

IZBA MORSKA  
przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku  
z siedzibą w Gdyni Plac Konstytucji 5  
81-369 GDYNIA - 2  
tel. 620 -73-18

Sygn.akt WMG 28/2000

### **ORZECZENIE**

**z dnia 20 września 2001 r.**

Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni w składzie:

Przewodniczący: Sędzia SO Ryszard Kopicki  
Ławnicy: kpt.ż.w. Jerzy Ananiew  
kpt.jacht. Maciej Drogosiewicz  
kpt.jacht. Piotr Ostrowski  
kpt.ż.w. Wiesław Piotrkowski  
Protokolanci: z-ca kier.sekr. Renata Sylwestrowicz  
st.sekr. Grażyna Chechłowska  
st.sekr. Ewa Wieczorek

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach: 26, 27 i 28.06, 06.07 i 06.09.2001 r., w obecności Delegatów Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej:

kpt.ż.w. Jerzego Jeziorańskiego i kpt.jacht. Bohdana Prusinkiewiczza;  
sprawy zderzenia mv LADY ELENA z sy BIESZCZADY na Morzu Północnym w dniu 10.09.2000 r. i wskutek tego zatonięcia jachtu oraz utonięcia sześciu żeglarzy i zaginięcia jednego;

#### **orzeka:**

- I. przyczyną zderzenia mv LADY ELENA z sy BIESZCZADY w dniu 10 września 2000 r. ok. godz. 0524 na pozycji ( $\varphi = 56^{\circ}35,8' N$  i  $\lambda = 007^{\circ}28,4' E$  przy wietrze W ok.  $5^{\circ}B$ , stanie morza 4 i bardzo dobrej widzialności; wskutek czego jacht - rozbity od strony prawej burty gruszką dziobową gazowca - zatonął i utonęli: kpt. jacht. Lech Łuczak, st. jacht. Artur Bogusz, st. jacht. Arkadiusz Jakubiszyn, st. jacht. Tomasz Brus, st. jacht. Paweł Romaniuk i żegl. jacht. Rafał Makowski, a zaginał żegl. jacht. Tomasz Malinowski;  
była nienależyta obserwacja na obydwu statkach, skutkująca - w przypadku sy BIESZCZADY złą oceną sytuacji i zmianą kursu na prowadzący do zderzenia, a w przypadku mv LADY ELENA spóźnionym podjęciem działań zapobiegających zderzeniu;

- II. winę za wypadek ponoszą:
1. sy BIESZCZADY w 70 % przez to, że:
    - 1) nie pokazywał świateł burtowych;
    - 2) ok. godz. 0512 zmienił kurs z ok. 010° na ok. 174° - przecinający kurs mv LADY ELENA - i przeszedł mu przed dziobem z prawej na lewą burtę w odległości ok. 5 kbl, a następnie zaczął wykonywać zwrot przez sztag żeby wrócić na kurs 010°;
    - 3) w czasie wykonywania tego zwrotu przeszedł blisko przed dziobem mv LADY ELENA z lewej na prawą burtę, a bezpośrednio po przejściu linii wiatru odpadł do fordewindu i żeby wrócić na zamierzony kurs, kontruując, wszedł pod dziób mv LADY ELENA;
  2. mv LADY ELENA w 30 %, ponieważ ok. godz. 0515 nie wykryto z niego światła rufowego sy BIESZCZADY;
- III. mv LADY ELENA po zderzeniu zachował się nieprawidłowo, dlatego że nie zastosował się do instrukcji armatora „człowiek za burtą” i manewr powrotu na miejsce wypadku rozpoczął dopiero o godz. 0546;
- IV. reflektor radarowy zainstalowany na sy BIESZCZADY nie spełniał wymogów bezpieczeństwa żeglugi statków morskich i bezpieczeństwa życia na morzu, przy czym nie ma polskich przepisów normujących wymagania w zakresie budowy i instalowania reflektorów radarowych dla jachtów o długości do 24 m.
- V. kosztami postępowania wynoszącymi 4594,77 zł (cztery tysiące pięćset dziewięćdziesiąt cztery złote siedemdziesiąt siedem groszy) obciąża armatora sy BIESZCZADY - Centrum Wychowania Morskiego w Gdyni.

/-/ Ryszard Kopicki  
(Sędzia SO)

/-/ Jerzy Ananiew

/-/Piotr Osirowski

/-/ Maciej Drogosiewicz

/-/ Wiesław Piotrkowski

## Uzasadnienie

I. Sy BIESZCZADY (dalej B., typ Opal III, kadłub drewniany, Vb = 10,22, Lc = 13,61, B = 3,56, H = 2,95, Tm = 1,90, powierzchnia żagli 80 m<sup>2</sup>, zbudowany w 1974, wyposażony w silnik spalinowy YANMAR o mocy 19,8 kW, właściciel - Kwatera Główna ZHP, armator - Centrum Wychowania Morskiego ZHP - Rejestr jachtów morskich 1999 str. 16 i karta bezpieczeństwa k.9) w dniu 31.03.2000 r., po przeglądzie PRS, uzyskał klasę z symbolem yK I (k.7,8i360-361v).

Urząd Morski w Gdyni wystawił jachtowi 11.04.2000. kartę bezpieczeństwa ważną do 30.03.2001. (k.9).

Trzy lata wcześniej armator wyposażył jacht w nowy silnik i przeprowadził kapitalny remont kadłuba (k.463v).

W sezonie 2000 r. B. odbywał rejsy stażowo-szkoleniowe (k.462v). Kolejny miał rozpocząć się w Cuxhaven, prowadzić wokół Płw. Jutlandzkiego i zakończyć w Świnoujściu.

Nowa, ośmioosobowa załoga, przyjechała do Cuxhaven z Gdyni 04.09.2000. razem z załogą sy ZJAWA, który również stał w tym porcie (k.45, 93 i 134).

Na B. funkcję kapitana objął kpt. jacht. Lech Łuczak (ur. 14.08.1941., ok. 40 lat praktyki żeglarskiej, patent kapitana jachtowego z 1981 r. - k.91, 333 i 461);

I oficera - sternik jacht. Artur Bogusz (ur. 07.05.1974, ok. 10 lat praktyki żeglarskiej, patent st. jacht. z 1992 r. - k. 91 i 370);

II oficera - sternik jacht. Małgorzata Kądzielewska (lat 19, 5 lat praktyki żeglarskiej, patent st.jacht. z 1998 r. W 1999 r. przez ponad dwa tygodnie żeglowała na Morzu Pomocnym na jachcie ŚMIAŁY, a na przełomie 07/08.2000. była w rejsie na sy ZAWISZA CZARNY - k. 122 i 133); a

III oficera - sternik jacht. Arkadiusz Jakubiszyn (ur. 09.06.1969., ok. 15 lat praktyki żeglarskiej, patent st. jacht. z 1988 r. - k.91 i 334).

Pozostali żeglarze: sternik jacht. Tomasz Brus (ur. 04.04.1979.), sternik jacht.

Paweł Romaniuk (ur. 22.06.1980.), żeglarz jacht. Rafał Makowski (ur. 28.01.1975.)

i żeglarz jacht. Tomasz Malinowski (ur. 25.07.1982.), nie pełnili żadnych funkcji nawigacyjnych poza zwykłymi obowiązkami wachtowych (k.65 i 91).

Pierwsza wachta była trzyosobowa, a druga i trzecia dwuosobowe (k. 129 i 134).

M.Kądzielewska oprócz obowiązków oficera wachtowego, odpowiedzialna była za zaopatrzenie, prowadzenie kasy jachtu i środki medyczne (k.134).

Podczas przekazywania jachtu poprzedni jego kapitan Andrzej Derbich poinformował Lecha Łuczaka, że miał trudności z uruchamianiem silnika. Ponadto użyczył mu na rejs swój sprzęt elektroniczny. W rezultacie na B. były m.in. po dwa odbiorniki UKF i dwa GPS (k.336, 461v, 475 i 531).

Pierwszego dnia - tj. 04.09.2000. załoga usunęła usterki silnika i oddała do naładowania akumulatory.

W poprzednim rejsie na trasie Amsterdam - Helgoland - Cuxhaven, trwającym od 26.08.2000. do 04.09.2000., pomimo naładowania akumulatorów w Amsterdamie, dwukrotnie - na podejściach do Helgolandu i Cuxhaven, stwierdzono całkowite ich rozładowanie.

Kapitan A.Derbich przypuszczał, że przyczyną tego było zawilgocenie instalacji elektrycznej spowodowane drobnym przeciekiem z przewodu wody chłodzącej, który uszczelniono po wyjściu z Amsterdamu (k.335-337, 341-342 i 472v-474). Z kolei II oficer E. Zabłocki, że akumulatory rozładowywały się przy bezskutecznych próbach uruchomienia silnika (k.340).

Akumulatory umieszczone były w lewej bakiście, powyżej linii wodnej, w skrzyniach z wywietrznikami (k. 134 i 464).

Dwa z nich - 12 V (kwasowe) po 175 Ah, zakupione jesienią 1999 r. - zasilają światła nawigacyjne oraz echosondę, wiatromierz, radio do prognoz meteorologicznych, UKF, pompę elektryczno-zęzową, oświetlenie wnętrza i oświetlenie kompasu, a trzeci - 12 V 90 Ah - używany był do rozruchu silnika. Akumulatory ładowane były za pomocą prostownika, lub alternatora. Nie były wyposażone w mierniki stanu ich naładowania.

Wszystkie żarówki w latarniach miały moc 25 W, a kompasowa 5 W. Tablica rozdzielcza nie miała sygnalizatora awarii światel.

Światła nawigacyjne: burtowe znajdowały się w jednej latarni dwukolorowej zamocowanej na koszu dziobowym, rufowe - na koszu rufowym a masztowe, na grotmaszcie nad salingiem (k.376, 464 i 465v).

Wszystkie latarnie zostały wyprodukowane przez firmę AQA SIGNAL i były atestowane (k.376).

W poprzednim rejsie, krótko przed jego zakończeniem, przepaliła się żarówka w latarni burtowej. Za przyczynę uznano nieszczelność obudowy, wobec czego zabezpieczono ją taśmą przylepną. Po wymianie żarówki, latarnia była używana już tylko przez kilka godzin (k. 338; 475v i 476).

Przed sezonem 2000 r. na achtersztaku grotmasztu, ok. 0,5 m pod topem, zamocowano reflektor radarowy ECHO POWER T-SS (k.462, 464v i 465). Producent - TREM MARINE podał w folderze, że reflektor ma 2 m<sup>2</sup> skutecznej powierzchni odbicia (k.243-244, 464v i 465).

W dniu 05.09.2000 r. ok. godz. 1100 B. wyszedł z Cuxhaven i skierował się na Helgoland (k.134).

Wszedł tam do portu na silniku 06.09.2000. ok. godz. 0130 i zacumował alongside do przybyłej wcześniej ZJAWY. Gdy 07.09.2000. o godz. 0945 ZJAWA wychodził z portu, B. musiał się przestawić. Silnik użyty do manewrów zastartował od razu i pracował normalnie (k.94 i 345).

Po południu również on opuścił Helgoland i skierował się do Büsunn.

Dotarł tam 08.09.2000. i tego samego dnia od godz. 1600 kontynuował rejs na północ, wzdłuż zachodniego wybrzeża Jutlandii (k.45, 94 i 134).

W dniu 09.09.2000r. Małgorzata Kądzielewska poszła spać ok. godz. 2100, po wachcie którą pełniła z Rafałem Makowskim od godz. 1600 do 2000 (k.134).

Na kolejną została obudzona 10.09.2000. przed godz. 0400 (k.45 i 134). Przekazujący jej służbę I of. A. Bogusz naniósł na mapę pozycję jachtu, zapoznał ją z sytuacją na morzu, przekazał instrukcję co do dalszego kursu i uprzedził, że zbliżają się do akwenu o dużym ruchu statków. Poza tym odradził rozważane przez nią założenie kontraszotów (k.126, 129, 134 i 505). W tym czasie kapitan ubierał się, a R. Makowski siedział już za sterem (k.126 i 505).

