wachtę nadzorował kapitan.

II of. Maria S. udała się na spoczynek, st. of. Adam J. pozostał jeszcze na pokładzie. Na polecenie kapitana, zał. Lucjan M. utrzymywał kurs 020°. Jacht płynął bajdewindem pod grotem i genuą z prędkością 5 – 6 w. Starszy oficer pozostał na pokładzie do godz. 2040, po czym udał się pod pokład. Wyspa Stromboli pozostała za rufą jachtu.

O godz. 2100 *s/y Mateńka* był na pozycji 39°00,80'N i 015°05,40'E i szedł kursem 020°. Około godz. 2130 wiatr przybrał na sile. Zaobserwowano zwiększone falowanie. Kapitan zrolował genuę, postawił foka i przejął ster od załoganta Lucjana M. Wiał wiatr NE 4°B. Widzialność była dobra. Utrzymywano prędkość jachtu 5 – 6 w. O godz. 2300 był wiatr N 3°B, widzialność w dalszym ciągu była dobra. O godz. 2305 jacht znajdował się na pozycji 39°11,65'N 015°09,20'E, szedł kursem 020°.

Załogant Marzena R.–K. zeszła pod pokład do kabiny na dziobie, którą zajmowała i zdrzemnęła się. O godz. 2400 był wiatr N 4°B, widzialność dobra.

O godz. 0030 dnia 21 października 2007 r. jacht znajdował się na pozycji 39°17,00'N i 015°11,90'E , szedł kursem 025°.

1. Przebywająca w tym czasie w kabinie dziobowej zał. M. R.–K. usłyszała odgłos kapiącej wody. Woda przenikała do jaskółki przy grodzi dziobowej. Powiadomiła o tym kapitana, który polecił postawić jakieś naczynie w

celu określenia wielkości przecieku. Okazało się, że przeciek jest bardzo duży. Podstawiona miska zapełniła się wodą w ciągu 2–3 minut. Kapitan udał się do kabiny dziobowej w celu sprawdzenia przecieku. Stwierdził, że woda przedostaje się torami kablowymi do kabiny przez gródź oddzielającą skrajnik dziobowy od kabiny.

2. Dziób jachtu nurzał się w wodzie, chował się pod powierzchnią wody. Był to sygnał, że skrajnik dziobowy jest zalany.

Kapitan wezwał na pokład starszego oficera, a sam przy pomocy zał. Lucjana M. rzucił grota, zrefował foka. Jacht został ustawiony w dryfie, bokiem do fali. Starszy oficer przyszedł na pokład. Załogant Lucjan M. stanął za sterem, a kapitan ze starszym oficerem udali się na dziób.

W celu dokonania inspekcji kapitan otworzył lewą i prawą pokrywę skrajnika dziobowego, który okazał się być cały wypełniony wodą. Wobec tego kapitan zarządził, by załoga przeszła na rufę do kokpitu, w celu balastowania jachtem, by wynurzyć dziób z wody. Rozpoczęto usuwanie wody. Kapitan i starszy oficer osuszyli górną część skrajnika dziobowego. Wodę wybierali wiadrem. Na pokład wyszła II oficer Maria S. i na polecenie kapitana przejęła ster od zał. Lucjana M., który udał się na dziób. Wraz ze starszym oficerem wylewał wodę z dolnej części skrajnika dziobowego poprzez luk przy użyciu wiadra ze sznurem.

Kapitan z kabiny uruchomił pompę elektryczną, znajdującą się w dolnej części skrajnika. Nie zadziałała. Kable zasilające tę pompę szły w pionie i nad pompą były połączone w kostce bez hermetycznego zabezpieczenia.

Na jachcie była jeszcze sprawna pompa elektryczna pod kambuzem, podłączona do zęzy, o wydajności 35 l/min, sprawna pompa mechaniczna w kingstonie, o małej wydajności oraz pompa mechaniczna Gusher, zamontowana na stałe w bakiście nad kingstonem. Obie pompy mechaniczne nie były używane. Pierwsza ze względu na małą wydajność.

Wodę usuwano też z wnętrza jachtu i z zęz za pomocą naczyń. Wykorzystano również pompę zamontowaną w kambuzie. Po ok. 40 minutach woda ze skrajnika została usunięta. Załoga z kokpitu powróciła pod pokład do kabin rufowych. U zał. Marzeny R.–K., a następnie u zał. Władysława G. wystąpiły pierwsze objawy choroby morskiej.

W czasie wylewania wody ze skrajnika dziobowego, została zerwana jego lewa pokrywa.

1. Nie ustalono źródła przecieku, nie zabezpieczono powstałego otworu, nie podjęto próby naprawy pompy skrajnika. Powrócono na kurs 020 – 025° ze zmniejszoną prędkością do 3 – 3,5 w, wykorzystując tylko część foka. Od godz. 0100 do 0400 był wiatr N 4°B, widzialność dobra.
2. Około godz. 0400 skrajnik dziobowy został ponownie zalany wodą. Jacht znajdował się na pozycji 39°25,65'N i 015°18,10'E. Zmieniono kurs na 320°.

Mimo ponownego zalania skrajnika dziobowego kapitan nie podjął decyzji o żegludze na wschód do najbliższego portu schronienia, ewentualnie sztormowaniu z wiatrem i falą z wykorzystaniem dryfkotwy i silnika.

W podobny sposób jak za pierwszym razem usunięto wodę ze skrajnika dziobowego. Starszy oficer stwierdził, iż posadowienie kotwicy było wyrwane, powstała szczelina, którą woda przenikała do dolnego pomieszczenia skrajnika. Uszczelniono prowizorycznie to miejsce.

1. Około godz. 0600 jacht znajdował się na pozycji 39°33'00"N 015°07'00"E. Był wiatr N–NE 5°B, widzialność dobra, temperatura powietrza 9°C, słaby deszcz, stan morza 3. Falowanie nieagresywne – martwe do 1 m z kierunku NE. O godz. 0800 był wiatr N–NE 4°B, widzialność umiarkowana, temperatura powietrza 5°C, stan morza 4, słaby deszcz. O godz. 0830 jacht był na pozycji 39°36'30"N i 014°55'30"E. W tym czasie nastąpiła awaria sterociągu. Za sterem stał kapitan. Jacht wyostrzył. Ster przestał pracować. Po zerwaniu sterociągu urządzenia sterowego kapitan nie zastosował sterowania awaryjnego. Zrefowany fok rozerwał się. Skrajnik dziobowy ponownie został zalany wodą. Starszy oficer i zał. Lucjan M. osuszali skrajnik dziobowy. Jacht dryfował. Za pomocą metalowych elementów i linki zablokowano sektor steru tak, by fala nie wchodziła na dziób. Starszy oficer Adam J. i załogant Lucjan M. na zmianę przytrzymywali elementy stabilizujące sektor sterowy. Na chorobę morską chorowali zał. Marzena R.–K., zał. Władysław G. i zał. Jolanta L.. O godz. 0900 był wiatr NE 5°B, widzialność umiarkowana, słaby deszcz, temperatura powietrza 5°C, stan morza 4. O godz. 0930 jacht był na pozycji 39°37,80'N i 014°51,20'E. O godz. 1000 był wiatr N 8°B, widzialność umiarkowana, temperatura powietrza 5°C, słaby deszcz, stan morza 4.
2. Około godz. 1000 kapitan jachtu nadał komunikat PAN PAN, który odebrał statek ILIA. *S/y Mateńka* znajdował się wówczas na pozycji 39°39,35'N i 014°47,65'E. Rozmawiano o możliwości asysty dla jachtu.
3. O godz. 1200 i 1300 wiał wiatr N 7°B, widzialność była dobra, stan morza 5. O godz. 1335 jacht znajdował się na pozycji 39°34,90'N i 014°47,75'E i dryfował kursem 160–1807.
4. Kapitan zwrócił się do II of. Marii S. z zapytaniem o stan zdrowia załogi. Pierwsze objawy choroby morskiej pojawiły się u kolejnych członków załogi. Pracujący na pokładzie byli przemoczeni, zmęczeni i wychłodzeni. Załoganci Marzena R.–K. i Władysław G. byli odwodnieni. II oficer poinformowała kapitana, że ma obawy, czy załoga przetrwa kolejną noc.
5. Około godz. 1400 kapitan *s/y Mateńka* podjął decyzję o opuszczeniu jachtu i nadał ponownie komunikat PAN PAN. Po godz. 1500 jacht został wywołany przez prom CARTOUR BETA. Kapitan P. podał swoją pozycję i wydał załodze polecenie spakowania osobistych rzeczy.

O godz. 1540 do jachtu podszedł prom i stanął lewą burtą do prawej burty jachtu. Podczas cumowania do burty promu kapitan J. P. nie polecił wyłożenia odbijaczy na burtę jachtu. W czasie podawania rzutki na jacht, został nią uderzony w policzek zał. Lucjan M., pojawiło się obfite krwawienie.

Po zacumowaniu jachtu do burty promu otwarto furtę burtową oraz wyłożono sztormtrap i liny asekuracyjne. Przystąpiono do ewakuacji załogi jachtu na pokład promu. *S/y Mateńka* uderzał o burtę promu. Jako ostatnie – przed kapitanem – były ewakuowane osoby niewidome, dla których z promu podano dodatkowe szelki. Ewakuacja załogi przebiegała bardzo sprawnie. Ostatni na prom przeszedł kapitan.

Do opuszczenia s/y *Mateńka* przez załogę doszło po godz. 1600 na Morzu Tyrreńskim, na przybliżonej pozycji 39°31,032'N i 014°45,975' E, w warunkach dobrej widzialności, wiatru NE do SW 7–4°B i stanie morza 5.

Załodze s/y *Mateńka* udzielono wszelkiej pomocy. Wydano obiad. Umożliwiono skorzystanie z natrysków i kabin. Wszyscy członkowie załogi jachtu byli w stanie ogólnym dobrym. Prom CARTOUR BETA z załogą jachtu udał się do Messyny i zacumował tam około godz. 2130.

1. W dniu 22 października armator jachtu Marian N. J. otrzymał od kapitana Jacka P. wiadomość o wypadku. Następnie, dnia 24 października 2007 r. kapitan s/y *Mateńka* złożył protest morski w Wydziale Konsularnym Ambasady RP w Rzymie. Po trwającej osiem dni akcji poszukiwawczej prowadzonej przez armatora M. N. J., w dniu 29 października 2007 r. ok. godz. 1200, s/y *Mateńka* został odnaleziony na pozycji 39°44,751'N i 014° '36,00'E i w dniu 30 października 2007 r. przyholowany do portu Acciaroli.

Kapitan Jacek P. 31 października 2007 r. przyjechał do Acciaroli po telefonie od armatora Mariana N. J., że jacht został odnaleziony.

W dniu 1 listopada 2007 r. do portu przybyli też Joanna J. – córka armatora i Ryszard A..

1. Dokonano oględzin jachtu i stwierdzono, że wskutek wypadku doznał poważnych uszkodzeń. Po podłączeniu pompki z kambuza, osuszono zęzy. Głębokość zęz na jachcie to ok. 35 cm. Prawa burta na śródkręciu na długości 2,5 m była pęknięta – powstało pęknięcie powyżej linii wodnej o szerokości 1,5 cm. Był złamany maszt poniżej pierwszego salingu, licząc od pokładu. Olinowanie masztu leżało na lewej burcie. Na nadbudówce, pierwsze okno od rufy było wduszone. Z prawej burty reling był pogięty i złamany w dwóch miejscach. Wgnieciony był też pokład przy relingu. Zgięta była drabinka zejściowa z lewej burty 1 duży kabestan z prawej burty. Pęknięta była gródź główna przymasztowa przy koi z prawej burty. Druga gródź była odsunięta o 2 cm od burty. Następna gródź, w mesie obok stolika nawigacyjnego – to półgródź, też była odsunięta od burty. Stolik nawigacyjny również został odsunięty. Następna półgródź miała pęknięty laminat. Uszkodzenia te były na prawej burcie. Na lewej burcie nie było specjalnych uszkodzeń – poza śladami otarć od lin. Ster był zablokowany. Jeden sterociąg był sprawny. Pompa pod zlewozmywakiem działała. Gusher w kingstonie działał. Działały dwa solary. Część materacy i koce były zmoczone. Przy jaskółce była biblioteczka – książki były wilgotne. Prawa burta była bardziej mokra. Silnik był sprawny. Gródź oddzielająca forpik od kabiny była bez uszkodzeń. Pierwsza gródź od dziobu była ze sklejk mahoniowej o grubości 15–16 mm. Była „zdrowa”. Gródź była przylaminowana do burty. Nie było uszkodzeń dziobu. Łączna wysokość szkód, w tym także koszty związane z akcją poszukiwawczą i ratowniczą, została oszacowana na 162 200 zł.
2. W dniu 18 listopada 2008 r. armator s/y *Mateńka* Marian N. J. zmarł. Spadkobiercami zostały jego trzy córki Joanna J., Justyna S. i Elżbieta J..
3. **Delegat Ministra Infrastruktury przy Izbie Morskiej w Szczecinie wniósł o uznanie, że przyczyną zagrożenia w jakim się znalazł jacht *Mateńka*, było:**

4. Rozpoczęcie żeglugi w porcie Lipari jednostką, która nie była do tego technicznie przygotowana. Brak na jednostce profesjonalnych przeglądów i inspekcji w okresie ostatnich kilku czy kilkunastu lat, doprowadził do sytuacji, że już przy wietrze 5°B oraz fali z dziobu, jednostka miała kłopoty z żeglugą. Brak było jednoznacznej odpowiedzi, co do szczelności kadłuba. Nie było również odpowiedzi, co do stanu technicznego urządzeń sterowych i pompy zęzowej.
5. Dużo pozostawiała do życzenia prognoza pogody, którą posiadał jacht. Na ile ona była prawdziwa, aktualna nie sposób było ustalić. Specyfika warunków pogodowych, jakie panują w całym basenie Morza Śródziemnego w okresie jesienno–zimowym, wymusza na nawigatorach statków, a szczególnie na żeglarzach, korzystanie z prognoz innych – kilku stacji meteo. Dużo informacji można uzyskać od jednostek, które są w tym akwenie. Z tego załoga jachtu *Mateńka* nie skorzystała.
6. Delegat Ministra wniósł zatem o orzeczenie, że do powstania wypadku morskiego jachtu *Mateńka*, na którym w rezultacie doszło do jego opuszczenia przez załogę, przyczynił się prowadzący jacht Jacek P., który między innymi:
 1. zdecydował się na objęcie jachtu i wyjście nim w morze bez wymaganych inspekcji, przeglądów oraz ważnych dokumentów bezpieczeństwa,
 2. nie sprawdził wyposażenia ruchomego i stanu technicznego jachtu,
 3. nie znał procedur sterowania awaryjnego.
7. **Stanowiska zainteresowanych.**

Zainteresowane Joanna J. i Justyna S. (spadkobierczynie armatora jachtu)

1. Pełnomocnik zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. wniósł o:
2. ustalenie, że bezpośrednią przyczyną wypadku morskiego w postaci opuszczenia *s/y Mateńka* w dniu 21 października 2007 r. był błąd kapitana Jacka P., który podjął nieuzasadnioną decyzję o opuszczeniu *s/y Mateńka*, której konsekwencją było uszkodzenie jednostki i narażenie życia załogi przy jej opuszczaniu, podczas gdy ani stan zdrowia załogi, ani stan jachtu, ani warunki panujące na morzu nie uzasadniały konieczności podjęcia decyzji o opuszczeniu jachtu, w szczególności nie istniało ryzyko zagłady jachtu lub utraty życia i zdrowia przez załogę.
3. ustalenie, że pośrednią przyczyną wypadku morskiego w postaci opuszczenia *s/y Mateńka* w dniu 21 października 2007r. były błędy kapitana Jacka P., który:
4. pływając na *s/y Mateńka* nieprzerwanie od 2 września 2007 r. nie dowiedział się jak na *s/y Mateńka* funkcjonuje awaryjny system sterowania, w szczególności nie zainteresował się tym, jak należy zainstalować rumpel awaryjny, gdzie on się znajduje oraz nie dowiedział się gdzie znajdują się zapasowe sterociągi,
5. zaniedbał uzyskania aktualnej prognozy pogody z właściwych źródeł opuszczając port na wyspie Lipari w dniu 20 października 2007 r.,
6. nie sprawdził funkcjonowania pompy w skrajniku dziobowym przed opuszczeniem portu na wyspie Lipari w dniu 20 października 2007 r.,
7. nie zabezpieczył otworów w pokrywach skrajnika dziobowego przed zalewaniem ich,
8. nie udrożnił szpigatów w skrajniku dziobowym, co spowodowało zbieranie się wody w tym skrajniku,

9. nie zadbał o zachowanie należytego klaru w skrajniku dziobowym, w szczególności przez trzymanie tam tratwy ratunkowej, co ograniczyło dostęp do szpigatów w skrajniku, utrudniło wybieranie wody ze skrajnika oraz spowodowało urwanie pokrywy skrajnika przez osuszającą skrajnik załogę,
10. po utracie lewej pokrywy skrajnika dziobowego, nie podjął działań mających na celu zabezpieczenie otwartego skrajnika przed zalewaniem go wodą i nie podjął próby naprawy pompy w skrajniku,
11. po utracie lewej pokrywy skrajnika, mając odsłonięty skrajnik dziobowy, kontynuował żeglugę baidewindem powodując dalsze zalewanie skrajnika i niepotrzebne wycieńczanie załogi osuszającej zalewany skrajnik, zamiast powrócić pełnym kursem na Wyspy Liparyjskie lub dopłynąć na silniku do portów zachodniego, zawietrznego wybrzeża Półwyspu Apenińskiego,
12. przez cały dzień 20 października i w nocy z 20 na 21 października, w szczególności po utracie skrajnika dziobowego, nie uzyskał od przepływających statków prognozy pogody, co spowodowałoby, że uzyskawszy wiedzę o sytuacji meteorologicznej, zapewne powróciłby do któregoś z portów na Lipari,
13. po awarii sterociągu nie podjął próby zainstalowania rumpla awaryjnego, ani poszukiwań zapasowego sterociągu i próby jego założenia,
14. po awarii sterociągu nie podjął próby ustawienia. *s/y Mateńka* rufą do wiatru i fali przy użyciu znajdującej się na wyposażeniu dryfkotwy lub innego urządzenia hamującego (liny, kotwica ciągnięta za rufą itp.), co zwiększałoby komfort dryfowania i poprawiło morale załogi,
15. nie potrafił ani opanować narastającego przerażenia części załogi, ani w sposób należyty wykorzystać do prowadzenia jachtu osób zdolnych do pracy.
16. określenie, że do ww. wypadku przyczynił się wyłącznie kapitan Jacek P. podejmując błędną decyzję o opuszczeniu jednostki oraz dopuszczając się błędów wskazanych w punkcie 2 petitum.
17. ustalenie, w ramach oceny prawidłowości zachowania się statku po wypadku oraz prawidłowości czynności ratowniczych, że kapitan Jacek P. podczas dokonywania czynności ratowniczych dopuścił się nieprawidłowości polegających na zaniedbaniu wyłożenia odbijaczy na burtę *s/y Mateńka*, co spowodowałoby zmniejszenie uszkodzeń *s/y Mateńka*, a także ustalenie, że nieprawidłowe było zachowanie kapitana Jacka P. polegające na poinformowaniu konsula przyjmującego protest morski, że kapitan Jacek P. opuścił tonący jacht, którego burta była rozdarta, podczas gdy *s/y Mateńka*, ani nie tonęła w momencie jej opuszczania, ani nie zatонуła później, pomimo kilkudniowego dryfowania po opuszczeniu jej przez załogę,
18. pozbawienie kapitana Jacka P. prawa wykonywania uprawnień kapitańskich w pełnym zakresie na okres 5 lat, gdyż wykazał on brak koniecznych umiejętności niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej i przez rażące zaniedbania spowodował wypadek morski, gdyż dopuścił się błędów wskazanych powyżej, a w szczególności zaniedbał należytego sprawdzenia prognozy pogody przed rozpoczęciem rejsu, nie zainteresował się tym jak na dowodzonym przez niego jachcie funkcjonuje awaryjne sterowanie, przechowywał tratwę ratunkową w skrajniku dziobowym, nie potrafił skutecznie dowodzić załogą, w tym opanować przerażenia załogi, ocenić jej stanu fizycznego oraz w sposób należyty wykorzystywać siły zdolnych do pracy członków załogi,

19. zawieszenie prawa wykonywania uprawnień kapitańskich przez Jacka P. do czasu ostatecznego zakończenia postępowania.
20. Uzasadniając swoje wnioski, pełnomocnik zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. wskazał na następujące okoliczności:
 1. Błędy kapitana Jacka P. pośrednio przyczyniające się do wypadku.

