

ORZECZENIA IZB MORSKICH ŹRÓDŁEM ZASAD ZWYKŁEJ PRAKTYKI MORSKIEJ

Streszczenie

W pracy podjęto próbę przybliżenia, często używanego, chociaż nie zawsze precyzyjnego i jednoznacznego określenia pojęcia „dobra praktyka morska”.

Wypełnienie zbioru zasad dobrej praktyki morskiej jest możliwe, m.in. po analizie sentencji orzeczeń Izb Morskich (w odniesieniu do żeglugi jachtowej) dotyczących wypadków polskich jachtów w minionym okresie.

Utworzenie w miarę pełnego katalogu zasad dobrej praktyki morskiej, jeśli jest to w ogóle możliwe, miałyby duże znaczenie praktyczne, szkoleniowe i prewencyjne.

Wprowadzenie

Współczesne żeglarstwo morskie jest przede wszystkim sportem technicznym. Dzisiaj ideałem żeglarza nie jest człowiek tylko sprawny, odporny psychicznie i fizycznie. Oczywiście dalej jest to ważne, ale już niewystarczające. Obok tych cech - bezpieczeństwo żeglugi wymaga od poszczególnych członków załogi wiedzy nautycznej i także często wiedzy technicznej, nie zawsze wchodzącej w zakres szeroko rozumianej nautyki.

Posiadanie przez żeglarza określonego zasobu wiedzy jest oczywiście niezbędne (o czym nie zawsze pamiętają nasi ustawodawcy), ale dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi trzeba umieć tę wiedzę praktycznie wykorzystywać.

Wykorzystanie tej wiedzy winno prowadzić do prawidłowego wykonywania określonej czynności (motorycznej lub psychomotorycznej) lub do takiego zachowania się, które w danej sytuacji jest stosowane w praktyce i jest uznane za właściwe. Stwierdzamy wówczas, że czynność lub zachowanie było zgodne ze zwykłą, czyli dobrą praktyką morską.

Z potocznym i zarazem wieloznacznym określeniem „*dobra praktyka morska*” spotykamy się w żegludze jachtowej nader często. Ten popularny zwrot pojawia się wielokrotnie, niestety najczęściej przy okazji oceny najróżniejszych wypadków. Okazuje się wówczas, że przyczyną wypadku było najczęściej bądź to wykroczenie przeciwko obowiązującym przepisom, bądź to niespełnienie lub zaniechanie wymogów *dobrej praktyki morskiej*.

Przytoczone niżej wybrane krótkie opisy wypadków polskich jachtów w ostatnim okresie wybrano w taki sposób, aby uwypuklić przede wszystkim – wykroczenia przeciwko zasadom *dobrej praktyki morskiej*, chociaż to często jest związane ze złamaniem przepisów.

Wynika z nich, że w większości wypadków ich przyczyną było złamanie *zasad dobrej praktyki morskiej*. I takie określenie jest prawie zawsze trafne, mimo często znacznej różnorodności sytuacji, z jakimi spotykamy się w żegludze.

Przyczyny wypadków morskich można podzielić na różne grupy: techniczne, losowe i przede wszystkim osobowe – niezawiniony błędy informacji, fałszywe dane z mapy, niewłaściwe znaki nawigacyjne lub ich brak, mylące zachowanie się innych użytkowników dróg wodnych, wszelkie brzemienne w skutki błędne decyzje i działania, czasem oparte na fałszywej informacji, odczytanie wskazań przyrządu, ocenie sytuacji, braku wiedzy i umiejętności fachowych, niezbędnej odporności fizycznej i dyspozycji psychicznych itp. Przyczyny z tej ostatniej grupy ściśle wiążą się z *dobłą praktyką morską*.

Jak rozumieć pojęcie „dobra praktyka morska”?

Z próbą definicji terminu *dobra praktyka morska* (ang. *good maritime practice*) w zasadzie nie ma większych trudności.

W zależności od podręcznika można wyczytać następujące, prawidłowe zresztą, określenia:

* „... *zasady praktyki morskiej są uzupełnieniem przepisów prawnych. Znajomość zasad praktyki każdy oficer nabywa przez studiowanie miarodajnej literatury oraz korzystanie z wiedzy i doświadczenia starszych nawigatorów*” (Łopuski 1974);

* „... *dobra praktyka morska, zwykła praktyka morska – ukształtowane w praktyce reguły postępowania o charakterze nautycznym, utrwalone przez ich stałe stosowanie oraz zgodne z doświadczeniem, zdrowym rozsądkiem i stanem wiedzy nautycznej; stanowią dyrektywy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i pracy na statku. Odsyłają do nich przepisy prawa morskiego krajowego i międzynarodowego, są uwzględniane przy orzekaniu o winie marynarzy przez sądy i izby morskie. Mają zasięg międzynarodowy i wywierają wpływ na treść konwencji i uchwalanych przez IMCO (Inter-governmental Maritime Consultative Organization) zaleceń w zakresie bezpieczeństwa żeglugi*” (Łopuski 1981);

* „... *kapitan i oficerowie wachtowi powinni przede wszystkim przestrzegać wszelkich przepisów i prawideł normujących zasady zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, natomiast w każdej sytuacji nie objętej tymi przepisami uzupełniać je swoim prawidłowym postępowaniem, opartym na dobrej praktyce morskiej usankcjonowanej orzecznictwem izb i sądów morskich, na wiedzy, doświadczeniu*” (Rymarz 1985);

* „... *dobra praktyka morska jest sprawnością działania, w połączeniu z ostrożnością i poczuciem pełnej odpowiedzialności za bezpieczeństwo statku*” (Rymarz 1985);

* „... *zwykła praktyka morska jest to zwykły sposób zachowania się, reagowania, postępowania w określonych warunkach i okolicznościach doświadczonego, sprawnego i starannego marynarza. Jest to sposób postępowania utrwalony przez stałe stosowanie, powszechnie marynarzom znany, rozsądny, skuteczny i sprawdzony w zapobieganiu wypadkom na morzu*” (Rymarz 1985);

* „... *zasady praktyki morskiej ukształtowane na podstawie doświadczeń wielu pokoleń marynarzy stają się z czasem zwyczajami usankcjonowanymi przez orzecznictwo izb i sądów morskich. Wiele z nich z czasem przekształca się w przepisy prawa drogi morskiej*” (Rymarz 1985);

* „... *zwykła praktyka morska, to tylko taka praktyka, która jest dobra. Praktyka będąca wyrazem rozsądku, staranności i przezorności marynarza. Podstawą do oceny każdego zwyczaju zaliczenia go do zwykłej, a więc dobrej praktyki morskiej jest wiedza, doświadczenie, poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo statku, uzasadniona pewność, że określone postępowanie nie stwarza zagrożenia dla bezpieczeństwa żeglugi*” (Rymarz 1985);

* „... *zasady dobrej praktyki morskiej nie mają pierwszeństwa nad przepisami, a więc wszelkie przepisy, a zwłaszcza prawidła międzynarodowego prawa drogi morskiej, należy stosować w pierwszym rzędzie*”;

* „... *przepisów, a zwłaszcza prawideł nie można stosować w sposób mechaniczny i formalistyczny; w tym właśnie zakresie zasady dobrej praktyki morskiej mogą zaostriżyć obowiązki wynikające z przepisów i prawideł, bądź niekiedy – upoważnić do odstępstw od nich, w celu uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa*” (Wróbel 1978).