Po wyjściu na pokład M. Kądzielewska widziała że pali się światło rufowe, nie sprawdziła natomiast czy pali się również burtowe (k.129 i 507).

Ok. godz. 0415 kapitan usiadł obok R. Makowskiego i obserwował morze przez lornetkę. Obserwację prowadziła też M. Kądzielewska (k.45, 97, 134, 505 i 505v).

Wszyscy byli ciepło ubrani, mieli na sobie sztormiaki i pasy bezpieczeństwa (k.47, 126; 128, 134, 346 i 349).

Na początku wachty M. Kądzielewska widziała w dużej odległości przed dziobem dwa pojedyncze białe światła: jedno po lewej a drugie lekko po prawej burcie (k.505v).

Jacht szedł pod genuą, grotem i bezanem, KK 010°, z prędkością 7 w (k.126), przy wietrze W 5°B, stanie morza 4 i bardzo dobrej widzialności. Noc była ciemna, bezksiężycowa. Fale osiągały wysokość do ok. 2 m (k.38, 134, 184, 185, 194, 195 i 392). Temperatura wody powierzchniowej wynosiła +16°C (k.117). Radiotelefon UKF - włączony na kanale 16 - znajdował się tuż przy zejściówce, co gwarantowało dobrą słyszalność wywołań (k:48, 129 i 135).

W pewnym momencie kapitan zapowiedział manewry. W związku z tym M. Kądzielewska zaproponowała, że przejmie ster a R. Makowski obsługiwać będzie szoty (k.127, 134 i 505v).

Po zamianie trzymała rumpel siedząc w przedniej części kokpitu na lewej burcie. Koncentrowała się na utrzymywaniu kursu kompasowego, wiedząc że kapitan i R. Makowski prowadzą obserwację. Ponieważ sterowanie wymagało od niej dużego wysiłku, musiała rumpel trzymać obiema rękami i pomagać sobie nogą (k.127, 134, 506 i 506v).

Widoczność sektora dziobowego ograniczała jej nadbudówka i genua (k.127). Kapitan stał albo siedział tuż obok niej, po prawej stronie, a R. Makowski siedział na prawej burcie (k.127 i 134).

Kapitan w pewnej chwili podał jej lornetkę żeby rozpoznała dalekie światło, które wskazał tuż przed lewym trawersem. Odpowiedziała, że widzi tam jedno białe światło i poprosiła by nie angażował jej do takich obserwacji, bo ma trudności z utrzymaniem steru (k.127 i 507v).

Ok. godz. 0500, oprócz B. idącego KK ok. 010° z prędkością ok. 7 w, w rejonie ok. 6 Mm od niego, w różnych odległościach, znajdowały się jeszcze dwa statki: trawler rybacki BRIAN KENT (dalej: B.K., BRT 294, dł. 37,39 m, szer. 8,00 m - koperta k.1) idący pod trałem, kursem 070°, z prędkością 7 w i gazowiec mv LADY ELENA (dalej: L.E., BRT 3465, dł. 92,08 m, szer. 15,50 m, moc SG 2427 kW, zbudowany w 1998 r., armator San

Polo, Shipping Ltd. Hong Kong - k.179, 180, 537 i 669) idący kursem 214°, z prędkością 13 w.

L.E. szedł pod balastem z Porvo w Finlandii do Rotterdamu, obsadzony 16 osobową załogą. Ponadto było na nim trzech pasażerów.

Zanurzenie na dziobie wynosiło 3,20, a na rufie 4,20 m. Statek miał ważne wszystkie certyfikaty (k.182, 183, 536v, 537 i 538).

Jego kapitanem był Anilkumar Vasedevan (lat 31, 11 lat praktyki morskiej, indyjski dyplom Master Marine Certificate z 1998 r., na L.E. zaokrętował 22.06.2000., po raz pierwszy jako kapitan - k.188, 189, 537v i 538).

Od godz. 0400 wachtę na mostku pełnili: st. oficer Balbir S.Garia (lat 28, 10 lat praktyki morskiej, indyjski dyplom I oficera z 1999 r. i wydany na jego podstawie odpowiedni dyplom w Hong Kongu, w 1999 r. ukończył kurs obserwatora radarowego i symulatora ARFA, jako st. oficer od 1997 r., na L.E. zaokrętował 02.07.2000 r. - k. 190, 191, 537v i 663), st. mar. Ronie Granada (lat 34, 10 lat praktyki morskiej, dyplom filipiński st. marynarza z 1996 r., jako st. mar. od 8 lat, na L.E. od 10.05.2000 r. - k.192, 193, 537v i 663) i kadet Nirmitt Tewari (lat 20, 21 m-cy praktyki morskiej, podstawowe krośy przysposabiające do pracy na morzu ukończył w 1998 r., na L.E. od 23.07.2000 r. k.S37v i 664).

Na mostku włączone były dwa radary FURUNO typu FR-2120-3A, pracujące w paśmie X (3 cm). Jeden na zasięgu 12 Mm, a drugi - z ARPA - 6 Mm (k.208 i 537v). Drogę rejestrował kursograf i włączony był radiotelefon UKF (k.76, 199, 200). Statek sterowany był automatycznie (k.76 i 538v).

Kadet Nirmitt Tewari prowadził obserwację przez lornetkę i co pół godziny nanosił z GPS pozycje na mapę.

Ok. godz. 0500 zameldował st. oficerowi że widzi mocno oświetlony trawler (k.80 i 215).

Po naniesieniu pozycji z godz. 0500 wyszedł na lewe skrzydło mostku (k.215).

W tym czasie st. oficer B. Garia obserwował z prawej burty - wzrokowo i na radarze - trawler B.K. zajęty połowem. Ponieważ jego światła nawigacyjne były wyraźnie widoczne, radaru używał tylko do oceny odległości (k.76, 80 i 85).

Ok. godz. 0510 ustalił, że trawler znajduje się w odległości ok. 2,5 Mm w namiarze ok. 3 rumbów i ocenił, że idzie on kursem na przecięcie, przy którym przejdzie mu wzdłuż lewej burty przed dziobem (k.85 i 153).

W związku z tym o godz. 0512 zmienił kurs na 219°, żeby wyminąć go w bezpiecznej odległości (k.85, 153 i 154).

W tym samym czasie B.K. zmienia kurs z  $070^{\circ}$  na  $010^{\circ}$ . Zwrotu tego nie wywołał jednak L.E., lecz obserwowany wcześniej na radarze ślad echa długości ok. 3 Mm, pochodzący od obiektu idącego kursem  $020^{\circ}$  na przecięcie. Ponieważ w odległości 3 kbl szyper Jan Mussel nie widział świateł tego obiektu, wyłączył swoje światła robocze i kazał załodze pracującej na pokładzie, obserwować sektor z prawej burty. Krótco po tym dostrzegł bardzo słabe, co chwila pikające białe światło - którego nie uznał za rufowe - i wtedy właśnie zmienił kurs. Gdy szedł już  $010^{\circ}$ , przy niezmienionej prędkości, ponownie wyłączył światła robocze i przygotowywał się do wybierania sprzętu rybackiego (k.388, 391 i 392). Jednocześnie szyper obserwował wzrokowo i na radarze idący z północy statek z prędkością 12 - 14 w (k.338). Żeby pokazać mu zielone światło zamiast czerwonego, zmienił kurs jeszcze bardziej w lewo, o  $40^{\circ}$ , a więc na  $330^{\circ}$  i nadal utrzymywał dotychczasową prędkość. Kiedy statek ten (L.E.) przeszedł mu bezpieczne z prawej, stanął i zaczął wybierać sieci (k.389).

Ponieważ L.E. zauważył o godz. 0513 odchodzenie trawlera w lewo, zmienił kurs z  $219^{\circ}$  na  $216^{\circ}$ , a o 0518, kiedy B.K. znalazł się za jego prawym trawersem, wrócił na kurs  $214^{\circ}$  (k.154 i 497). St. oficer ustalił wtedy na radarze, że w zasięgu 8 Mm nie było dla jego statkiem zagrożenia (k.208).

Prawdopodobnie pomiędzy godz. 0505 a 0510, kapitan B. polecił wykonać zwrot przez sztag i utrzymywać kurs południowy. Zanim M. Kądzielewska rozpoczęła ten manewr, R. Makowski wypiął jej pas bezpieczeństwa aby łatwiej mogła operować rumplem (k.128 i 135).

B. idąc kursem ok.  $174^{\circ}$ , prawdopodobnie pomiędzy godz.0520 a 0521, przeciął kurs L.E. i na polecenie kapitana zaczął wykonywać zwrot przez sztag, żeby wrócić na kurs  $010^{\circ}$  (k.127, 128, 134, 508, szkic nr 1 i 2).

W trakcie tego zwrotu, kiedy jacht przeszedł linię wiatru, M. Kądzielewska przesiadła się na lewą burtę (k.127, 508 i 508v).

W tej fazie dziób B., skręcając w prawo, odsłonił sylwetkę i białe światło statku, które M. Kądzielewska, skoncentrowana na dojściu do kursu  $010^{\circ}$ , widziała tylko przez moment.

Wtedy kapitan polecił jej trzymać kurs na to światło.



Ponieważ jacht odpadł prawie do fordewindu, musiała ostrzyć żeby wrócić na odpowiedni kurs. Gdy zaczęła kontrować, w czym pomagał jej kapitan, zauważyła przerażenie na twarzy siedzącego naprzeciwko R. Makowskiego. Odwróciła się więc i zobaczyła najpierw zielone a potem czerwone światło wchodzącego na nich statku. Jednocześnie R. Makowski zapytał: „co robić kapitanie”, a ten odwracając się powiedział „o Boże” (k.128, 134, 135, 508v i 509). M. Kądzielewska od tego momentu, do chwili w której znalazła się w wodzie, nic nie pamięta (k.509v).

Zanim do tego doszło, kilka minut po wyminięciu B.K. przez L.E. (k.86), kadet zobaczył przez lornetkę, nieco w lewo od dziobu, żagiel. Przypuszczał że jest to jacht, ale nie widział jego światła ani żadnej innej części. Ten nieoświetlony obiekt, przechodził im z lewej na prawą burtę (k. 80 i 161). Nie potrafił ocenić odległości od niego, ale gołym okiem nie mógł go dostrzec (k.80 i 162). Natychmiast wszedł na mostek zameldować o tym st. oficerowi (k.80 i 160). Gdy st. marynarz, prowadzący obserwację z lewej strony mostka usłyszał meldunek kadeta, również spojrzął przez lornetkę i zobaczył nieoświetlony jacht żaglowy, przecinający im kurs z lewej. na prawą burtę. Wobec tego zaraz podszedł do st. oficera i podał mu lornetkę (k.77 i 166).

St. oficer, który wcześniej stał pomiędzy radarem nr 1 a kołem sterowym, po wejściu na mostek kadeta; podszedł do niego i zaczął patrzeć we wskazanym kierunku, ale niczego nie dostrzegł.

Dopiero przez lornetkę st. marynarza zobaczył ciemną sylwetkę - prawdopodobnie żagla - poniżej dziobu, kilka stopni w lewo. Nie był w stanie ocenić od niego odległości (k.86 i 156). W tej sytuacji podbiegł do steru, wyłączył autopilota i dał mocno w lewo żeby odwrócić dziób statku od jachtu. W tym momencie widział żagiel już z prawej strony dziobu. Gdy L.E. zaczął skręcać w lewo, zobaczył że żagiel „stojący prosto” znowu zbliża się do dziobu, a po kilku sekundach przechyła. Wtedy był pewien, że przechył żagla oznacza iż doszło do kontaktu z jachtem (k.86, 155 i 156).

W czasie gdy L.E. zaczął skręt w lewą stronę, kadet zobaczył że jacht zawraca i podchodzi pod dziób z prawej burty (k.81 i 161).

