

**ZAGINIĘCIE ŻEGLARKI Z POKŁADU S/Y GEDANIA NA MORZU ŚRÓDZIEMNYM,  
PODCZAS REJSU Z BARCELONY NA WYSPIY BALEARY W DNIU 28 GRUDNIA 2006 R.**

*/Orzeczenie Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni z dnia 02.07.2007 r. - sygn. akt WMG 1/07 zmienione orzeczeniem Odwoławczej Izby Morskiej z dnia 16.10.2008 r. – sygn. akt OIM 1/08/*

- I. Nie dało się ustalić przyczyny i okoliczności zaginięcia członka załogi jachtu GEDANIA żeglarki I. J. w dniu 28 grudnia 2006 r. po ok. godz. 06.30, w rejsie z Barcelony na Baleary, przy bezwietrznej pogodzie, gładkim morzu, dobrej widzialności i temp. wody + 15°C.
- II. Pełniący funkcje IV-go oficera J. Sz. oraz żeglarka I. J. złamali podstawowe zasady bezpieczeństwa żeglugi, gdyż nie mieli założonych szelek bezpieczeństwa wówczas, kiedy przebywali na pokładzie jachtu w nocy (§ 18 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sportu z dn. 9.06.2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa – Dz.U. 105/06 poz. 712 z późn.zm.) oraz wbrew zakazom armatora i kapitana jachtu pili alkohol a nadto, IV of. J. Sz. naruszył zasady dobrej praktyki żeglarskiej przez to, że pozostawił na pokładzie rufowym, w nocy, będącą pod wpływem alkoholu żeglarkę I. J. samą, nie informując o tym kierującego wachtą III of. M. M.
- III. Akcja poszukiwania zaginionej, rozpoczęta o godz. 12.35 dnia 28.12.2006 r. prowadzona była prawidłowo, z tym, że rozpoczęta została z ponad 5-cio i pół godzinnym opóźnieniem wobec niesprawdzenia o godz. 07.00 przyczyn nieobecności żeglarki na wachcie oraz omyłkowego przyjęcia przez II of. D. K., że osoba śpiąca w kabinie to żeglarka I. J.

**PRZEBIEG WYPADKU**

1. W dniu 27.12.2006 r. o godz. 14.55 s/y GEDANIA (stalowy; żaglowo-motorowy; pow. Żagli 231 m<sup>2</sup>; silnik Vetus-Deutz 141 kW; zbudowany w 1975 r.; wyremontowany w 2005 r. w Stoczni Gdańskiej; dł. całk. 23,28 m, szer. 5,21 m; armator: T.S.T.A.P. Gdynia; port macierzysty Gdańsk; spełniający wymagania wyposażenia nawigacyjnego, radiowego i ratunkowego; „Safety Certificate” ważny do dnia 30.06.2010 r., dopuszczający go do żeglugi międzynarodowej z załogą 3/20 osób w rejonach do 200 Mm od portu schronienia, na wodach wolnych od lodu, bez ograniczeń pogodowych) wyszedł z mariny Port Vell w Barcelonie w rejs sylwestrowy na Baleary, który miał trwać do dnia 06.01.2007 r. Zorganizował go armator, werbując załogę za pośrednictwem internetu.

2. Kapitanem jachtu był kpt. jacht. A. Ż. (lat 27, patent kpt. jacht. i kpt. motorowodnego z 2005 r.; ok. 13 lat praktyki morskiej; na tym jachcie od IX. 2006 r. – najpierw jako oficer, potem samodzielnie dowodzący jachtem od 2 tygodni przed wypadkiem).

