

## WEJŚCIE S/Y ANDROMEDA NA POŁUDNIOWY BRZEG PRZYŁĄDKA HAMMARUDD

NA WYSPIE GOTLAND W DNIU 16 SIERPNIĄ 2007 R.

*/Orzeczenie Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni z dnia 10 grudnia 2007 r. – sygn. akt WMG 32/07/*

I. Przyczyną wejścia s/y ANDROMEDA na kamienistą ławicę przy południowym brzegu przyłądka Hammarudd, a następnie wyniesienia go na ten brzeg przez fale, w nocy 16 sierpnia 2007 r. o godz. 23.25, przy wietrze S 6-7° B, stanie morza 3-4 i bardzo dobrej widzialności; było niekontrolowanie po godzinie 22.30 pozycji i głębokości;

II. Winę za wypadek ponosi kapitan s/y ANDROMEDA - j.s.m. P.S. przez to, że: szedł wzdłuż zachodniego brzegu Gotlandii bez włączonej echosondy oraz nie obserwował - po wejściu w czerwony sektor LtHo Stora Karlsö - wskazań GPS.

### **STAN FAKTYCZNY:**

W dniu 15 sierpnia 2007 r. o godz. 11.10 s/y ANDROMEDA (jacht żaglowy typu "Taurus"; zbudowany w 1977r. w Morskiej Stocznii Jachtowej im. L. Teligi w Szczecinie; poszycie formowane z obłogów; Lc 10,70m, B 3,58m, T 2,12m, słup, S 60 m<sup>2</sup>; silnik "Hydromarine DH-25" 18,4 kW; armator LOK ZG Warszawa - Jacht Klub Morski LOK "Gryf" Gdynia), wycarterowany Klubowi Żeglarskiemu "August" w Augustowie, wyszedł z Gdyni, z 7-osobową załogą, w 10-dniowy rejs szkoleniowo-stażowy do Visby, Nynäshamn i Sztokholmu. Jacht przed sezonem 2007 był w bardzo dobrym stanie technicznym, po kapitalnym remoncie pokładu. W wyniku inspekcji PRS i Urzędu Morskiego - w czerwcu 2007r., Świadectwem Klasy Jachtu nr 9/OR/2007 odnowiono mu klasę z symbolem **yK II 8B** i wydano Kartę Bezpieczeństwa nr 291/GDY/ 2007, ważne do VI 2011r. Dopuszczony został do uprawiania żeglugi międzynarodowej do 200 Mm od portu schronienia, bez ograniczeń pogodowych, z minimum 2-ma / maksimum 8-ma członkami załogi. W żegludze bałtyckiej kapitanem mógł być sternik jachtowy. Wyposażony był m.in. w: r/tfn VHF Silva S10 DSC, EPIRB-406, GPS, radioodbiornik oraz elektroniczny log z echosondą, którego czytnik zamontowany był w kokpicie. Dwa dni wcześniej jacht wrócił do Gdyni z półtoramiesięcznego rejsu morskiego i w stanie zdatnym do żeglugi przekazany został czarterującemu komandorowi klubu "August" - kpt. jacht. Z.P. Załoga przy przejmowaniu jachtu w dniu 14.08.2007 r., odnotowała m.in.: uszkodzenie mocowania raks foka, niewykończone przeróbki zabudowy wnętrza, brak podłóg: pod szufladami kuchennymi, w szafie, w bakiście nad pompą zęzową, braki żarówek wewnątrz oraz otwarte łącze sondy i prowizorycznie zabezpieczenie kabla oświetlenia na dziobie. Załoga zabezpieczyła kable i podłogi, co opóźniło o 1 dzień wyjście z portu. Sonda działała prawidłowo. Kapitanem s/y ANDROMEDA był P.S. (lat 39, patent jachtowego sternika morskiego uzyskał na podstawie stażu 31.07.2007 r., ok. 9 lat praktyki żeglarskiej: na śródlądziu, Bałtyku, Morzu Śródziemnym i Północnym, na tym jachcie 3 rejs, ostatni w 2006 r. jako I of. pod nadzorem kpt. jacht. Z.P., w tym rejsie po raz pierwszy samodzielnie na stanowisku kapitana.