Również według st. marynarza, jacht który kontynuował przechodzenie na prawą burtę, nagle zaczął wykonywać zwrot w prawo. Przez lornetkę widział że jacht zmienia kurs o 180° i wchodzi pod dziób L.E. (k.77 i 164). Gdy zobaczył żagiel opadający do wody z lewej strony dziobu, uznał że L.E. chyba uderzył w jacht.

Natychmiast wybiegł na lewe skrzydło i nawoływał, ale nikt nie odpowiedział. Pobiegł więc na prawe skrzydło, lecz stamtąd też nic nie usłyszał (k. 77, 164, 165).

W dzienniku okrętowym i na mapie zapisano, że kolizja miała miejsce na poz.  $\varphi = 56^{\circ}35,8'N$  i  $\lambda = 007^{\circ}28,4'E$  o godz. 0525 (k.185). Na kursogramie zaznaczono, że o godz. 0524 dano mocno lewo (k.199).

Zegarek żegl. Rafała Makowskiego zatrzymał się o godz. 0524 (k.728v).

Na podstawie badań szczątków B. biegły sądowy w mechanoskopii mgr inż. Marek Wierzbicki stwierdził, że L.E. uderzył gruszką dziobową z kierunku prostopadłego lub zbliżonego do prostopadłego, w prawą burę B. co spowodowało rozbitcie jej, rozerwanie pokładu głównego, ściany nadbudówki i pokładu nadbudówki oraz oderwanie go od niezniszczonej części lewej burty prawdopodobnie z balastem, która gwałtownie zaczęła tonąć dostając się pod gruszkę statku (k.673-690).

Gdy st. mar. wrócił ze skrzydła, st. oficer wysłał go i kadeta na rufę, żeby sprawdzili czy widać coś na wodzie.

On w tym czasie dał w prawo i zaczął wracać na pierwotny kurs (k.87, 209 i 211). Podczas tego zwrotu statek - pomiędzy godz. 0525,3 a 0526,5 - odchylił się do kursu  $232^{\circ}$  i rozpoczął powrót na kurs  $216^{\circ}$ , do którego doszedł o godz. 0528. Wtedy znowu zaczął skręcać w prawo.

Gdy wysłani na rufę zameldowali st. oficerowi że niczego nie zauważyli, przekazał ster st. marynarzowi i zadzwonił - ok. godz. OS 30 - po kapitana (k.148, 155, 194 i 656). Kiedy ten przyszedł na mostek, st. oficer powiedział mu że prawdopodobnie uderzyli w jakiś nieoświetlony obiekt, przypuszczalnie jacht i zapytał jak sterować, gdyż statek nadal skręcał w prawo (k.72, 205 i 656).

Z prawego skrzydła kapitan dostrzegł - w odległości 1-2 Mm za rufą, skośnie od prawej burty - białe światło, które wydało mu się światłem małej łodzi lub żaglówki. Za nim - w odległości ok. 2,5 Mm - widział oświetlony trawler rybacki (k. 72, 205 i 656).

Uznał, że jednostka pokazująca białe światło jest bezpieczna i polecił przywrócić o godz. 0531 - L.E. szedł wtedy  $347^{\circ}$  - kurs sprzed wypadku, do którego doszedł o godz. 0535. Aby nabrać pewności że nic złego się nie stało, polecił st. oficerowi nawiązać z nią łączność na kanale 16 UKF. Na kilkakrotne wywoływania nie otrzymali odpowiedzi (k.72, 78, 82 i 200a.). W tym czasie kadet i st. marynarz zobaczyli za rufą po prawej burcie czerwoną spadochronową raketę (k.78 i 82). Wtedy - ok. godz. 0540 - kapitan wezwał na mostek II oficera (k.78 i 647) oraz polecił przygotować SG do obrotów manewrowych (k.209).

Ok. godz. 0545 st. oficer przekazał II mechanikowi, że ma rozpocząć redukowanie obrotów SG, a kilka sekund później kapitan zadzwonił do maszyny i kazał mu zredukować obroty w związku z sytuacją alarmową. W ciągu 5 minut do pomieszczenia kontrolnego zszedł st. mechanik i rozpoczęto przechodzenie na paliwo lekkie (k.168).

O godz. 05.46 L.E. zaczął wykonywać zwrot w prawo, aby wrócić na miejsce wypadku (k.200a, k.209 i 213). W tym czasie przyszedł na mostek II oficer. Wtedy też wszyscy zobaczyli w namiarze 1 rumba w prawo od dziobu - drugą spadochronową czerwoną rakietę a następnie pochodnię (k. 82, 205, 209 i 647). II oficer zgłosił Lyngby Radio pozycję tych sygnałów oraz własną pozycję, kurs i prędkość. Następnie utrzymywał łączność z Lyngby Radio, które o godz. 0555 nadało PAN PAN, a o godz. 0602 MAY DAY REALY (k.647 i 694).

Gdy bezpośrednio po zderzeniu M. Kądzielewska wypłynęła na powierzchnię, zobaczyła w odległości kilku metrów prawą burtę statku. Kiedy odpłynął, dostrzegła w odległości ok. 20 m pławę świetlną i tratwę ratunkową. Złapała unoszące się na wodzie linki, przyciągnęła po nich do tratwy i weszła do niej. Po odnalezieniu pojemnika z latarką i środkami sygnałowymi, wystrzeliła czerwoną rakietę. Oczekali chwilę i gdy wystrzeliła drugą rakietę, zauważyła zbliżający się szybko kuter. Z obawy żeby nie ominął tratwy lub nie wjechał na nią, zapaliła pochodnię. Ponieważ kuter nie zwolnił, próbowała wystrzelić trzecią rakietę, ale ta wypadła jej do wody. Wtedy zapaliła drugą pochodnię, a gdy ta dopalała się, kuter podchodził już do tratwy. Po wyjaśnieniu że jest sama na tratwie, a w wodzie jeszcze siedem osób, o godz. 0555 rybacy wciągnęli ją na pokład. W sterówce dowiedziała się, że uruchomiona została akcja ratownicza (k.129, 135 i 509v-S 11).

Przed kolizją, gdy B.K. wybrał sieci, szyper Jan Mussel zauważył na ekranie radaru że L.E. wykonuje zwrot, a wzrokowo, że zapalono na nim światła pokładowe. Pomyślał więc, że ma on problemy z łodzią o bardzo słabym świetle. Krótco po tym rybacy zobaczyli w odległości ok. 2 Mm czerwoną rakietę. Szyper natychmiast ruszył CN w tym kierunku i nadał MAYDAY REALY do Lyngby Radio. Mniej więcej w połowie drogi zobaczyli drugą czerwoną rakietę, a kilka minut później, blisko, czerwoną pochodnię. Po zabraniu z tratwy M. Kądzielewskiej i udzieleniu jej pierwszej pomocy, B.K. rozpoczął poszukiwania zaginionych osób (k.389).

O godz. 0600 L.E. przeszedł na obroty manewrowe (k.710 i 712), a o godz. 0618 rozpoczął trwającą do godz. 0635 cyrkulację wokół tratwy ratunkowej, z której już wcześniej B.K. podjął M. Kądzielewską (k.200 i 200a)

Na powierzchni morza w tym miejscu załoga L.E. zobaczyła także koło ratunkowe, kamizelkę ratunkową i kawałki drewna (k.210). Następnie do godz. 12.15 L.E. uczestniczył w akcji SAR (k.73, 184 i 209).

W akcji tej, rozpoczętej o godz. 0555, uczestniczyły 2 helikoptery, 5 statków oraz 8 ośrodków lądowych. W rejon wypadku o godz. 0708 dotarł pierwszy helikopter, a o godz. 0720 drugi. O godz. 0711 i 0730 podniosły one z wody ciała kpt. L. Łuczaka i st. jacht. A. Jakubiszyna. Tego dnia akcja zakończyła się o godz. 1810 (k. 116-117, 694-698).

W dniach od 11 do 14.09.2000r. siły morskie Danii przeprowadziły operację poszukiwania wraka i ciał ofiar wypadku.

Brały w niej udział dwa okręty wojenne, helikopter i dwie grupy nurków.

Wrak B. odnaleziono 24 Mm na SW od portu Thyboron na głębokości 34 m, na poz. 56°36,380N i 007°29,657E. Miał około 8 m długości, pozbawiony był części rufowej, leżał na lewej burcie, z grotmasztem i żaglem. Wokół leżały różne jego części.

Z wraka nurkowie wydobyli zwłoki st. jacht. P. Romaniuka, st. jacht. T. Brusia i żegl. jacht. R. Makowskiego.

Pod wrakiem ani wokół niego nie odnaleziono ciał pozostałych dwóch żeglarzy (k. 117-118 i 703-707).

W dniu 14.11.2000 r. na poz. S6°SS'N i 007°41'E kuter rybacki wyłowił zaplątane w sieci zwłoki, które na podstawie badania stomatologicznego i DNA uznano za tożsame ze st. jacht. A. Boguszem (k.223 i 304-313).

Do chwili obecnej nie odnaleziono zaginionego w wypadku żegl. jacht. T. Malinowskiego.

Duńskie służby ratownicze wydobyły 140 fragmentów kadłuba i wyposażenia B., które przewieziono do Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Wśród nich jest ścianka kabiny nawigacyjnej z tabelą dewiacji kompasu wykonaną 01.04.2000. (k.355) i tablica rozdzielcza na której przełącznik świateł burtowych jest w pozycji wyłączonej, a światła rufowego, włączonej (zdjęcie koperta k.201, zeznania T. Ostrowskiego k.465v).

Na podstawie ich badań biegły sądowy M. Wierzbicki wydał opinię ustalającą kierunek i miejsce uderzenia jachtu przez gruszkę L.E. (k.638-643 i 673-690).

Małgorzata Kądzielewska kilka godzin po uratowaniu została przesłuchana jako świadek przez Policję Kryminalną w Halstebro (k.44 - 49).

L.E. po zwolnieniu z akcji ratowniczej kontynuował rejs do Rotterdamu.

W drodze kapitan sporządził raport o wypadku (k.194) a st. oficer, st. marynarz, kadet oraz II i III oficer odrębne oświadczenia (k.19S-197 i 647-648).

W Rotterdamie 11.09.2000. na prośbę ambasady RP, funkcjonariusz Policji dokonał wstępnych ustaleń, odebrał od kapitana odpowiednie dokumenty i obejrzał burtę statku.

Następnego dnia śledczy techniczni przeprowadzili dokładne oględziny statku, a funkcjonariusze dochodzeniowi przesłuchali kapitana, st. oficera, st. marynarza i kadeta (prot. koperta k.I i 71-88).

W dniu 14.09.2000r. kapitan, st. oficer, st. marynarz, kadet, II mechanik i motorzysta zostali przesłuchani przez MARINE DEPARTMENT Multi-Lateral Policy Division Hong Kong (k.k.147-170).

W opiniach sądowo-lekarskich sporządzonych na podstawie sekcji zwłok stwierdzono, że przyczyną śmierci L. Luczaka było utonięcie (k.264); A. Jakubiszyna działanie niskiej temperatury na organizm (k.290); P. Romaniuka i T. Brusia działanie niskiej temperatury na organizm, na co nałożyły się skutki utonięcia (k.257 i 277); a R. Makowskiego albo utonięcie albo wychłodzenie ciała również z następowym utonięciem po wyczerpaniu sił (k.236).

Badania krwi i moczu wykazały że w chwili śmierci byli oni trzeźwi. Zawarte we krwi P. Romaniuka i T. Brusia 0,2 prom. i 0,3 prom. alkoholu etylowego było najprawdopodobniej pochodzenia endogenego (k.255 i 277).

Podczas obdukcji zwłok A. Bogusza nie ustalono z pewnością przyczyny jego śmierci. Za najbardziej prawdopodobną uznano utonięcie, ewentualnie w połączeniu z oddziaływaniem zimna (k.305).

Izba Morska w celu wyjaśnienia sytuacji nawigacyjnej przed i w chwili zderzenia, powołała biegłych z Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni.

Biegli opinię (k. 485 - 502) przedstawili w trzech częściach: pierwszej - zawierającej trzy warianty wypadku, drugiej - symulację sytuacji nawigacyjnej i trzeciej - ocenę reflektora Echo Power T-55.