Załogę jachtu stanowili:

I oficer – P. J. (lat 28, jacht. sternik morski od 2005 r., ok. 19.00 godz. na morzu);

II oficer – D. K. (lat 45, francuskie uprawnienie do prowadzenia jednostek do 5 Mm od brzegu, zam. we Francji);

III oficer – M. M. (lat 31, jacht. sternik morski, żegluje od 10 lat, 10 rejsów morskich);

IV oficer – J. Sz. (lat 47, bez stopnia żeglarskiego, uprawia żeglarstwo śródlądowe od 15 roku życia, uczestniczył w 3 rejsach morskich jako żeglarz na jachtach: Pogoria, Berg i Gedania);

Bosman - M. T. (lat 26, jacht. sternik morski od 2 lat, drugi rejs na s/y Gedania) oraz

żeglarze z Polski: E. J. (lat 31 ), D. O. (lat 32 ), D. K. (lat 33) i E. W. (lat 31); z Francji: A.K. (lat 19), S. K. (lat 23) i K. U. (lat 31) oraz ze Szwecji: I. J. (obywatelka szwedzka narodowości polskiej, ur. 04.04.1957 r., praktyka żeglarska: 6-cio tygodniowy rejs na s/y Sun Magic w Grecji, Regaty Polonijne Giżycko 2005 i 2006 oraz liczne rejsy w Skandynawii).

I. J. przyjechała do Barcelony jako ostatnia z załogi, w dniu 26.12.2006 r., wieczorem. Zajęła kabinę dziobową z III oficerem M. M.

Tego dnia, wieczorem, kapitan poinformował załogę o podziale na 4 wachty i wyznaczył oficerów wachtowych. Spośród nich, tylko IV of. - J. Sz. Nie miał stopnia żeglarskiego. Kapitan znał go z rejsu na s/y POGORIA, gdzie był w składzie jego wachty. Uważał, że "może pełnić funkcję oficerską przy czujniejszym nadzorze z jego strony i bosm. M. T.", której powierzył funkcję swojego zastępcy.

Pracę wacht kapitan zorganizował w ten sposób, że każdego dnia, od godz. 16.00 do godz. 16.00 dnia następnego, jedna wachta była kolejno wyłączana z obowiązków nawigacyjno - pokładowych i kierowana do zajęć kambuzowo - gospodarczych.

Podczas odprawy kapitan poinformował załogę o całkowitym zakazie picia alkoholu na morzu oraz o obowiązku noszenia szelek bezpieczeństwa w nocy i przy stanie morza powyżej 4°B.

**3.** S/y GEDANIA opuściła port przy bezwietrznej pogodzie i skierowała się na Menorkę do portu Ciutadella. Szła na silniku z szybkością ok. 5 w. Prognozy pogody zapowiadały wiatr SE 2 - 4 °B.

Od godz. 16.00 wachtę kambuzową pełnił II of. D. K. wraz z żeglarką I. J. i K. U. Z kolei IV of. J. Sz. objął wachtę nawigacyjną z S. K. i A. K. o godz. 20.00. Pod koniec wachty na pokład przyszła żeglarka I. J. i zaproponowała IV of. J. Sz. wypicie drinka. Przyniosła butelkę whisky. Obydwoje usiedli na ławce usytuowanej w rufowej części pokładu, obok schodków zejściowych prowadzących na pokład kąpielowy. Nie mieli na sobie szelek bezpieczeństwa.

Kiedy przed północą na pokład wyszedł I of. P. J. z żeglarzami pierwszej wachty: D. O. i E. J.; IV of. J. Sz. z żeglarką I. J. już siedzieli na ławce. I of. P. J. podszedł do niego i poprosił o przekazanie wachty. Zdający wachtę IV of. J. Sz. powiedział, że warunki są niezwykle spokojne, idą cały czas tym samym kursem i że w dzienniku jachtowym znajdzie wszelkie zapiski. Przejmujący wachtę przeszedł do sterówki, gdzie na podstawie wskazań GPS i mapy elektronicznej ustalił pozycję jachtu.