W skład załogi wchodził:

- organizator rejsu Z.P. (lat 72, patent kpt. jacht. z 1995 r., kilkadziesiąt lat praktyki żeglarskiej, na śródlądziu, Bałtyku, M. Północnym, Śródziemnym i Atlantyku, ponad 70 rejsów w charakterze prowadzącego, organizator i komandor Klubu Żeglarskiego "August" w Augustowie, który wyznaczył sobie w rejsie stanowisko kierownika wyszkolenia żeglarskiego [k.w.ż.]);

- oficer E.M. (lat 52, żegl. jacht., drugi rejs na tym jachcie );

- załoganci: K.M. (lat 32, żegl. jacht. ), M.S. (lat 16, żegl. jacht.) oraz F.U. (lat 17 ) i P.U. (lat 56) bez uprawnień żeglarskich, uczestniczący pierwszy raz w rejsie morskim. Przed rejsem kapitan i k.w.ż. ustalili, że oficerami wachtowymi będą tylko oni dwaj oraz że zmieniać się będą co 4 godziny. Do wachty I przydzielono M.S., do II wachty K.M., do III wachty P. i F.U., a of. E.M. przydzielono sprawy gospodarcze i kuchenne, bez obowiązku pełnienia wacht. Uzgodnili również, że kapitan będzie odpowiadał za prowadzenie jachtu, ale z uwagi na różnicę w doświadczeniu, w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa, dowodzenie przejmie k.w.ż. Z.P. Sprawy dotyczące trasy rejsu, konsultować mieli wspólnie. Kapitan pouczył załogę jak posługiwać się środkami ratunkowymi. Każdy miał dopasować sobie pas bezpieczeństwa i zabrać do koi. W trakcie przygotowań do rejsu kpt. i k.w.ż. analizowali wydrukowane z internetu na okres pierwszych 3 dni prognozy pogody, które przewidywały wiatry: od łagodnych do dość silnych z S i SW. Natomiast meteorologiczne prognozy morskie IMGW, na 15 i 16 sierpnia, przewidywały wiatry: początkowo zmienne 2-4, przechodzące na kierunki S i wzrastające na 5-6, miejscami 7° B oraz zawierały ostrzeżenia przed silnym wiatrem.

Od godz. 11.45 jacht szedł pod fokiem i grotem, kursem N, przy wietrze SE 4° B, stanie morza 2 i widzialności 8. O godz. 13.30 minął lewą burtą (lb ) pławę "HL-S". Od godz. 14.00 do 20.00 sterowano KK 350° - na Gotlandię. Po południu siła wiatru wzrosła do 5°B, a stan morza do 3, co wywołało chorobę morską E.M. i F.U. O godz. 18.45 zrzucano grota, a o 20.00 zmieniono KK na 320°, żeby osiągnąć zachodni brzeg Gotlandii. Po godz. 21.00 wiatr zaczął zmieniać kierunek i słabnąć. O godz. 24.00 był SW 1° B. W pierwszym dniu rejsu kapitan i k.w.ż. uczyli załogę zasad sterowania. Przy zmianie wacht odnotowywali w dzienniku jedynie: pozycję z GPS, kurs kompasowy i stan pogody. Sprawdzając wskazania kompasu ze wskazaniem GPS stwierdzili, iż przy kursie N, wartości te były zgodne. Od rana, następnego dnia - tj. 16.08.2007r., wiatr SW zaczął rosnąć i w południe osiągnął 5-6° B, a o godz. 16.00 ustalił się z SWW na 6° B, zaś stan morza na 3-4. Początkujący żeglarze mieli trudności ze sterowaniem.

Kapitan prowadził jacht KK 340° od godz. 12.00 do 18.00. Wtedy zobaczył Gotlandię i przekazał wachtę k.w.ż., który pełnił ją przez następne 2 godziny.

O godz. 19.00 jacht minął prawy trawers LtHo Hoburg, na południowym przylądku wyspy. K.w.ż. w dzienniku odnotował dużą falę z baksztagu i trudność utrzymania kursu oraz analizę wyboru dalszej trasy. Chodziło o to, by - ze względu na chorującą załogę - możliwie najszybciej dotrzeć na spokojne wody szkieł. Zrezygnowano więc z wchodzenia do Visby i zdecydowano iść bezpośrednio do Nynäshamn. W związku z tym kapitan i k.w.ż. ustalili, iż najprościej będzie obejść wyspę Stora Karlsö od zachodu. Gdyby jednak sterowanie utrudniały fale z lb, można z falą i pełniejszym wiatrem minąć ją od wschodniej strony, zaś korzystając z jej osłony, ewentualnie zmienić żagle. K.w.ż. - ponieważ już tamtędy przechodził - nie widział w tym problemu. Z mapy wynikało, że od Hoburg brzeg Gotlandii odchodzi daleko na wschód. Ostatecznie jednak kapitan, na swojej wachcie, miał ocenić sytuację i zdecydować o wyborze drogi. O godz. 20.00, na pozycji: 56°55 N, 018°03 E k.w.ż. przekazał wachtę kapitanowi. Z prawej widoczny był jeszcze brzeg Gotlandii. Na pokładzie byli żeglarze: M.S., który swoją wcześniejszą wachtę zaczął z opóźnieniem i dlatego miał sterować do godz. 21.00 oraz K.M., który swoją rozpoczął o godz. 20.00. Obydwaj nie czuli się dobrze, przy czym M.S. starał się nie poddawać. Oddawał kapitanowi ster tylko na te chwile, gdy wymiotował. Kurs jachtu wahał się pomiędzy NNW a N, gdyż fale z baksztagu utrudniały precyzyjne sterowanie. O godz. 21.00 za sterem