Kapitan Krzysztof Bieńkowski (Bieńkowski 2005) przytacza bardzo trafną z praktycznego punktu widzenia definicję dobrej praktyki morskiej jednego ze znanych żeglarzy angielskich – „...*good seamanship means always looking for trouble*”.

Oznacza to, że zgodnie z *dobrą praktyką morską* żegluje ten, kto kontroluje rozwój wypadków i nie dopuszcza do sytuacji, które mogą zagrozić bezpieczeństwu żegluga.

Określenie dobra praktyka morska funkcjonuje głównie wśród zawodowych marynarzy, słuchaczy szkół morskich, ogólnie wśród ludzi związanych zawodowo z morzem. W odniesieniu do żeglarstwa równoważnym określeniem może być *dobra praktyka żeglarska*; przy czym trzeba pamiętać, że jest to określenie pojęciowo znacznie węższe – dotyczy kapitanów i załóg jachtów żaglowych.

Egzaminując (kiedyś, gdy to było obowiązkowe) przyszłych kapitanów jachtowych wielokrotnie zadawaliśmy pytanie – co to jest *dobra praktyka morska* i jak konkretnie ma się ona przejawiać w postępowaniu kapitana jachtu?

I bardzo często zdarzały się takie odpowiedzi, które były świadectwem własnych przeżyć wynikające ze sporego wcześniejszego własnego doświadczenia z rejsów stażowych.

Na przykład padały odpowiedzi, że *dobra praktyka morska* to:

* „*całokształt pisanych i – przede wszystkim – niepisanych generalnych zaleceń postępowania, które można uważać za uosobienie zdrowego rozsądku żeglarsza*”,

* „*suma doświadczeń wielu pokoleń marynarzy podpowiadająca właściwe, czyli bezpieczne dla ludzi i statków sposoby prowadzenia żegluga*”,

* „*wiedza umożliwiająca żeglowanie z wykorzystaniem rozwiązań niosących jak najmniej ryzyko i możliwych do zrealizowania z najmniejszymi stratami; to właśnie ta wiedza pozwala nam efektywnie żeglować »na granicy bezpieczeństwa«, ale bez jej przekraczania*”.

Źródłem wytycznych dotyczących interpretacji i praktycznej realizacji *zasad dobrej praktyki morskiej* może być m.in. orzecznictwo Izb Morskich.

Orzeczenia Izb Morskich, rozpatrujących konkretne, zaistniałe wypadki morskie są w dużej mierze gotowymi i pełnymi sformułowaniami kolejnych *zasad dobrej praktyki morskiej*. Bo zgodnie z przytoczonymi wcześniej definicjami orzeczenia te są właśnie wyważoną, pozbawioną emocjonalnego zaangażowania, opinią co najmniej kilku doświadczonych osób, analizujących wszystkie aspekty zaistniałej sytuacji.

I w przeciwieństwie do kapitana jednostki, podejmującego swoje decyzje często w dość trudnych okolicznościach, w niekorzystnych warunkach pogodowych, w warunkach zaskoczenia, krótkiego czasu na podjęcie ostatecznej decyzji, a czasami też znużenia psychicznego i fizycznego – kapitanowie-sędziowie mają czas na potrzebną analizę, rozpatrzenie wszystkich ważących okoliczności i na wybór najkorzystniejszego sposobu postępowania w danej sytuacji.

I to też cechuje *zasady dobrej praktyki morskiej* – są one właśnie stale na nowo tworzonymi, generalnymi zaleceniami, uosabiającymi zdrowy rozsądek.

Zwróćmy jeszcze uwagę, że „*dobra praktyka morska*” nie ma swojego negatywnego przeciwstawienia; nigdy nie powiemy, że statek został osadzony na mieliźnie z powodu „*złej praktyki morskiej*”. Prawidłowym sformułowaniem będzie stwierdzenie, że „statek został osadzony na mieliźnie z powodu zaniedbania *zasad dobrej praktyki morskiej*, wyrażającego się następującymi błędnymi decyzjami ...”

Przykłady uchybień przeciwko zasadom dobrej praktyki morskiej

Podstawowym wymogiem stawianym skipperom jachtów jest uprawianie żegluga zgodnie z wymogami bezpieczeństwa, przepisami żeglugowymi i *dobrą praktyką morską*.

Zwróćmy w tym miejscu uwagę na wyrażony w poprzednim zdaniu ścisły związek między wymogami przepisów a *dobrą praktyką morską*. Tym bardziej, że np. z analizy orzeczeń Izb Morskich można wnioskować o zasadności podziału popełnionych uchybień na dwie grupy:

- * złamanie konkretnych przepisów obowiązujących w żegludze,
- * zaniedbanie *zasad dobrej praktyki morskiej* (dalej z.d.p.m.).

Podstawę do takiej analizy sugeruje artykuł 57.§2 Kodeksu Morskiego... „**Przed rozpoczęciem i w czasie podróży kapitan obowiązany jest dbać, aby statek był zdalny do żeglugi, a w szczególności, aby odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej.**” A więc w kontekście tego zapisu – **zasady dobrej praktyki morskiej mają dotyczyć sfery spraw nie unormowanych jeszcze odpowiednimi przepisami.**

Przytoczony niżej skrótywy przegląd wybranych orzeczeń Izby Morskiej z wypadków polskich jachtów, w których jednoznacznie złamano **zasady dobrej praktyki morskiej** (często również były to wykroczenia przeciwko obowiązującym przepisom) być może pomoże w stworzeniu otwartego zbioru podstawowych **zasad dobrej praktyki morskiej.**

S/y Otago we wrześniu 1965 r. znajdował się na morzu w rejsie szkoleniowym. W czasie żeglugi w warunkach kończącego się sztormu w jacht uderza wyższa fala zapewne powodując znaczny przechył i żeglarz wypada za burtę (obserwujący wcześniej nadchodzącą falę **kapitan chowa się w zejściówce bez ostrzeżenia żeglarzy na pokładzie**). Po czterech próbach podejścia podjęto na pokład rozbitka. Nieskuteczna reanimacja i zgon żeglarza.

Postępowanie przez Izby Morską wykazało cały szereg błędów popełnionych przez kapitana jachtu, m.in.:

- * nierozpisanie ról alarmowych i zadań do każdej funkcji (**złamanie przepisów**);
- * nierozciągnięcie na pokładzie lin bezpieczeństwa („*life lines*”) (**złamanie z.d.p.m.**);
- * dopuszczenie do przebywania na pokładzie, szczególnie przy wysokiej jeszcze posztormowej fali, załogi bez kamizelek ratunkowych i zabezpieczenia pasami bezpieczeństwa (**złamanie z.d.p.m.**);
- * nieostrzeżenie przebywających na pokładzie o nadchodzącej fal (**złamanie z.d.p.m.**);
- * przejęcie przez kapitana po wypadku steru, co ograniczyło jego pole widzenia i ogólną ocenę sytuacji (**złamanie z.d.p.m.**);
- * wielokrotne nieumiejętne podchodzenie do rozbitka (braki w umiejętności manewrowania jachtem);
- * brak staranności w utrzymaniu sprawności jachtu (jak się okazało w zbiorniku rozchodowym silnika była zbyt mała ilość paliwa – **złamanie z.d.p.m.**);
- * przy wysokiej posztormowej fali nieuzasadnione „ćwiczenia szkoleniowe” (nieszczęsny szkoleniowy pomiar prędkości logiem burtowym – **złamanie z.d.p.m.**).