Siedzący na ławce rozmawiali, żartowali, robili zdjęcia, palili papierosy i pili alkohol. Później butelkę po whisky wyrzucili za burtę. Żeglarka I. J. była w dobrym nastroju, opowiadała o swoim życiu i postrzeganiu świata. I of. P. J. kilka razy podchodził do nich spytać, dlaczego nie idą spać. Odpowiadali, że szkoda czasu na sen w tak piękną noc. Niebo było rozgwieżdżone, świecił księżyc, a morze było spokojne. I oficer P. J. poczęstował żeglarkę I. J. cygaretką. Wyczuł, że oboje dobrze się ze sobą czują i że im przeszkadza. W ich zachowaniu nie zauważył niczego niepokojącego. Nie zauważył też, że piją alkohol. Szklanek na pokładzie nie widział.

Kapitan nie kontrolował przebiegu pierwszej wachty, ale wiedział od bosm. M. T. - z którą zajmował kabinę bosmańską - kto siedzi na ławce rufowej.

O godz. 04.00 (dnia 28.12.2006 r.) I of. P. J. przekazał wachtę III of. M. M., którą ten pełnił wraz z D. K. i E. W. I oficer P. J. zwrócił uwagę III of. M. M., że na pokładzie są jeszcze 2 osoby, które siedzą na ławce rufowej, korzystają z pierwszej nocy na morzu i nie chcą spać.

III of. M. M. koncentrował się na prowadzeniu jachtu, bo jego załoganci byli pierwszy raz na morzu i chorowali. Specjalnie nie interesował się osobami siedzącymi na ławce. Od strony rufy dobiegały go odgłosy rozmów, śmiechy i uszczypliwe uwagi dotyczące sterowania przez E. W.

Ok. godz. 04.20 na pokład wyszła bosm. M. T. sprawdzić wachtę. Widziała żeglarzy siedzących i przytulonych do siebie na ławce rufowej. Nie była tym zdziwiona, bo od początku rejsu dużo czasu spędzali ze sobą. Nie podchodziła do nich, by im nie przeszkadzać. Po 20-30 minutach pobytu na pokładzie wróciła do kabiny i położyła się spać.

W połowie wachty III of. M.M. widział IV of. J. Sz. schodzącego pod pokład.

D. K. stojąc za sterem widział jeszcze ok. godz. 06.30 kobietę i mężczyznę siedzących na ławce. Potem mężczyzna zszedł pod pokład a ona została i przypalała papierosa. Od tego czasu nie zwracał na nią uwagi.

IV of. J. Sz. potwierdził, że o tym czasie poszedł do swojej kabiny, w której spał już I of. P. J. Żeglarke I. J. zostawił samą, w dobrym nastroju. Według niego, nie była pijana. Wtedy widzano ją ostatni raz.

**4.** Żeglarka I. J. nie przyszła na wachtę kambuzową ażeby o godz. 07.00 przygotować śniadanie, które dla IV wachty miało być wydawane od godz. 07.30.

Ok. godz. 07.30 na śniadanie zszedł m.in. kapitan, który nie widząc żeglarke I.J. w kambuzie, spytał o nią II of. D.K.. III of. M.M. powiedział wtedy, że nie ma jej w zajmowanej przez nich kabinie. Z uwagi na to, że IV of. J. Sz. nie przyszedł na śniadanie, wszyscy obecni przypuszczali, że oboje zaspali.

Po tych rozmowach, o godz. 08.15 II of. D.K. wszedł do kabiny dziobowej, gdzie żeglarka I.J. powinna była spać i stwierdził, iż rzeczywiście jej tam nie ma. Poszedł więc do kabiny IV of. J. Sz. Zobaczył, że ten śpi. Zobaczył też inną osobę w drugiej koi. Przyjął, że jest nią poszukiwana żeglarka I.J. Dopiero później okazało się, że w rzeczywistości był to I of. P. J.

Po powrocie z poszukiwań II of. D.K. przekazał, że żeglarka I.J. śpi, ale nie w swojej kabinie lecz w trzyosobowej, zajmowanej przez IV of. J. Sz. Kapitan uznał tę informację za wystarczającą.