Kapitan P. w dniu 2 września 2007 r. przejął od właściciela Nikodema J. jacht *Mateńka* i użytkował go nieprzerwanie, aż do dnia 21 października 2007 r. pełniąc funkcję kapitana w trzech rejsach. Kapitan Jacek P., w poprzednim sezonie żeglownym spędził na tym jachcie kilka tygodni – również prowadząc rejsy jako jego kapitan. W ocenie zainteresowanych, można zatem było spodziewać się, że kapitan J. P. znał dobrze tę jednostkę i jej instalacje, a na pewno powinien był je dobrze znać, jako kapitan odpowiedzialny za bezpieczeństwo załogi.

Tymczasem kapitan J. P. przejmując *s/y Mateńka* od Nikodema J. nie zapytał się go, (zaś w trakcie kolejnych dni rejsu sam się tym również nie zainteresował) jak na *s/y Mateńka* instaluje się rumpel awaryjny, gdzie on się znajduje, gdzie znajdują się zapasowe sterociągi i jak wygląda procedura ich zmiany, do czego kapitan przyznał się podczas rozprawy w dniu 8 października 2009 r. Powyższe zaniedbanie kapitana J. P. spowodowało, w ocenie zainteresowanych, że po awarii sterociągu kapitan J. P. nie podjął nawet próby zainstalowania rumpla awaryjnego, gdyż aż do rozprawy w dniu 8.10.2009 r. był przekonany, że na *s/y Mateńka* nie było możliwości założenia rumpla awaryjnego. Konsekwencją tego zaniedbania było to, że po awarii sterociągu *s/y Mateńka* utraciła sterowność, która nie została przywrócona.

Pełnomocnik zainteresowanych wskazał, że zainstalowanie rumpla awaryjnego, który jak zeznał świadek Ryszard A. znajdował się w bakiście na rufie, wymagało zdjęcia jednej nakrętki z trzonu steru, zsunięcia tzw. „serca” i nasadzenia krótkiego rumpla na trzon steru. Obecność rumpla awaryjnego potwierdził też w swoich zeznaniach Wojciech F. i Joanna J.. Operacja założenia rumpla awaryjnego zajęłaby ok. 10 minut – łącznie z szukaniem narzędzi, których dwa komplety znajdowały się na jachcie, jak zaznał świadek Ryszard A. Z kolei tzw. skrzyneczka bosmańska była doskonale wyposażona.

Również z braku wiedzy o istnieniu zapasowych sterociągów, kapitan J. P. nie podjął nawet próby wymiany uszkodzonego sterociągu lub jego poszukiwań. Zapasowy sterociąg znajdował się w kabinie nawigacyjnej w bakiście pod siedzeniem (zeznania świadka Ryszarda A.). Zainteresowane twierdziły, że wymiana sterociągu w warunkach sztormowych była możliwa i zajmowała ok. 1–2 godzin. Trzeba tylko było wiedzieć, jak to uczynić. Jak zeznał świadek Wojciech F., właściciel – Nikodem J. w jego obecności, w czasie sztormu wymienił uszkodzony sterociąg.

Pełnomocnik zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. podkreślił, że brak wiedzy kapitana jednostki, kapitana który w latach 2006–2007 spędził na tej jednostce kilka miesięcy, o sposobie zapewnienia sterowania awaryjnego i możliwości naprawy urządzenia sterowego stanowi rażące naruszenie zasad dobrej praktyki morskiej. Wynikiem tego zaniedbania było to, że *s/y Mateńka* po awarii sterociągu nie odzyskał sterowności, choć mógł. Brak sterowności w dużym stopniu wpłynął na obniżenie morale załogi, rozwój paniki i w konsekwencji spowodował podjęcie decyzji o opuszczeniu jachtu. Do opuszczenia jachtu

prawie na pewno by nie doszło, gdyby kapitan J. P. zainstalował znajdujący się w bakiście rufowej rumpel awaryjny. Oczywiście sterowanie przy użyciu takiego rumpla nie byłoby komfortowe, ale umożliwiłoby czy to żeglugę na wiatr na żaglach sztormowych, czy sztormowanie na silniku, czy stanięcie w dryfie, czy też po prostu ucieczkę przed sztormem z wiatrem, szczególnie, że miejsca do dryfu było pod dostatkiem – kilkaset mil do brzegów Afryki.

Pełnomocnik zaznaczył, że jacht w momencie przejmowania go przez kapitana J. P. dnia 2 września 2007 r. był w dobrym stanie technicznym. Podczas pierwszego rejsu (pierwsze dwa tygodnie września – uczestnik świadek Tomasz H.) i drugiego z rejsów (drugie dwa tygodnie września – uczestnik świadek Wojciech F.) stan techniczny jachtu nie budził zastrzeżeń, a wszystkie instalacje działały. Był to dzielny jacht, dobrze radzący sobie w trudnych warunkach. Pełnomocnik zainteresowanych wskazał, że świadek Wojciech F., uczestnik 8 rejsów na *s/y Mateńka*, w tym również rejsu bezpośrednio poprzedzającego rejs zakończony wypadkiem, opisując stan jachtu w czasie rejsu poprzedzającego wypadek i zachowanie się jachtu w trudnych warunkach zeznał: „Był taki wiatr, że kokpit zalewało od dziobu. Całą noc to trwało. Wtedy potwierdziła się niezwykła dzielność tej jednostki. Jacht był zadbany, miał niezwykle czyste zęzy, był w pełni sprawny technicznie. To zasługa kapitana J. P.(...) Istotnie w forpiku był bałagan, bo były skrzynki, tratwa”. Świadek Ryszard A., wykonujący remont na jachcie wiosną 2007 r. również opisywał stan jachtu jako nie budzący zastrzeżeń. Również z zeznań świadka Tomasza H. – uczestnika pierwszego jesiennego rejsu w 2007 r., wynikało, że jakkolwiek *s/y Mateńka* był jachtem względnie starym, to instalacje działały bez zarzutu, żadnych uszkodzeń, szczególnie w rejonie dziobu i stewy dziobowej nie było, pompy działały, nie było problemu z urządzeniem sterowym. Bałagan był w skrajniku dziobowym: w tym luku dziobowym leżały jeszcze cumy, odbijacze, tam było trochę bałaganu. Tratwa cały czas była w luku, gdy jacht był w rejsie.

Według pełnomocnika stan techniczny jachtu tuż przed rozpoczęciem trzeciego rejsu (rejs zakończony wypadkiem) był zatem dobry. W trakcie trzeciego rejsu, aż do momentu opuszczenia portu na wyspie Lipari, nie zaszło żadne wydarzenie, które miałooby wpływ na stan techniczny jachtu. W szczególności nie było żadnej awarii osprzętu, czy też instalacji.

Pełnomocnik zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. zaznaczył, że zarówno kapitan Jacek P. jak i pozostali członkowie załogi nie mieli zarzutów do stanu technicznego jachtu do momentu opuszczenia portu na wyspie Lipari 20 października 2007 r. Jedynie zainteresowany Adam J., pełniący funkcję pierwszego oficera, zeznał, że jego zdaniem jacht był w złym stanie technicznym, jednak poza „luzem na sterze” i awarią windy kotwicznej nie był w stanie wskazać żadnej usterki jachtu.

W ocenie pełnomocnika zainteresowanych trudno uznać luz na sterze za awarię, gdyż odczucie sternika, czy luz jest duży, czy mały, jest odczuciem subiektywnym. W jachtach sterowanych kołem, a nie rumplem, niewielki, kilkustopniowy luz na sterze nie jest niczym niezwykłym.

Pełnomocnik stwierdził, że fakt nieposiadania przez *s/y Mateńka* aktualnej karty bezpieczeństwa, jest bez znaczenia dla oceny przyczyn wypadku, gdyż stan techniczny jachtu wynika z jego rzeczywistego stanu, który opisali przywołani powyżej świadkowie, a nie z faktu posiadania aktualnej karty bezpieczeństwa.

Tym bardziej, że od dnia 24 września 2007 r., czyli od daty wejścia w życie Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 5 września 2007 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego, przepisów tego rozporządzenia nie stosuje się do statków morskich używanych do celów sportowych lub rekreacyjnych o długości całkowitej nie większej niż 15 m, które nie są używane do prowadzenia działalności gospodarczej. Z kolei zarządzenia porządkowe dyrektorów urzędów morskich, jako akty prawa miejscowego, nie mogą obowiązywać jednostek znajdujących się poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Jakkolwiek *s/y Mateńka* był czarterowany, to charakter tych czarterów nie uzasadniał twierdzenia, że był on używany do prowadzenia działalności gospodarczej, która jak wiadomo musi charakteryzować się tym, że jest prowadzona w sposób zorganizowany i ciągły. Okoliczność dotycząca braku karty bezpieczeństwa była jednak, w ocenie zainteresowanych Joanny J. i Justyny S., nieistotna dla oceny przyczyn przedmiotowego wypadku morskiego, gdyż to nie stan jachtu, czy też brak karty bezpieczeństwa spowodował konieczność opuszczenia jednostki, lecz stan załogi, która po prostu nie wytrzymała jesiennych warunków, a zabrakło kapitana, który umiałby nią pokierować i opanować ogarniające jego i załogę przerożenie.

Pełnomocnik zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. uznał, że w tym kontekście wyjątkowo niesmacznie i niegodnie brzmią zeznania kapitana J. P., który twierdzi, że nieżyjący właściciel okazał mu sfałszowaną kartę bezpieczeństwa ważną do 2008 r. Zeznania te były w jego ocenie całkowicie nieprawdziwe. Zdaniem pełnomocnika, kapitan Jacek P. doskonale wiedział przejmując jacht, że *s/y Mateńka*, który od kilkunastu lat nie był na wodach polskich i na którym nie był żaden inspektor z urzędu morskiego, nie miał aktualnej karty bezpieczeństwa. Działania kapitana J. P. polegające na złożeniu zawiadomienia do prokuratury o popełnieniu przestępstwa polegającego na posługiwaniu się przez zmarłego właściciela „sfałszowaną” kartą bezpieczeństwa, pełnomocnik pozostawił bez komentarza.

Noc z 19 na 20 października 2007r. *s/y Mateńka* spędził w jednym z głównych portów wyspy Lipari. Kapitan Jacek P. nie pamiętał jednak nazwy tego portu, mimo odczytania mu na rozprawie, w dniu 8 października 2009 r. nazw wszystkich ośmiu portów znajdujących się na Lipari i okazania mu locji zawierającej mapę wyspy i opisy portów. 20 października 2007 r., około godz. 1100 czasu lokalnego, *s/y Mateńka* opuścił port kierując się na północ do odległych o ponad 100 Mm portów zatoki Policastro.

Kapitan J. P. twierdził, że opuszczając port na wyspie Lipari nie mógł uzyskać prognozy pogody opracowanej przez włoskie służby meteorologiczne i nadawanej co 6 godzin na kanałach UKF przez stacje brzegowe, gdyż wyspa Lipari znajdowała się, w jego ocenie, poza zasięgiem łączności UKF. Tymczasem ze złożonego na rozprawie w dniu 8 października 2009 r. wyciągu z locji (Il Portolano Dei Mari D'Italia Pagine Azzurre, Edizione 2008) opisującej wyspę Lipari wynika, że w każdej z przystani służby portowe pracują całodobowo na kanałach UKF, zaś w porcie Marina Lunga znajduje się służba meteorologiczna, a na samej wyspie również władze administracji morskiej. Zdaniem pełnomocnika zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. nie było możliwe, by w takich okolicznościach kapitan J. P. nie mógł uzyskać lokalnej prognozy pogody. W jego ocenie po prostu zaniedbał tego.

Okoliczność ta była, zdaniem pełnomocnika, o tyle istotna, że prognoza pogody nadana 20 października 2007 r. o godz. 0600 UTC (0800 czasu lokalnego) METEOMAR 20071020–0600 i ważna do godz. 1800 UTC zapowiadała na 20 października 2007 r. wiatr 6°B z północnego wschodu, zaś orientacyjna prognoza na kolejnych 12 godzin przewidywała również wiatr 6°B z północnego wschodu i lokalne burze.

Kapitan J. P. twierdził, że wypływając dysponował prognozami pogody pochodzącymi z Internetu – z morskich portali pogodowych. Prognozy te miały przewidywać na 20 października 2007 r. wiatr południowo–zachodni 3–429B, a na 21 października wiatr południowo–zachodni 5 – 6°B. Powyższe prognozy pogody kapitan J. P. uzyskał rzekomo od żony, która przesłała mu sms–em stosowne informacje.

Dalej pełnomocnik zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. wskazywał, że pytany na rozprawie 10 lutego 2009 r. kapitan J. P. nie był w stanie wymienić nazwy żadnego z tych portali pogodowych. Do końca postępowania nie przedstawił również żadnego dokumentu, z którego by wynikało, że w dniu 20 października 2007 r. portale te rzeczywiście przewidywały pogodę tak diametralnie różną od pogody przewidywanej przez włoskie służby meteorologiczne i dostępnej na Lipari.

Pełnomocnik oświadczył, że tzw. internetowe portale pogodowe (grib, weatheronline itp.) zawierają prognozy pogody dla całego świata, więc siłą rzeczy dokładność i trafność tych prognoz jest o wiele mniejsza od prognoz tworzonych przez lokalne służby meteorologiczne – służby znające miejscowe uwarunkowania klimatyczne. Tym bardziej, że prognozy meteorologiczne z tzw. portali internetowych najczęściej (np. grib) oparte są o modele matematyczne i nieweryfikowane przez człowieka.

Rozpoczynając rejs późną jesienią (druga połowa października) z załogą niedoświadczoną w tego typu pływaniach, kapitan J. P. winien był uzyskać lokalną prognozę pogody, a nie opierać się o dane uzyskane za pośrednictwem żony z Internetu. Tym bardziej, że uzyskanie lokalnej prognozy pogody wymagało jedynie wywołania na kanale 16 odpowiedniej stacji i zadania pytania o prognozę. Należy zatem uznać, że zaniedbanie uzyskania lokalnej prognozy pogody przed opuszczeniem Lipari stanowiło karygodne zaniedbanie kapitana J. P..

Przez cały dzień 20 października i w nocy z 20 na 21 października podczas „walki” z zalewanym skrajnikiem, pomimo że kierunek wiatru różnił się od kierunku przewidzianego w uzyskanych od żony prognozach internetowych, kapitan J. P. nie zapytał któregoś z przepływających statków lub kutrów rybackich o aktualną prognozę pogody. Należy wspomnieć, że w tym czasie jacht znajdował się w obszarze uczęszczanym przez statki (ruta do Cieśniny Messyńskiej). Brak zainteresowania prognozą pogody w sytuacji, gdy internetowa prognoza od żony, którą dysponował kapitan, nie sprawdziła się, jest sprzeczny z dobrą praktyką morską i stanowi błąd kapitana J. P..

Pełnomocnik wskazał, że po wypłynięciu z portu na wyspie Lipari, co nastąpiło 20 października 2007 r. około godz. 1100, s/y *Mateńka* kierował się na północ przy słabych wiatrach północno– wschodnich i wschodnich. Około godz. 2130 wiatr przybrał na sile, ale nie przekraczał 4–5°B. Stacja meteorologiczna na

Capo Palinuro rejestrowała wówczas (od godziny 2000 UTC 20 października 2007 r. do godziny 0500 UTC 21 października 2007 r.) wiatry północne o prędkości nie przekraczającej 15 węzłów (4°B). Pełnomocnik zainteresowanych wskazał, że jacht płynął bajdewindem i, jak to w takich warunkach zwykle bywa, fala zalewała dziób i przedostawała się do skrajnika dziobowego przez otwory w pokrywach skrajnika. Otwory te służyły do włożenia ręki w celu podniesienia pokryw skrajnika oraz do wyprowadzenia nimi łańcucha kotwicznego. Wlewanie się wody przez te otwory było rzeczą normalną i przewidzianą przez konstruktorów jachtu i z tego względu w górnym pomieszczeniu skrajnika znajdowały się dwa szpigaty, którymi woda ta miała się wylewać, o ile były one drożne.