We wrześniu 1966 r. **s/y Cefeusz** wyszedł w rejs z Górek Wschodnich do Jastarni. Panowała wtedy dobra żeglarska pogoda, ale prognozy na następne godziny podawały ostrzeżenie o silnym wietrze NNW 5-7⁰B. Z tego powodu kapitan postanowił wrócić do Górek Wschodnich.

W trakcie podchodzenia do ujścia Wisły Śmiałej jacht uderzył w drewnianą palisadę. Zginęło pięciu żeglarzy, a jacht zatonął.

W orzeczeniu Izby Morskiej w Gdyni **wytknięto brak wszystkich potrzebnych pomocy nawigacyjnych (złamanie przepisów)** i podejmowanie błędnych decyzji. W trakcie żeglugi **nie posługiwano się ani kompasem ani mapą. Zlekceważenie wskazań locji odnośnie instrukcji bezpiecznego wchodzenia do portu** zakończyło się tragedią (**złamanie przepisów i z.d.p.m.**).

Prowadzącemu jacht postawiono także inne zarzuty, a mianowicie, że wchodząc do portu w istniejących warunkach **nie zredukował dużej prędkości jachtu przez zmniejszenie powierzchni żagli, określał swoją pozycję w oparciu o obserwacje nieoświetlonej i trudnej do zauważenia palisady, w wyniku czego naraził załogę i jacht na bezpośrednie niebezpieczeństwo (złamanie z.d.p.m).**

We wrześniu 1973 r. żeglując w sąsiedztwie wyspy Vir na Morzu Adriatyckim na *s/y West* wszedł w zatokę przy dobrej pogodzie i zakotwiczył w odległości 30-50 m od brzegu na kotwicy głównej. Wieczorem po zmianie kierunku i siły wiatru nastąpiło zerwanie łańcucha kotwiczego i jacht, mimo rzuconej kotwicy zapasowej, zaczął dryfować w kierunku brzegu. Jacht spychany przez falę i wiatr w kierunku brzegu mocno uderzał balastem o dno. W obawie przed rozbiciem kadłuba kapitan zdecydował zatopić jacht.

Uchybieniem przeciwko zasadom dobrej praktyki morskiej było nieopuszczenie miejsca kotwiczenia po zmianie kierunku wiatru.

S/y Barbórka wyszedł w październiku 1975 r. w rejs powrotny z Tallina do Gdyni. W czasie rejsu jacht napotkał sztormową pogodę. Trzy dni później wieczorem I oficer zauważył przed dziobem lunę światła i przyjął je za światła Trójmiasta. **Kapitan i oficerowie popełnili kardynalne błędy w rozpoznaniu światła latarni morskich.** Po północy jacht uderzył o dno i przechylił się na burtę. Na leżący w przechyle jacht przyszła wysoka fala i zmyła z pokładu III oficera i sternika. W chwilę później jacht powrócił do normalnej pozycji. Kolejne uderzenie fali ponownie położyło jacht na burtę, a fala zmyła z pokładu kapitana i I oficera (dotarli do brzegu). Pozostała część załogi też dotarła do brzegu.

W ocenie Izby Morskiej rozpatrującej wypadek:

* ani mapa, ani dziennik jachtowy *s/y Barbórka* nie zawierały żadnych istotnych zapisów, na podstawie których można by odtworzyć rzeczywistą drogę jachtu. Zapisy pozycji były błędne (**złamanie z.d.p.m.**);

* w dość trudnych warunkach pogodowych, w których *s/y Barbórka* żeglowała z Tallina do Gdyni, należało liczyć się z możliwością błędu w pozycji zliczonej, a w związku z tym **należało wykorzystać pierwszą okazję do sprawdzenia położenia jachtu.** W ciągu kilku kolejnych wacht tej okazji nie wykorzystano (**złamanie z.d.p.m.**);

* **Izba uznała, że mimo błędnej nawigacji, wypadku można było uniknąć przy prawidłowym prowadzeniu obserwacji; bliski brzeg zauważono przypadkiem (złamanie z.d.p.m.);**

* **zaniedbano zasady określania charakterystyk światła latarni morskich, określania okresów ich świecenia, dokonywania namiarów na widoczne brzegowe światła nawigacyjne, w czego wyniku jacht żeglował w kierunku brzegu w trudnych warunkach pogodowych, bez podjęcia jakichkolwiek środków ostrożności (złamanie z.d.p.m.).**

S/y Komar w październiku 1975 r., wyszedł w rejs z Ustki do Szczecina, mimo że wcześniej odebrano prognozę pogody, która przewidywała w rejonie południowego Bałtyku ostrzeżenie przed silnym wiatrem. Odebrana wcześniej prognoza pogody w pełni uzasadniała odłożenie wyjścia w morze. Za taką decyzją przemawiał także stan jachtu. **Podjęcie decyzji o wyjściu w morze było zaprzeczeniem dobrej praktyki morskiej.** Niedaleko główek falochronu wejściowego podczas wchodzenia do Darłowa nadszedł silny szkwał (10-11⁰B), a wysoka łamiąca się fala spowodowała wywrócenie jachtu i duże zniszczenia. Jacht zatonął w odległości 30-40 m od brzegu, potem został wyrzucony na kamienisty brzeg.

Według oceny Izby Morskiej rozpatrującej wypadek:

* błędem było utrzymywanie złego kursu na podejściu, a następnie po znalezieniu się w pobliżu główek wejściowych, błędne sterowanie na obiekt na lądzie pozbawiło kapitana możliwości oceny dryfu i znosu oraz sprawiło, że sternik musiał ostrzyć do wiatru, co skutkowało **utrata prędkości i zarazem – zdolności manewrowej (uchybiecie z.d.p.m.);**

* decydując się na wejście do portu schronienia kapitan powinien wybrać z dwóch najbliższych portów (Darłowo i Ustka) port w Ustce (przy istniejącym wietrze) ze względu na korzystniejszy układ linii brzegowej, umożliwiający w razie rezygnacji z wejścia do portu powodu fali przybojowej, bezpieczne odejście od lądu. Idąc do Ustki jacht szedłby pełniejszym wiatrem i znalazłby się przy wejściu wcześniej, jeszcze przed nastaniem silniejszego, szkwalistego wiatru (**uchybiecie z.d.p.m.**);

* w warunkach, jakie panowały wtedy w Darłowie, wchodzenie jachtem do tego portu było ryzykowne. Jacht idąc pod fokiem sztormowym miał małą prędkość konieczną do pokonania prądu (wg locji do 3 węzłów) i fali przybojowej przed wejściem do portu (**uchybiecie z.d.p.m.**).

W maju 1975 r. *s/y Wanda* opuścił Świnoujście przy wietrze zachodnim 7⁰B (prognoza na ten dzień przewidywała w rejonie Zachodniego Bałtyku wiatry 7-8⁰B, w porywach do 9⁰B).