Po śniadaniu, bosman M. T. – widząc, że żeglarka I.J. nie pomaga sprzątać - spytała o nią II of. D.K. Ten odpowiedział, że śpi w lewej trójce - gdzie było jedno wolne miejsce i że nie została obudzona do pomocy, bo późno poszła spać. IV of. J. Sz. przyszedł na wachtę spóźniony - ok. godz. 08.35. Żeglarka A. K. wyczuła od niego silny zapach alkoholu.

W tym czasie, II of. D.K. i żeglarka K.U. usiedli na ławce rufowej. Znaleźli tam niedopałek papierosa, który przypalił pokład i korek od butelki po whisky.

Ok. godz. 11.00 II of. D. K. wszedł do kabiny IV of. J. Sz., zdecydowany by obudzić żeglarke I. J. Z uwagi na to, że poprzedniego dnia, będąc w sklepie zauważył, że żeglarka kupiła butelkę whisky i butelkę wina uznał, że znaleziony rano korek świadczył o tym, że piła w nocy alkohol. Żeglarke I. J. w kabinie IV of. J. Sz. nie było, a ponieważ drzwi do kabiny, którą zajmowała na dziobie były zamknięte, przyjął, że po przebudzeniu przeniosła się do niej i ją zamknęła. Powiedział o tym żeglarce K. U. i skomentował, że nie jest w porządku wstać i położyć się dalej spać, zamiast przyjść im pomóc.

**5.** O godz. 12.20 jacht stanął na kotwicy w zatoczce przy Isłote de la Galera, w pobliżu miejscowości Ciutadella, na poz.: szer. geogr.: 39°59,6' N i dłuż. geogr.: 003°49,7' E. Kapitan

z kilkoma żeglarzami zwodował ponton i popłynął aby zorientować się gdzie będzie można zejść na ląd. W tym czasie, II of. D. K. postanowił odszukać i obudzić żeglarkę. Ponieważ nie znalazł jej, ani w jej kabinie, ani w kabinie IV of. J. Sz., zaalarmował bosm. M. T. Po gruntownym przeszukaniu jachtu, o godz. 12.35 załoga stwierdziła że żeglarki I. J. na jachcie nie ma. Bosm. M. T. ustaliła, że ostatni raz widziano ją ok. godz. 0600. Krótco po tym, na jacht wrócił kapitan i podjął akcję poszukiwawczą.

6. Podniesiono kotwicę i kursem 318°, CN (ok. 9,5 w), ruszono na pozycję z godz. 06.00: szer. geogr.: 40°22,7' N i dług. geogr.: 003°19,7' E. Nadano sygnały: DISTRESS MOB oraz Mayday. Wystawiono wachtę, która obserwowała morze z dachu nadbudówki.

Żeglarka I. J. ubrana była w jeansy, bluzkę, szarą kurtkę z kapturem, tenisówki i wełnianą czapkę.

IV of. J. Sz. w rozmowie z kapitanem, w obecności bosm. M. T., przyznał, że w nocy z żeglarką I. J. wypili dużo alkoholu oraz, że nie mieli założonych szelek bezpieczeństwa. Poinformował też, że poszukiwana od 3 lat leczyła się biorąc leki psychotropowe.

Poszukiwania prowadzono utrzymując kontakt z CS Menorca Radio oraz RCC, które skierowało na domniemaną pozycję wypadku śmigłowiec i samolot.

O godz. 13.30 poinformowano kapitana, że idą na tę pozycję również: m/v AMADEO i m/v EL GRECO.

Na pozycję z godz. 06.00 jacht doszedł o godz. 16.15 i zaczął poszukiwania zataczając kręgi. Kapitan poinformował o wypadku telefonicznie armatora w Gdyni.

O godz. 17.00 zmieniono metodę poszukiwania na zaleconą przez RCC, z którym utrzymywano kontakt za pomocą telefonu komórkowego.