W pierwszej części opinii biegły kpt.ż.w. dr inż. Zbigniew Burciu stwierdził, że znaczne rozbieżności w materiale dowodowym utrudniają ustalenie stanu faktycznego. Jednakże w oparciu o doświadczenie i wiedzę uznał, że z prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością, zdarzenia miały następujący przebieg:

Ok. godz. 0515 B. w celu uniknięcia nadmiernego zbliżenia z B.K. i być może z L.E., wykonał zwrot na kurs południowy, którym szedł ok. 20 minut. Po stwierdzeniu, że B.K. i L.E. robią zwroty w lewo - ten drugi z  $214^{\circ}$  na  $174^{\circ}$  - w celu oddalenia się od trawlera - B. wraca na poprzedni kurs  $010^{\circ}$  i w trakcie zwrotu traci prędkość prawdopodobnie do zera.

L.E. po wyminięciu z B.K. ok. godz. 0526 wraca na kurs  $216^{\circ}$  idzie bezpośrednio na manewrujący jacht, o godz. 0528,35 wykonuje zdecydowany zwrot w prawo i ok. godz. 0530 uderza w B.

W drugiej części biegły mgr inż. Andrzej Szklarski przedstawił symulację ruchu L.E. od godz. 0510 do 0610, kursy B.K. i B. oraz tabelę zmian kursu L.E.

W trzeciej części A. Szklarski obliczył, że rzeczywista wartość równoważnej powierzchni skutecznej reflektora wynosi  $0,577 \text{ m}^2$  oraz przedstawił ocenę możliwości wykrycia go w warunkach rzeczywistych. Badania wykazały, że wykrycie reflektora w morzu jest trudne, wymaga precyzyjnego dostrojenia urządzeń radiolokacyjnych oraz że ustawienie łodzi z reflektorem dziobem lub rufą w kierunku radaru, powoduje zanik echa (k.523).

Zbadany reflektor nie spełniał wymogów Polskiej Normy PRPN-EN ISSO 8722, odpowiednika normy europejskiej EN ISSO 87729:1998 wg której minimalna powierzchnia skuteczna odbicia powinna wynosić  $10 \text{ m}^2$  (k.605).

**II.** Delegaci Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej kpt.ż.w. Jerzy Jeziorański i kpt. jachtowy Bohdan Prusinkiewicz wnieśli o orzeczenie że przyczyną zderzenia L.E. z B. 10.09.2000. ok. 0525 była wadliwie prowadzona obserwacja na obydwu statkach.

Pełniący wachtę na L.E. posiadali właściwe kwalifikacje i mieli do dyspozycji odpowiednie środki żeby przy starannej obserwacji, szczególnie radarowej, wystarczająco wcześnie dostrzec B. i nie dopuścić do nadmiernego zbliżenia jednostek.

Natomiast wachta na jachcie, powinna była uwzględnić zagrożenie wynikające z żeglowania w miejscu nateżonego ruchu statków i prowadzić wzmożoną obserwację wzrokową.

Delegaci Ministra podkreślili, że za podstawę rekonstrukcji zdarzeń można uznać - jako udokumentowane i potwierdzone kursogramem - zeznania załogi L.E. w odniesieniu do kursu statku i czasów jego zmian. Dość ogólne wyjaśnienia M. Kądzielewskiej w tym zakresie uniemożliwiają odtworzenie rzeczywistej drogi jachtu przed zderzeniem. Natomiast oświadczenia szypira B.K., wobec braku odniesień czasowych, mają istotne znaczenie tylko co do kursów.

Na podstawie tych dowodów Delegaci przyjęli, że z dużym prawdopodobieństwem można następująco określić wzajemne położenie statków o godz. 0512:

B.K. - idący kursem  $070^{\circ}$  - znajdował się w odległości 2,5 Mm, w namiarze 3 rumbów w prawo od L.E. idącego kursem  $214^{\circ}$ , zaś B. - idąc kursem  $020^{\circ}$  - był w odległości 3 kbl z prawej B.K. i ok. 1 Mm na zachód od kursu L.E.

St. oficer L.E. zmienił wtedy kurs o  $5^{\circ}$  w prawo na  $219^{\circ}$ , ale już o 0513 położył się na  $216^{\circ}$ , bo zauważył że B.K. poszedł znacznie w lewo. Ponieważ trawler nadal zmieniał kurs w lewo, L.E. o godz. 0518 wrócił na  $214^{\circ}$ .

Zmiana kursu B.K. z  $070^{\circ}$  na  $010^{\circ}$  wykonana została w momencie, gdy w odległości 3 kbl z prawej zauważył on bardzo słabe białe światło, w miejscu gdzie wcześniej na radarze obserwował ślad echa długości ok. 3 Mm, zmierzający kursem  $020^{\circ}$  na przecięcie. Ostra zmiana kursu o  $60^{\circ}$  w lewo wymuszona została przez B., który nie dawał echa na radarze i poza słabym światłem, nie był widoczny.

W czasie gdy B.K. zmienił kurs dla uniknięcia zderzenia z jachtem, ten wykonał zwrot przez sztag i idąc na południe przeciął po ok. 11 minutach kurs L.E. z prawej na lewą, niebezpiecznie blisko dziobu.

Następnie zaczął wykonywać drugi zwrot przez sztag i w jego trakcie wrócił z lewej na prawą stronę L.E., a w końcowej fazie doszedł prawie do fordewindu i żeby uniknąć zderzenia zbyt mocno skręcił na wiatr i wystawił swoją prawą burtę na uderzenie.

Delegaci Ministra stwierdzili, że niezrozumiałe są motywy jakimi kierował się kapitan jachtu podejmując manewry, które w końcu doprowadziły do katastrofy. Gdyby bowiem utrzymywał kurs  $010^{\circ}$ - $020^{\circ}$  lub zmienił go nieco w lewo, albo poszedł zdecydowanie w prawo ku wschodowi, to nie mogłoby dojść do kolizji, a takie zmiany kursu nie wymagałyby zwrotów.

Niezależnie od tego B. mógł zasygnalizować swą obecność radiotelefonem, rakieta lub oświetleniem żagli latarką. Skoro tego nie zrobił, to znaczy że nienależycie prowadził obserwację.

Delegaci zgłosili zastrzeżenia do stanu akumulatorów i latarni świateł burtowych. Ponieważ zaś M. Kądzielewska na swojej wachcie nie sprawdziła czy te się palą, a załogi B.K. i L.E. stanowczo twierdziły że jacht był nieoświetlony, brak jest niewątpliwych dowodów na rozstrzygnięcie tej kwestii.

Delegaci Ministra nie zgodzili się z pierwszą częścią opinii biegłych. Nie ma ich zdaniem podstaw do kwestionowania prawdziwości zeznań załogi L.E. oraz ignorowania faktu, że zegarek R. Makowskiego zatrzymał się o godzinie, o której wg statku doszło do zderzenia.

Ich zdaniem biegły zbudował własną wizję wydarzeń opartą na twierdzeniu, że do zderzenia doszło ok. godz. 0530, gdy statek wykonywał zwrot w prawo. Pomiął przy tym, że już o godz. 0518 pozostawił za rufą B.K. i nie miało sensu ok. godz. 0523 wykonywać zwrotu w lewo, by oddalić się od trawlera.

Wbrew twierdzeniu szypra B.K., że poszedł na 010° dla uniknięcia kolizji z B., biegły przyjął iż zwrot ten wykonał aby ustąpić z drogi L.E. Ponadto nie uwzględnił wyjaśnień M. Kądzielewskiej, wg której do kolizji doszło w końcowej fazie zwrotu jachtu.

Powołanie się w wersji graficznej przedstawionej w zał. nr 4 na wyjaśnienia szypra B.K., jest sprzeczne ze sporządzonym przez niego szkicem wypadku i przedstawia nieprawdopodobny kurs jachtu, leżący na granicy martwego kąta.

Wreszcie część nawigacyjna nie uwzględnia istotnej dla ustalenia czasu wypadku pozycji odnalezienia szczątków jachtu.

Delegaci podzielili natomiast opinię, że zainstalowany na B. reflektor, nie zapewniał wykrycia jego echa przez radar. Pochyłe zamontowanie go na achtersztagu, obniżyło wartość odbicia, która przy pionowym ustawieniu i tak wynosiła zaledwie 1/4 deklarowanej przez producenta.

Skoro jednak uważne i właściwe wykorzystanie radaru przez szypra B.K. pozwoliło wykryć ślad echa jachtu, to tak samo uważne wykorzystanie radarów na L.E. powinno było również doprowadzić do wykrycia jachtu niebezpiecznie manewrującego w pobliżu.

Akcja ratownicza przeprowadzona przez B.K. oraz ośrodki brzegowe zasługuje wg Delegatów na uznanie. Natomiast opóźnienie jej przez L.E. o ok. 30 minut, było rażącym zaniedbaniem. Statek ten zdając sobie sprawę z kolizji, powinien był natychmiast pospieszyć z pomocą rozbitkom.

Na koniec Delegaci wnieśli o rozważenie wydania zalecenia PRS, administracji morskiej i armatorom - aby jachty zostały wyposażone we właściwe reflektory radarowe, urządzenia do pomiaru stanu naładowania akumulatorów oraz zapasowe latarnie nawigacyjne (k.607-613v i 724).



Pełnomocnik ZHP, CWM i ZUiR POLONIA S.A. - adw. Jerzy Porczyński zarzucił Delegatom Ministra, że dali wiarę zeznaniom załogi L.E. i zapisowi kursografu, a odrzucili wszystko co do tych dowodów nie pasuje.

Jego zdaniem zeznania marynarzy są nierzetelne, pełne sprzeczności i zawierają nieprawdopodobne wersje.

Z kolei dzienniki statku zostały wypełnione bez skreśleń i niechronologicznie, przez tę samą osobę.

Tak samo jak na tych dowodach, nie można ustalić czasu zderzenia zgodnie ze wskazaniami zegarka R. Makowskiego, bo nie wiadomo czy chodził on dokładnie. W przekonaniu armatora i właściciela jachtu, czas, miejsce i rodzaj wypadku były takie jak określili je biegli z WSM, którzy trafnie przyjęli że do zderzenia doszło o godz. 0530. Czas ten podał kapitan L:E. w protokole, taki wpisano do dziennika manewrowego i taki odczytał biegły z kursografu, jednoznacznie odnosząc go do momentu manewru w prawo. Natomiast przy godz. 0525, odnotowano w dzienniku manewrowym zauważenie niezidentyfikowanego obiektu.

Opinia biegłych jest zdaniem pełnomocnika zgodna z zeznaniami M. Kądzielewskiej i szypra J. Mussela.

Według pełnomocnika przebieg zdarzeń był następujący: kpt. L. Łuczak o godz. 0445 prawidłowo ocenił sytuację nawigacyjną. O godz. 0515 w celu uniknięcia nadmiernego zbliżenia z B.K. i być może z L.E., wykonał zwrot na kurs południowy i szedł nim przez ok. 20 minut. Wrócił na kurs poprzedni gdy B.K. i L.E wykonały zwroty w lewo - ten drugi z 214° na 174°. Podczas zwrotu przez sztag B. stracił prędkość, a L.E. wracając na 216° skierowała się na jacht.

W związku z tym adw. J. Porczyński sformułował pod adresem załogi L.E. szereg zarzutów. Kapitanowi przypisał brak nadzoru i zaniechanie osobistego prowadzenia statku w miejscu nasilonego ruchu, co łączył z młodym jego wiekiem, krótkim - bo siedmiodobowym stażem kapitańskim i obecnością żony na statku.

St. oficera obwinił o ustawienie wachtowych na tej samej lewej stronie mostka, nie włączenie urządzenia do automatycznego kreślenia obrazu i zaniechanie obserwacji radarowej przez ostatnie 15 minut, a w kontekście mpzzm - naruszenie przepisu 7, przez brak właściwej oceny ryzyka zderzenia i przepisu 8, przez zaniechanie działań w celu uniknięcia zderzenia. L.E. po dostrzeżeniu żagla blisko dziobu z lewej burty, poza zmianą kursu, nie podjął innych

działań, a powinien był użyć sygnał dźwiękowy, świetlny, nawiązać łączność i zatrzymać maszyny.