W trakcie załatwiania tej prostszej potrzeby fizjologicznej przez kapitana na rufie jachtu większa fala przechyliła i zarzuciła jacht, kapitan stracił równowagę i wypadł za burtę. Po powrocie na miejsce wypadku kapitana w wodzie nie dostrzeżono. Po kilku godzinach poszukiwań jacht udał się w drogę powrotną do Świnoujścia. W porcie zgłoszono zaginięcie kapitana.

Postępowanie przed Izbą Morską wykazało szereg nieprawidłowości w postępowaniu kapitana, a mianowicie (wymienię tylko najważniejsze):

* opuszczając port w Świnoujściu w warunkach sztormowej pogody, kapitan postąpił nierozważnie (**złamanie przepisów i z.d.p.m.**);

* na pokładzie, ani kapitan, ani wachta pokładowa nie używała pasów bezpieczeństwa (**złamanie z.d.p.m.**).

Po wypadku właściwe byłoby zwrócenie się do statku (który pojawił się na miejscu wypadku), aby przejął i kontynuował akcję poszukiwawczą, stąd też uznano za błąd przedwczesne zwolnienie statku od udziału w poszukiwaniach, a także za błąd uznano, że **nie dopilnowano należytej obserwacji człowieka w wodzie, co zmniejszyło szansę jego odnalezienia (złamanie z.d.p.m.)**.

Nieco ponad 3 godzinny okres poszukiwań uznano za zbyt krótki; obowiązujący wtedy przepis PZZ przewidywał okres 48 godzin.

Co prawda w żadnym akcie prawnym, poza przepisami PZZ (wtedy obowiązującymi) nie sugeruje się, aby celowe było określanie norm czasu trwania poszukiwań »człowieka za burtą«, wychodząc z założenia, że tylko okoliczności wypadku i zdrowy rozsądek powinny decydować o tym, czy akcję można już zakończyć.

Akcja poszukiwań powinna trwać tak długo, jak długo w konkretnych warunkach istnieje chociażby nikła nadzieja uratowania osoby poszukiwanej. W istniejących warunkach powinna trwać przez okres co najmniej dwukrotnie dłuższy od spodziewanego czasu przeżycia w wodzie, czyli w tym konkretnym przypadku nie krócej niż 6 godzin.

W rejs do Wyspy Niedźwiedziej w lipcu 1976 r. wyszedł z Gdyni *s/y Otago* i dwa tygodnie później jacht dotarł do wyspy i zakotwiczył w niewielkiej zatoce Herwigshamn, ograniczonej przylądkami od wschodu i od zachodu. Jacht zakotwiczył na głębokości około 8 m, na 25 m łańcucha; warunki pogodowe były sprzyjające – wiatr SW o sile 5-6⁰B (odładowy). Następnego dnia rano zmienił się kierunek i siła wiatru, kotwica przestała trzymać; jacht oparł o skały prawą burtą. Próby ściągnięcia jachtu ze skał samodzielne i z pomocą innych jednostek były nieudane, kadłub jachtu się rozszczelnił. Jacht w bardzo krótkim czasie zatonął w odległości 2-3 kabli od brzegu, na głębokości 12 m.

Złamaniem zasad dobrej praktyki morskiej było wejście w głąb otwartej zatoki, między skałami po obu stronach; miejsce kotwiczenia sprawiło, że odejście z kotwicy bez ryzyka, dla jachtu nie posiadającego sprawnego silnika, było możliwe wyłącznie przy wiatrach południowych. Dodatkowo Izba uznała, że **przy kotwiczeniu użyto zbyt krótkiego łańcucha, jak na masę posiadanej kotwicy i istniejące warunki pogodowe.**

Locja tamtych obszarów zaleca kotwiczenie na co najmniej 11 m głębokości poza linią łączącą przylądki zamykające zatokę Herwigshamn. Gdyby jacht tam zakotwiczył, to przy zmianie kierunku wiatru (**brak znajomości przewidywanej sytuacji meteorologicznej**) miałby wystarczające miejsce na odejście pod żaglami, bez obawy zdryfowania na przybrzeżne skały (**złamania z.d.p.m.**).

S/y Sawa we wrześniu 1976 r. jacht wyszedł z Gdyni w rejs do Tallina. Ostatnią pozycję obserwowaną określono na podstawie latarni *Hel* i *Góra Szwedów*. Od tej pozycji położono się na kurs, który utrzymywano aż do chwili wypadku prowadząc nawigację zliczeniową. Dwa dni później po błędnej identyfikacji świateł na estońskim brzegu jacht kilkakrotnie uderzył o dno i położył się na burcie. Załoga ewakuowała się na tratwie. Później zdjęto jacht z mielizny i odholowano do portu Ventspils.

Analizując przyczyny zaistnienia wypadku Izba Morska ustaliła, że:

* **poważnym zaniedbaniem było niedokonywanie namiarów na obserwowane światło, co pozwoliłoby określić odległość od niego i w konsekwencji podjąć właściwą decyzję o odpowiedniej zmianie kursu.** Zdaniem Izby świadczy to o zupełnym braku rozeznania rzeczywistej pozycji jachtu; w tych warunkach należało zawrócić jacht na kontrkurs, pozostając na nim aż do czasu określenia pozycji (**złamanie z.d.p.m.**);

* Izba Morska uznała, że **posługiwanie się prymitywnym pomiarem prędkości (log burtowy) nie pozwalało na określenie poprawnej pozycji zliczonej i z góry obarczało ją błędem (złamanie z.d.p.m.);**

* **mając tak niepewną pozycję** należało wytyczyć kurs jachtu równoległe do linii brzegowej i w takiej odległości, aby mieć możliwość obserwacji świateł latarni brzegowych, których w tym rejonie jest dość sporo; **wytyczenie kursu poza zasięgiem tych latarni (większość ma zasięg 18 Mm) przyczyniło się do wypadku (złamanie z.d.p.m.);**

* Izba podkreśliła też ważną okoliczność; **po zauważeniu światła latarni należało bezwzględnie dokonać pomiaru głębokości, gdyż jacht znajdował się na akwenu gdzie głębokości wynosiły 11-15 m, podczas gdy zgodnie z przyjętą pozycją zliczoną głębokości powinny wynosić około 55 m (złamanie z.d.p.m.).**

We wrześniu 1976 r. *s/y Iwona Pieńkawa*, wyruszył w swój pierwszy i jak się miało później okazać – ostatni rejs.

Pierwsze problemy pojawiły się na wejściu do Zatoki Kilońskiej; w nocy **pomyłono pławy podejściowe do portu, pozycja była niepewna, kapitana w czasie podejścia nie było na pokładzie**, I oficer zarządził halsówkę tam i z powrotem, aby przeczekać do rana; dopiero wtedy została określona pozycja i jacht wszedł do Kielu.

Następne poważne problemy pojawiły się na Morzu Północnym. **Jacht zamiast do Hook van Holland trafił do Ijmuiden i dopiero po rzuceniu cum ustalono w jakim porcie się znajdują.** I kolejne problemy pojawiły się na wejściu do francuskiego portu Saint-Valery sur Somme; **dwukrotne wejście na mieliznę** (w dzienniku tego nie zapisano). Przy okazji nastąpiła awaria steru i wciągnięcie jachtu na holu do portu.

W Zatoce Biskajskiej nastąpiło położenie jachtu na burtę, w czego wyniku złamał się maszt. Z pokładu strzelano czerwone rakiety w półgodzinnych odstępach. Jacht ustawiono na prowizorycznej dryfkotwie („firmowa” dryfkotwa była gdzieś zakopana pod zwojami lin – uchybienie z.d.p.m.).