Ok. godz. 20.00 RCC zalecił poszukiwania tzw. zygzakami - tj. po 4 Mm na lewo i prawo od linii łączącej pozycje z godziny 0600 i aktualnej oraz o zawieszeniu przez nich akcji do rana dnia 29.12.2006 r.

O godz. 23.50 jacht odebrał od RCC nowe wytyczne o kontynuowaniu poszukiwań w czworoboku ograniczonym podanymi im współrzędnymi. Obszar ten zaznaczono na mapie i resztę nocy spędzono na przeczesywaniu go z prędkością ok. 2,1 w.

We wszystkich rozmowach telefonicznych pośredniczyła mówiąca po hiszpańsku żeglarka A. K.

Ok. godz. 08.00 w dniu 29.12.2006 r. RCC powiadomiło jacht, że zaginionej szukają: śmigłowiec, samolot i statek oraz, że akcja zostanie zakończona wczesnym wieczorem. W opinii RCC, z uwagi na temperaturę wody ok. + 15°C, brak jest podstaw by przypuszczać, że można jeszcze odnaleźć zaginioną żywą.

W dniu 29.12.2006 r. o godz. 18.00 RCC zakończyło akcję i odwołało alarm MOB. Kapitan s/y GEDANIA otrzymał pozwolenie udania się do portu Palma de Mallorca.

## **PRZYCZYNY WYPADKU**

1. Z uwagi na zebrany materiał dowodowy brak jest możliwości ustalenia co żeglarka I. J. robiła w tym czasie, kiedy została sama na ławce i w jaki sposób zaginęła z pokładu jachtu. Wynika to z faktu, że od chwili kiedy została sama na ławce, nikt z załogi już jej więcej nie widział. Nie ma więc podstaw do orzeczenia z jakiej przyczyny i w jakich okolicznościach zaginęła. Tym samym,

nie można spekulować, czy i gdzie mogła się potknąć i wypaść z jachtu albo z niego wyskoczyć. Co więcej, nie można ustalić, czy zaginięcie miało związek z wypitym alkoholem, niezłożeniem szelek bezpieczeństwa albo jej kondycją psychiczną.

Pewne jest tylko, że stało się to po ok. godz. 06.30 – kiedy IV of. J. Sz. Zostawił ją na ławce samą (żeglarzkę I. J. przypalającą papierosa widział także II of. D. K.).

Jednocześnie nie można wykluczyć sytuacji, w której to po godzinie 08.15 (tj. czas, w którym II of. D.K. sprawdził kabinę zajmowaną przez zaginioną i kabinę zajmowaną przez IV of. J. Sz.) żeglarka I. J. była jeszcze na pokładzie jachtu, np. leżąc na pokładzie kąpielowym (na którym to żeglarze lubili przebywać w samotności), a który to pokład, z uwagi na swoje położenie, jest całkowicie niewidoczny dla osób stojących za sterem lub znajdujących się w jego pobliżu. Po godz. 08.15 nikt z załogi nie sprawdzał, czy na pokładzie kąpielowym znajdowała się żeglarka I. J. A przecież nie można całkowicie wykluczyć i takiej wersji przebiegu wypadku, że będąca pod wpływem alkoholu żeglarka zatoczyła się i tracąc równowagę spadła przez niezamknięty reling z pokładu rufowego na pokład kąpielowy, uderzając się w głowę i tracąc przytomność. Nie można też całkowicie wykluczyć, że leżała na nim nieprzytomna przez okres ok. 2 godzin, bo przecież w tym czasie nikt jej nie szukał a nadto, żaden z żeglarzy nie schodził na pokład kąpielowy, względnie też jego nie kontrolował.