W konsekwencji całkowitą odpowiedzialnością za kolizję obarczył L.E., który jako statek o napędzie mechanicznym, zgodnie z prawidłem 18, powinien ustąpić z drogi statkowi żaglowemu.

Kapitan B. prawidłowo ocenił sytuację wynikającą z usytuowania B.K. oraz kursu i manewrów L.E. Gdy zorientował się że L.E. nie ustąpi mu z drogi, próbował zgodnie z prawidłem 17 - ominąć kurs kolizyjny.

Odnosnie instalacji elektrycznej jachtu stwierdził, że nie ma racjonalnych podstaw do kwestionowania sprawności akumulatorów.

Podobnie nie można przyjąć, że światło dziobowe nie świeciło się. M. Kądzielewska podczas przejmowania wachty, na podstawie położenia przełączników i wypowiedzi zdającego wachtę upewniła się, że są włączone.

Marynarze z L.E. nie widzieli świateł jachtu, bo nienależycie obserwowali morze.

W odniesieniu zaś do reflektora radarowego podniósł, że jego zła jakość nie może obciążać armatora, skoro PRS i Urząd Morski dopuściły jacht do żeglugi. Poza tym B.K. widział B. na radarze, więc L.E. też powinien był go wykryć, zwłaszcza wtedy gdy jacht ustawił się do niego burtą.

Wreszcie zachowanie L.E. przez co najmniej 35 minut po zderzeniu, gdy statek oddalał się z miejsca wypadku, ocenił jako nieprawidłowe. Gdyby natychmiast rozpoczął akcję ratowniczą, to być może była szansa uratowania tonących żeglarzy (k. 614-621, 630-637 i 729-730).

Stanowisko to poparł Komendant CWM kpt. jacht. Waldemar Mieczkowski i podkreślił, że nie można dać wiary zeznaniom załogi L.E.

Gdyby prowadzący L.E. nie poczuli się do winy, to natychmiast rozpoczęliby akcję ratowniczą. Decyzję taką powinien był podjąć st. oficer niezależnie od zawiadomienia kapitana. Tymczasem dopóki nie zorientowali się że ktoś ocalał, uciekali z miejsca wypadku.

Przeciwko wiarygodności dowodów pochodzących z L.E. świadczy również zapis w dzienniku manewrowym, że o godz. 0535 dostrzeżono czerwoną rakietę. Ponieważ wtedy było to niemożliwe, trzeba przyjąć iż ktoś wypełnił dziennik później i nierzetelnie.

Natomiast za niepodważalne uznał ustalenie biegłych, że do kolizji doszło o godz. 0530, co potwierdzają także zeznania kpt. L.E. i zapis w dzienniku manewrowym (k.621-621 v).

St. jacht. M. Kądzielewska nie zgłosiła wniosków do orzeczenia i poparła wypowiedź adw. J. Porczyńskiego. (k.626v).

Pełnomocnik armatora mv L.E. kpt.ż.w. Kazimierz Goworowski omawiając przyczyny kolizji podkreślił, że B. był nieoświetlony lub słabo oświetlony na bardzo uczęszczanym akwenie, co stanowiło naruszenie przepisu 25 mpzzm. Uważał że było to związane z częstym rozładowywaniem się akumulatorów i brakiem możliwości sprawdzenia stanu ich naładowania.

Następnie wskazał, że reflektor radarowy jachtu nie spełniał wymogów eksploatacyjnych.

Za wysoce niezadowolającą znał obserwację optyczną prowadzoną przez żeglarzy i nie wykluczył, że kapitan jachtu błędnie ocenił światła nawigacyjne L.E. Przychylił się do oświadczenia szypa B.K. iż do kolizji doszło, ponieważ jacht dawał za słabe echo radarowe i używał tylko bardzo słabego światła, przy czym na trawlerze w ogóle nie widzieli jego świateł nawigacyjnych.

Szyprowi J. Musselowi zarzucił, że nie wywołał jachtu aby zwrócić mu uwagę iż płynie nieoświetlony oraz że nie ostrzegł innych statków, iż w odległości 3 kbl wyminął go źle widoczny na ekranie radarowym, bardzo słabo oświetlony obiekt, któremu musiał ustąpić z drogi. Jednocześnie dodał, że w niczym nie umniejsza to zasług B.K w akcji ratowniczej.

Za najbardziej prawdopodobny przebieg wydarzeń uznał przedstawiony przez Delegata B. Prusinkiewicza i tak jak on, przyjął że do zderzenia doszło ok. godz. 0525.

Z kolei odniósł się do zarzutu pełnomocników CWM, że L.E. próbował uciekać z miejsca wypadku. On zachowanie statku po wypadku ocenił przez pryzmat stresu jaki przeżyła załoga po niezawinionej przez siebie kolizji.

Zaraz po zderzeniu st. oficer wezwał na mostek kapitana, który od 0530 przejął komendę, a po zauważeniu białego światła za rufą, polecił nawiązać łączność z obiektem, z którym mogło dojść do kolizji. Do czasu zobaczenia pierwszej czerwonej rakiety nikt z załogi nie miał pewności czy doszło do kolizji oraz świadomości, że miała tak tragiczne skutki.

Kiedy po godz. 0546 L.E. zaczął wracać na miejsce wypadku i zauważono pierwszą czerwoną raketę, II oficer zaczął prowadzić komunikację z Lyngby Radio.

Na dowód, że pierwszą raketę zauważono po zwrocie na miejsce kolizji przytoczył wypowiedź szypa B.K., iż on pierwszą czerwoną raketę dojrzał po ok. 5 minutach od wykonania przez L.E. zwrotu w prawo.

Wreszcie, żeby odeprzeć zarzuty odnośnie braku kwalifikacji i nadzoru nad załogą L.E., przedstawił przebieg praktyki morskiej kapitana i etapy zdobywania przez niego uprawnień.

Stwierdził przy tym, że kapitan V. Anilkumar po przeprowadzeniu statku przez cieśniny duńskie, minięciu Skagen i ok. godz. 2100, 09.09.2000. Hirtshals, mógł zejść z mostka żeby odpocząć, a obecność na statku jego rodziny nie miała z tym nic wspólnego.

Ponadto odrzucił domniemanie jakoby w jednym z dwóch pracujących bez przerwy radarów FURUNO, wyłączony był automatyczny system śledzenia ech.

Niezależnie od powyższego kpt. K. Goworowski wniósł o zalecenie zaostrenia procedur co do wyposażenia jachtów w reflektory radarowe, czujniki świateł nawigacyjnych i przyrządów do stałej kontroli stanu naładowania akumulatorów (k.621-625 i 663-670).

Marianna Bogusz przychyliła się do oceny i wniosków Delegatów Ministra. Uznała, że przyczyną wypadku był brak należytej obserwacji na obydwu statkach. Winą za śmierć żeglarzy obarczyła pełniących wachtę. Domagała się dożywotniego pozbawienia M. Kądzielewskiej uprawnień i zapowiedziała że będzie żądać dla niej najsurowszej kary (k.626v, 653-654 i 730v-731).

Tadeusz Bruś stwierdził, że przy bardzo dobrej widzialności załoga L.E. mogła zauważyć nawet najmniejsze światełko jachtu, gdyby właściwie prowadziła obserwację (k.627).

Dariusz Malinowski wniósł o orzeczenie, że winnym wypadku jest L.E., gdyż nie prowadził stałej i czujnej obserwacji wzrokowej i radarowej. Wskutek tego nie wykrył na czas obecności jachtu, a uwagę swoją skupił na omijanym trawlerze.

O niedbałym prowadzeniu obserwacji świadczy spóźnione zauważenie B.K., zwrot w prawo o 5° w celu ustąpienia z drogi trawlerowi oraz omińnięcie go w niewielkiej odległości.

L.E. po zauważeniu B.K. zachował się nieprawidłowo, bo ocenił sytuację kolizyjną nie znając kursu i prędkości B. Następnie wykonał manewr ustąpienia z drogi, który doprowadził do zderzenia. Decyzję o zwrocie w lewo, w kierunku jachtu, st. oficer podjął intuicyjnie. Prawdopodobne jest, że jacht podczas zwrotu miał minimalną prędkość. Gdyby więc L.E. zachował swój kurs albo wykonał zwrot w prawo, to do kolizji by nie doszło, albo miałyby mniej poważne skutki.

O źle zorganizowanej wachcie na mostku świadczy objęcie steru przez st. oficera podczas manewru ustąpienia z drogi B. W ten sposób pozbawił się możliwości pełnej kontroli sytuacji.

Zdaniem D. Malinowskiego do kolizji przyczynił się także Urząd Morski w Gdyni dopuszczając do żeglugi jacht nie wyposażony we właściwy reflektor radarowy. Zachowanie L.E. po wypadku ocenił jako nieprawidłowe. Statek po zderzeniu przez co najmniej 15 minut oddalał się z tego miejsca, zamiast wykonać manewr stosowany przy alarmie „człowiek za burtą”.

Na koniec wniósł o zalecenie: wystąpienia do IMO o zmianę przepisu 25 mpzzm, gdyż przewidziane tam światła nie zapewniają dobrej widzialności; wprowadzenia obowiązku wyposażenia jachtów używanych do szkolenia na wodach międzynarodowych w radary; oraz skontrolowania reflektorów radarowych na wszystkich jachtach morskich w kontekście wymogów rezolucji IMO (k.627v-628v i 731 v).

Zygmunt Romaniuk stwierdził, że skoro zajęty połowem B.K. wykrył B., a wyposażony w nowoczesne urządzenia L.E. nie, to znaczy że nie prowadzono na nim należytej obserwacji.

Ponadto wniósł o pozbawienie M. Kądzielewskiej prawa żeglowania na tego typu jednostkach (628v-629 i 731v).

Agnieszka Szczepkowska poparła stanowisko adw. J. Porczyńskiego i opisała wieloletnią, nienaganną praktykę żeglarską swojego ojca kpt. L. Łuczaka (k.627).

Pełnomocnik Polskiego Rejestru Statków - mgr inż. Jan Ludwig przedstawił sprawę wyposażenia ruchomego jachtów.

Wyjaśnił że PRS klasyfikuje jachty morskie niezależnie od ich przeznaczenia, w oparciu o własne przepisy. Część III tychże z 1996 r., dotyczy wyposażenia i stateczności. Nie zawiera jednak - w przeciwieństwie do poprzednich przepisów - wymagań określających minimalne wyposażenie w środki ratunkowe, sygnałowe i radiowe. W oparciu o te poprzednie przepisy, wydawano wykazy wyposażenia ruchomego. Sy B. otrzymał w 1994 r. taki wykaz, przewidujący w poz. 38 obowiązek wyposażenia jachtu w atestowany reflektor radarowy.

Po 01.07.1996 PRS wycofał się z egzekwowania wymagań dotyczących wyposażenia ruchomego, bo uznał iż nie ma możliwości znowelizowania wymagań w zakresie bezpieczeństwa jachtów.

Mając jednak świadomość że armatorzy znaleźli się w sytuacji, w której nie wiadomo kto ma określić to wyposażenie, część III przepisów uzupełniono o załącznik określający standardy

wyposażenia m.in. w środki sygnałowe. Zaleca się tam wyposażenie jachtu w reflektor radarowy.

Uznanie PRS uzyskać mogą tylko reflektory dające co najmniej 10 m<sup>2</sup> skutecznej powierzchni odbicia (k.606-606v).

Odnosnie natomiast instalacji elektrycznej wyjaśnił, że przepisy nie wymagają instalowania na jachtach wielkości B. amperomierzy i woltomierzy. Niemniej jednak w V części przepisów dotyczących urządzeń elektrycznych, PRS zaleca instalowanie takich mierników.