W skrajniku dziobowym (w górnym pomieszczeniu) znajdowała się tratwa, liny, odbijacze. Panował tam bałagan. Fakt, że podczas rejsów prowadzonych przez kapitana J. P. w skrajniku dziobowym był bałagan, potwierdzili m.in. świadkowie Wojciech F. i Tomasz H.. Dostęp do szpigatów był ograniczony z uwagi na trzymanie w skrajniku 8-osobowej tratwy w sztywnej skorupie, chociaż normalnie w czasie rejsów prowadzonych przez właściciela tratwa była mocowana na pokładzie, a w skrajniku trzymana tylko podczas pozostawiania jachtu w portach. Bałagan w skrajniku dziobowym spowodował zatkanie się szpigatów, co powodowało, że woda z zalewanego dziobu zbierała się w skrajniku. Dopuszczenie przez kapitana J. P. do zbierania się wody w skrajniku dziobowym z uwagi na bałagan uniemożliwiający inspekcję i odetkanie szpigatów było – zdaniem zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. – błędem.

Około godz. 0100 dnia 21 października 2007 r. kapitan J. P. otrzymał od załogi informację, że skrajnik dziobowy zalany jest wodą, a woda przesącza się do kabiny. Kapitan ustawił jacht w baksztagowym kursie i wysłał na dziób dwie osoby (Adama J. i Lucjana M.) w celu opróżnienia skrajnika z wody. W trakcie tego pierwszego opróżniania skrajnika została urwana pokrywa skrajnika dziobowego. Wbrew zeznaniom załogi pokrywy nie mogła urwać fala, gdyż nie jest możliwe by przy wietrze 4–5°B i kursie baksztagowym (a co do takiego ustawienia jachtu przy opróżnianiu skrajnika świadkowie są zgodni) fala weszła od rufy, przeszła przez cały pokład i urwała pokrywę skrajnika dziobowego. Zapewne załoganci „walcząc” z tratwą ratunkową utrzymaną w skrajniku, albo osuszając go, urwali pokrywę skrajnika.

Pełnomocnik przypomniał, że skrajnik osuszyli wiadrami Lucjan M. i Adam J.. W tym czasie reszta załogi marzła i mokła na rufie, dokąd zostali wysłani przez kapitana w celu „balastowania” rufy, po to by wynurzyć dziób z wody. Trudno sobie wyobrazić jak kilka osób (w tym 3 kobiety) mogą stojąc na rufie jachtu o długości 13,66 m i szerokości 4 m spowodować wynurzenie z wody dziobu. Pełnomocnik stwierdził, że z całą pewnością osoby te mogły niepotrzebnie zmarznąć i zmoknąć.

W trakcie wybierania wody ze skrajnika okazało się, że pompa elektryczna w dolnej części skrajnika dziobowego nie działa. Kapitan nie podjął jednak próby naprawy pompy. Przed wypłynięciem z Lipari kapitan J. P. nie sprawdził, czy pompa ta działała. Jak zeznała załoga, w trakcie ostatniego rejsu pompy w skrajniku dziobowym nie używano, więc nikt jej nie sprawdził również przed wypłynięciem z Lipari.

Pomimo urwania pokrywy skrajnika – według pełnomocnika zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. – nie podjęto żadnych działań mających na celu zastąpienie wyrwy po urwanej pokrywie. Co więcej, kapitan J. P. podjął decyzję o kontynuacji żeglugi na północ bajdewindem. Jak można było się spodziewać przy ostrym kursie, dziób znowu nurzał się w wodzie, a woda wlewała się do skrajnika dziobowego, dużo szybciej niż poprzednio, gdyż teraz skrajnik dziobowy pozbawiony był lewej pokrywy. W konsekwencji woda cały czas przesączała się przez otwory po kablach do kabiny, wzbudzając przerażenie u zaczynającej chorować części załogi. Kontynuowanie żeglugi bez podjęcia próby zabezpieczenia skrajnika przed wlewaniem się do niego wody po urwaniu pokrywy i zaniedbanie próby naprawy (lub przynajmniej zdiagnozowania przyczyny niedziałania) pompy elektrycznej w skrajniku stanowiło – zdaniem pełnomocnika zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. – rażące naruszenie zasad dobrej praktyki morskiej.

W przekonaniu pełnomocnika, gdyby wówczas (ok. godz. 0200 czasu lokalnego) kapitan J. P. podjął decyzję o płynięciu z wiatrem w kierunku wyspy Lipari (od której dzieliło *s/y Mateńka* tylko ok. 45 Mm czyli ok. 6–7 godzin żeglugi baksztagiem), to skrajnik przestałby być zalewany i *s/y Mateńka* wróciłby bezpiecznie do portu ok. godz. 8–9 rano i po zawietrznej stronie wyspy Lipari przeczekał zapowiadany sztorm. Innym rozwiązaniem mogło być skierowanie się w stronę któregoś z portów zachodniego wybrzeża Półwyspu Apenińskiego takich jak np. Cetraro (odległość 30 Mm). Niezrozumiałe dla pełnomocnika zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. było tłumaczenie kapitana J. P., że nie mógł tego zrobić, gdyż spodziewał się wiatru zachodniego. Racjonalnie działający kapitan nie mógł spodziewać się wiatru zachodniego, skoro przez cały dzień 20 października i w nocy z 20 na 21 wiał wiatr wschodni i północno wschodni i tzw. prognoza internetowa kompletnie się nie sprawdziła. Pełnomocnik zauważył, że gdyby kapitan J. P. uzyskał wówczas od któregoś ze znajdujących się w zasięgu łączności UKF statków prognozę pogody, to wiedziałby, że są zapowiadane wiatry wschodnie, a następnie północno-wschodnie o sile 6°B i zapewne powróciłby na Lipari, gdzie przeczekałby zapowiadany silny wiatr i naprawił urwaną pokrywę skrajnika i pompkę w skrajniku. Podjęcie decyzji o kontynuowaniu żeglugi na północny – zachód ku północy, bajdewindem prawego halsu, przy urwanej pokrywie skrajnika dziobowego, co powodowało zwiększone nabieranie wody do otwartego na fale skrajnika, bez aktualnej prognozy pogody, z niedziałającą pompą elektryczną w skrajniku dziobowym i wlewającą się do kabiny wodą przez otwory w grodzi skrajnika dziobowego, zamiast powrotu baksztagiem do któregoś z ośmiu portów na wyspie Lipari lub schronienia się przy zawietrznym brzegu, było błędem.

Kontynuując swe wywody pełnomocnik zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. przypominał, że około godz. 0400 skrajnik znów był zalany. Lucjan M. i Adam J. znów go osuszali, a w kabinie było mokro. Podkreślił, że skoro kapitan nie wydał polecenia, by do wybierania wody z kabiny użyć głównej pompy (membranowa pompa typu Gusher o bardzo dużej wydajności znajdująca się w szafce w toalecie), to zapewne przecieki nie były duże, acz z całą pewnością dotkliwe dla załogi i musiały powodować wzrost poziomu strachu u niedoświadczonej części załogi. Nie wykorzystywano również pompy elektrycznej znajdującej się w kambuzie. Zamiast wykorzystać pompę główną i pompkę elektryczną pod kambuzem, załoga kubeczkami osuszała zęzę i wylewała wodę do kingstonu. Pełnomocnik twierdził, że trudno określić ilość wody, która przedostawała się z zalanego skrajnika torami kablowymi do kabiny. Z pewnością nie była to jednak

ilość, która zagrażałaby stabilności jednostki wielkości Cetusa, choć na pewno życie w mokrej kabynie nie jest przyjemne. Należy pamiętać, że gdyby nawet ilość dostającej się do kabiny wody uległa zwiększeniu, to po użyciu głównej pompy zęzowej typu Gusher, elektrycznej pompki w kambuzie mającej ssak w zęzie lub awaryjnym podłączeniu pompy toalety morskiej do zęzy (zdjęcie końcówki węża z króćca toalety i połączenie z węzem w zęzie) jacht zostałby błyskawicznie osuszony. Przede wszystkim jednak wystarczyło zmienić kurs na inny niż bajdewind i problem zalewania skrajnika dziobowego i przedostawania się wody ze skrajnika do kabiny zostałyby rozwiązane.

Jacht kontynuował żeglugę bajdewindem, co powodowało dalsze zalewanie skrajnika i potrzebę osuszania go. Ostatni (trzeci raz) skrajnik osuszono około godz. 0700. Osuszanie skrajnika trwało za każdym razem około 40 minut. Tratwę ze skrajnika do kokpitu przeniesiono dopiero przy drugim osuszaniu – około godz. 0400 rano. Spowodowało to łatwiejszy dostęp do skrajnika i umożliwiło odetkanie szpigatów, co znacząco zmniejszyło stopień zalewania skrajnika. Świadek Roman L. zeznał, że Adam J. w końcu oczyścił szpigaty, co ograniczyło napływ wody do skrajnika.

Około godziny 0400 czasu lokalnego kapitan J. P. odebrał włoską prognozę pogody nadawaną na kanale 16 UKF. Jak zeznał kapitan prognoza ta zapowiadała wiatr NE 7–8°B skręcający na N i po 12 godzinach tężejący do 8°B. Pełnomocnik zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. wskazał, że w swoim pisemnym oświadczeniu kapitan jeszcze „zwiększył” siłę wiatru pisząc: „Prognoza pogody odebrana przeze mnie w dniu 21.10.2007 r. o godzinie 0400 ze stacji brzegowej przez radiostację UKF dla tego rejonu zapowiadała wiatr o sile 7–8°B z NE przechodzący na N i tężejący do 8–9°B.”

Według pełnomocnika zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. powyższe twierdzenia kapitana były niewiarygodne, gdyż jedyną prognozą nadawaną w tamtym czasie (ok. godz. 0400 czasu lokalnego, czyli ok. godz. 0200 UTC) przez UKF mogło być tylko powtórzone meteo z godziny 0000 UTC (FXTY61LIIB° 210000) w brzmieniu: TIRRENO MERIDIONALE EST: EST 5 IN ROTAZIONE DA SUDEST E RINFOZO A 7– TEMPORALI– VISIBILITA” DISCRETA – MOLTO MOSSO (TENDENZA: NORDEST 7 – TEMPORALI). Kolejna prognoza pogody dla tego akwenu została sporządzona dopiero o godz. 0600 UTC (0800 czasu lokalnego) i brzmiała: TIRRENO MERIDIONALE EST: NORDEST 7 IN ROTAZIONE DA SUDEST – TEMPORALI – VISIBILITA” DISCRETA – AGITATO (TENDENZA: NORDEST 7 – TEMPORALI). O żadnym wietrze 8–9°B nie wspomniano w prognozie, a wiatr 7°B miał być tylko okresowo.

Pomimo prognozy zapowiadającej silny wiatr ze wschodu i północnego wschodu i urwanej pokrywy skrajnika dziobowego, kapitan w dalszym ciągu nie podjął próby uszczelnienia skrajnika i kontynuował żeglugę oddalając się od bezpiecznego, zawietrznego brzegu i jego portów kursem 320–325°.

Pełnomocnik zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. wskazał, że zgodnie z zeznaniami kapitana około 0800 pojawił się zapowiedziany wiatr NE 7°B, około godz. 0830 nastąpiło zerwanie sterociągu. Jak wynika z tego opisu nie można uznać, by do godzin rannych dnia 21 października 2007 r., gdy wiatr osiągnął siłę 6–7°B i nastąpiła awaria sterociągu, warunki żeglugi były ciężkie i jakoś istotnie zostały nadwyrężone siły fizyczne załogi. Potwierdzają to zeznania kapitana J. P., z których wynika, że do godziny 0400 dnia 21 października wiatr nie

przekraczał 5°B, falowanie było nieagresywne, martwe do 1 m z NE. Kapitan zeznał również, iż postanowił po opróżnieniu ponownym skrajnika osuszyć zęzy. Nie było dużo wody.

Siły moralne załogi były uszczuplone. Załoga była zmarznięta, przemoczona (szczególnie Lucjan M. i Adam J., którzy na polecenie kapitana trzy razy opróżniali skrajnik dziobowy), wystraszona przeciekiem wody do kabiny, a kilka osób cierpiało na chorobę morską. Pełnomocnik zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. twierdził, że taki stan załogi nie jest jednak niczym nadzwyczajnym w rejsach późnojesiennych i każdy, kto wybiera się w morze w drugiej połowie października musi liczyć się z tym, że będzie zimno, mokro i może go dopaść choroba morska. Przypomniął, że choroba morska części załogi zaczęła się dopiero w nocy z 20 na 21 października (przedtem rejs przebiegał przy bardzo słabych wiatrach), więc trwała zaledwie kilka godzin. Z zeznań Marii S. wynikało, że rankiem 21 października 2007 r. na chorobę morską, w stopniu uniemożliwiającym pracę na jachcie, cierpieli jedynie: Marzena R.–K., Władysław G., Jolanta L. U pozostałych osób pierwsze objawy choroby morskiej pojawiły się dopiero przed południem dnia 21 października 2007 r. i to w stopniu, który nie uniemożliwiał funkcjonowania. Jak wynikało z zeznań Marii S., pomimo objawów choroby morskiej funkcjonowali: Adam J. (I oficer), Maria S. (II oficer), Lucjan M., Roman L., natomiast kapitan Jacek P. i Małgorzata C. nie cierpieli na chorobę morską.

Załoga miała dostateczną ilość suchych ubrań, gotowano herbatę, dysponowano zapasami żywności. Jedynym uszkodzeniem jachtu była zerwana pokrywa skrajnika dziobowego, jednak po ewentualnej zmianie kursu na inny niż baidewind nie stanowiłoby to problemu. Komfort życia w kabinie ograniczony był tym, że było mokro, gdyż woda przesączała się z zalewanego skrajnika dziobowego do forpiku.

Po zerwaniu sterociągu kapitan J. P. nie podjął próby zainstalowania rumpla awaryjnego, który znajdował się w bakiście na rufie, ani naprawy sterociągu. Wynikało to z braku wiedzy kapitana J. P., o tym jak na *s/y Mateńka* należy użyć rumpla awaryjnego i gdzie znajdują się zapasowe sterociągi.

Pełnomocnik przypomniał, że aż do rozprawy przed Izbą Morską w dniu 8 października 2009 r. kapitan J. P. uparcie twierdził (i to nawet po okazaniu mu rysunków technicznych urządzenia sterowego na *s/y Mateńka*), że na *s/y Mateńka* nie było możliwości założenia rumpla awaryjnego. Na rozprawie w tym dniu kapitan J. P. wypowiedział znamienne zdanie: „Nigdy nie zadałem pytania panu J. (armatorowi) jak wygląda sterowanie awaryjne na tym jachcie.”

Jedynymi działaniami podjętymi przez kapitana J. P. po awarii steru, było zablokowanie sektora steru. Jacht zaczął dryfować na południe, a wiatr tężał.

W opinii kapitana wiatr wiał z północy z siłą 9–10°B. Adam J. zeznawał, że wiatr osiągał 9°B. Ocena siły wiatru wydaje się znacząco zawyżona, na co wskazują zarówno przywołane prognozy przewidujące wiatr o sile 7°B, jak i raporty brzegowej stacji meteorologicznej na półwyspie Capo Palinuro. W tym czasie (tnz. w dniu 21 października 2007 r. pomiędzy godziną 0700 a 1400 UTC; 0900 – 1600 czasu lokalnego) stacja Capo Palinuro – stacja położona w odległości zaledwie około 30 Mm od miejsca, w którym w tym czasie dryfował *s/y Mateńka* – rejestrowała wiatr o prędkości około 30 węzłów z kierunku 020–030°, czyli wiatr

o sile 7°B. Maksymalna prędkość wiatru zaobserwowana przez tę stację wynosiła 32,1 węzła, zaś maksymalna prędkość wiatru w szkwale (gust) wniosła tego dnia 53 węzły – jednak tylko w szkwale. Według tej stacji obserwacyjnej od godziny 1800 UTC siła wiatru osłabła do 5°B, zaś od 2100 UTC wynosiła tylko 10– 13 węzłów.

W ocenie pełnomocnika zainteresowanych Joanny J. i Justyny S., w świetle powyższych danych pochodzących ze stacji meteorologicznej znajdującej się na końcu półwyspu Capo Palinuro trudno było uwierzyć by 30 Mm dalej siła wiatru osiągnęła 9–10°B, jak zeznaje załoga i kapitan. Podkreślić należy, że siłę wiatru załoga oceniała „na oko”, gdyż wskaźnik prędkości wiatru nie działał. Zdaniem pełnomocnika, cały ten „straszny sztorm”, w którym 21 października 2007 r. znalazł się *s/y Mateńka*, trwał raptem od godz. 0900 do 1600 UTC, czyli około 7 godzin, a siła wiatru wynosiła ok. 7°B. W jego ocenie znamienne były słowa wypowiedziane przez Marię S., gdy już opuściła *s/y Mateńka*: „Na promie nie był odczuwalny sztorm”. Oznaczało to, że siła wiatru nie mogła być znacząca, gdyż inaczej byłaby odczuwalna również na promie.

Dalej pełnomocnik zainteresowanych wskazał, że około godz. 1000 kapitan J. P. nadał PAN PAN. Odebrał go statek ILIA. Rozmawiano o możliwości asysty dla *s/y Mateńka*. Kapitan J. P. nie prosił wówczas jeszcze o ewakuację załogi. Ze statku przekazano kapitanowi prognozę pogody. Była to prognoza z godziny 0600 UTC zapowiadająca wiatr o sile 7°B.

Z zablokowanym sterem jacht dryfował z wiatrem na południe zachowując się dzielnie. Pogarszał się stan załogi, której coraz bardziej doskwierała choroba morska. Napływ wody do wnętrza zmniejszył się, gdyż skrajnik dziobowy przestał być zalewany. Na pokładzie cały czas przebywał ktoś z załogi trzymając nogami zablokowany sektor steru. Lucjan M. opisując dryf jachtu z uszkodzonym sterem stwierdził: „Jacht dzielnie znosił te warunki. W momencie, gdy zdawało się, że jacht przewróci się na burtę, podnosił się i dalej żeglował”. Kapitan J. P. opisując dryf jachtu z zablokowanym sterem zeznał: „Łódka przyjmowała fale z boku, zachowywała się dzielnie”. Adam J. opisując dryf zeznał: „W czasie żeglugi były też momenty, że fala weszła też do kokpitu. Kokpit był zalewany sporadycznie”.