Co więcej, ok. godz. 08.30, II of. D. K. i żegl. K. U. poszli na pokład rufowy i usiedli na ławeczce, na której przez większą część nocy siedzieli IV of. J. Sz. i żeglarka I. J. Oni również nie sprawdzili pokładu kąpielowego, którego konstrukcja i usytuowanie są takie, że jeżeli ktoś stanie przy ławeczce lub na niej usiądzie, to nie zobaczy osoby leżącej na pokładzie kąpielowym, pod samą nazwą jachtu widoczną na rufie (dowód: dokumentacja fotograficzna jachtu k. 1). Nie można więc wykluczyć, że jeszcze po godz. 08.30 żeglarka leżała nieprzytomna na pokładzie kąpielowym a następnie, w trakcie próby podniesienia się wpadła do wody przez nikogo nie zauważona. Oczywiście ta wersja przebiegu zdarzenia jest mało prawdopodobna ale całkowicie jej wykluczyć się nie da. W tym stanie rzeczy należało uznać, że nie można ustalić dokładnie końcowej granicy przedziału czasowego, w którym to żeglarka I. J. zaginęła z pokładu jachtu.

**2. IV of. J. Sz., z racji pełnionej funkcji, w sposób szczególny, bardziej niż zwykli żeglarze, zobowiązany był do przestrzegania obowiązujących na jachcie reguł bezpieczeństwa. Zlekceważył obydwie, przy czym, szczególnie obciąża go fakt picia alkoholu.**

IV of. J. Sz. powinien był po zakończeniu wspólnego picia alkoholu odprowadzić żeglarzkę I. J. pod pokład. Jeśli natomiast chciała na pokładzie pozostać, to miał obowiązek powiadomić o tym pełniącego wachtę III of. M. M., który miałby szansę roztoczenia nad nią opieki.

Tymczasem, IV of. J. Sz. beztrąsko poszedł do swojej kabiny i po dwóch godzinach, spóźniony, pojawił się na swojej wachtce, którą jak gdyby nigdy nic, pełnił aż do południa. Widział przecież, że żeglarki nie ma w kambuzie oraz wiedział, że nie znaleziono jej w kabinie którą miała zajmować. Ze zwykłej troski o koleżankę, każdy inny żeglarz zainteresowałby się jej nieobecnością.

Tak więc złamanie zasad bezpieczeństwa żeglugi na jachcie dotyczyło nie tylko naruszenia obowiązku zakładania szelek bezpieczeństwa w porze nocnej, podczas pobytu na pokładzie (§ 18 ust. 2 rozp. Ministra Sportu z dn. 9.06.2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa – Dz.U. Nr 105, poz. 712 z późn.zm.) oraz ustanowionego przez armatora i kapitana jachtu zakazu spożywania alkoholu podczas rejsu, ale także pogwałcenia zasad dobrej praktyki żeglarskiej

przez to, że pozostawił na pokładzie rufowym, w nocy, będącą pod wpływem alkoholu żeglarkę, nie informując przy tym, o fakcie pozostawiania jej samej, kierującego wachtą nawigacyjną III of. M. M.