Po 20. godzinach dryfowania zaobserwowano światła przepływającego statku, **odpalono czerwoną raketę** i nawiązano łączność ze statkiem sygnałem świetlnym.

Kapitan jachtu nie chciał ewakuacji załogi ale prosił o holowanie. Statek odmówił holowania jachtu i podobnie postąpił drugi z przywołanych statków. W trakcie pertraktacji z tym drugim statkiem jacht uderzył w nawis rufowy statku; jeden z żeglarzy doznał poważnych obrażeń ciała, jacht został poważnie uszkodzony.

Załogę, a później kapitana zdjęły z pokładu dwa następne statki.

Wg Izby Morskiej nieprawidłowości popełnione przez kapitana w czasie żeglugi po Zatoce Biskajskiej były następujące:

- * **nierozpoznanie warunków pogodowych, jakie panują na zatoce w porze jesieni (złamanie z.d.p.m.),**
- * niewłaściwe przygotowanie jednostki do żeglugi w warunkach sztormowych – **złamanie przepisów i z.d.p.m.),**
- * **żeglugę w warunkach sztormowych bez wachty na pokładzie ze sterem uwiązany na burcie (złamanie z.d.p.m.),**
- * **użycie czerwonych rakiet jako sygnałów wzywania natychmiastowej pomocy bez zamiaru opuszczenia jachtu,** co spowodowało niebezpieczne zbliżenie się dużego statku, z którym kontakt stał się zgubny dla jachtu (**złamanie przepisów**).

W sierpniu 1977 r. ze Świnoujścia wyszedł w rejs stażowo-szkoleniowy wzdłuż polskiego wybrzeża Bałtyku niewielki *s/y Bolko*; po drodze zawinął do Kołobrzegu i Darłówka. Kiedy jacht żeglował w kierunku Rozewia pogorszyła się pogoda.

Niedaleko od portu Władysławowo kapitan uznał, że halsowanie jest mało skuteczne i położył jacht na kurs prowadzący do portu.

Na podejściu, kiedy jacht znajdował się około 20 metrów od główki falochronu, został uderzony wysoką falą, położył się masztem na wodzie na burtę, co spowodowało zmycie z pokładu czterech osób łącznie z kapitanem.

W orzeczeniu Izby Morskiej w Gdyni stwierdzono, że przyczyną wypadku było:

- nadmierne ryzyko wprowadzania jachtu do portu Władysławowo, przy wyraźnie niekorzystnych warunkach pogodowych (**złamanie z.d.p.m.**);
 - * niezabezpieczenie załogi znajdującej się na pokładzie przed wypadnięciem za burtę w sztormowych warunkach (**złamanie z.d.p.m.**);
- Ponadto w toku postępowania okazało się, że kapitan:
- podjął się prowadzenia rejsu nie posiadając odpowiednich map na planowaną trasę rejsu oraz nie miał rozeznania, co do warunków podejściowych do portu (**złamanie z.d.p.m. i także przepisów Kodeksu Morskiego**);
 - nie prowadził w czasie rejsu właściwej nawigacji (**złamanie z.d.p.m.**),
 - nie dokumentował na mapie oraz w dzienniku jachtowym przebiegu rejsu (**złamanie z.d.p.m.**).

W sierpniu 1978 r. *s/y Aldis* wyszedł z Gdyni w rejs krajowy do Świnoujścia. Po krótkim postoju we Władysławowie jacht zamierzał zawinąć do Ustki. Trzy dni później warunki pogodowe uległy pogorszeniu, kapitan zrezygnował z wejścia do Ustki i skierował jacht do Świnoujścia. Na podejściu zauważono i zidentyfikowano latarnię w Świnoujściu. Położono jacht na kurs prowadzący na wejście do Świnoujścia.

W wyniku złej nawigacji w odległości około 50 m przed dziobem jachtu zauważono wynurający się z wody zarys falochronu. Chaotyczne manewry nie pozwoliły oddalić się od falochronu; około 120 m od brzegu jacht osiadł na mieliznie.

Izba Morska w Szczecinie w swoim orzeczeniu orzekła, że przyczyną wyrzucenia *s/y Aldis* na mieliznę przybrzeżną były:

* zaniedbania kapitana jachtu, który przy podchodzeniu do portu w ciężkich warunkach pogodowych nie prowadził osobiście jachtu (**złamanie z.d.p.m. i przepisów**);

* wchodząc do portu nie zastosował się do wskazań Lócji Bałtyku nr 502 (**złamanie z.d.p.m.**);

* po przejściu dowodzenia w końcówce podejścia zarządził prowadzenie nieskutecznych manewrów (bezwoczne kilkakrotne próby wykonania zwrotu przez sztag), w wyniku których zostały podarte żagle, jacht został zdryfowany na brzeg i w konsekwencji wyrzucony na przybrzeżną mieliznę (**złamanie z.d.p.m.**).

Ponadto stwierdzono, że **do podstawowych obowiązków na jachcie, szczególnie w trudnych warunkach pogodowych i przy żegludze blisko brzegu należy stała kontrola pozycji**; na jachcie obserwowano światła latarni Kikut i Świnoujście i ewentualna pozycja z dwóch równoczesnych namiarów, byłaby z pewnością sygnałem, że jacht znajduje się zbyt blisko brzegu (**złamanie z.d.p.m.**).

S/y Spaniel w październiku 1981 r. zatonął w rejonie przybrzeżnym Wysp Fryzyjskich. Załoga jachtu została zdjeta z pokładu przez śmigłowiec i odwieziona na pobliską wyspę.

Później kapitan statku ratowniczego oświadczył, że jacht zatonął po 40 minutach po opuszczeniu go przez załogę. Późniejsze poszukiwania wraku jachtu przez kapitana nie dały rezultatu.

Kapitan (wg Izby Morskiej) **zaniedbał zasady dobrej praktyki morskiej, gdyż:**

* **żeglował na silniku o niewielkiej mocy z falą z rufy**, co stwarzało dla takiego jachtu jak *Spaniel* dodatkowe zagrożenia. Żegluga z wiatrem, przy ograniczonej prędkości (bo takie są możliwości silnika pomocniczego na jachcie), w czasie silnego sztormu i wysokiej fali, niesie w sobie poważne niebezpieczeństwo wywrotki przez dziób lub przez burtę. Kapitan Marek Hermach (1982), w jednym ze swoich wystąpień na Konferencji Bezpieczeństwa w Trzebieży mówił, że lekkie i szerokie jachty o nowoczesnej konstrukcji, bez balastu w postaci fałszkila i braku dużych nawisów nie powinny sztormować z ograniczoną prędkością mając falę z rufy;

* **kontynuował żeglugę po otrzymaniu ostrzeżenia o sztormie i zaniechał powrotu do ujścia Łaby i schronienia się w Cuxhaven** wykorzystując sprzyjające zachodnie wiatry;

* **dopuszczał do nadmiernego zbliżenia do przybrzeżnych mielizn Wysp Fryzyjskich w warunkach sztormowego dociskającego wiatru** (dla jachtu była groźna wysoka i piętrząca się w rejonie mielizn fala, która spowodowała podniesienie rufy jachtu i następnie jego wywrotkę).