Około godziny 1230 załoga była już bardzo wyczerpana dotychczasowymi przygodami morskimi, w tym walką ze „sztormem”, który trwał już cztery i pół godziny. Pełnomocnik zwrócił uwagę, że najbardziej przerażona była Maria S. – lekarz pełniący funkcję drugiego oficera, która około południa doznała pierwszych objawów choroby morskiej. Zasugerowała ona wtedy kapitanowi J. P., że przy tym stanie zdrowia załogi załoga może nie przetrwać kolejnej nocy. Kapitan podjął decyzję o opuszczeniu jachtu obawiając się o życie załogi. Jak wynika z zeznań Adama J. decyzja o opuszczeniu jachtu została podjęta około godz. 1400. Po południu załoga została ewakuowana.

Dalej pełnomocnik zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. zauważył, że decyzję o opuszczeniu jachtu kapitan J. P. tłumaczy w następujący sposób: „Il oficer składa mi raport, że dwie osoby są bardzo odwodnione, dwie pracujące przy sterze wyziębione. Ta ocena była miarodajna. Podjąłem decyzje o ewakuacji”. Natomiast w pisemnych wyjaśnieniach kapitan P. wskazał, że jacht *Mateńka* został opuszczony ze względu na bezpośrednie zagrożenie życia i zdrowia załogi.

Maria S. – II oficer, tak opisuje chwilę przed podjęciem decyzji o opuszczeniu jachtu: „Okolo południa 21 października ja zachorowałam. Pan J. też miał objawy choroby, ale funkcjonował. M. funkcjonował, L. też funkcjonował, ale gdy pojawił się zapach paliwa, objawiły się symptomy choroby (...) Koło południa kapitan spytał w jakiej kondycji jest załoga. Powiedziałam, że mam obawy, że załoga może nie wytrzymać nocy. Miałam na myśli wszystkich (...) Ja jestem pediatrą. Nie byłam w stanie ocenić do jakiego momentu ta załoga wytrzyma. Byłam przerażona (...) Ja byłam pierwszy raz w takich warunkach. Byłam przerażona. Wysłałam około 13 godziny sms do moich dzieci. Żegnałam się z nimi (...) Żywność była, ale nikt nie był w stanie jeść (...) Miałam leki, ale generalnie nikt nie przyjął ich (...) Na jachcie wszyscy mieli czapki, rękawiczki, sztormiaki (...) herbatę podawaliśmy też osobie na sterze (...) Stan psychiczny załogi był taki, że paniki nie było, ale byliśmy przerażeni”.

Pełnomocnik zainteresowanych wskazał następnie, że opisując stan jachtu kapitan zeznał, że pomiędzy godziną 1000, kiedy pierwszy raz wezwał pomocy, ale jeszcze nie podjął decyzji o ewakuacji, a momentem ewakuacji sytuacja jachtu, jeśli chodzi o jego stan techniczny, nie zmieniła się. Na rozprawie kapitan podkreślał, że przyczyną opuszczenia jachtu było wyczerpanie i wyziębienie załogi i niezdolność ludzi do dalszego osuszania jachtu. Przyczyną opuszczenia jachtu nie było zalewanie skrajnika. Awaria steru też nie była problemem, bo zablokowali ster. Wyczerpywały się natomiast siły załogi. Opisując stan jachtu i załogi tuż przed ewakuacją kapitan J. P. zeznał również: „Faktycznie cztery osoby były sprawne do pracy na jachcie. Nie mieliśmy kłopotów z łącznością, nie brakowało energii (...) GPS przy kole sterowym dwukrotnie wyłączył się, ale dlatego, że zamokła wtyczka. Po jej osuszeniu działał znów. Mieliśmy dodatkowy GPS. (...) Łódka przyjmowała fale z boku, zachowywała się dzielnie. Nie było potem (tzn. po zerwaniu sterociągu i zaprzestaniu żeglugi bajdewindem) sytuacji, że cały skrajnik był zalany wodą”. Pełnomocnik zainteresowanych podkreślił, że silnik był sprawny, ale nie korzystano z niego.

- 1. Błędy kapitana Jacka P. bezpośrednio przyczyniające się do wypadku.

Zdaniem pełnomocnika zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. w świetle zeznań samych zainteresowanych i członków załogi niezrozumiałe było, jak jacht, na którym znajduje się zapasowy rumpel awaryjny, zapasowy sterociąg, sprawny silnik, sześć zdolnych do pracy (choć zmarzniętych i przemoczonych) osób mógł zostać porzucony i to raptem po kilku godzinach żeglugi w wietrze o sile 7°B.

Jego zdaniem, z przytoczonych zeznań członków załogi i kapitana opis stanu technicznego *s/y Mateńka* tuż przed jej opuszczeniem w żaden sposób nie uzasadniał decyzji o konieczności jej opuszczenia.

Jacht z zablokowanym sterem dryfował na południe zachowując się dzielnie. Miejsca do dryfu było pod dostatkiem. Komfort życia załogi uległ by poprawie, gdyby kapitan J. P. podjął decyzję o wyrzuceniu za rufę dryfkotwy. Napływ wody do kabiny nie był znaczny, choć z pewnością uciążliwy. Na jachcie były sprawne pompy jednak nikt ich nie używał – załoga wołała osuszać zęzę kubeczkami. Wody w zęzie nie było zbyt dużo. Lucjan M. zeznawał: „Do wnętrza jachtu przenikała woda. Nie wiem skąd. Najwięcej było jej w kambuzie. Podnieśliśmy gretingi i wylewaliśmy do wiadra, do kingstona i wypompowywaliśmy ją. (...) Jacht częściej miał przechył na zawietrzną i wlewała się woda. W takim

przechyliło było 15–20 cm wody (...) Pan L. pomagał nam wybierać wodę kubeczkami z zęz. Nie wiem czemu nie wypompowywaliśmy jej”. Z kolei Adam J. w następujący sposób określał ilość wody w jachcie: „Przy przechyłach woda była nad podłogą. Usuwalismy wodę z zęz, żeby nie wyszła ponad poziom podłogi”. Wypowiadając się o ręcznej pompie Gushera w toalecie Adam J. stwierdził: „Pompa w toalecie była, ręczna pompa, ale mało skuteczna. Szybciej było wlewać do toalety i pompować”. Wbrew twierdzeniom kapitana zarówno pompa Gushera jak i pompka w kambuzie działały. Nie wiadomo czemu załoga wolała osuszać ręcznie a nie pompami.

Pełnomocnik podkreślił, że w trudnych warunkach zdarza się, że do wnętrza jachtu dostaje się woda. Nie jest to niczym niezwykłym. Na *s/y Mateńka* skrajnik dziobowy miał urwaną pokrywę i z pewnością tamtędy woda, przez tory kablowe, przesączała się do wnętrza. Z całą pewnością nie były to jednak ilości wody, które groziłyby czymkolwiek innym niż zmoczenie butów i skarpet. Pełnomocnik zainteresowanych zwrócił uwagę, że dla stabilności jachtu ręczne wybieranie wody nie miało większego znaczenia, gdyż po opuszczeniu jachtu przez załogę, gdy już nie miał go kto osuszać, a jacht przy otwartych sztormklapach i z pękniętą burtą dryfował po morzu, poziom wody nie uległ zwiększeniu. Gdy jacht został odnaleziony utrzymywał się sam na wodzie. Na zdjęciach z holowania jachtu nie widać śladów przegłębienia jednostki, co by ewidentnie miało miejsce, gdyby wewnątrz jachtu było zalane wodą, a jacht podtopiony. Jak wynika z zeznań świadków Ryszarda A. i Joanny J., którzy byli na *s/y Mateńka* bezpośrednio po jej odnalezieniu, woda znajdowała się tylko w zęzach i nie wyszła nawet ponad gretingi podłogowe, gdy jacht stał na równej stępce. Pompy, oprócz pompy w skrajniku dziobowym, działały bez zarzutu.

Z powyższych względów – zdaniem pełnomocnika – nie można było uznać, by fakt przedostawania się wody do wnętrza jachtu mógł usprawiedliwiać konieczność porzucenia *s/y Mateńka*. Awaria steru, w jego ocenie, również nie usprawiedliwiała decyzji o opuszczeniu jachtu. Pomijając już fakt, że istniała techniczna możliwość założenia rumpla awaryjnego i wymiany sterociągu (co w praktyce było niemożliwe, gdyż kapitan J. P. na skutek swoich zaniedbań nie wiedział, że na *s/y Mateńka* można założyć rumpel awaryjny i dokonać wymiany sterociągu) pełnomocnik zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. podkreślił, że dryfowanie z zablokowanym prowizorycznie sterem niczym nie groziło. Kapitan i Lucjan M. zgodnie zeznali, że z zablokowanym sterem jacht dzielnie sobie radził. Kokpit był zalewany tylko sporadycznie. Jedyną uciążliwością było to, że sternik musiał nogami blokować sektor steru i był wystawiony na bryzgi fal i zimny wiatr.

Wg pełnomocnika zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. trzech mężczyzn (kapitan, Lucjan M. i Adam J.), którzy na chorobę morską cierpią dopiero od kilku godzin i to też w stopniu nieznacznym, było w stanie tak podzielić się wachtami przy „sterowaniu”, by każdy z nich mógł wysuszyć się i rozgrzać pod pokładem. Tym bardziej, że Maria S. i Małgorzata C. robiły herbatę dla sternika i mogły też wydawać ciepłe posiłki, a Roman L. mógł osuszać jacht. Wszystkie te osoby funkcjonowały, a ewentualna choroba morska męczyła je dopiero około godziny 0800 (gdy pojawił się wiatr o sile 7°B).

Dalej pełnomocnik zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. twierdził, że gdyby kapitan J. P. zastosował technikę sztormowania przy użyciu dryfkotwy lub innego urządzenia hamującego i stabilizującego kurs (np. cumy, czy kotwicy z

łańcuchem ciągniętej za rufą), to s/y *Mateńka* dryfowałaby o wiele spokojniej ustawiony rufą do fali i „walka” o utrzymanie zablokowanego sektora steru byłaby dużo łatwiejsza.

Pełnomocnik twierdził, że stan techniczny jachtu w chwili opuszczenia go nie uzasadniał podjęcia decyzji o porzuceniu jachtu. Jego zdaniem, jednostce nie groziła zagłada.

Zwrócił uwagę, że kapitan J. P. i członkowie załogi, w przytoczonych zeznaniach, zgodnie twierdzili, że przyczyną opuszczenia jachtu był zły stan załogi. Tak zły, że zagrażał on życiu. W ocenie przerażonej lekarki i kapitana J. P. załoga była tak wyziębiona i odwodniona, że mogła nie przetrwać kolejnej nocy. Załoga liczyła 9 osób. Spośród tych 9 osób trzy osoby zaczęły chorować jako pierwsze. Marzena R.–K. zaczęła chorować ok. godziny 0000 dnia 21 października 2007 r. Władysław G. i Jolanta L. zaczęli cierpieć na chorobę morską od około godziny 0400. W ocenie pełno mocnika zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. oznaczało to, że najbardziej dotknięte chorobą morską osoby cierpiały na nią dopiero około 12 godzin, gdy podjęto decyzje o ewakuacji. Cała ta trójka siedziała pod pokładem i miała torsje, więc raczej nie było możliwości, by doznały one wyziębienia.

Torsje na morzu nie są z kolei czymś niespotykanym. Można zaryzykować twierdzenie, że jest to standardowe zachowanie uczestników rejsu, gdy wiatr przekracza 3–4°B. Tysiące ludzi żeglujących po morzach ma torsje i nie było chyba jeszcze ani jednego przypadku, by po 12 godzinach choroby morskiej załogant umarł z odwodnienia. Jeżeli załogant ciężko przechodzi chorobę morską i nie może funkcjonować, to obowiązkiem kapitana jest położyć go do koi, zapewnić mu płyny, torebkę plastikową lub stosowne wiaderko i wytłumaczyć mu, że nie umiera tylko przechodzi standardową procedurę morską. W sytuacji, gdy na pokładzie jest lekarz wydaje się, że osobom ciężko chorującym nic poważnego nie grozi. Trudno zatem jest zrozumieć obawy kapitana o życie i zdrowie tej trójki załogantów. Nawet, gdyby mieli spędzić oni kolejne 12 godzin z torebkami w mokrych kojach, to rozsądnie oceniający sytuację kapitan, nie mógł obawiać się, że po tym czasie ich życiu zagrozi niebezpieczeństwo. Zdaniem pełnomocnika zainteresowanych, do dokonania takiej oceny nie była niezbędna wiedza medyczna. Wystarczyła zwykła praktyka morską.

Pełnomocnik zwrócił uwagę, że kapitan i Małgorzata C. nie chorowali. Pozostałych czterech członków załogi zaczęło chorować dopiero przed południem dnia 21 października 2007 r., gdy wiatr stężał do 7°B. W przypadku tej czwórki nie było mowy o odwodnieniu, gdyż choroba morską miała u nich dużo łżejszy przebieg niż u trójki załogantów leżących w kojach. Trudno zatem uznać by odwodnienie na skutek torsji tej czwórki załogantów, chorującej dopiero od 3–4 godzin, mogło powodować konieczność ewakuacji w celu ratowania ich życia. Z tej czwórki Maria S. i Roman L. nie wychodzili z kabiny, więc nie groziło im wychłodzenie. Adam J. i Lucjan M. mogli być rzeczywiście przemarznięci. Szczególnie, że w nocy trzykrotnie opróżniali skrajnik dziobowy z wody, a od czasu awarii steru zajmowali się sterowaniem. Należy jednak pamiętać, że na pokładzie musiała przebywać tylko jedna osoba trzymająca ster nogami i kapitan J. P., który nie cierpiał na chorobę morską, mógł również zająć się sterowaniem. Zapewne krótkie wachty mogły objąć też panie Małgorzata C. i Maria S. Oznacza to, że 5 osób mogło po awarii steru uczestniczyć w wachcie na sterze.

Obowiązkiem racjonalnie działającego kapitana było – twierdził pełnomocnik zainteresowanych – takie zorganizowanie wacht, by osoby zajęte sterowaniem mogły otrzymywać gorące napoje, a po wachcie mogły ogrzać się w kabinie.

W sytuacji, gdy na jachcie pięć osób było w stanie lepiej lub gorzej funkcjonować, działał kambuz, wydawana była gorąca herbata, istniała możliwość wydania ciepłych posiłków, można było uruchomić silnik, który ogrzałyby i wysuszył kabinę, trudno przyjąć, że zmarzniętym załogantom groziło poważniejsze niebezpieczeństwo niż katar lub zapalenie gardła.

Zdaniem pełnomocnika obawy kapitana dotyczące istnienia zagrożenia dla zdrowia i życia załogi, która dopiero od kilku godzin znajdowała się w trudniejszych niż normalne warunkach, były absurdalne i niczym nieuzasadnione. Nie usprawiedliwiały decyzji o opuszczeniu jednostki. Tym bardziej, że część załogi (Roman L. i Lucjan M.) deklarowała chęć pozostania na jachcie, po ewentualnym ewakuowaniu pozostałej części spanikowanej i cierpiącej załogi.

Według pełnomocnika zainteresowanych, gdyby za standard na morzu przyjąć stopień troski o zdrowie załogi, który przejawiał kapitan J. P. i którego efektem była ucieczka z jachtu, to niemożliwe byłoby w ogóle uprawianie żeglarstwa. Choroba morska połączona z torsjami, trwającymi czasami jedną, dwie doby, jest zupełnie normalnym zjawiskiem na morzu i u żadnego doświadczonego kapitana nie budzi obaw, że chorujący załoganci na skutek odwodnienia mogą umrzeć. To samo dotyczy wyziębienia. W sytuacji, gdy załoganci mieli sztormiaki, czapki, działał kambuz, a rejs nie odbywał się za kręgiem polarnym, żaden racjonalnie działający kapitan – zdaniem pełnomocnika – nie mógł sądzić, że wyziębienie powoduje zagrożenie dla życia skutkujące koniecznością porzucenia jachtu. Gdyby tak było, to po Bałtyku i Morzu Północnym już od połowy września pływałyby setki porzuconych jachtów stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi. Tak jednak nie jest, więc można sądzić, że racjonalnie działający kapitanowie wiedzą, że torsje załogi i jej przemarznięcie nie uzasadniają porzucenia jachtu. Okoliczność, że jesienią na morzu silnie wieje, jest zimno, mokro, wstrętne i często chce się mieć torsje jest faktem powszechnie znanym, opiewanym nawet w szantach.

Pełnomocnik zaznaczył, że obawy kapitana J. P. dotyczące tego, że stopień odwodnienia i wyziębienia załogi bezpośrednio zagraża życiu i zdrowiu załogi, co przesądziło o konieczności porzucenia jachtu, nie znalazły potwierdzenia w opinii lekarza okrętowego z m/s CARTOUR BETA, który zbadał załogę bezpośrednio po zdjęciu jej z burty s/y *Mateńka*. Jak wynika bowiem z informacji pochodzącej z Kapitanatu Portu w Messynie rozbitków poddano pierwszym badaniom kontrolnym przez pokładowego lekarza, który stwierdził, że wszyscy oni wykazali dobrą kondycję ogólną, oprócz tylko jednego, u którego podejrzewa się złamanie przegrody nosowej. Również sprawność fizyczna z jaką odwodniona i wyziębiona załoga opuszczała s/y *Mateńka* wspinając się o własnych siłach po sztormtrapie na prom wskazuje, że chyba obawy kapitana J. P. o stan zdrowia załogi były nieuzasadnione.

Z powyższych względów pełnomocnik zainteresowanych Joanny J. i Justyny S. twierdził, że podjęcie przez kapitana J. P. decyzji o opuszczeniu jachtu było nieuzasadnione. W jego ocenie jednostce nie groziła zagłada, przynajmniej

dopóki kapitan J. P. nie podjął decyzji o opuszczeniu jachtu. Bezpośrednią konsekwencją akcji ratowniczej było złamanie masztu, uszkodzenie burty i ryzyko zagłady jachtu.

Pełnomocnik zainteresowanych twierdził, że do momentu podjęcia przez kapitana J. P. decyzji o opuszczeniu jednostki, życiu i zdrowiu załogi nie groziło żadne niebezpieczeństwo, pomijając katar i fatalne samopoczucie osób cierpiących na chorobę morską. Dopiero podjęcie decyzji o opuszczeniu s/y *Mateńka* i przejściu na prom naraziło życie i zdrowie załogi na poważne niebezpieczeństwo. Dużo poważniejsze niż gdyby przemarznięci i chorujący na chorobę morską pozostali na jachcie.