### **OPÓŹNIENIE AKCJI POSZUKIWANIA ŻEGLARKI**

Niezależnie od tego, czy na jachcie jest czy też nie ma regulaminu pełnienia służby, bez względu na charakter żeglugi (turystyczna, sportowa, stażowa czy też rodzinna) nakaz przestrzegania elementarnych reguł bezpieczeństwa i zasad tzw. „zdrowego rozsądku” ma swoje pełne uzasadnienie. Żeglarka I. J. została przypisana do konkretnej wachty (II-giej), której pracą kierował (dowodził) pełniący funkcję II of. D. K. To przede wszystkim jego obowiązkiem było sprawdzenie, zaraz po godz. 07.00, przyczyn niezgłoszenia się o tej godzinie żeglarce I. J. do pracy. Tymczasem, oficer ten zlekceważył fakt nieobecności żeglarce na wachcie do tego stopnia, że dopiero po godz. 07.30, kiedy kapitan przyszedł na śniadanie i zainteresował się przyczyną jej nieobecności, właśnie z jego inicjatywy i to też z opóźnieniem, bo ok. godz. 08.15 poszedł sprawdzić kabinę zajmowaną przez żeglarce. Kiedy kapitan otrzymał od II of. D. K. informację, że żeglarka śpi ale w innej kabinie, bo zajmowanej m. in. przez IV of. J. Sz., to nie miał żadnych racjonalnych powodów, by mu nie wierzyć. Odmienna ocena, że kapitan w takim przypadku powinien sprawdzić informacje II oficera i skontrolować, czy nic złego z żeglarce się nie dzieje, sprowadziłaby całą rzecz do absurdu. Oznaczałoby to, najmniej, ni więcej, tylko obowiązek kontrolowania poprawności wykonania przez członka załogi i to w dodatku osoby dorosłej, pełniącej funkcję oficerską, każdej czynności, każdego zadania, a przy tym, nie wymagającego jakiegś specjalnej wiedzy, czy też, jak w tym przypadku, żeglarskich umiejętności. Tymczasem, żeglarce którzy zaokrętowali na jacht jako członkowie załogi a nie jako pasażerowie, przyjęli na siebie, dobrowolnie, obowiązek realizacji pewnych zadań (np. pełnienia wacht – pokładowej i kambuzowej). Część z nich przyjęła na siebie obowiązki oficerskie. To wszystko powoduje, że zachowanie, działanie poszczególnych członków załogi podlega ocenie z punktu widzenia poprawności postępowania, zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz dobrą praktyką morską (żeglarską). Innymi słowy, gdyby podczas wachty któryś z oficerów popełnił błąd związany np. z prowadzeniem obserwacji, oceną odległości czy rozróżnieniem świateł nawigacyjnych, to jego zachowanie byłoby analizowane przez pryzmat przestrzegania prawideł konwencji COLREG-72. Jego odpowiedzialność byłaby autonomiczna tj. brak umiejętności czy też rażące błędy żeglarza skutkujące spowodowaniem wypadku morskiego mogłyby stanowić podstawę do zastosowania wobec niego sankcji, o której mowa w art. 35 ust. 1 u. o i.m.

W tym stanie rzeczy, okoliczności dotyczące wyjaśnienia obecności żeglarce I. J. stanowią podstawę do oceny, że to nie kapitan nie upewnił się podczas śniadania, że żeglarka jest na jachcie, tylko pełniący funkcję II of. D.K. popełnił zasadnicze błędy w tej sprawie. Najpierw, przez około pół godziny nie zainteresował się, co dzieje się z członkiem jego wachty, a następnie, przez niedbałe wykonanie polecenia przyjął i przekazał kapitanowi informację, że żeglarka jest i śpi w kabinie zajmowanej przez IV of. J. Sz. Gdyby przy tak prostej czynności, jak kontrola obecności na jachcie członka załogi, II of. D. K. dochował zwykłej staranności wymaganej w danych okolicznościach, to podszedł by do koi i spojrzął w twarz śpiącej osoby, m. in. po to, aby sprawdzić, chociażby po wyglądzie, czy nic jej nie jest. Wówczas ustaliby, że osoba o której sądził, że jest to żeglarka I. J. faktycznie nią nie jest. Ta dramatyczna w skutkach pomyłka miała swój ciąg dalszy, bo kiedy ok. godz. 11.00 II of. D.K., poirytowany nieobecnością żeglarce I. J., poszedł sprawdzić co się z nią dzieje, przyjął, że zamknięte drzwi do jej kabiny świadczą o tym,

że żeglarka nadal śpi po nieprzespanej (i jak już wówczas przypuszczał „zakrapianej” alkoholem) nocy.

Powyższe błędy, a także pewien splot okoliczności spowodowały, że akcję poszukiwania zaginionej rozpoczęto z ponad 5-cio i pół godzinnym opóźnieniem.