### III. Izba Morska zważyła co następuje:

W celu ustalenia przyczyny kolizji należało odtworzyć kursy jachtu BIESZCZADY, gazowca LADY ELENA i trawlera BRIAN KENT, od czasu gdy zaczęły je zmieniać w związku z wzajemnym położeniem, do chwili zderzenia.

Izba dokonała tego na podstawie dowodów pochodzących z L.E. - a więc: kursogramu, mapy na której prowadzono nawigację, dzienników okrętowych; oświadczeń i zeznań załogi oraz na podstawie wyjaśnień szypa J. Mussela i M. Kądzielewskiej.

Niepodważalną wartość dowodową przedstawia zapis drogi L.E. zarejestrowany przez kursograf i pozycje naniesione na mapę.

Wiarygodne w odniesieniu do kursogramu są zeznania wachtowych z L.E. wyjaśniające nieznaczące zmiany kursu podjęte w związku z zachowaniem B.K. przed wyminięciem się tych statków i manewr ostatniej chwili wykonany w celu uniknięcia zderzenia z B. Ponadto są zgodne z oświadczeniami szypa B.K.

Zeznania załogi L.E. są mało precyzyjne jedynie co do czasów kilku wydarzeń które miały miejsce po zderzeniu. To samo dotyczy zapisów w pokładowym dzienniku manewrowym (k.371); wypełnionym niechronologicznie. Czasy tam podane dokładnie odzwierciedlają dopiero manewry od godz. 0600, bo potwierdzają je zapisy w maszynowym dzienniku manewrowym.

Szyper J. Mussel, który jako jedyny widział że zbliżają się do siebie trzy jednostki, przedstawił tę sytuację na szkicu i wykazał że pierwszy zwrot z 070° na 010° wykonał żeby uniknąć kolizji z jachtem, a drugi - na 330°, żeby w bezpiecznej odległości od L.E. stanąć i wybrać sieci. Wyjaśnienia szypa nie zawierają odniesień czasowych, ale w tym zakresie uzupełniają je ustalenia st. oficera L.E. i kursogram.

Najmniej do odtworzenia sytuacji nawigacyjnej wniosła M. Kądzielewska. Nie wiedziała dlaczego i o jakim czasie kpt. L. Łuczak polecił zmienić kurs z północnego na południowy, a następnie wrócić na poprzedni oraz jaka była wartość kursu południowego. Dlatego wykresu

drogi jachtu przedstawionego na załączniku nr 1 do uzasadnienia, nie potwierdzają tak oczywiste dowody, jak wykresy kursów L.E. i B.K.

Pewne są pozycje jachtu z godz. 0512 i 0521. Skoro o godz. 0513 L.E. zauważył chodzenie B.K. w lewo, a szyper trawlera zaczął wykonywać ten manewr bo dostrzegł z prawej burty słabe białe światło, to B. o godz. 0512 musiał już iść kursem ok.  $174^{\circ}$ . Zaobserwowane przez załogę B.K. światło było światłem rufowym, gdyż innego jacht nie pokazywał.

Wprawdzie J. Mussel stwierdził że nie było to światło rufowe, ale prawdopodobnie dlatego że bezpośrednio przed wyjściem na pokład obserwował ślad echa obiektu idącego kursem  $020^{\circ}$ , w zamiarze z którego jego światła rufowego nie mógł jeszcze widzieć.

Z kolei jeśli ok. godz. 0524 L.E. zaczął skręcać w lewo z  $214^{\circ}$  na  $174^{\circ}$ , a krótko przed tym wachtowi zobaczyli przed dziobem żagiel idący z ich lewej na prawą burtę, to B. ok. godz. 0521 musiał być już po lewej stronie kursu L.E. i znajdować się w pierwszej fazie zwrotu przez sztag.

Najtrudniej było wykreślić drogę jachtu w ciągu ostatnich trzech minut, bowiem nie wiadomo ile tracił na prędkości podczas zwrotu. Dlatego ten fragment wykresu - przedstawiony na zał. nr 2 do uzasadnienia - jest najbardziej hipotetyczny, ale uwzględnia opinię mechanoskopijną, zeznania wachtowych L.E. i wyjaśnienia M. Kądzielewskiej, która krótko przed zderzeniem zobaczyła najpierw zielone, a czerwone światło.

Niezależnie od stopnia dokładności, wszystkie wymienione wyżej dowody są zrozumiałe, uzupełniają się i tworzą logiczną całość. Dlatego Izba na ich podstawie, ustaliła kursy statków i czas kolizji. Najbardziej prawdopodobny przebieg wydarzeń przedstawiła graficznie na załącznikach nr 1 i 2, a odczyt czasów manewrów z kursogramu, na załączniku nr 3 do uzasadnienia.

W tym zakresie nie podzieliła więc opinii nawigacyjnej biegłych z WSM.

Izba dopuszczając ten dowód spodziewała się otrzymać graficzny obraz ruchu wynikający z kursogramu i zeznań bezpośrednio zaangażowanych w prowadzenie swoich jednostek. Obraz taki miał ułatwić ocenę manewrów wykonywanych przez L.E., B.K. i B., a w konsekwencji wyjaśnić motywy ich podjęcia.

Biegli natomiast dokonali sceny poszczególnych dowodów, uznali zeznania wachtowych L.E. za fałszywe oraz przedstawili własną interpretację manewrów L.E. i B.K., sprzeczną z wyjaśnieniami szypra J. Mussela i st. oficera Balbina i S.Garia. W konsekwencji przyjęli że L.E. o godz. 0523,30 wykonał zwrot w lewo na  $174^{\circ}$  w celu oddalenia się od statku zajętego połowem i po minięciu go powrócił ok. godzi 0526 na kurs  $216^{\circ}$ , a po zauważeniu B. przed

dziobem z lewej burty, ok. godz. 0530 wykonał zdecydowany zwrot w prawo, ale nie uniknął już uderzenia jachtu w lewą burłę.

Z kolei kapitan B. - żeby uniknąć nadmiernego zbliżenia z poławiającym trawlerem i być może z L.E. - ok. godz. 0515 wykonał zwrot na kurs południowy i po 20 min. - gdy stwierdził że B.K. i L.E. wykonują zwroty w lewo - podjął manewr powrotu na kurs poprzedni. Gdy w jego trakcie stracił prędkość prawdopodobnie do zera, został uderzony przez L.E., który skręcając w prawo pokazał najpierw zielone a później czerwone światło (k.489-490).

Na poparcie tezy, że wobec znacznych rozbieżności w materiale dowodowym najbardziej prawdopodobne było przyjęcie czasu zderzenia na godz. 0530, do ekspertyzy biegli dołączyli wykres drogi L.E. na podstawie kursogramu oraz trzy warianty sytuacji nawigacyjnej.

Wykres drogi (k.492) jest niedokładny. Zaznaczony w lewym górnym rogu „PLOT INTERWAL 10 SEC” jest błędny. Według niego od godz. 0510 do 0518 upłynęło 3,5 min., (21 kresk = 210 sek.), a od godz. 0510 do 0523:30 ok. 06 min. (34,5 kreski = 345 sek.).

Nawet przy założeniu że jedna kreska oznacza 20 a nie 10 sek., otrzymany w pierwszym przypadku 7 a nie 8 minut, zaś w drugim 12 a nie 13,5 min.

Opóźnienie to oznacza, że wykres powrotu L.E. do miejsca znalezienia tratwy jest obciążony błędem i dlatego nie może stanowić podstawy do kalkulowania czasu i miejsca zderzenia.

Ponadto na odcinku prostym od godz. 0534 do 0547 L.E. powinien nabierać prędkości po zwrocie na 215°, a nie tracić ją przed następnym zwrotem o godz. 0547. Ponieważ po wykonaniu każdego zwrotu szybkość malała, spadek jej powinien być zaznaczony na wykresie już o godz. 0524, a nie dopiero przed godz. 0546

Z kolei warianty wzajemnego położenia jednostek oparto na niezrozumiałej interpretacji dowodów.

Pierwszy (k.493) - najbliższy wersji ustalonej przez Izbę - pokazuje np. wzajemne położenie B.K. i B. sprzecznie z wyjaśnieniami i szkicem szypra J. Mussela. Na wykresie przyjęto, że zmiana kursu B.K. nastąpiła już po minięciu B. o godz. 0513, a więc w momencie kiedy niewidziany obiekt był już za rufą B.K. Sugeruje to, że zwrot B.K. był podyktowany chęcią ustąpienia z drogi L.E., a nie jak podaje szyper B.K. koniecznością uniknięcia zderzenia z obiektem znajdującym się przed jego trawlerem. Wariant nie odzwierciedla, że B.K. po zmianie kursu na 010° utrzymywał kurs i szybkość, a dopiero później zmienił go na 330° by bezpiecznie wybrać sieci.



Drugi (k.494) jest sprzeczny z przyjętym przez biegłych założeniem, że B. ok. godz. 0515 zmienił kurs na południowy. Wynika bowiem z niego, że wykonał go o godz. 0522. Poza tym nie uwzględnia zmiany kursu B.K. na 010°, a dopiero później na 330°.

Trzeci (k.495) przedstawia wzajemne położenie B.K. i L.E. do jakiego nigdy nie doszło i sytuuje na godz. 0519 nieprawdopodobny zwrot B. na południowy zachód.

Na potwierdzenie że do kolizji doszło ok. godz. 0530, biegli powołali wpis do pokładowego dziennika manewrowego (k.371).

Odrzucili tym samym wpis z dziennika pokładowego (k.184) stwierdzający, że doszło do niej pomiędzy godz. 0520 a 0525, po zauważeniu nieoświetlonego obiektu i przy zmianie kursu w lewo, a także wpis z dziennika okrętowego (Official Log Book - k.185) gdzie czas zderzenia oznaczono na godz. 0525. Poza tym odmówili wartości oznaczeniom tego momentu na kursogramie (k. 199) i mapie (k. 198).

Wybrany przez biegłych dowód jest najmniej miarodajny. Pokładowy dziennik manewrowy po odnotowaniu na godz. 0530 przypuszczalnego kontaktu z obiektem, zawiera następny wpis stwierdzający zauważenie o godz. 0535 czerwonych flar. Ponieważ zdarzeń tych nie mogło dzielić zaledwie 5 minut, Izba nie uznała za wiarygodne dokonanych tam wpisów sprzed godz. 0600.

Niezależnie od tego nie znalazła podstaw aby - wbrew zeznaniom st. oficera - przypisać mu intencję wykonania zwrotu w lewo, jakoby w celu ominięcia sieci ciągniętej przez B.K..

Tak samo nie zgodziła się z oceną iż M. Kądzielewska mogła zobaczyć najpierw zielone a następnie czerwone światło L.E., tylko przy wykonywaniu przez ten statek zwrotu w prawo (k.519 i 519v).

Wreszcie uznała, iż nie można przy ustalaniu czasu kolizji pominąć fakt zatrzymania się zegarka żegl. R. Makowskiego o godz. 0524.

Fakt ten potwierdził, że do kolizji doszło w momencie zaznaczonym na kursogramie, gdy statek zaczynał skręcać w lewo.

Wyjaśnienie działań podjętych przez statki wymaga więc omówienia rozwoju sytuacji nawigacyjnej do godz. 0524.

Od godz. 0500 kursy B.K. i B. przecinały się w taki sposób, że powodowało to ryzyko zderzenia.

Kiedy szyper B.K. zobaczył przed prawym trawersem słabe białe światła, był przekonany że pokazuje je jednostka utrzymująca obserwowany wcześniej na radarze kurs  $020^{\circ}$ . Dlatego o godz. 0512, mimo pierwszeństwa drogi, odszedł w lewo w celu uniknięcia zderzenia. Tymczasem ryzyka takiego nie było, gdyż B. - najprawdopodobniej w celu ustąpienia z drogi B.K. - szedł już na południe.

Szyper J. Mussel nie dostrzegł zwrotu wykonanego przez B., gdyż mimo wzmożonej obserwacji wzrokowej sektora w którym radar pokazywał ślad echa, nie widział jego świateł burtowych.