Po koniec września 1983 r. *s/y Tadeusz* wyszedł z Gdyni w rejs wzdłuż wybrzeża na zachód. Jacht wyszedł w morze, mimo że komunikaty pogodowe mówiły o sztormie na morzu i w strefie brzegowej. Po minięciu Helu żegluga stała się uciążliwa. W trakcie jednego z przechyłów siedząca w kokpicie (nie przypięta pasem bezpieczeństwa) dziewczyna została zmyta za burtę. Ogłoszono alarm »człowiek za burtą«, oficer zaczął odwiązywać koło ratunkowe (**z.d.p.m.**), zaalarmowany kapitan polecił stanąć w linii wiatru (??). W łopocie zerwał się fok sztormowy, za burtę wyrzucono koło ratunkowe, ale to przywiązane na rzutce (nie wyrzucono koła z pławką świetlną – **złamanie z.d.p.m.**), postawiono zarefowanego grota. Po postawieniu grota kapitan polecił skierować jacht do Gdańska **oddalając się od miejsca wypadku, nie próbując nawet dotrzeć do miejsca wypadku (złamanie przepisów i z.d.p.m.)**. Nie podjęto żadnych czynności zmierzających do wezwania ratowników, bądź wejścia do najbliższego portu, ani też nie odnotowano w dzienniku podstawowych danych o nawigacji jachtu. Poszukiwania rozbitka były nieskuteczne; dziewczyny nie znaleziono.

Decyzja o wyjściu z portu musi być rozważna; **wyjście małym jachtem na pełne morze, mimo ostrzeżeń o bardzo silnym sztormie z NW, który jest szczególnie groźny w strefie przybrzeżnej, z nieznaną załogą było ewidentnym złamaniem z.d.p.m.**

Dodajmy do tego brak silnika, **brak pasów bezpieczeństwa, brak zabezpieczenia członków załogi przebywających na pokładzie jachtu w jakikolwiek inny sposób, brak sprawnego radioodbiornika do odbioru prognoz pogody, brak zapisów o danych nawigacyjnych w dzienniku jachtowym, niemożność określenia dokładnej lokalizacji miejsca wypadku, chorobę morską części załogi, nieprowadzenie jachtu przez kapitana w czasie sztormu, niewyrzucenie luźnego koła ratunkowego z pławką, niewystrzelenie kilkunastu czerwonych rakiet** (które były na pokładzie), czy wreszcie decyzja o postawieniu jachtu w dryf w bliskiej odległości od brzegu, uparte kontynuowanie rejsu na zachód, gdzie według prognoz wiał najmocniej i z niebezpiecznego kierunku, **nieznajomość postępowania w czasie alarmu »człowiek za burtą«, stawanie w linii wiatru, co doprowadziło do zerwania foka** (co przy wysłuchanych żaglach jest łatwe do przewidzenia) i tym samym do ograniczenia zdolności manewrowych jachtu – **to cały łańcuch błędów i cała lista wykroczeń przeciwko z.d.p.m..**

W połowie sierpnia 1984 r. *s/y Euros* wyszedł z Górek Zachodnich w rejs do portów duńskich. Jacht wychodził na silniku z prędkością około 3 węzłów, równoległe do wschodniego falochronu w odległości około 20 m od niego. Fala przybojowa rzuciła jacht na kamienie. Po zejściu z kamieni (z pomocą statku ratowniczego) jacht utrzymywał się na równej stępce z przegłębieniem na rufę, ale później zatonął po zachodniej stronie toru, na głębokości około 4 m. Później uznano, że jacht niewart naprawy.

Wg Izby Morskiej **kapitan prowadził jacht niezgodnie ze wskazaniem locji, a widząc że jacht dryfuje i że nie zdoła minąć głowicy falochronu, rzucił kotwicę, której długość łańcucha wynosiła 11 merów. Manewr ten był wykonany w zbyt bliskiej odległości od głowicy falochronu, w związku z czym kotwica nie spełniła swojej roli (złamanie z.d.p.m.)**.

W połowie grudnia 1987 r. *s/y Dar Przemyśla* żeglował wzdłuż południowych wybrzeży Puerto Rico, potem wzdłuż północnych wybrzeży Hiszpanii, później Dominikany i Haiti, aby następnie znaleźć się przy wschodnim wybrzeżu Kuby. Kilka dni później jacht uderzył o rafę (półkę skalną), zgasł silnik, a kolejne fale przesuwają jacht po mieliźnie w kierunku brzegu. Ostatecznie *Dar Przemyśla* osiadł twardo na rafie. Zniszczenia jachtu okazały się tak duże, że nie było możliwości uratowania jachtu.

W ocenie Izby Morskiej kapitan *s/y Dar Przemysła* popełnił następujące błędy:

- * przejmując osobiste prowadzenie nawigacji (na wodach karaibskich), do czego oczywiście miał prawo, **powinien był jednak przez odpowiedni zapis w dzienniku jachtowym wyraźnie określić zakres obowiązków oficerów wachtowych**. A tak nie było (**złamanie z.d.p.m.**). Z kolei kapitan pracując w nawigacyjnej, zmniejszył swoje możliwości właściwej oceny sytuacji przez brak porównania tego co widzi na mapie, a tego co jest obserwowane z pokładu jachtu (**złamanie z.d.p.m.**);
- * niedopełnienie obowiązku należytego przygotowania nawigacyjnego żeglugi wzdłuż wybrzeży Kuby (**złamanie z.d.p.m.**);
- * niewykorzystanie możliwości określenia pozycji obserwowanej (**złamanie z.d.p.m.**);
- * wg Izby żeglowanie wzdłuż brzegów Kuby, w istniejących wtedy warunkach hydrometeorologicznych, kursem prowadzącym w kierunku lądu przemawiało przeciwko postawieniu foka pasatowego na burcie nawietrznej. Zwiększało to bowiem dryf jachtu i ograniczało jego manewrowość (**złamanie z.d.p.m.**);
- * **złamanie zasad dobrej praktyki morskiej** w sytuacji, kiedy zaobserwowano i zidentyfikowano pierwszą latarnię morską (jak się okazało – błędnie), chociaż wykonany na nią zamiar potwierdził pozycję zliczoną, tym niemniej bliskość lądu i szybko zmieniający się namiar na latarnię powinny skłonić kapitana, aby najpierw skierował jacht na bezpieczny kurs odlądowy, a dopiero potem skoncentrował się na analizie sytuacji wynikłej z zaobserwowania niezidentyfikowanej latarni. Już samo pokazanie się nieoznaczonej na mapie latarni, powinno spowodować potrzebę realnej oceny sytuacji z pokładu jachtu.

We wrześniu 1991 r. *s/y Stomil* powracał z rejsu po Bałtyku, przy niezłej pogodzie (5-6⁰B) z zamiarem wejścia do Świnoujścia. Błędy w taktyce podejścia spowodowały, że jacht znalazł się w połowie długości falochronu około 20 m od niego. Próby odejścia były nieudane, a fala i wiatr znosiły jacht ku gwiazdobłokom przy falochronie. Przesłana amfibia odciągnęła poważnie uszkodzony jacht od falochronu na plażę.