W przekonaniu pełnomocnika historia porzucenia s/y *Mateńka* była niestety kolejną historią o tym jak załoga, gdy zrobiło się ciężko, porzuciła dzielny jacht, który doskonale dał sobie radę sam. Podobnie było m.in. z jachtami KMICIC, RZESZOWIAK, BLOOM. O ile jednak można było zrozumieć niedoświadczonych załogantów poddających się panice, przerażeniu, podejmujących nieracjonalne decyzje podyktowane strachem i fatalnym samopoczuciem wywołanym chorobą morską, to obowiązkiem kapitana było racjonalna ocena sytuacji i opanowanie przerażenia załogi pojawiającego się często wraz z trudniejszymi warunkami.

Według pełnomocnika bycie kapitanem polega na dowodzeniu zarówno jachtem jak i ludźmi. W niniejszej sprawie kapitan z J. P. wykazał się zarówno brakiem umiejętności dowodzenia jachtem, jak i załogą. Nie potrafił również opanować własnego strachu przed odpowiedzialnością, a w konsekwencji wykorzystał „opinię medyczną” spanikowanej lekarki (Marii S.) o nikłym doświadczeniu morskim i postanowił opuścić jacht. Z tego względu pełnomocnik wniósł o uznanie, że całkowitą winę za wypadek morski s/y *Mateńka* ponosi kapitan Jacek P.

Zainteresowany kapitan Jacek P.

1. Pełnomocnik zainteresowanego kapitana Jacka P. wniósł o przyjęcie, że
 - • • 1. przyczyną uszkodzenia jachtu *Mateńka* były uderzenia jachtu o kadłub statku ratowniczego CARTOUR BETA podczas czynności ewakuacji załogi jachtu na statek ratowniczy w dniu 21 października 2007 r.,
 - 2. właściciel s/y *Mateńka* wraz z jachtem przekazał kapitanowi Jackowi P. komplet dokumentów, wśród których była również karta bezpieczeństwa z okresem ważności do 2008 r., pomimo że z informacji Urzędu Morskiego w Szczecinie wynika, iż takiego dokumentu nie wydawał, a z informacji Polskiego Rejestru Statków wynika, iż ostatni przegląd jachtu *Mateńka* został przeprowadzony 7 maja 1987 r. i jacht stracił klasę 30 września 1988 r.,
 - 3. podjęcie przez kapitana Jacka P. decyzji o skorzystaniu z pomocy jednostki ratowniczej i ewakuacji załogi na pokład statku ratowniczego było zgodne z przepisem art. 61 § 2 kodeksu morskiego.
2. Uzasadniając swoje wnioski, pełnomocnik stwierdził, że jacht *Mateńka* doznał wszystkich uszkodzeń podczas przeprowadzania akcji ratowniczej ewakuacji załogi na ratowniczy statek CARTOUR BETA. Zdaniem pełnomocnika potwierdził to właściciel jachtu w informacji zawartej w

piśmie z dnia 10.12.2007 r. Kapitan Jacek P., zobowiązany wykonywać wszystkie polecenia wydawane przez kierownika jednostki ratowniczej, nie miał żadnego wpływu na przyczyny i zakres uszkodzeń.

Rozważając okoliczności i przyczyny podjęcia przez kapitana J. P. decyzji wezwania pomocy i opuszczenia jachtu oraz związek przyczynowy pomiędzy podjęciem takiej decyzji i uszkodzeniami jachtu doznanymi podczas akcji ewakuacji załogi, pełnomocnik zauważył, że niezależnie od oceny przyczyn podjęcia decyzji o opuszczeniu jachtu, brak było adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy taką decyzją a doznanymi przez jacht uszkodzeniami. Przeprowadzenie bowiem akcji ratowniczej z należytą starannością i zapobieżenie takim skutkom należało do statku ratowniczego. W tym zakresie Izba Morska – w jego ocenie – nie dysponowała wystarczającymi materiałami, ponieważ brak było możliwości dostarczenia takich materiałów przez m/s CARTOUR BETA.

Zdaniem kapitana Jacka P. miał on nie tylko prawo, ale obowiązek podjęcia decyzji o wezwaniu pomocy i ewakuacji załogi na pokład jednostki ratowniczej.

Według pełnomocnika problem związany był ze stanem technicznym jachtu. Wiadomo bowiem, że w czasie rejsu w bardzo trudnych warunkach pogodowych do luku dziobowego wtargnęła duża ilość wody. Po otwarciu pokrywy skrajnika dziobowego okazało się, że był pełen wody. Fala zalewała lewą pokrywę luku. Kapitan polecił zmianę kursu, by dziób nie wchodził na falę, ograniczając przez to częściowo nabieranie wody. Jednak wkrótce nastąpiło zerwanie sterociągów. Jacht gwałtownie wyostrzył wbijając się ponownie w fale. Z przyczyn zatem technicznych trudno już było opanować wdzieranie się do jachtu wody. Dalej pełnomocnik zainteresowanego kapitana twierdził, że członkowie załogi byli wyczerpani i wyziębieni. Znajdująca się na jachcie lekarz potwierdzała zagrożenie dla zdrowia przy kontynuowaniu rejsu. Kapitan zatem musiał podjąć decyzję o wezwaniu pomocy i ewakuowaniu załogi.

Pełnomocnik zaznaczył, że braki techniczne były skutkiem przekazania jachtu przez właściciela wraz z udokumentowanym kartą bezpieczeństwa zapewnieniem, że jacht poddany został przeglądowi klasowemu i jest zdolny do żeglugi oraz pominięciem zdarzeń (wypadków), które wymagały dokonania napraw pod kontrolą właściwych organów i odnowienia klasy.

Pełnomocnik zainteresowanego kapitana twierdził, że doszło do wystawienia karty bezpieczeństwa bez poddania jachtu właściwemu przeglądowi. Karta przekazana kapitanowi J. P. była sfalszowana w nieustalonych bliżej okolicznościach, skoro Urząd Morski oświadczył, że takiej karty nie sporządzał. Posiadanie karty bezpieczeństwa z aktualną datą ważności potwierdza utrwalone praktyką obowiązkowe okazywanie właściwym władzom i służbom portowym oraz przy ubezpieczeniu OC jachtu. Aktualna karta bezpieczeństwa stwarza domniemanie, że jacht jest technicznie zdolny do żeglugi. W przekonaniu pełnomocnika, Jacek P. dokonał przeglądu jachtu przy odbiorze. Pomimo dołożenia należytej w takich przypadkach staranności, nie mógł zastąpić wyspecjalizowanych w tym zakresie organów. Nadto właściciel jachtu nie usunął pod właściwym nadzorem uszkodzeń, jakich doznał jacht w następujących wypadkach: w 2004 r. wejście na podwodne skały w porcie Civitavecchia, w 2007 r. uderzenie w nabrzeże w porcie Ventotene.

Znając rzeczywisty stan rzeczy wynikający z przekazania fałszywej karty bezpieczeństwa i uszkodzeń spowodowanych wypadkami, Jacek P. nie zdecydowałby się na rejs tym jachtem w późnych miesiącach roku. Braki techniczne jachtu, które przyczyniły się do podjęcia decyzji o wezwaniu pomocy, winny być usunięte przed poddaniem jachtu kontroli organów inspekcyjnych decydujących o dopuszczeniu jachtu do żeglugi. Jego zdaniem, usuwanie tych braków w trudnych warunkach morskich nie mogło odnieść właściwych skutków.

1. Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie zważyła co następuje:

2. Przejęcie jachtu przez kapitana Jacka P. w Fiumicino 2 września 2007 r.

Kapitan Jacek P. czarterował jednostkę od właściciela trzykrotnie. Dwa razy w roku 2006 i po raz trzeci 2.09.2007 r. Tak więc znał ten jacht bardzo dobrze.

W dniu 2.09.2007 r. dokonał przeglądu jachtu. Jego zdaniem stan techniczny pozwalał na bezpieczną eksploatację. Sprawdzono silnik, podwiesze wantowe, olinowanie masztu, mocowanie balastu, stan zęz, świateł nawigacyjnych, środki ratunkowe. Jedynie starszy oficer miał zastrzeżenia co do stanu technicznego jachtu. Jego zdaniem był eksploatowany bez należytej staranności. W jego ocenie, jacht robił wrażenie zaniedbanego. To była ocena wizualna, nie techniczna.

W początkowej fazie rejsu ustalono, że nie działa winda kotwiczna. Kapitan oświadczył, że sprawdzono pompy – działały. Wymienił wszystkie pompy, jednak usytuowania drugiej mechanicznej nie pamiętał. Załoga zapoznała się ze środkami ratunkowymi. Kapitan, wyjaśniając ponownie na ten temat stwierdził, że nie wykonywał alarmów, nie zapoznał załogi ze sprzętem typu pompy, sprzęt ratunkowy. Tłumaczył to tym, że pływał z doświadczoną, znaną mu załogą. Nie był to rejs szkoleniowy i nie miał takiego obowiązku. Oświadczył, że przekazana mu wraz z dokumentami karta bezpieczeństwa zachowywała ważność do 2008 r. W toku postępowania ustalono jednak, że ostatni przegląd PRS przeprowadzono w 1987 r. Ostatnie orzeczenie zdolności żeglugowej zostało wydane przez PRS w dniu 23 lipca 1992 r., natomiast 24 lipca 1992 r. Urząd Morski wydał ostatnią kartę bezpieczeństwa jachtu.

Co do stałego wyposażenia jachtu i dokumentacji technicznej, kapitan stwierdził, że po raz pierwszy w Izbie widział plany jachtu. Nie potrafił powiedzieć, czy na jachcie był wykaz sprzętu ruchomego. Nie pamiętał, czy sprawdził wyposażenie jachtu zgodnie z tym wykazem. Oświadczył też, że powinien zapoznać się z dokumentacją techniczną jachtu i dokumentację taką przeglądał, i to wielokrotnie. Była na jachcie. Stwierdził wreszcie, że przeglądu wyposażenia ruchomego jachtu dokonał z jego właścicielem. Zarówno kapitan jak i starszy oficer wyjaśnili, że na jachcie nie było awaryjnego rumpla. Kapitan dodatkowo oświadczył, że nie wiedział, czy według wykazu wyposażenia ruchomego jachtu była pozycja „rumpel awaryjny”.

Ustalono w toku przewodu, że kapitan nie miał wiedzy na temat procedury awaryjnego sterowania. W związku z tym po awarii sterociągu o godz. 0830 dnia 21 października 2007 r., nie rozpatrywał możliwości zastosowania rumpla

awaryjnego. Nie szukano go na jachcie. Z właścicielem jachtu kapitan nie rozmawiał na temat sterowania awaryjnego. Nie próbował uzyskać od niego wiedzy na ten temat.

Na jachcie tratwa ratunkowa przechowywana była w skrajniku dziobowym i taki stan zastało na jachcie.

Zdaniem Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie te fakt świadczyły o tym, iż kapitan nie znał procedury awaryjnej na wypadek alarmu opuszczenia jachtu. Oczywiście było, że tratwa ratunkowa winna być mocowana na pokładzie jachtu i nie uprawniona jest jakakolwiek dyskusja na ten temat z wykorzystaniem m.in. argumentu, że właściciel żeglując jachtem także przechowywał tratwę ratunkową w skrajniku dziobowym.

1. Prognoza pogody na dzień 20 i 21 października 2007 r., prognoza pogody uzyskana przez kapitana przed przejściem z wyspy Lipari, warunki hydrometeorologiczne w dniach 20–21 października 2007r.

Izba Morska dysponowała dokumentacją z Krajowego Centrum Meteorologii i Klimatologii Wojsk Lotniczych Dział Klimatologii i Dokumentacji we Włoszech. Dokumentacja ta to tabele zawierające wyciąg z codziennego, cegodzinnego komunikatu, który podaje główne parametry meteorologiczne zarejestrowane przez stację w Capo Palinuro, a nadto kopie codziennych wydań komunikatu METEOMAR, wydawanego o godz. 0000–0600–1200–1800 UTC /Universal Time Coordinated/ i zawierającego elementy prognoz dotyczące stanu morza.

Do wyżej wymienionych informacji należy dodać, że komunikaty METEOMAR są prognozami, które również w częściach opisanych zwrotem „w toku” odnoszą się nie do faktycznych obserwacji, a do szacunkowej oceny wynikającej z ekstrapolacji map synoptycznych. Prognoza pogody nadana 20.10.2007 r. o godz. 0600 UTC (0800 czasu lokalnego) METEOMAR 20071020–0600 i ważna do 1800 UTC, zapowiadała na 20 października wiatr 6°B z północnego wschodu, zaś orientacyjna prognoza na kolejnych 12 godzin przewidywała również wiatr 6°B z północnego wschodu i lokalne burze. Prognozy dotyczące 20 i 21 października nie przewidywały silniejszych wiatrów jak 7°B.

Z wyjaśnień zainteresowanego kapitana jachtu wynika, że przed wyjściem z portu na wyspie Lipari w godzinach rannych 20 października dysponował prognozami pogody z Internetu – morskie portale internetowe. Na sobotę 20 października 2007 r. wg tych danych prognozowano wiatr SW 3–4°B. W niedzielę 21.10.2007 r. – SW 5–6°B. W poniedziałek 22.10.2007 r. – W 7–8°B. Tę prognozę kapitan – jak twierdził – potwierdził kontaktując się z żoną, która sprawdziła ją w innym portalu. Zainteresowany podczas postępowania przed Izbą Morską nie przedstawił żadnego dokumentu, z którego by wynikało, że w dniach 20–21.10.2007 r. morskie internetowe portale pogodowe rzeczywiście przewidywały pogodę tak diametralnie różną od prognoz pogody podanych przez włoskie służby meteorologiczne. Wyjaśnił, że dysponując dwiema prognozami pogody z morskich portali internetowych, nie widział konieczności zdobywania prognoz ze stacji brzegowych. Jego stwierdzenie, że kapitanat portu na wyspie Lipari nie miał aktualnej prognozy pogody, uznała Izba Morska I instancji za bezpodstawne.

Zainteresowany kapitan wyjaśnił też, że jacht stał w dużym, głównym porcie wyspy Lipari, ale nie pamięta jego nazwy. Twierdził, że nie było łączności przez UKF. Nie było zasięgu, względnie była zła propagacja.

Jak wynika z wyciągu z locji opisującej wyspę Lipari, w każdej przystani służby portowe pracują całodobowo na kanałach UKF. W porcie Marina Lunga też znajduje się służba meteorologiczna.

W tej sytuacji za mało prawdopodobne uznała Izba Morska w Szczecinie, by nie było można uzyskać prognozy tą drogą. Podczas żeglugi w godzinach przedpołudniowych 20 października, warunki pogody diametralnie różniły się od określonych w prognozie, którą dysponował kapitan jachtu. Zdaniem Izby Morskiej kapitan winien przedsięwziąć działania dla uzyskania lokalnej prognozy, względnie nawiązać łączność ze statkami na tym akwenie – ruta do Cieśniny Messyńskiej.

Izba Morska ustaliła warunki hydrometeorologiczne w oparciu o codzienne, cegodzinne komunikaty ze stacji meteorologicznej w Capo Palinuro. Wskazane tu dane co do siły wiatru, szczególnie 21 października, różniły się od relacji kapitana i załogi.

Na jachcie nie działał wiatromierz. Izba Morska w Szczecinie zwróciła uwagę, że oceny siły wiatru różnią się od siebie w zależności od doświadczenia żeglarza. Istotną rolę odgrywają tu również czynniki psychologiczne. Tendencje do przeceniania siły wiatru można stwierdzić, gdy żegluga odbywa się w trudnych warunkach pogody, na niewielkim jachcie, gdy załoga w miarę upływu czasu traci siły, jest wyczerpana, cierpi na chorobę morską.

W tym wypadku, te wszystkie czynniki zaistniały. Dodatkowo na jachcie był zalewany skrajnik dziobowy, a także miała miejsce awaria steru. Wyjaśnienia na temat warunków pogody zawarte w piśmie zainteresowanego znajdującym się na k. 339 akt sprawy dotyczą szczególnych akwenów, gdzie warunki te poddano dogłębnej analizie. Wprowadza się tu korekty wiatru mierzonego przez stacje brzegowe i wiatru rzeczywistego na morzu, wprowadzając jeszcze korektę wysokości, na której mierzony był wiatr na stacji brzegowej, a także to czy wiatr był z lądu, czy z morza. Stacja brzegowa Capo Palinuro ma wysokość 185 m.

W dniu 21 października odnotowano maksymalny wiatr z kierunku N 37 w. na godzinę 1000, a także szkwał 53 w. o godzinie 1255.

Zainteresowany kapitan jachtu wyjaśnił, że o godzinie 0400 21 października odebrał włoską prognozę pogody na kanale 16 UKF, wg której wiatr miał stężeć do 7–8°B, a nawet do 9°B z kierunku NE, skręcający na N.

Zdaniem Izby Morskiej I instancji taka prognoza nie mogła pojawić się, bowiem na ten akwen podawana była prognoza z godziny 0000 UTC, która przewidywała wiatr wschodni 5°B z tendencją wzrostu do 7°B.

Kolejna prognoza sporządzona została na godzinę 0000 UTC i przewidywała maksymalny wiatr do 7°B z kierunku NE.

W ocenie Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie na jachcie prognoza ta funkcjonowała tylko jako informacja kapitana dla załogi w kontekście trudności jakie mogą napotkać w żegludze, a potem jako argumenty dla decyzji o opuszczeniu jachtu. Pamiętano tu o prognozie na dzień 22 października uzyskanej przez kapitana na wyspie Lipari.

W godzinach wieczornych 21 października pogoda znacznie się poprawiła, a 22 października notowano maksymalny wiatr do 4°B.

Taką samą dobrą pogodę notowała Stacja Brzegowa BONIFATI. Izba podkreśliła, iż gdyby przyjąć, że kapitan odebrał tak niekorzystną prognozę na następne godziny, to podejmując żeglugę na kursie 320 po godzinie 0400, byłby to kurs najmniej korzystny w tych warunkach.