Fakt ten dowodzi, że światła burtowe na jachcie nie paliły się. Wskazuje na to także pozycja przełącznika na wydobytej z dna tablicy rozdzielczej.

Gdyby były włączone, to z B.K. przy bardzo dobrej widzialności, dostrzeżono by je co najmniej już z odległości 2 Mm, a z pewnością zauważono by zwrot jachtu z odległości ok. 3 kbl przed godz. 0512.

Z tej samej przyczyny wachtowi L.E. zobaczyli dopiero ok.2 min przed kolizją, tylko sylwetkę jachtu.

Sytuacja z godz. 0512 jest kluczowa, bo B.K. wykonał wtedy zwrot w lewo na  $010^{\circ}$ ; B. szedł już na południe; a L.E. wstrzymał zwrot w prawo na kursie  $219^{\circ}$  i zaczął stopniowo wracać na  $214^{\circ}$ . Określona na ten czas przez st. oficera L.E. odległość do B.K. = 2,5 Mm i kąt kursowy = 3 rumby w prawo od dziobu, pozwalają określić wzajemne położenie tych trzech jednostek i zrozumieć wykonane przez nie manewry.

Wyjaśnienia szypra J. Mussela i zeznania st. oficera B. Garia tłumaczą wiarygodnie cel zmiany kursu przez B.K. na  $010^{\circ}$  oraz przez L.E. na  $219^{\circ}$ .

Z kolei po tych zmianach, przez wzajemną zgodność, wyjaśniają także ich kolejne zwroty - a więc B.K. na  $330^{\circ}$  i L.E. na  $214^{\circ}$ .

Natomiast zachowanie jachtu było poprawne tylko w odniesieniu do zwrotu na południe i krótkiego czasu po nim. Nie wiadomo przy tym, czy kapitan L. Łuczak przed poleceniem jego wykonania widział L.E.

Gdyby po zwrocie z pokładu jachtu prowadzono właściwą obserwację w sektorze rufowym, to kapitan zorientowałby się, że B.K. odszedł w lewo, co ok. godz. 0514 umożliwiło mu powrót na pierwotny kurs.

Utrzymywanie po godz. 0514 - kiedy odległość dzieląca B. i L.E. wynosiła ok. 1,6 Mm - kursu ok.  $174^{\circ}$ , z każdą minutą powiększało nadmierne z nim zbliżenie, a przejście przed dziobem L.E. ,pomiędzy godz. 0520 a 0521, było już bardzo niebezpieczne.

Takie zachowanie wskazuje, że z powodu nienależytej obserwacji załoga B. nie widziała L.E.

To samo dotyczy załogi L.E. Wzajemne położenie statków umożliwiało przy uważnej obserwacji wzrokowej, dostrzeżenie po godz. 0515 rafowego światła jachtu. Statki dzieliła wtedy odległość ok. 1,4 Mm.

Natomiast nie można zarzucić st. oficerowi, że niewłaściwie prowadził obserwację radarową. O godz. 0518 ustalił na radarze, że poza B.K., w zasięgu 8 Mm, nie ma innego statku. Jacht znajdował się wtedy przed nim w odległości 1 Mm, 1 rumb w prawo od dziobu. Radar nie wykrył B. ponieważ skuteczna powierzchnia odbicia jego reflektora wynosiła zaledwie 0,577 m<sup>2</sup>. Ponadto wykrycie uniemożliwiały zakłócenia od fal morskich oraz kąt kursowy jachtu w stosunku do radarów statku. Gdy B. przeszedł w odległości 6 kbl przed dziobem L.E. na jego lewą burtę, obserwatorzy na lewej stronie mostka mieli możliwość obserwowania rafowego światła jachtu jeszcze przez 1,5 min., do czasu gdy rozpoczął zwrot przez sztag na kurs 010°. Niedostrzeżenie go, potwierdza wcześniejsze stwierdzenie o ich nieuważnej obserwacji wzrokowej.

Niezależnie od tego, po przecięciu kursu L.E. jacht był bezpieczny i nic by się nie stało, gdyby zamiast o godz. 0521 rozpocząć skręt w prawo, utrzymał swój kurs. Podjęcie tego zwrotu dowodzi, że nikt na jachcie nadal nie widział L.E.

O ile zauważenie słabego, białego światła z wysokiego mostka, przy stanie morza 4, wymagało szczególnie uważnej obserwacji, to dostrzeżenie z jachtu światła dużego statku, tylko zwykłej staranności.

Powrót na kurs 010° zwrotem przez sztag, przy którym B. po raz drugi przechodził przed dziobem L.E., uzasadnia przekonanie, że na jachcie nie prowadzono obserwacji.

Wniosek taki wynika z sytuacji do jakiej doszło pomiędzy 0522 a 0523. Jacht w chwili gdy ostrzył i przechodził z lewej na prawą burtę L.E., miał go prostopadle do swojej prawej burty w odległości ok. 0,5 kbl. Wystarczyło spojrzeć w tym kierunku, żeby zobaczyć nadchodzący statek i po przejściu linii wiatru, zamiast odpadać, ustawić się w półwietrze i ratować wyminięciem go wzdłuż prawej burty.

W momencie gdy załoga jachtu zobaczyła L.E., było już za późno aby cokolwiek zrobić.

Jeżeli zważyć więc, że w warunkach bardzo dobrej widzialności B. wszedł pod dziób L.E. ponieważ żeglarze nie widzieli statku, a L.E. nie zdążył zapobiec zderzeniu bo marynarze zobaczyli jacht zbyt późno, to za jedyną przyczynę wypadku należało uznać niewłaściwą obserwację na obydwu statkach.

Popelniając opisane wyżej zaniedbania i błędy, obydwie załogi wykroczyły przeciwko obowiązkom ustanowionym w praw. 5 mpzzm, przy czym w zarzucie nie prowadzenia

odpowiednio uważnej obserwacji wzrokowej przez wachtowych L.E., należy uwzględnić iż możliwość zobaczenia jachtu ograniczała oprócz słabego światła rufowego, brak na nim. świateł burtowych.

Prawidło 5 wyczerpująco określa wymagania w zakresie prowadzenia obserwacji i nie ma potrzeby odwoływać się w tym względzie (ostatnie słowo D. Malinowskiego - k.627v) do postanowień regulujących obowiązki obserwatora przewidzianych w Konwencji STCW 78/95.

Natomiast powołanie przez zainteresowanych prawideł: 7, 8 i 18 mpzzm na uzasadnienie zarzutów skierowanych do L.E. jest nietrafne.

Skoro L.E. nie miał możliwości wykrycia jachtu na radarze, to nie tylko nie mógł właściwie ocenić ryzyka zderzenia z nim, ale nawet ustalić że ryzyko takie istnieje. Nie mógł więc wystarczająco wcześnie podjąć działań w celu uniknięcia zderzenia i wreszcie jako statek o napędzie mechanicznym ustąpić z drogi statkowi żaglowemu. Nie można stosować prawideł wymijania wtedy, gdy statki nie widzą się wzajemnie. L.E. po dostrzeżeniu żagla boisko dziobu, mógł starać się myknąć kolizji tylko zwrotem w lewo. Skuteczne podjęcie innych działań możliwe było jedynie przy wcześniejszym, wzrokowym zaobserwowaniu jachtu.

Izba Morska w odniesieniu do zapisu przypisanych statkom zaniedbań, określiła w pkt. II orzeczenia, odpowiadające im stopnie winy.

Nie orzekła natomiast o winie osób odpowiedzialnych za wypadek.

W przypadku L.E. przesądziło o tym nie uczestniczenie w rozprawie kapitana, st. oficera, st. marynarza i kadeta, a w przypadku B. śmierć kapitana i wachtowego żeglarza.

Jedyna ocalała z załogi jachtu żeglarzka, nie przedstawiła wystarczająco dokładnie przebiegu wachty, aby ustalić dlaczego prowadzący jacht kapitan i pełniący funkcję oka żeglarz, nie zobaczyli L.E. aż do chwili w której nie można było już uniknąć zderzenia.

Wprawdzie objęcie przez M. Kądzielewską steru nie zwalniało jej - jako żeglarza - całkowicie z obowiązku obserwacji morza, ale skoncentrowanie się na utrzymaniu kursu, pozbawiało możliwości pełnej oceny sytuacji.

Jeśli kapitan nie wymagał od niej niczego poza sterowaniem, to nie można tylko w odniesieniu do niej, rozważać czy i w jakim stopniu przyczyniła się do wypadku.

Niezależnie od tego Izba nie jest władna do rozpatrzenia wniosku o pozbawienie jej patentów, gdyż z mocy art. 53 ustawy z dnia 18.01.1996 r. o kulturze fizycznej (j.t. Dz.U. 2001 r. Nr 81, poz. 889) Rada Ministrów uprawniona do zawieszania albo cofania uprawnień -

Polski Związek Żeglarski (§ 27 ust. 3 rozp. z dnia 12.09.1997 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa - Dz.U. Nr 112, poz. 9)

Po katastrofie M. Kądzielewska w ciężkich warunkach zdołała dopłynąć do tratwy i użyć pirotechniczne środki sygnałowe. Na skutek tego B.K. natychmiast ruszył na ratunek i uruchomił akcję ratowniczą, a L.E. zawrócił na miejsce wypadku.

Ponieważ zrobił to dopiero po wystrzeleniu pierwszej czerwonej rakiety, a więc ok. 20 min. po zderzeniu, uchybił elementarnym obowiązkom niesienia pomocy znajdującym się w niebezpieczeństwie.

Bezpośrednio po zderzeniu st. oficer powinien był przyjąć że uderzył w jacht i postąpić zgodnie z instrukcją armatora, a więc włączyć na GPS funkcję „człowiek burta” oraz najkrótszą drogą wrócić do tego miejsca. Zderzenie było oczywiste, skro widział żagiel przechylający się pod dziobem, a za rufą już go nie było.

Wprawdzie o godz. 0528 rozpoczął zwrot w tym kierunku, ale o godz. 0531 przerwał go kapitan na kursie 347°, polecając wrócić na kurs 215°.

W ten sposób L.E. co najmniej o 20 min. opóźnił rozpoczęcie poszukiwania rozbitków.

Poza tym rażącym zaniedbaniem, dalszy jego udział w akcji ratowniczej nie nasunął zastrzeżeń.

Sama zaś akcja przeprowadzona została przez MRCC Aarhus bardzo profesjonalnie, a na szczególne uznanie zasługują działania B.K. podjęte po wezwaniu pomocy przez M. Kądzielewską.

Zainteresowani na rozprawie, przy dochodzeniu przyczyn wypadku, dużo uwagi zwrócili na sprawy decydujące o bezpieczeństwie żeglugi. Izba Morska ustaliła, że obydwa statki posiadały wszystkie wymagane dokumenty bezpieczeństwa.

Pełnomocnicy armatora jachtu mieli zastrzeżenia do wyszkolenia marynarzy z L.E., wydanych im dyplomów i świadectw, oraz sposobu pełnienia wachty i nadzoru kapitana.

W związku z tym Izba ustaliła, że obydwa statki były obsadzone załogami o właściwych kwalifikacjach, a wachty przed wypadkiem miały wymagany skład. Ponadto nie stwierdziła uchybień w ustawieniu obserwatorów na mostku L.E. oraz uznała, że obecność kapitana na wachcie st. oficera, nie była konieczna. Szerszego omówienia wymaga natomiast kwestia wyposażenia jachtu w urządzenia elektryczne i reflektor radarowy.

W tym pierwszym zakresie Izba nie uznała za konieczne wprowadzenia obowiązku wyposażenia jachtów w przyrządy pomiarowe do kontroli parametrów źródeł energii elektrycznej. Przyjęła bowiem, że zagadnienie to we właściwy sposób reguluje pkt. 4.3.6

przepisów klasyfikacyjnych PRS - Część V Urządzenia elektryczne 1997, w którym zaleca się wyposażenie rozdzielnic w takie mierniki.

Natomiast w przypadku reflektorów radarowych, formuła zalecenia jest niewystarczająca dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi.