W ocenie Izby Morskiej:

- * podstawowym obowiązkiem oficera wachtowego jest zapewnienie ciągłej i wnikliwej obserwacji oraz prowadzenie nawigacji. Dlatego też oficer może zejść pod pokład jedynie w celu wykonania określonej czynności służbowej na czas nie dłuższy niż wymaga tego normalny jej tok i po uprzednim upewnieniu się, że jego nieobecność na pokładzie nie zagrazi bezpieczeństwu jachtu. W tym przypadku I oficer, krótko po objęciu wachty, zszedł pod pokład i do czasu wypadku wyszedł nań tylko raz i to na krótko (**złamanie z.d.p.m.**). Obowiązkiem I oficera było także przywołanie kapitana na pokład w chwili znalezienia się na podejściu do portu. Z kolei kapitan, gdy udawał się na spoczynek, nie określił w jakim czasie i w którym miejscu należało go wezwać na pokład (**złamanie z.d.p.m.**);
- * na jachcie zbliżającym się do portu nie prowadzono obserwacji znaków nawigacyjnych, nie określano odległości od nich i nie wykonywano namiarów, nie korzystano z posiadanych urządzeń pomocniczych (odbiornika GPS) i nie sprawdzano prędkości (**złamanie z.d.p.m.**).

S/y Cousteau z początkiem maja 1993 r. wyszedł z przystani w Wapnicy do Wolina. Akwen, po którym żeglowano należy do najtrudniejszych na Zalewie Szczecińskim. Przejście przez ten pas mielizn w kierunku wschodnim na Zatokę Skoszewską i dalej na rzekę Dziwna poza wyznaczonym torem musi zakończyć się na wejściu na mieliznę. I to spotkało *s/y Cousteau*; jacht uderzył o dno i osiadł na mieliznie. Próby samodzielnego zejścia niestety były nieudane.

Na odebrany sygnał *MAYDAY* wyszedł z Trzebieży na pomoc kuter ratowniczy *Morka*, a Ratowniczy Ośrodek Koordynacyjny PRO wysłał na miejsce zdarzenia śmigłowiec. Helikopter odnalazł jacht i podał na pokład linę łącznikową. **Kapitan jachtu zaknagował linę na dziobie !!!** Załoga *s/y Cousteau* nie chciała opuścić pokładu drogą powietrzną, dowódca śmigłowca wycofał się z akcji. Z kłopotami jacht z mielizny ściągnęła niemiecka łódź ratownicza.

Izba Morska w Szczecinie orzekła, że:

- * przyczyną wejścia *s/y Cousteau* na mieliznę **było poprowadzenie jachtu na wschód od toru wodnego bez określenia pozycji (złamanie z.d.p.m.);**
- * kapitan jachtu prowadził jacht bez należytej znajomości tego akwenu, a w czasie drogi posłużył się niedokładną mapą i nie określał pozycji statku, czym naruszył **z.d.p.m.;**
- * po wypadku kapitan nie określił pozycji wypadku (**złamanie z.d.p.m.**).

Z początkiem września 2000 r. *s/y Bieszczady* wyszły z Cuxhaven i skierowały się na Helgoland, potem pożeglowano do Büsum i po kilku godzinach postoju żeglowali wzdłuż zachodniego wybrzeża Jutlandii. Kolejnego dnia we wczesnych godzinach porannych na akwenu, oprócz *Bieszczad* znajdowały się, jak się później okazało, jeszcze dwa statki – kuter rybacki *Brian Kent* i gazowiec *Lady Elena*. Obydwa statki zmieniały swoje kursy, aby uniknąć sytuacji kolizyjnej. W wyniku różnego rodzaju błędów doszło do zderzenia z *m/v Lady Elena*.

W swoim orzeczeniu Izba Morska w Gdyni rozpatrując sprawę zderzenia i wskutek tego utonięcia sześciu żeglarzy, zaginięcia jednego i zatonięcia jachtu orzekła, że przyczyną wypadku **była nienależyta obserwacja na obydwu jednostkach skutkująca, w przypadku *Bieszczad*, złą oceną sytuacji i zmianą kursu (na kurs na zderzenie)**. Winę za wypadek przypisano jachtowi (w 70%), uzasadniając to tym, że nie pokazywał świateł burtowych (co później zostało potwierdzone) – **złamanie przepisów i z.d.p.m.**

Warto w tym miejscu powołać się i mocno zaakcentować wagę prowadzonej na jachcie obserwacji, znajomości zakresów widzialności świateł statków i zachowaniu się jachtu w sytuacji spotkań ze statkami (co należy do podstawowych z. d.p.m.).

S/y Kmicic z początkiem września 2002 r. wyszedł z Gdańska z zamierzonym wejściem do portów Władysławowo, Łeba, Ustka, Kołobrzeg i z powrotem. Kapitanem był sternik jachtowy, a załogę stanowili dwiętnastoletni sternik jachtowy i jego rodzice z takimi samymi stopniami.

W Łebie, bez zgody armatora nastąpiła zmiana prowadzącego na owego młodego sternika jachtowego. Zmieniono także planowaną trasę rejsu na rejs do Kłajpedy i z powrotem do Gdyni. Parę dni później, przy wietrze 2-3⁰B, jacht pożeglował do Kłajpedy; wcześniej zapoznano się z prognozą pogody, która przewidywała wiatr 7-8⁰B i zawierała ostrzeżenie przed sztormem.

W sztormie **żeglowano baksztagiem tylko na zarefowanym grocie!! – wbrew z.d.p.m.** Prowadzący uznał, że warunki nie pozwalają nieść jakiegokolwiek żagla, zrzucano grota (!!). Jacht zaczął oczywiście z dużą prędkością dryfować z wiatrem i falą w kierunku Przylądka Taran i około północy znalazł się około 20 Mm od brzegu; aby zmniejszyć prędkość **zrzucono z rufy (!!)** dryfkotwę, która wkrótce się zerwała.

Centrum Ratownicze skierowało do akcji statek ratowniczy *Sztorm*; ten ostatni podjął z jachtu jedną osobę, a wysłany śmigłowiec ratowniczy zabrał z pokładu resztę załogi.

Po koniec września znaleziono zalany jacht wyrzucony na brzeg.

W orzeczeniu Izby Morskiej stwierdzono:

* przyczyną opuszczenia *s/y Kmicic* przez załogę była utrata panowania nad jachtem, wynikająca z braku umiejętności żeglowania w warunkach sztormowych, m.in. dlatego, że:

- ° wyszedł z Łeby pomimo ostrzeżenia przed sztormem,
- ° nie przygotował jachtu do sztormowania,
- ° nie wykorzystał wszystkich możliwości w obranej taktyce sztormowania,
- ° błędnie ocenił stan techniczny jachtu przed wezwaniem pomocy.

Orzeczenie Izby Morskiej, zwraca uwagę na kardynalne błędy (oprócz tych wymienionych w orzeczeniu) związane z doborem żagli do aktualnych warunków pogodowych i umiejętności żegluga w warunkach silnego wiatru (nawet nie sztormu); **wszystkie ww. zarzuty są uchybieniami z.d.p.m.**

W lipcu 2004 r. *s/y Merkury* wieczorem szedł rzeką Skaldą z Antwerpii na start Tall Ships Races na redzie portu Zeebrugge. Jacht na silniku szedł trzymając się prawą burtą czerwonych pław. W nieustalonym czasie I oficer przestała trzymać się granic toru i zaczęła ścinać zakręt rzeki. Krótco po tym jacht miękko wszedł na mieliznę na granicy osuchu. Jacht został ściągnięty z mielizny przez motorowy ponton ratowniczy .