1. Dwukrotne zalenie skrajnika dziobowego o godz. 0030 i o godz. 0400 w dniu 21.10.2007 r.

Skrajnik dziobowy zamykany jest dwiema pokrywami. W jednej z nich jest otwór do wkładania ręki i otwierania pokryw. W przedniej części prawej pokrywy jest kluza kotwiczna.

Wlewanie się wody przez te otwory było rzeczą normalną, przewidzianą przez konstruktorów. W górnym pomieszczeniu skrajnika dziobowego znajdowały się dwa szpigaty odprowadzające wodę. Do dolnego pomieszczenia skrajnika prowadził luk, a w nim znajdowała się elektryczna pompa pływakowa.

W żegludze bajdewindem prawego halsu woda przedostawała się do górnego pomieszczenia skrajnika dziobowego, a następnie do dolnego pomieszczenia i o godz. 0030 stwierdzono zalenie tych dwóch pomieszczeń. W czasie usuwania wody jacht zmienił kurs na baksztagowy. Próba uruchomienia pompy nie powiodła się.

W górnym pomieszczeniu skrajnika dziobowego przechowywano tratwę ratunkową w skorupie, odbijacze, liny. Duża ilość napływającej wody, a także nie w pełni drożne szpigaty, spowodowały, iż gromadziło się tam coraz więcej wody, która przenikała do dolnego pomieszczenia.

Za pomocą wiadra usunięto wodę ze skrajnika. Zdaniem Izby oczywiste było, że tę operację utrudniały przedmioty będące w skrajniku dziobowym. Uniemożliwiały też inspekcję tego pomieszczenia, celem ustalenia sposobu przedostawania się wody do jego dolnej części, a także sprawdzenie drożności szpigatów.

W czasie tej operacji została zerwana lewa pokrywa skrajnika dziobowego. Biorąc pod uwagę warunki hydrometeorologiczne w tym momencie, kurs baksztagowy, a także balastowanie jachtu na rufie, wątpliwe jest, by pokrywa ta została zerwana przez fale. Nie wykluczone jest, że mocowanie tej pokrywy na zawiasach było skorodowane, a drewno przy zawiasach przegniłe.

W toku przewodu przed Izbą Morską I instancji ustalono, że po usunięciu wody ze skrajnika dziobowego, podjęto żeglugę na poprzednim kursie 020–025°, przy zredukowanej prędkości.

Na jachcie nie podjęto żadnych działań zapobiegających zalewaniu skrajnika dziobowego. W związku z tym, że nie ustalono źródła przecieku wody do jego dolnego pomieszczenia, należało bezwzględnie zabezpieczyć otwór powstały po zerwaniu pokrywy skrajnika dziobowego. Można było do tego wykorzystać zapasowe żagle.

Nie podjęto nawet próby zdiagnozowania, a potem naprawy pompy w skrajniku dziobowym. Irracjonalne było twierdzenie kapitana, iż w tym momencie nie zmienił kursu jachtu, bo nadal spodziewał się wiatrów południowo-wschodnich.

Na tym etapie wewnątrz jachtu osuszano za pomocą naczyń i pompy w kambuzie. Nie uruchomiono pompy Gusher zamontowanej w szafce w toalecie.

Żegluga tym kursem, z niezabezpieczonym otworem po zerwanej pokrywie, spowodowała, iż o godz. 0400 doszło do ponownego zalania skrajnika dziobowego. W podobny sposób jak wcześniej wylewano wodę. Usunięto z pomieszczenia tratwę ratunkową. Wyczyszczono szpigaty. Jacht zmienił kurs na 320°.

Kapitan w dalszym ciągu nie podjął próby uszczelnienia skrajnika dziobowego (otwór po zerwanej pokrywie). Kontynuował żeglugę oddalając się od bezpiecznego, zawiętrznego brzegu i jego portów. W ocenie Izby, mógł też podjąć sztormowanie z wiatrem i falą, z wykorzystaniem dryfkotwy i silnika. Decyzja o takiej zmianie żeglugi powinna uwzględnić to, że skrajnik dziobowy cały czas był zalewany, wzrastało zmęczenie załogi, pogarszała się kondycja dwóch osób chorujących na chorobę morską.

1. Awaria urządzenia sterowego.

O godz. 0800 21 października pogorszyły się warunki pogody – stężał wiatr. W czasie żeglugi doszło do pęknięcia sterociągu. Z elementów metalowych znalezionych na jachcie, załoga konstruuje blokadę trzonu sterowego. Izba Morska w Szczecinie podkreśliła, iż bardzo doświadczony kapitan jachtowy, posiadający wykształcenie techniczne, nie przyjmował, iż na jachcie typu CETUS istniała procedura awaryjnego sterowania za pomocą rumpla awaryjnego. W toku rozpraw, mimo wielu pytań na ten temat, uparcie twierdził, że takiego sposobu sterowania konstruktor tu nie przewidział. Przedstawiono zainteresowanemu rysunki techniczne jachtu.

Wykaz wyposażenia ruchomego jachtu w dziale „wyposażenie kadłubowe” w pkt. 10 wyszczególnia rumpel awaryjny. Nadto w dodatkowym piśmie z dnia 17.06.2009 r. kapitan po konsultacji i analizie rysunku konstrukcyjnego, dalej utrzymywał, iż na jachcie Mateńka nie było możliwości montowania rumpla awaryjnego. Wyraził też sugestię, że brak szczegółowej instrukcji obsługi jachtu i informacji o miejscu przechowywania i sposobie montowania rumpla awaryjnego wskazywały, iż na jachcie nie było rumpla awaryjnego.

Zdaniem Izby Morskiej I instancji jest to elementarna wiedza dowódcy jachtu uzyskana poprzez właściwe czytanie rysunku technicznego, uzyskanie takiej informacji od właściciela jachtu, względnie treningowy montaż rumpla awaryjnego.

Ta wiedza jest niezbędna – w ocenie Izby – dla bezpiecznej eksploatacji jachtu, tym samym dla bezpieczeństwa załogi. W oczywisty sposób niezamontowanie rumpla awaryjnego pogorszyło kondycję członków załogi obsługujących blokadę steru, a także sytuację jachtu.

Zadziwiająca była także niewiedza na ten temat pozostałych członków załogi, posiadających patenty żeglarskie.

1. Sytuacja jachtu po awarii urządzenia sterowego. Decyzja kapitana jachtu o ewakuacji załogi.

Zdaniem Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie, wyżej opisane błędy kapitana w prowadzeniu jachtu spowodowały zwiększenie zagrożenia bezpieczeństwa jachtu i pogorszenie stanu psychofizycznego załogi.

Zadziwiający był – w ocenie tej Izby – fakt, iż mimo wiatru z kierunków NE–N, wiatru który diametralnie różnił się od podanego w prognozie, jaką dysponował kapitan i który wiał od godzin południowych 20 października, utrzymywano kurs na zaplanowany port docelowy. Był on niekorzystny dla jachtu, gdzie dochodziło do zalewania skrajnika dziobowego. Analizując wyjaśnienia kapitana Izba ta nie mogła wykluczyć, iż kapitan przedkładał na pierwszym miejscu realizację planu rejsu – zakupione bilety na powrót do kraju, zwiedzanie Rzymu.

Po zablokowaniu trzonu sterowego, jacht dryfował w kierunku południowo – zachodnim. Radykalnie pogorszyła się pogoda – wiatr do 8°B z kierunku N, stan morza do 5, spadła też temperatura powietrza do 5°C.

Mimo to załoga generalnie stwierdziła, że zachowanie jachtu było w miarę stabilne. Kapitan jachtu określił to tak: „Przyczyną opuszczenia Jachtu nie było zalewanie skrajnika, nie walczyliśmy z wodą w skrajniku, woda ze skrajnika nie przedostawała się do kabiny gwałtownie, nie była problemem, nadążaliśmy z jej usuwaniem, awaria steru nie była problemem dopóki to się udawało jacht szedł stabilnie, zafalowanie było nieregularne, nie było konieczności stosowania dryfkotwy”.

Świadek Lucjan M. zachowanie jachtu po awarii sterociągu określa tak: „Jacht zachowywał się bezpiecznie, łódka przyjmowała fale z boku, zachowywała się dzielnie, jacht dzielnie zniósł te warunki.

Kapitan jachtu wyjaśnił, że przyczyną opuszczenia jachtu było wyczerpanie i wyziębienie załogi i niezdolność ludzi do dalszego osuszania jachtu.

Załoga liczyła 9 osób. M. R.-K. i W. G. zachorowali najwcześniej. Męczyły ich torsje, byli już odwodnieni. Około godz. 0400 21 października zaczęła cierpieć na chorobę morską J. L. Kapitan jachtu i M. C. nie chorowali. Pozostałych czterech członków załogi zaczęło chorować dopiero około południa 21 października, jednak choroba miała dużo łżejszy przebieg. Pracujący na pokładzie przy osuszaniu skrajnika st. oficer i L. M. byli przemarznięci.

Zdaniem Izby Morskiej był to moment, kiedy kapitan winien był podjąć działania w celu zapewnienia bezpiecznego przetrwania jachtu i załogi.

Przed wszystkim należało rzetelnie rozeznaczyć aktualną sytuację. Uderza tu – w ocenie Izby I instancji – brak ustalenia możliwości wykorzystania pomp do osuszania jachtu. Załączono tylko, i to w niewielkim zakresie, pompę kambuzową. Świadek L. M. nie miał w ogóle rozeznania jakie pompy są na jachcie, jak są rozmieszczone. Generalnie uznano, że pompy mają małą wydajność i usuwanie wody naczyniami będzie szybsze i skuteczniejsze.

Przewód wykazał, iż wbrew twierdzeniu kapitana, nie było w tym czasie na jachcie aktualnej prognozy pogody. Kapitan nie mógł uzyskać na godz. 0400 prognozy przewidującej pogorszenie się warunków pogody. Pozostała załoga także nie mówi o tej prognozie. St. oficer nie wspomina w ogóle, by była znana w tym momencie na jachcie ta prognoza. Część załogi przywołała tu prognozę pogody na poniedziałek 22 października, którą kapitan uzyskał przed rozpoczęciem przejścia z wyspy Lipari. Lucjan M. mówił tylko o próbach ściągnięcia prognozy, nie wiedział jednak, czy to się udało.

1. Powyższe, w ocenie Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie, wskazywało, iż kapitan podjął decyzję o ewakuacji załogi, nie mając pełnego rozeznania co do możliwości bardziej komfortowego osuszania jachtu, a nadto co do spodziewanej pogody (de facto pogoda radykalnie się polepszyła). Podstawą tej decyzji był tylko raport II oficera – lekarza o pogarszającym się stanie zdrowia dwóch osób najdłużej chorujących oraz o utracie sił i wyziębieniu pracujących na pokładzie. Zdaniem Izby, kapitan winien od tego momentu inaczej zorganizować wachty przy sterze, tj. włączyć do nich również siebie i zapewnić wypoczynek i rozgrzanie się po wachcie. Mimo niekorzystnego oddziaływania spalin, można było ogrzać pomieszczenia jachtu przez pracujący silnik. Izba zwróciła uwagę, że działał kambuz. Zapewniano gorące napoje, można było przygotować gorące posiłki. Ustalono także, iż II oficer – lekarz dysponowała lekami m.in. przeciw chorobie morskiej, ale nikt z załogi z nich nie korzystał.

Przewód pierwszoinstancyjny wykazał także, że załoga zaopatrzona była wystarczająco w odpowiednią odzież, a można było jeszcze wykorzystać część cieplej odzieży załogi przebywającej pod pokładem.

Ze strony załogi nie było wyraźnych nacisków, by opuszczać jacht. St. oficer swoją aprobatę dla decyzji opuszczenia jachtu wyraził słowami: „chyba tak”.

Dodatkowo Izba Morska w Szczecinie stwierdziła, iż w czasie wypadku st. oficer błędnie ocenił zagrożenie bezpieczeństwa jachtu ze względu na całkowite wyczerpanie akumulatorów jachtu, brak możliwości wzywania pomocy przez UKF, zalanie akumulatorów przez przybywającą wodę w zęzach, wreszcie brak oświetlenia jachtu w nocy – możliwość rozjechania jachtu przez inny statek. Z tych stwierdzeń st. oficer wycofał się podczas kolejnej rozprawy wobec ustaleń, iż na jachcie były panele solarowe i nie brakowało nigdy energii.

Nie potwierdziły się także słowa kapitana, który podał, że członek załogi Lucjan M. oznajmił, że „musimy opuścić jacht, bo on tego nie wytrzyma”. Pozostawanie na jachcie w przypadku ewentualnej częściowej ewakuacji deklarowali: kapitan, Roman L. i Lucjan M.

Izba Morska I instancji przypomniła również, że opuszczony jacht został odnaleziony po kilkudniowym dryfie. Stan tego jachtu przedstawiała dołączona do akt sprawy dokumentacja fotograficzna. Reasumując Izba Morska stwierdza, iż istotnie żegluga przed ewakuacją odbywała się w ciężkich warunkach pogodowych. Jednak tak doświadczona załoga rozpoczynając rejs w październiku, nawet na tym akwenie, musiała liczyć się z takimi warunkami pogodowymi. Natomiast warunki panujące na jachcie były ciężkie, ale nie ekstremalne.

Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie uznała, iż załoga, a właściwie jej część, która jeszcze funkcjonowała, nie wykazała żeglarskiej inicjatywy w pokonywaniu trudności.

1. Ocena wiarygodności wyjaśnień kapitana Jacka P.

W ocenie Izby Morskiej I instancji relacja kapitana jachtu dotycząca przebiegu wypadku jak i zagadnień związanych z organizacją rejsu, zawierała wiele sprzeczności, niekonsekwencji. Była ukierunkowana na potwierdzenie, że decyzja o ewakuacji załogi była uzasadniona.

Zainteresowany kapitan jachtu wielokrotnie zmieniał wyjaśnienia, dostosowując je do czynionych na podstawie innych dowodów ustaleń, odpowiadając także na kolejne zarzuty niewłaściwego postępowania.

Skrajnym tego przykładem – w ocenie Izby – były zagadnienia związane ze sterowaniem awaryjnym: od stwierdzenia, iż nie wiedział, czy na jachcie był ster awaryjny, do pewności, że ster awaryjny na jachcie nie było. Wspominał też, że nawet gdyby zamontowano rumpel awaryjny, to jego wychylenie byłoby ograniczone i z tego względu nie podjąłby szukania zapasowego rumpla na jachcie. Dalej stwierdził, że nie wiedział jak na tym jachcie wygląda sterowanie awaryjne, nie miał wiedzy jak jest montowany ster awaryjny. Tych informacji nie uzyskał od właściciela. W dodatkowym piśmie uznał, że na jachcie *Mateńka* nie było możliwości awaryjnego sterowania. Wreszcie na ostatniej rozprawie, po przedstawieniu rysunków technicznych, uznał, że istnieje taka możliwość. Z tym łączyła się także wiedza kapitana J. P. na temat wykazu wyposażenia ruchomego i dokumentacji technicznej jachtu. Kapitan stwierdził, że nie przywiązywał wagi do istnienia takiego wykazu, bo go od pewnego czasu nie wystawiano. Nie wiedział, czy ten dokument był. Wreszcie przyznał, że był taki dokument, ale nie wie z jaką datą. Według tego wykazu sprawdzał poszczególne pozycje z właścicielem i nie wiedział, czy na tym dokumencie była pozycja rumpel awaryjny. W wyjaśnieniach zapewniał, że pierwszy raz widział okazane na rozprawie plany jachtu – dokumenty techniczne jachtu. Wiedział o teczce i dokumentach w niej zawartych. Stwierdził wreszcie, że powinien zapoznać się z dokumentacją techniczną jachtu, dokumentację tę przeglądał i to wielokrotnie. Była na jachcie.

Izba Morska w Szczecinie zwróciła także uwagę na argumentację kapitana dotyczącą przechowywania tratwy ratunkowej. Według kapitana była ona dobrze zasztauowana, gdy tymczasem starszy oficer stwierdził, że pozostawienie jej w luku dziobowym z dziurą po wyrwanej pokrywie, mogło spowodować jej wypłynięcie lub wyskoczenie na fali.

Izba Morska I instancji zwróciła także uwagę na wyjaśnienia kapitana, które zawierają wewnętrzne sprzeczności:

Kapitan wyjaśniał, że przed rejsem sprawdził pompy – działały, próbę naprawy pompy zęzowej przełożył na niedzielę (wg dostępnej kapitanowi prognozy pogody miała się pogorszyć), winda kotwiczna działała, nie było możliwości załączenia elektrycznego podnoszenia kotwicy, ale sprawne było mechaniczne podnoszenie. Nie podjął próby naprawy pompy mechanicznej uznając, że może być to duża naprawa. Wynikało to z jego doświadczenia, a nie z ustaleń bezpośrednich zakresu awarii. Po zalaniu skrajnika dziobowego ok. godz. 0030 nie zmienił kursu, bo spodziewał się wiatru z prognozy, czyli SW–W. Tymczasem całe przejście z wyspy Lipari odbywało się przy wiatrach E do N. Kapitan stwierdził, że nie widział konieczności zdobywania prognozy pogody ze stacji brzegowej za pomocą UKF, wobec posiadania prognozy z Internetu. Dopiero po tym stwierdzeniu wyjaśniał, iż próbował zdobywać prognozy ze stacji brzegowych, ale nie było zasięgu łączności, nie było propagacji. Kapitan wspominał też, że dziennik jachtowy prowadził w zeszycie, ale nie co godzinę zapisywał kierunek i siłę wiatru. Przypuszczał, że siłę i kierunek też zapisywał. Zapisywał najważniejsze zdarzenia. Nie potrafił jednak odpowiedzieć na pytanie jaką najwyższą siłę wiatru wpisał 21 października. Dalej Izba zwróciła uwagę, że kapitan wyjaśniał, iż na jachcie był wiatromierz oraz że wiatromierz na topie jachtu nie działał. Nie wykonywał alarmów, nie zapoznał ze sprzętem typu pompy, sprzętem ratunkowym, bo pływał ze znaną mu i doświadczoną załogą. Według kapitana nie był to rejs szkoleniowy i nie miał takiego obowiązku. Jeśli chodzi o relacje z właścicielem i armatorem jachtu, kapitan stwierdził, że wzajemnie ufali sobie bezgranicznie. Zaraz potem stwierdził jednak, że nie do końca ufał panu J.

1. Dokumenty jachtu.

Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie poprzestała na ustaleniu, że jacht Materka nie posiadał aktualnych dokumentów bezpieczeństwa.