Tymczasem tak właśnie stanowią przepisy klasyfikacyjne PRS Część III Wyposażenie i stateczność 1996, zalecające w Załączniku - pkt 2.7 aby jacht był wyposażony w reflektor radarowy. Nie precyzują przy tym szczegółowych wymagań co do niego.

Te z kolei PRS zamieścił w pkt 3.6. i 4.9 Przepisów nadzoru konwencyjnego statków morskich. Część III Środki sygnałowe 2000, powołując się na Rezolucję IMO.A.384(X).

Według nich wszystkie statki o pojemności mniejszej niż 200 powinny być, o ile jest to praktycznie możliwe, wyposażone w reflektor radarowy uznanego typu, o skutecznej powierzchni odbicia, wynoszącej: - co najmniej 10 m<sup>2</sup>, jeżeli zainstalowano go na wysokości co najmniej 4 m nad poziomem wody lub - co najmniej 40 m<sup>2</sup>, jeżeli zainstalowano go co najmniej 2 m nad poziomem wody.

Ponieważ wymieniona wyżej Rezolucja IMO ma obowiązywać jako prawidło Konwencji SOLAS od 01.07.2002 sprawę wyposażenia jachtów w uznanego typu reflektory radarowe, powinny regulować stanowczo przepisy, które zostaną wydane w trybie art. 15 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 09.11.2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. Nr 109, póź. 1156) i będą obowiązywać po dniu 01.01.2002 r.

Wtedy bowiem traci moc rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.09.1997 w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków morskich i bezpieczeństwa życia na morzu (Dz.U. Nr 132, poz. 879), które w § 22 ust. 1 stanowi, że statki o BRT mniejszej niż 200 powinny być wyposażone w reflektory radarowe, co do których wymagania w zakresie budowy i instalowania, określają przepisy techniczne PRS.

Formuła „powinny być wyposażone” okazała się niewystarczająco zdecydowana, w związku z czym organy inspekcyjne nie wymagają instalowania na jachtach reflektorów zalecanych przez IMO.

Poprzednie rozporządzenie Ministra - Kierownika Urzędu Gospodarki Morskiej z dnia 14.10.1987 r. w sprawie bezpieczeństwa żeglugi statków morskich (Dz.U. Nr 32 poz 171) stanowiło w § 18 ust. 1, że statki o BRT mniejszej niż 200 należy wyposażyć w reflektory radarowe określone przez PRS.

Ponieważ nie ma jednak przeszkód aby organy inspekcyjne również w poparciu o aktualne przepisy wymagały instalowania na jachtach reflektorów radarowych

spełniających warunki określone przez PRS w przepisach nadzoru konwencyjnego, Izba Morska - kierując się koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi -

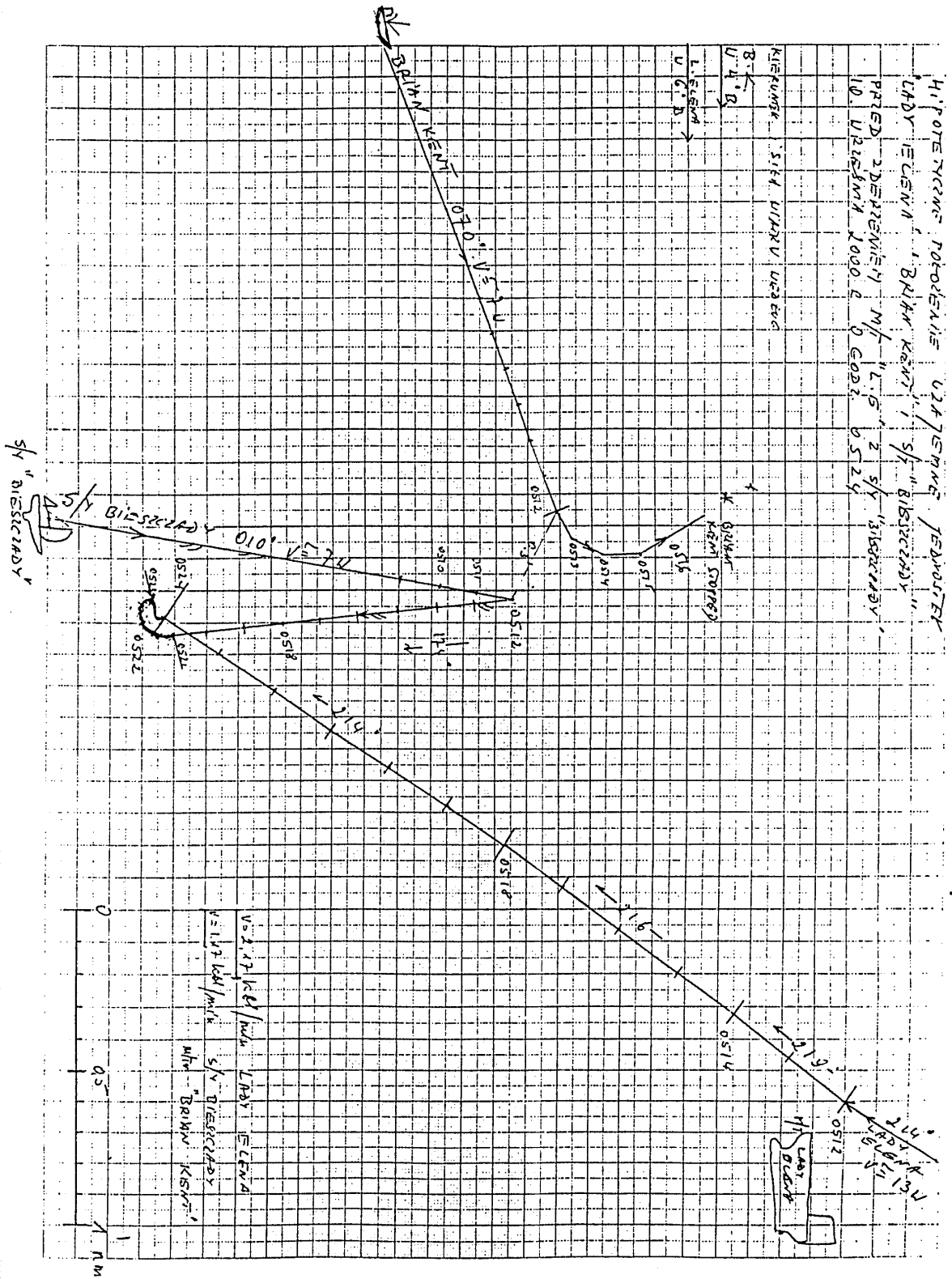
**z a l e c a**

dyrektorom urzędów morskich, aby uzależniali wydawanie kart bezpieczeństwa pachtom od wyposażenia ich w reflektory radarowe uznanego typu.

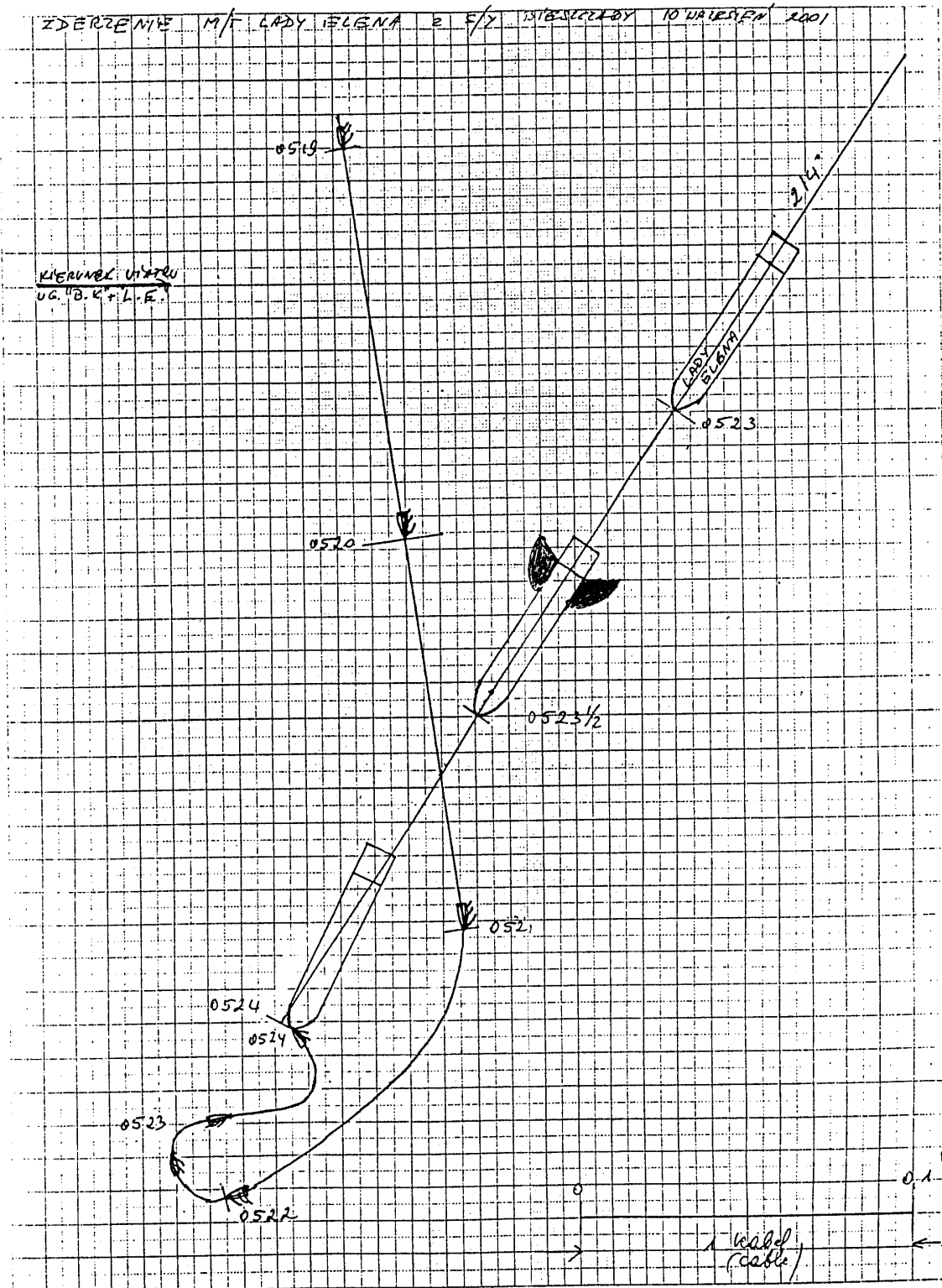
Wiceprzewodniczący Izby Morskiej

Ryszard Kopicki

(Sędzia SO)







ODCZYT KURSOGRAMU M/V „LADY ELENA Z DNIA 10 WRZEŚNIA 2000r.,  
DOKONANY PRZEZ IZBĘ MORSKĄ  
(ZDERZENIE Z S/Y BIESZCZADY)

Godzina Od	Godzina Do	Czas trwania	Suma Min	Wydarzenia
0427	0512			Kurs 214
0512	0514	2 min	2	Kurs 219
0514	0518	4	6	Kurs 216
0518	0524	6	8	Kurs 214
0524	0525,3	1.3	9.3	Ostry zwrot w lewo na 174
0525.3	0526.5	1.2	10.5	Ostry zwrot w prawo na 232
0526.S	0528	1.5	12	Zwrot na 216
0528	0531	3	15	Zwrot na 347
0531	0535	4	19	Zwrot na 2IS
0535	0546	11	30	Kurs 215
0546	0554	8	38	Zwrot na 051
0554	0600	6	44	Kurs 05 1
0600	0603	3	47	Kurs 055
0603	0606	3	50	Kurs 059
0606	0609	3	53	Kurs 064
0609	0615	6	59	Zmiana kursu w prawo na 338
0615	0616	1	60	Zmiana kursu na 332
0616	0618	2	62	Zmiana kursu na 325,5
0618	0635	17	79	Cyrkulacja w prawo o 496 stopni
0635				Cyrkulacja w lewo