stanął K.M. Kapitan kazał mu tak sterować, by widział światło LtHo Stora Karlsö "z lewej strony". W ciągu tej godziny uznał, iż z powodu fali, którą wygodniej jest przyjmować od rufy niż z baksztagu, minie Stora Karlsö od wschodu. Dlatego zaczął utrzymywać kurs N. O godz. 22.30 kapitan – który sterował za chorującego K.M. - zszedł do nawigacyjnej i odczytał z GPS pozycję: 57°10,40' N; 018°02,30' E. Ponieważ wartość długości była prawie taka sama jak z godz. 20.00, uznał iż pozycja i kurs - są bezpieczne. Wtedy bowiem założył, że jeśli nie przekroczy 018°03' E, to nie zbliży się nadmiernie do brzegu Gotlandii. Z kolei szerokość wskazywała, iż do przesmyku pomiędzy Stora Karlsö a Gotlandią, jest jeszcze ok. 8 Mm. Zaraz po tym, znowu zastąpił chorującego sternika K.M. Na morzu było już ciemno. Kapitan nie włączył, nieużywanej wcześniej echosondy, bo obawiał się, iż ktoś może przy przechyle wpaść na jej prowizorycznie zabezpieczone kable i spowodować zwarcie. O godz. 23.25 jacht uderzył o dno. Kapitan wyluzował foka i starał się wykonać zwrot w lewo, ale kolejne fale wynosiły go dalej na płyciznę. Uderzenie obudziło k.w.ż. Z.P., który wybiegł na pokład i przejął dowodzenie. Krzyknął żeby mu podać GPS. K.w.ż. włączył i odczytał pozycję: 57°15' N; 018°06' E. Tymczasem jacht znoszony na brzeg, uderzał o dno i zwiększał przechył na pb. Ze względu na to i brak możliwości użycia steru, k.w.ż. nie uruchomił silnika. O godz. 23.30 z jachtu nadano MAYDAY, na który odpowiedziało Sweden Rescue. O godz. 23.40 rozmowę jachtu z centrum ratowniczym usłyszał oficer wachtowy znajdującego się 14 Mm na N od Stora Karlsö, idącego do Gdańska m/f SKANDINAVIA, który powiadomił o tym kapitana, a ten przyszedł na mostek. Gdy zorientowali się, iż na jachcie jest polska załoga, zaproponował pośrednictwo w korespondencji. Na promie notowano wtenczas porywisty wiatr S 6-7° B. Kapitan przekazał centrum informacje o położeniu, stanie jachtu i kondycji załogi. Sweden Rescue wysłał na miejsce wypadku dwie łodzie ratownicze, które miały tam dotrzeć za godzinę, a z lądu samochody z reflektorami. M/f SKANDINAVIA utrzymywał radiową łączność z jachtem na kanale 16, a gdy się pogorszyła, telefoniczną. Ok. godz. 02.00 wywołał idący do Nynashamn m/f BALTIVIA i przekazał jego kapitanowi szczegóły akcji, celem przejęcia pośrednictwa w rozmowach z jachtem.

Ok. 02.50 m/f SCANDINAVIA stracił łączność z jachtem. Zastąpił go m/f BALTIVIA. O godz. 03.10 kapitana pierwszego promu zawiadomiono o zdjęciu załogi jachtu na ląd. W międzyczasie - pomiędzy godz. 00.00 a 02.00 - kapitan próbował, bez powodzenia, rzucić kotwicę i zdjąć foka.

Po godz. 02.00 w rejon dryfującego jachtu - znajdował się ok. 500 m od brzegu - dotarły dwie łodzie ratownicze lecz nie mogły do niego podejść, z powodu płytkiej wody.