W świetle przedłożonych dokumentów, w ocenie Izby Morskiej I instancji nie ulegało wątpliwości, że jacht ten był jachtem komercyjnym i jako taki nie podlegał wyłączeniu stosowania przepisów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz.U. nr 144 poz. 1211) i Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej z dnia 5 września 2007r. zmieniające rozporządzenie w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego (Dz.U. nr 175 poz. 1228). Ustalenia te implikowały, że od roku 1992 jacht nie był poddawany inspekcji w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia w celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i bezpieczeństwa życia na morzu.

Zakres badania przyczyn wypadku morskiego przez Izbę Morską nie pozwalał na ostateczne ustalenia co do sugestii zainteresowanego kapitana jachtu, że w roku 2007 na jednostce tej funkcjonowała sfałszowana karta bezpieczeństwa. Ten dokument w chwili orzekania niewątpliwie nie istniał, zmarł właściciel i armator jachtu. Wbrew twierdzeniu kapitana jachtu nikt z załogi nie widział tego dokumentu.

Zdaniem Izby Morskiej, kapitan działając z dochowaniem staranności sumiennego kapitana, winien przed rozpoczęciem rejsu w większym zakresie sprawdzić „historię” jachtu – tj. upewnić się, czy były przeprowadzane przeglądy, inspekcje, ewentualne naprawy, remonty. Kapitan był odpowiedzialny za bezpieczeństwo jednostki i załogi. Rejs miał miejsce w trudnym żeglarsko okresie. Musiał mieć też świadomość, że jachty operujące na akwenach poza terytorium morskim Rzeczypospolitej Polskiej mogą nie stosować wymagań w zakresie aktualności dokumentów bezpieczeństwa. Z doświadczenia żeglarskiego wiadomo też, że podstawowym dokumentem legitymującym jacht w portach zachodnich jest polisa ubezpieczenia.

1. Reasumując Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie orzekła, że przyczyną opuszczenia s/y *Mateńka* (długość 13,66m) przez załogę w dniu 21 października 2007 r. po godz. 1600 na Morzu Tyrreńskim, w przybliżonej pozycji 39°31,032'N i 014°45,975' E, w warunkach dobrej widzialności, wiatru NE do SW 7–4°B i stanie morza 5, w wyniku czego jacht podczas sprawnego przejścia załogi na prom i kilkudniowego dryfu, doznał poważnych uszkodzeń, była nieuzasadniona decyzja kapitana o ewakuacji załogi.

Do wypadku przyczynił się zawinionym postępowaniem prowadzący Jacht kapitan jachtowy Jacek P., który

- 1. prowadząc kolejny rejs, nie zapoznał się z aktualnym stanem technicznym jachtu, jego ruchomym wyposażeniem oraz procedurami awaryjnymi,
- 2. rozpoczynając przejście z wyspy Lipari w dniu 20 października 2007 r. nie uzyskał aktualnych miejscowych prognoz pogody,
- 3. po usunięciu wody ze skrajnika dziobowego i po zerwaniu jego jednej pokrywy ok. godz. 0100 dnia 21 października 2007 r., nie ustalił źródła przecieku, nie zabezpieczył powstałego otworu, nie podjął próby naprawy pompy skrajnika, a następnie powrócił na kurs powodujący dalsze zalewanie skrajnika,
- 4. po ponownym zalaniu skrajnika dziobowego ok. godz. 0400, nie podjął żeglugi na wschód do najbliższego portu schronienia, ewentualnie sztormowania z wiatrem i falą, z wykorzystaniem dryfkotwy i silnika,
- 5. po zerwaniu sterociągu urządzenia sterowego, nie zastosował sterowania awaryjnego,
- 6. podczas cumowania do burty promu, nie wyłożył odbijaczy,

czym spowodował zwiększenie zagrożenia bezpieczeństwa jachtu i pogorszenie stanu psychofizycznego załogi.

Izba Morska I instancji stwierdziła również, że jacht nie posiadał aktualnych dokumentów bezpieczeństwa.

1. Sankcja

2. Kodeks morski z dnia 18 września 2001 r. (tj. Dz.U. z 2009 r., nr 217, poz. 1689 z późn. zm.) w art. 56 i 57 stanowi, że kapitan obowiązany jest dochować staranności sumiennego kapitana statku.

Izba Morska w Szczecinie wskazała, że kapitan obowiązany jest przed rozpoczęciem i w czasie podróży, dołożyć należytej staranności, aby statek był zdalny do żeglugi, a w szczególności, aby odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej co do bezpieczeństwa, obsadzania właściwą załogą, należytego wyposażenia i zaopatrzenia.

1. Przepisy Rozporządzenia Ministra Sportu z dnia 9 czerwca 2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa (Dz.U. nr 105 poz. 712) w § 16 ust. 1 określają, że uprawianie żeglarstwa odbywa się z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.

Za bezpieczeństwo żeglugi jest odpowiedzialny kapitan statku. Przed wyjściem statku z portu, jego kapitan jest obowiązany zapoznać członków załogi z zasadami użytkowania środków bezpieczeństwa będących na wyposażeniu jachtu oraz procedurami alarmowymi. Kapitan statku dla zapewnienia bezpieczeństwa przy uprawianiu żeglarstwa jest również obowiązany do przedsięwzięcia wszystkich środków wynikających z zasad dobrej praktyki żeglarskiej (§ 17 pkt. 1, 2, 4 Rozporządzenia).

1. Art. 35 pkt 1 Ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (t.j. Dz.U. z 2009 r., nr 69, poz. 599) mówi, że jeśli zainteresowany członek załogi statku uprawiającego żeglugę na wodach morskich, posiadający dokument określający jego uprawnienia w żegludze morskiej wydany przez właściwy podmiot polski, wykazał brak koniecznych umiejętności niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej lub przez rażące zaniedbania spowodował wypadek morski lub przyczynił się do jego powstania, izba morska może w orzeczeniu pozbawić go prawa wykonywania tych uprawnień w częściowym lub pełnym zakresie na okres od 1 roku do 5 lat.

Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie wskazała, że powyższy przepis stanowił podstawę zastosowania sankcji wobec zainteresowanego kapitana Jacka P.

1. Przewód wykazał ponad wszelką wątpliwość, że nie posiadał on koniecznych umiejętności niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi morskiej. Rezultatem braku koniecznych umiejętności, były rażące zaniedbania w prowadzeniu żeglugi, które przyczyniły się do powstania wypadku.

Kapitan jachtu ponosi winę za te rażące zaniedbania. Naruszył wyżej cytowane normy prawa. W ocenie Izby Morskiej I instancji, nie ulegało wątpliwości, że w danych okolicznościach sumienny i dbający o bezpieczeństwo znajdujących się na jachcie osób kapitan, powinien był podjąć działania, których niepodjęcie zarzuciła Izba w orzeczeniu.

Natomiast – w ocenie Izby – działania, które podejmował kapitan stały w jawnej sprzeczności z zasadami dobrej praktyki morskiej i żeglarskiej.

Orzekając sankcję i jej zakres, Izba Morska uwzględniła okoliczności sprawy, osobowość sprawcy wypadku, a także jego postawę w czasie rozpraw, polegającą na nie w pełnym rozumieniu popełnionych zaniedbań i bezkrytyczną ocenę własnego postępowania.

Ważne tu także były względy prewencji ogólnej.

1. Jedynym zastrzeżeniem dotyczącym sprawnej ewakuacji członków załogi na prom, był brak troski kapitana o bezpieczeństwo jachtu w czasie cumowania do burty promu. Niewyłożenie odbijaczy w dużym stopniu przyczyniło się do uszkodzeń burty jachtu.
2. O kosztach orzeczono na podstawie art. 48 ust. 1 i art. 53 ust. 1 Ustawy o izbach morskich.

Kosztami Izba Morska obciążyła spadkobierców zmarłego właściciela i armatora *s/y Mateńka*, gdyż to właśnie spadkobiercy weszli w prawa właściciela i armatora jachtu.

Armatorem jest ten, kto we własnym imieniu uprawia żeglugę statkiem morskim własnym lub cudzym.

Odpowiedzialność za koszty postępowania w sprawie badania przyczyn wypadku morskiego ukształtowana została na zasadzie „winy statku” i związanego z tym ryzyka armatora – a nie na zasadzie winy bezpośredniego sprawcy wypadku.

Ryzyko finansowe uprawiania żeglugi ponosi – w stosunku do osób trzecich – co do zasady armator, nawet gdy wypadkowi zawinił np. kapitan jednostki lub inny członek załogi.

Odstąpienie od zasady winy (odpowiedzialności finansowej bezpośredniego sprawcy) w przypadku wypadków morskich uzasadnione Jest w szczególności potencjalnym zakresem i wysokością możliwych do wyrządzenia szkód. Koszty postępowania w sprawie badania przyczyny wypadku są jednym ze składników konsekwencji majątkowych wypadku morskiego.

Na koszty postępowania w kwocie 4.354,27 zł złożyły się kwoty:

- 20,00 zł tyt. ryczałtu,
- 446,98 zł tyt. wynagrodzenia ławników za udział w naradzie przed rozprawą i w związku z udziałem w naradach nad orzeczeniem,
- 559,14 zł tyt. wynagrodzenia ławników za udział w rozprawach,
- 279,57 zł tyt. wynagrodzenia Delegata Ministra Infrastruktury za udział w rozprawach,
- 2.344,00 zł tyt. należności świadków,
- 704,58 tyt. kosztów tłumaczenia.

Podstawami prawnymi naliczania takich kosztów były odpowiednio stosowane w postępowaniu w sprawie wypadku morskiego normy:

– ryczałt: § 1 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 18 czerwca 2003 r. w sprawie wysokości i sposobu obliczania wydatków Skarbu Państwa w postępowaniu karnym (Dz.U. nr 108, poz. 1026 z późn. zm.);

– wynagrodzenie za udział w posiedzeniach: § 10 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie ławników izb morskich (Dz.U. nr 243, poz. 2437) i – w odniesieniu do Delegata Ministra Infrastruktury — art. 15 ust. 6 Ustawy o izbach morskich;

– strawne i zwrot kosztów podróży świadków: art. 3 ust. 1 Dekretu z dnia 26 października 1950 r. o należnościach świadków, biegłych i stron w postępowaniu sądowym (Dz.U. nr 49, poz. 445 z późn. zm.) oraz

– wynagrodzenie za czynności tłumacza przysięgłego: Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 24 stycznia 2005r. (Dz.U. nr 15 poz. 131 z późn. zm.).

* * *

Odwołanie od orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie złożył zainteresowany kapitan Jacek P.

1. W odwołaniu swym zainteresowany Jacek P. wniósł o ponowne rozpatrzenie przedmiotowej sprawy i uznanie, że opuszczenie przez załogę jachtu Mateńka w dniu 21.10.2007 r. po godzinie 1600 na Morzu Tyrreńskim było wynikiem uzasadnionej decyzji kapitana o ewakuacji załogi w sytuacji realnego zagrożenia życia, a uszkodzenia były skutkiem akcji ewakuacyjnej prowadzonej w warunkach silnego wiatru i wysokiej fali.
2. Uzasadniając swe odwołanie kapitan J. P. stwierdził, że opis niektórych faktów, zawartych w uzasadnieniu zaskarżonego orzeczenia Izby Morskiej wymagał weryfikacji i ponownego rozpatrzenia.
3. Odwołujący się twierdził, że przed rozpoczęciem rejsu zapoznał się ze stanem jachtu i jego wyposażeniem, zapoznał się również z dokumentacją jachtu, którą uznał za wystarczającą, by móc podjąć żeglugę, a w której po zaistnieniu zdarzenia znajdowała się – jego zdaniem – sfałszowana karta bezpieczeństwa, o czym nie wiedział.
4. Kapitan Jacek P. odnosząc się do zarzutu braku aktualnej, miejscowej prognozy pogody przed rozpoczęciem rejsu wskazał, że oparł się na prognozie uzyskanej z morskich portali pogodowych grib.us i weatheronline.com. Prognozy te skonsultował dodatkowo z kapitanem sąsiedniego jachtu. Dalej odwołujący się zauważył, że ani lokalne, ani internetowe prognozy pogody nie zapowiadały na najbliższe dwa dni wiatrów silniejszych niż 6°B. Na początku żeglugi – twierdził zainteresowany – prognozy te potwierdzały się. Nagłe załamanie pogody nastąpiło dopiero po dobie żeglugi, a poprzedzone było ostrzeżeniem sztormowym, które kapitan odebrał o godzinie 0400 w dniu ewakuacji. Zdaniem skarżącego załamanie to zostało potwierdzone w tabelarycznym raporcie stacji Palinuro, która w tym dniu w godzinach 10 – 16 rejestrowała porywy wiatru o sile 10 – 11°B.
5. Zainteresowany Jacek P. nie zgodził się również z kolejnym zarzutem stawianym mu w zaskarżonym orzeczeniu. Twierdził mianowicie, że działania podejmowane po zerwaniu jednej z pokryw skrajnika dziobowego w konkretnej zaistniałej sytuacji były prawidłowe. Utrzymywał również, że niemożliwe byłoby żeglowanie na wschód do najbliższego portu schronienia, gdyż port ten znajdował się dokładnie w kierunku, z którego wiał wiatr.
6. W ocenie skarżącego niemożliwe było zastosowanie sterowania awaryjnego z wykorzystaniem rumpla, wobec czego zarządził sterowanie awaryjne takiej, jak na to pozwalała sytuacja, co dało oczekiwany rezultat, tzn. jacht dryfował z wiatrem i utrzymywał kurs, przy którym fala nie zalewała skrajnika dziobowego.

7. Skarżący Jacek P. twierdził również, że nieuzasadniony był zarzut niewyłożenia odbijaczy podczas akcji ratowniczej. W jego ocenie niezależnie od tego, czy te odbijacze zostałyby wyłożone doszłoby do uszkodzenia jachtu, gdyż w wyniku bardzo dużego rozkołysu morza listwa stabilizująca prom znajdowała się raz pod wodą, a raz nad wodą i niszczyła sztormreling wraz z nadburciem. W takiej sytuacji – Jego zdaniem – nie pomogłyby żadne odbijacze.
8. Zainteresowany wskazał również, że w jego ocenie Izba Morska I instancji nie uwzględniła w dostatecznym stopniu następujących faktów
9. uzyskane w trakcie podróży informacje meteorologiczne uzasadniały obawę o pogorszenie się pogody i zagrożenie bezpieczeństwa jachtu,
10. załoga składała się z osób w średnim wieku, nie będących zawodowymi lub sportowymi żeglarzami, wśród których znajdowały się osoby niewidome. Skarżący twierdził, że taki skład załogi skłaniał go do wzmożonej troski o zdrowie i życie załogi.
11. istotny wpływ na decyzję o ewakuacji jachtu miała opinia obecnego wśród załogi lekarza,
12. warunki do przetrwania załogi w sytuacji awaryjnej były niebezpieczne ze względu na niską temperaturę powietrza oraz wody,
13. rzeczywiste warunki pogodowe panujące w tym dniu były zupełnie inne niż te, które ustaliła Izba Morska w Szczecinie.
14. W ocenie zainteresowanego kapitana Jacka P. opisane wyżej okoliczności podważają zarzut o nieuzasadnionej ewakuacji załogi.
15. Na rozprawie przed Odwoławczą Izbą Morską przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni w dniu 20 maja 2010 r. zainteresowany kapitan Jacek P. złożył pismo procesowe z 20.05.2010 r., w którym również ustosunkował się do stawianych mu przez Izbę Morską I instancji zarzutów, a ponadto wskazał na nieprawidłowości w rekonstrukcji stanu faktycznego dokonanej przez tę Izbę.
 1. Skarżący w piśmie tym wskazał między innymi, że błędnie określony został w uzasadnieniu zaskarżonego orzeczenia kierunek, z jakiego wiał wiatr w dniu zdarzenia. Niemożliwe bowiem – jak twierdził – było, aby morski jacht turystyczny, jakim była s/y *Mateńka* szedł pod żaglami w kierunku, z którego – jak ustaliła Izba Morska w Szczecinie – wiał wiatr. Izba ustaliła bowiem, że wiatr wiał z kierunku N – NE, natomiast jacht miał iść kursem 020° – 025°. Zainteresowany wskazał, że tego typu jacht żaglowy może żeglować w stosunku do kierunku, z którego wieje wiatr najwyżej pod kątem 050°. Jest to ostry bejdewind.
 2. Zainteresowany Jacek P. wskazał również, że w orzeczeniu Izba I instancji ustaliła panujące w dniu zdarzenia warunki meteorologiczne na podstawie Raportu zbiorczego Krajowego Centrum Meteorologii i Klimatologii Wojsk Lotniczych we Włoszech. Tymczasem, jak wskazał odwołujący się – we wstępie do tego dokumentu zaznaczono, że podane w nim parametry meteorologiczne dotyczą miejsca, w którym dokonano pomiarów, a prognozy pogody konstruowane są w oparciu o ekstrapolacje map synoptycznych i szacunkowe oceny, a w konsekwencji nie mogą służyć do analiz zaistniałych w rzeczywistości warunków pogodowych. Kapitan J. P. wskazał, że miejsce zdarzenia było oddalone o około 40 Mm w kierunku SSW od miejsca dokonywania pomiarów przedstawionych w raporcie i użytych do rekonstrukcji. W jego ocenie, w miejscu zdarzenia panowały zupełnie inne warunki meteorologiczne niż zarejestrowane w raporcie ze stacji brzegowej Capo Palinuro.

Dodatkowo skarżący twierdził, że panujące wówczas warunki pogodowe musiały być odnotowane w dzienniku pokładowym m/s ILIA, z którym dwukrotnie nawiązał łączność w godzinach przedpołudniowych w dniu 21.10.2007 r. oraz w dziennikach pokładowych m/s CARTOURBETA i towarzyszącego mu statku asekurującego. Zainteresowany zauważył, że do dnia orzekania przez Izbę Morską w Szczecinie nie otrzymano żadnych informacji z tych jednostek, przy czym do armatorów m/s ILIA oraz statku asekurującego Izba nie zwróciła się w ogóle o takie informacje, natomiast do armatora m/s CARTOURBETA zwrócono się dopiero po 17 miesiącach od zdarzenia i to na wniosek zainteresowanego. W jego ocenie, do czasu uzyskania tych danych jedynymi wiarygodnymi informacjami o panujących w chwili zdarzenia warunkach meteorologicznych są informacje przekazane przez niego w złożonych Izbie oświadczeniach i raportach. Ponadto skarżący zwracał już w toku postępowania przed Izbą I instancji uwagę na zasadnicze różnice w warunkach meteorologicznych rejestrowanych przez stacje brzegowe i te panujące na morzu, powołując się na odpowiednie opracowania.