Sweden Rescue zasugerowało, by załoga przeszła na tratwę ratunkową i dała się zdryfować na brzeg. Gdy tratwa była gotowa, zaproponowało jednak pozostanie na jachcie, do czasu przyjazdu ratowników z lądu.

Ok. godz. 02.30 jacht osiadł na dnie, w odległości ok. 100 m od południowego brzegu przylądka Hammarudd.

Po przyjeździe samochodów sekcji ratownictwa brzegowego, na prośbę ratowników, z jachtu wystrzelono flarę, a załoga przeszła na tratwę. Ratownicy doszli do jachtu i przeholowali ją do brzegu. Tam żeglarze wysiedli i pomogli wynieść tratwę na ląd. Ratownicy zabrali załogę do Visby. Następnego dnia - 17.08.2007. o godz. 11.00 załoga z ratownikami przyjechała na miejsce wypadku zabezpieczyć osprzęt, zwinąć i zabrać do Visby tratwę ratunkową oraz resztę rzeczy osobistych i część żywności. Na niedużej fali przybojowej jacht uderzał burtą o dno. Nie miał przecieków. Woda pojawiła się w nim po dwóch dniach - 19 sierpnia. W następnym dniu załoga dezaktywizowała w nim wycieki ropy oraz czyściła z niej koce i materace.

Armator otrzymał wiadomość o wypadku od k.w.ż. w dniu 17.08.2007 r. o godz. 16.54 i zorganizował żeglarzy, którzy dnia 20 sierpnia na s/y ORION popłynęli do Klintehamn. Na miejsce wypadku dojechali po południu 21 sierpnia. Jacht leżał na pb, ok. 60-70 m od brzegu, na głębokości 1-1,2 m.

Po wejściu do jachtu kapitan ORIONA stwierdził ogólny bałagan oraz zanieczyszczenie wnętrza kamieniami, piachem i szlamem zmieszany z rozpuszczonym papierem toaletowym, olejem jadalnym i elektrolitem, a z istotnych defektów m.in.: dziurę w prawej burcie; włączony główny wyłącznik, a przez to popalone końcówki kabli; otwarty zawór paliwa; akumulatory zalane wodą i wypalone klemy. Ponieważ akwen wypadku podlega bezwzględnej ochronie ekologicznej, konieczne było wyciągnięcie jachtu z wody od strony lądu. Zrobiła to specjalistyczna szwedzka firma i przewiozła jacht do portu Klintehamn. Po ocenie stanu jachtu zdecydowano o jego prowizorycznej naprawie i sprowadzeniu go do kraju. W dniu 24 sierpnia 2007r. pojechała do Klintehamn ekipa z niezbędnymi materiałami, która z załogą ORIONA przygotowała jacht do żeglugi. Na uszkodzone poszycie pb o pow. ok. 3 m<sup>2</sup> nałożono plaster ochronny ze sklejki. Naprawę zakończono w dniu 29.08.2007 r. i zwodowano jacht.

Po zainstalowaniu nowych akumulatorów i naprawie instalacji elektrycznej uruchomiono silnik, ustawiono maszt, sprawdzono światła i wyposażenie. Echosonda, log i radiostacja działały bez zarzutu. Inspektor PRS wydał zgodę na jednorazowe przejście do Gdyni. W dniu 30 sierpnia 2007 r. s/y ANDROMEDA w asyście s/y ORION wyszedł w morze i następnego dnia o godz. 16.50 zacumował w gdyńskiej marinie.

### **OCENA IZBY MORSKIEJ:**

Miejsce wejścia s/y ANDROMEDA na mieliznę oraz ostatnią, o godz. 22.30 wyznaczona pozycja, wskazują że od tego czasu jacht schodził na NNE i kierował się na południowy brzeg przylądka Hammarudd. O godz. 22.30 był jeszcze w bezpiecznym miejscu, choć już blisko granicy usianych kamieniami ławic, oddalonych o 2-4 Mm od zachodniego brzegu Gotlandii. Według pozycji wykreślonej na mapie, wchodził w czerwony sektor latarni. Żeby bezpiecznie przejść między tymi ławicami a wyspą Stora Karlsö, kapitan powinien był kierować się na N by W oraz często kontrolować położenie i głębokości. Do tego niezbędne były: GPS i echosonda. Tymczasem odbiornik satelitarny wyłączył, zaś z sondy w ogóle nie korzystał. Wprawdzie sondę powinien był włączyć już na swojej wachcie k.w.ż., na trawersie przylądka Hoburg, gdyż tam zaczynała się przybrzeżna płycizna biegnąca wzdłuż zachodniego wybrzeża Gotlandii ale najpóźniej należało to zrobić na wysokości Burgsvik, gdzie jacht zbliżył się do ławicy Deppo. W warunkach w jakich kapitan pełnił wachtę, a więc przy trudnościach z utrzymaniem kursu i koniecznością zastępowania chorującego sternika, najłatwiej było mu orientować się wg głębokości. Alarm stanowiłoby wyświetlenie wartości 9 m, od której w tym rejonie zaznaczono na mapie niebieską wstążką granicę mielizn. W ocenie izby morskiej żegluga prowadzona była „na oślep”. Założenie że w fordewindzie, w nocy, bez możliwości optycznej kontroli odległości od wysp, jacht nie zejdzie z kursu jakim precyzyjnie należało nawigować w przesmyku o szerokości 2Mm; było co najmniej nieracjonalne.

Ograniczając się do istoty sprawy izba orzekła więc, iż przyczyną wypadku było niekontrolowanie, w ciągu ostatniej godziny przed nim, pozycji i głębokości. Nie ma potrzeby omawiania wcześniejszych etapów rejsu, gdyż prowadzący jacht, tak jak zaplanowali, doszli do Gotlandii. Odnieść się jedynie wypada do surowej opinii, dotyczącej dziwaczного podziału funkcji oraz prowadzenia dziennika jachtowego. P.S. posiadając stopień jachtowego sternika

morskiego, był uprawniony do prowadzenia s/y ANDROMEDA jako kapitan. Nie musiał nim być Z.P. mimo, że legitymował się patentem kapitana jachtowego. Osobliwe było tylko to, że Z.P. wyznaczył sobie funkcję kierownika wyszkolenia żeglarskiego, chociaż takiego nie prowadził.

Rozporządzenie Ministra Sportu w sprawie uprawiania żeglarstwa z dn. 09.06. 2006 r. (Dz. U. Nr 105, poz. 712; zm. Dz. U. 2006 Nr 151, poz. 1088) stanowi w § 21.1. m.in., iż za bezpieczeństwo w zorganizowanych formach szkolenia żeglarskiego jest odpowiedzialny k.w.ż., ale tego rejsu - choć nazwany został: "szkoleniowo-stażowy" - żadną miarą do zorganizowanych form zaliczyć nie można.

Tak więc, wzajemne relacje pomiędzy kapitanem a k.w.ż-em, niezależnie od ich intencji i celu, wyznaczał § 17 cytowanego rozporządzenia. Zgodnie z nim, za bezpieczeństwo żeglugi odpowiedzialny jest kapitan, który może powierzyć członkowi załogi, uwzględniając jego kwalifikacje, wykonanie każdej czynności lub funkcji, co nie zwalnia go od odpowiedzialności za bezpieczeństwo. W tym przypadku tym odpowiedzialnym - był kapitan, który podzielił się wachtami z k.w.ż.-em. Z.P. nie był zatem "super kapitanem", lecz tylko kierownikiem swojej wachty, za nią odpowiedzialnym. Gdyby do wypadku doszło w podobnych okolicznościach na jego wachcie, to izba rozważała by, na ile on go zawinił, a w jakim zakresie kapitan, który z mocy art. 59. § 1. k.m. obowiązany był do osobistego prowadzenia jachtu, gdyż był to rejon trudny i niebezpieczny. Jeśliby Z.P. przypisano np. funkcję z-cy kapitana lub I oficera, to w tych okolicznościach, też za wypadek by nie odpowiadał. Jako, że kapitan prowadził jacht na swojej wachcie i tylko on nie zadbał o bezpieczeństwo żeglugi, izba obarczyła jego winą za wypadek. Podobnie jak wyznaczenie funkcji k.w.ż., tak i sposób prowadzenia dziennika jachtowego nie miał związku z wypadkiem. Do bezpiecznego prowadzenia jachtu wystarczyło obserwowanie echosondy i konfrontowanie pozycji GPS z mapą. Zresztą porządne wypełnianie dziennika w tych warunkach było niewykonalne.

Niezależnie od tego, trzeba mieć na uwadze, iż nie ma przepisu regulującego wzór i sposób prowadzenia takiego dziennika. Ustawa o kulturze fizycznej z dn. 18.01.1996r. (tj. Dz.U. Nr 226, poz. 1675) nie wydała w art. 53a. 11. odpowiedniej delegacji ministrowi właściwemu d/s kultury fizycznej i sportu; a minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, nie skorzystał w tym względzie z delegacji zamieszczonej w art. 52 k.m. dot. rozporządzenia w sprawie dzienników i dokumentów statku.