Kapitan Jacek P. wskazał że z uzyskanych przez niego danych od amerykańskich placówek służby meteorologicznej stacjonujących na Morzu Śródziemnym wynika, że w dniu 21.10.2007 r. w godzinach 10 – 14 centrum niżu od którego pochodziło załamanie pogody znajdowało się w rejonie, w którym żeglowała s/y *Mateńka*. Skarżący twierdził, że w miarę zbliżania się do centrum niżu zazwyczaj odnotowuje się zwiększenie siły wiatru, znaczny wzrost jego porywów, z czym wiąże się wzrost zafalowania. W konsekwencji – w jego ocenie – warunki panujące w tym miejscu znacznie różniły się od tych, które rejestrowane były w znacznej odległości od centrum. Zainteresowany uważał, że uzyskanie pełnych danych ze stacji Lamezia Terme (lotnisko), Stromboli i być może z innych stacji i przeanalizowanie ich w połączeniu z danymi ze stacji Palinuro mogło pozwolić na przybliżone odtworzenie warunków w miejscu zdarzenia. Wymagałoby to jednak, jego zdaniem, przeprowadzenia analizy klimatologicznej przez biegłego klimatologa. W konsekwencji skarżący wniósł o uzyskanie informacji dotyczących warunków pogodowych w miejscu zdarzenia od statku m/s ILIA i promu CARTOURBETA oraz sporządzenie analizy klimatologicznej przez biegłego klimatologa dotyczącej miejsca zdarzenia.

- 1. Skarżący Jacek P. zarzucił również, że w zaskarżonym orzeczeniu brak było ustalenia faktycznej przyczyny przecieku wody do jachtu. Jego zdaniem wizja lokalna zaraz po wypadku oraz zabezpieczenie jachtu przed naprawą i przeróbkami pozwoliłyby być może na określenie przyczyn przecieku, który powodował nabieranie wody przez jacht. Odwołujący się wskazał, że w toku postępowania przed Izbą Morską w Szczecinie ustalono, iż w ciągu 3 lat przed zdarzeniem morskim jacht ten uległ przynajmniej dwóm poważnym wypadkom (wejście na skały i wyrwanie kila, silne uderzenie dziobem w nabrzeże portu), które mogły naruszyć jego konstrukcję. Ponadto zauważył, że naprawy tych uszkodzeń przeprowadzane były metodami chałupniczymi bez jakiegokolwiek nadzoru.

1. **Delegat Ministra Infrastruktury przy Odwoławczej Izbie Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni** ustosunkowując się do odwołania zainteresowanego kapitana Jacka P. stwierdził, że przyczyną zagrożenia, w jakim znalazł się jacht *Mateńka* było:

- • 1. rozpoczęcie żeglugi w porcie Lipari jednostką, która nie była do tego technicznie przygotowana – brak wymaganych przeglądów i inspekcji przez kilka bądź kilkanaście lat doprowadził do sytuacji, że już przy wietrze 5°B oraz fali z dziobu jednostka miała kłopoty z żeglugą, brak było ustaleń co do szczelności kadłuba oraz co do stanu technicznego urządzeń sterowych i pompy zenzowej,
- 2. postępowanie kapitana jachtu niezgodnie z dobrą praktyką morską stosowaną na jachtach, w tym:

a. przy rozpoczęciu i planowaniu podróży opieranie się na jednej prognozie pogody, a nie korzystanie przynajmniej z kilku stacji meteo, co przy zmiennych warunkach pogodowych panujących w okresie jesiennym, było poważnym niedociągnięciem,

b. nie sprawdzenie wyposażenia ruchomego i stanu technicznego jachtu,

c. po usunięciu wody ze skrajnika dziobowego i zerwaniu jego jednej pokrywy nie ustalenie źródła przecieku i nie zabezpieczenie powstałego otworu,

d. brak znajomości procedur sterowania awaryjnego.

* * *

Odwoławcza Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni zważyła, co następuje.

- • 1. Po wnikliwym rozważeniu całości zebranego w toku postępowania pierwszoinstancyjnego materiału dowodowego, zapoznaniu się z uzasadnieniem orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie z dnia 22.10.2009 r. zapadłego w sprawie WM–S 55/07, przeanalizowaniu zarzutów stawianych temu orzeczeniu przez skarżącego kapitana Jacka P. oraz dowodów i twierdzeń przedstawionych przez skarżącego w toku postępowania przed Odwoławczą Izbą Morską, należało dojść do wniosku, że odwołanie zainteresowanego nie zasługiwało na uwzględnienie, a w konsekwencji **należało zaskarżone orzeczenie Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie utrzymać w mocy.**
- 2. Generalnie zarzuty kierowane przez skarżącego pod adresem orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie można podzielić na siedem grup:

1. dotyczące tego, że – wbrew ustaleniom tej Izby – kapitan Jacek P. zapoznał się ze stanem jachtu i jego wyposażeniem oraz dokumentacją jednostki,
2. zapoznania się przez skarżącego z prognozą pogody przed wyruszeniem w rejs w dniu 20.10.2007 r. z wyspy Lipari,
3. nagłej zmiany warunków meteorologicznych w trakcie rejsu w dniu 21.10.2007 r., które nie było przewidziane w żadnej prognozie pogody,
4. prawidłowości działań podjętych przez skarżącego po zerwaniu pokrywy skrajnika dziobowego,
5. niemożliwości zastosowania sterowania awaryjnego przy pomocy rumpla,

6. braku wpływu niewystawienia odbijaczy w trakcie akcji ratowniczej na uszkodzenia s/y *Mateńka*,
7. błędne ustalenia w zaskarżonym orzeczeniu kierunku i siły wiatru wiejącego w czasie i miejscu zdarzenia.

Ustosunkowując się do poszczególnych zarzutów należy stwierdzić, co następuje:

W świetle zebranego w sprawie przez Izbę Morską przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie materiału dowodowego nieprawdziwe było twierdzenie skarżącego, jakoby przed wyruszeniem w rejs zapoznał się ze stanem technicznymi i z wyposażeniem s/y *Mateńka*. Gdyby bowiem tak było, to po zerwaniu sterociągu wiedziałby, że na pokładzie znajduje się krótki rumpel i i dzięki temu możliwe jest awaryjne sterowanie tym jachtem mimo zerwania sterociągu, a w konsekwencji zbędne było blokowanie w sposób improwizowany (przy użyciu metalowych elementów i linki) sektora steru, co skutkowało dodatkowym wycieńczeniem nie chorujących członków załogi. Gdyby zainteresowany zapoznał się z wyposażeniem ruchomym tego jachtu przed rejsem, to wiedziałby również, że na pokładzie znajdowały się zapasowe sterociągi, których założenie, nawet w warunkach sztormowych, było możliwe, aczkolwiek niewątpliwie bardziej praco- i czasochłonna niż samo założenie rumpla.

Gdyby natomiast przyjąć, jak twierdzi skarżący, że zapoznał się on dokładnie z wyposażeniem tej jednostki przed wyruszeniem w rejs i faktycznie na pokładzie nie było ani rumpla, ani zapasowych sterociągów, a mimo tego kapitan Jacek P. zgodził się na wypłynięcie w rejs po Morzu Śródziemnym w październiku z załogą, w skład której wchodziły między innymi osoby niepełnosprawne (niewidome), to oznaczałoby to, że kapitan ten w sposób świadomy narażał swą załogę na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia i godził się na to. Konsekwencje takiego działania zainteresowanego byłyby dużo poważniejsze, łącznie z konsekwencjami karnym. Dlatego też, Odwoławcza Izba Morska, mając na uwadze duże doświadczenie morskie zainteresowanego jako kapitana, nie dała wiary tym wyjaśnieniom i uznała, że stanowią one wyłącznie jego linię obrony.

Bez znaczenia natomiast dla rozpoznania niniejszej sprawy było to czy zainteresowany Jacek P. zapoznał się z dokumentacją prowadzonej jednostki oraz, czy w dokumentacji tej znajdowała się sfalszowana karta bezpieczeństwa. Zarzuty postawione zainteresowanemu w orzeczeniu Izby Morskiej w Szczecinie nie dotyczą w ogóle kwestii zaznajomienia się przez niego z tą dokumentacją.

W konsekwencji Odwoławcza Izba Morska podzieliła stanowisko Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie, iż zainteresowany kapitan nie zaznajomił się należycie z wyposażeniem jednostki i dlatego nie podjął właściwych środków zaradczych w momencie, gdy sterociąg uległ awarii.

Również ustalenia Izby Morskiej I instancji co do tego, że skarżący nie zapoznał się z aktualną miejscową prognozą pogody, mimo że miał techniczne możliwości taką prognozę uzyskać, zostały przez Odwoławczą Izbę Morską uznane za prawidłowe. Należy zauważyć, że sam skarżący nie podważał tych ustaleń. Twierdził on jedynie, że nie musiał takiej prognozy uzyskiwać, skoro zapoznał się z prognozą pogody przesłaną mu przez żonę sms-em na podstawie internetowych portali pogodowych. Oczywiście jest, a tym bardziej oczywistym

powinno być dla tak doświadczonego kapitana, jakim był zainteresowany, że prognozy pogody tworzone na potrzeby ogólnoswiatowych internetowych portali pogodowych są mniej dokładne niż lokalne prognozy pogody tworzone dla danych akwenów. Okoliczność ta znalazła zresztą potwierdzenie zaraz po wypłynięciu z portu na wyspie Lipari, gdy się okazało, że wiatr wiał z zupełnie innego kierunku, niż to przewidywała prognoza otrzymana przez kapitana P. sms-em. Znamienne jest również to, że w toku postępowania przed Izbą Morską I instancji skarżący nie przedstawił tej prognozy pogody, którą rzekomo miał otrzymać na podstawie internetowych portali pogodowych.

Niezapoznanie się z aktualną, lokalną prognozą pogody również stanowiło przejaw naruszenia przez kapitana *s/y Mateńka* zasad bezpieczeństwa i mogło spowodować narażenie załogi tego jachtu na bezpośrednie niebezpieczeństwo. Kapitan winien był bowiem przedsięwziąć wszelkie możliwe środki, aby zminimalizować ryzyko związane z podróżą morską po tak niebezpiecznym akwenu, jakim potrafi być o tej porze roku Morze Tyrreńskie. Jednym z takich środków jest właśnie zaznajomienie się z aktualną, lokalną prognozą pogody. Zaniechanie tego było dla Izby tym bardziej niezrozumiałe, że nie wiązało się z jakimikolwiek dodatkowymi kosztownymi bądź czasochłonnymi czynnościami. Nie jest przy tym istotne, czy ta prognoza okazała się w efekcie trafna; sumienny kapitan powinien był się z nią w każdym razie zapoznać niezależnie od zasięgnięcia informacji na temat prognozowanych warunków meteorologicznych z innych źródeł. Zaniechaniem kapitana J. P. było również to, że już po opuszczeniu wyspy Lipari, gdy okazało się, że faktycznie panujące warunki meteorologiczne zasadniczo różniły się od tych, jakie były przewidziane w prognozach pogody, którymi rzekomo miał dysponować kapitan (szczególnie odnośnie kierunku wiatru), nie zwrócił się on do żadnej z przechodzących niedaleko jednostek o podanie aktualnej prognozy pogody.

Kolejny zarzut skarżącego dotyczący tego, że doszło do nagłej zmiany warunków meteorologicznych w dniu 21.10.2007 r., która nie była przewidziana w żadnej prognozie pogody, również nie zasługiwał na uwzględnienie. W toku postępowania przed Izbą Morską w Szczecinie zainteresowany nie przedstawił żadnych dowodów na to, że faktycznie do takiego dramatycznego, nieprzewidywalnego załamania pogody wówczas doszło. Nie ulega wątpliwości, że warunki panujące tego dnia na obszarze, na którym znajdowała się *s/y Mateńka*, były trudne, ale pogorszenie się warunków meteorologicznych było przewidziane w lokalnej prognozie pogody. ponadto należy zwrócić uwagę, że ani zainteresowany kapitan, ani jego załoga nie dysponowali żadnymi narzędziami umożliwiającymi obiektywną ocenę siły wiejącego wiatru, gdyż wskaźnik prędkości wiatru na jachcie nie działał. Powszechnie wiadomym natomiast jest, że ludzie znajdujący się w trudnych warunkach, w tym także trudnych warunkach pogodowych na morzu, szczególnie, gdy w ich zachowanie wkrada się panika, wyolbrzymiają rozmiar tych trudności nawet nie mając tego świadomości. Zrozumiałym z psychologicznego punktu widzenia jest również to, że kapitan jednostki po jej ewakuacji stara się opisać rozmiar zagrożenia w taki sposób, aby jak najbardziej uzasadnić swą decyzję o opuszczeniu jednostki. Tymczasem żadne obiektywne, dostępne Izbie Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie dane nie wskazywały na to, aby na tym akwenu wówczas gdy kapitan P. decydował się na ewakuację załogi *s/y Mateńka*, panowały takie warunki meteorologiczne, jaki je opisywał skarżący. W konsekwencji ustalenia tej Izby w tym zakresie także były prawdziwe.

Zarzut skarżącego co do tego iż po zerwaniu pokrywy skrajnika dziobowego podejmował – wbrew opinii zawartej w uzasadnieniu orzeczenia Izby I instancji – prawidłowe działania, był również bezzasadny.

Na podstawie zebranego w sprawie materiału dowodowego Izba ta prawidłowo ustaliła jakie działania podejmował i jakie polecenia wydawał zainteresowany w tym zakresie. Ewidentnie te działania i polecenia były sprzeczne z dobrą praktyką morską. Błędem było dopuszczenie do zbierania się wody w skrajniku dziobowym na skutek bałaganu tam panującego (przechowywanie ośmioosobowej tratwy, lin, odbijaczy), który uniemożliwiał przeprowadzenie inspekcji tego pomieszczenia i udrożnienie szpigatów. Błędem było niezabezpieczenie włazu po zerwaniu pokrywy. Błędna była również decyzja o kontynuowaniu rejsu na północny zachód bajdewindem prawego halsu, co powodowało nabieranie wody do otwartego skrajnika. Błędem było wreszcie nie podjęcie próby naprawy, a przynajmniej zdiagnozowania przyczyny awarii pompy elektrycznej, która znakomicie ułatwiłaby usuwanie wody zbierającej się w dolnej części skrajnika dziobowego. Również polecenie dwóm członkom załogi opróżniania ręcznego za pomocą naczyń kuchennych wody z tego pomieszczenia, skoro – jak twierdzi kapitan – nie stanowiło to zasadniczego problemu i przyczyny ewakuacji, było decyzją błędną, która nie przynosiła zamierzonego efektu, a jedynie powodowała niepotrzebne wyżębienie i zmęczenie tych ludzi.

Niezrozumiały w kontekście poprzednio ustalonych okoliczności był zarzut niemożności zastosowania sterowania awaryjnego za pomocą rumpla. Możliwość taka cały czas istniała, a jedynie z powodu niewiedzy o wyposażeniu jednostki w rumpel awaryjny (i zapasowe sterociągi) kapitan nie wydał polecenie jego zamontowania, co prawidłowo ustaliła Izba Morska w Szczecinie.

Można się natomiast zgodzić ze skarżącym kapitanem, że niewyłożenie odbijaczy nie miało wpływu na rozmiar szkód, jakie zostały wyrządzone w trakcie samej akcji ewakuacyjnej. Faktycznie, przy panujących wówczas warunkach, dysproporcji między rozmiarami jachtu a ewakuującego go promu, wyłożenie odbijaczy najprawdopodobniej nie spowodowałoby zmniejszenia rozmiaru szkód wyrządzonych na jachcie w trakcie ewakuacji. Tym niemniej godzi się zauważyć, że pewności w tym zakresie mieć nie można. Natomiast kapitan należycie dbający o powierzone mu mienie powinien był podjąć wszelkie działania zmierzające do minimalizowania rozmiaru szkód w tym mieniu wyrządzonych. Jedynym z takich działań byłoby właśnie wyłożenie tych odbijaczy. Z opisanego przebiegu akcji ratunkowej wynika, że załoga jachtu miała wystarczająco dużo czasu przed zacumowaniem do burty promu, aby te odbijacze zostały wyłożone.

Niewątpliwie, gdyby nie szereg wcześniejszych błędnych i sprzecznych z dobrą praktyką morską działań i decyzji kapitana, to w ogóle nie doszłoby do ewakuowania załogi, a w konsekwencji do uderzeń burtą jachtu o burtę m/s CARTOUR BETA.

Natomiast zasadny jest zarzut skarżącego co do błędnego ustalenia przez Izbę Morską I instancji kierunku wiatru wiejącego w miejscu zdarzenia (NE do SW). Niemożliwe jest bowiem, aby w tym samym miejscu i czasie wiał wiatr z dokładnie przeciwnych kierunków.

Jednak ten błąd w ustaleniach nie miał żadnego znaczenia przy ustaleniu przyczyn opuszczenia jachtu i prawidłowym zdiagnozowaniu błędów decyzyjnych kapitana tej jednostki.

Reasumując, Odwoławcza Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni, doszła do wniosku, że zarzuty stawiane zaskarżonemu orzeczeniu Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie przez zainteresowanego Jacka P. były bądź to nieuzasadnione, bądź też nie miały istotnego znaczenia dla oceny prawidłowości tego orzeczenia. W konsekwencji, na podstawie art. 44 Ustawy z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (tj. Dz.U. z 2009 r., nr 69, poz. 599), w punkcie I. orzeczenia Odwoławcza Izba Morska utrzymała w mocy zaskarżone orzeczenie Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie z dnia 22.10.2009 r. wydane w sprawie o sygn. akt WMS 55/07.

Natomiast w punkcie II. Odwoławcza Izba Morska obciążyła odwołującego się kosztami postępowania odwoławczego na podstawie art. 54 ust. 1 Ustawy o izbach morskich. Izba Morska II instancji nie znalazła przy tym żadnych podstaw, aby odstąpić od obciążania odwołującego się tymi kosztami uwzględniając jego aktualną sytuację majątkową i dochody.