Bezpośrednią przyczyną osadzenia jachtu *Merkury* na mieliznie, była nieumiejętnie prowadzona przez I oficer nawigacja po wewnętrznej stronie zakola rzeki, a mianowicie:

- * nie odnotowywano czasu mijania poszczególnych pław (**złamanie z.d.p.m.**),
- * nie obserwowano kursów kompasowych pomiędzy nimi (**złamanie z.d.p.m.**),
- * nie wyznaczano kursu kompasowego na następną pławę, której wobec wielu świateł znajdujących się przed dziobem, nie potrafiła zidentyfikować (**złamanie z.d.p.m.**),
- * nie oznaczono czasu dotarcia w ich pobliże (**złamanie z.d.p.m.**),
- * a ponadto nie zmniejszono prędkości wobec niepewności co do dalszego kursu i nie wywołano odpowiednio wcześniej kapitana na pokład (**złamanie z.d.p.m.**).

Rażącym zaniedbaniem w zakresie bezpieczeństwa żegluga było całkowite zaniechanie klasycznej nawigacji, opierając się wyłącznie na wskazaniach GPS, w końcu świadome obranie kursu na właściwie oznaczony i ograniczony pławami niebezpieczny obszar kamienistej mielizny (złamanie z.d.p.m.**).**

Z końcem lipca 2005 r. *s/y Rzeszowiak* wyszedł z Górek Zachodnich w rejs stażowo-turystyczny na trasie Visby-Sztokholm-Lipawa-Górki Zachodnie. W ostatnim etapie rejsu jacht wyszedł z Lipawy w drogę powrotną do Górek Zachodnich; wg zeznań załogi w trakcie postępowania w Izbie Morskiej, kapitan jachtu posiadał prognozę pogody; wiatr NW do W do 9-11⁰B przy stanie morza 8. Kapitan zebrał załogę pod pokładem i omawiał z nią sytuację na jachcie.

W czasie dyskusji kapitana z załogą I oficer wcisnął przycisk DSC, przyjęto potwierdzenie odbioru alarmu przez stację Kaliningrad 1. Potwierdzenie Distress Alertu-DSC z jachtu odebrał *m/v Finlandia*, któremu polecono udać na miejsce niebezpieczeństwa. Kapitan *Finlandii* zdecydował o przejęciu załogi jachtu na pokład promu. W trakcie takiego manewru nastąpił kontakt statku z jachtem, czego skutkiem były poważne uszkodzenia jachtu, wypadnięcie jednego z członków załogi do wody i zaginięcie kapitana jachtu. Później szwedzki śmigłowiec SAR podjął wszystkich 7 członków załogi i przewiózł do Gdańska.

Dryfujący bez załogi *s/y Rzeszowiak* odnalazła załoga polskiego jachtu *Stenia* i przeholowała go do Kłajpedy. W czasie cumowania w porcie odnaleziono zwłoki kapitana uwięzione w linach, poniżej linii wodnej jachtu.

Z orzeczenia Izby wynika m.in., że:

*ustalenie pozycji jachtu w chwili wezwania pomocy i po odejściu od promu nasuwa cały szereg wątpliwości; prawdopodobnie przyczyną był błąd przy przenoszeniu pozycji z GPS na mapę;

*mimo trudnych i w miarę upływu czasu coraz bardziej pogarszających się warunków pogodowych, mając na uwadze stan jachtu, nie zachodziły jakiegokolwiek okoliczności uzasadniające wzywanie pomocy. Była możliwość sztormowania, rzucenia dryfkotwy lub też skierowania się do jednego z portów rosyjskich (**złamanie z.d.p.m.**);

* w chwili rozpoczęcia akcji ratowniczej przez prom **jacht nie był zagrożony zatonięciem, nie było zagrożone życie załogi jachtu.**

Podkreślając pełne zaangażowanie załogi promu w akcję ratowniczą, za budzący wątpliwości Izba uznała sposób ratowania przyjęty wspólnie przez prom i jacht. **Nie tylko naruszał on zasady dobrej praktyki morskiej, ale przede wszystkim wprowadzał dodatkowe ryzyko rozbitcia lub zmiżdżenia jachtu przez duży prom.**

Decyzja załogi (??) o opuszczeniu jachtu była oparta na niczym nieuzasadnionym przeświadczeniu, że jacht znajduje się w niewielkiej odległości od brzegu i ulegnie rozbitciu, zaś warunki pogodowe uniemożliwiają kontynuowanie bezpiecznej żeglugi; przekonanie załogi i kapitana o grożącym niebezpieczeństwie było obarczone poważnym błędem (**złamanie z.d.p.m.**).

Kapitan nie może działać pod presją załogi (a to miało miejsce w przypadku *Rzeszowianka*); decyzja o wezwaniu pomocy została podjęta po dyskusji z załogą, o niewielkim lub żadnym doświadczeniu żeglarskim (**złamanie z.d.p.m.**).

W połowie sierpnia 2007 r. *s/y Andromeda* wyruszył w rejs do Visby, Nynäshamn i Sztokholmu. Od wyjścia z portu żeglowano takim kursem, aby osiągnąć zachodni brzeg Gotlandii. Odnotowano dużą falę z baksztagu.

Ze względu na chorującą załogę zrezygnowano z wchodzenia do Visby i zdecydowano iść bezpośrednio do Nynäshamn, aby jak najszybciej wejść na spokojniejsze wody szkierów. Prowadzący jacht zdecydował przejście nad spłyconiem.

Kolejnego dnia przed północą jacht uderzył o dno. Jacht znoszony na brzeg zwiększał przechył; nadano sygnał *MAYDAY*, na który odpowiedziały szwedzkie służby ratownicze. Po ściągnięciu jachtu z mielizny zdecydowano o prowizorycznej naprawie jachtu i sprowadzeniu go do Polski.

Na rozprawie zwrócono m.in. uwagę na to, że:

* **w dzienniku jachtowym notowano jedynie kurs kompasowy; nie notowano, poza jednym wyjątkiem, czasów ani wartości zmian kursu.** Oznacza to, że na jachcie nie wypełniano należycie obowiązków oficera wachtowego, ani nie wykazano należytej staranności w prowadzeniu jachtu (**złamanie z.d.p.m.**);

* niewybaczalnym błędem była decyzja prowadzącego jacht, przejścia przez cieśninę mimo że czerwony sektor światła latarni morskiej informował, że jest niebezpieczne (**złamanie z.d.p.m.**);

* prowadzący jacht obrał kurs w kierunku cieśniny przy zapadających ciemnościach, nie kontrolując pozycji, a tym samym nie mogąc wyznaczyć właściwego kąta drogi i kursu kompasowego, czego i tak nie mógł dokonać, skoro od początku żeglugi nie zadbano o określenie wartości poprawek (**złamanie z.d.p.m.**).

S/y Bloom w 2007 r. był w rejsie z Gdyni do Färösund i z powrotem, prowadzony przez właściciela z patentem sternika jachtowego. Przed wyjściem w drogę powrotną prognozy pogody ostrzegały przed niżem, nadsciągającym na rejon Bałtyku.

I rzeczywiście począwszy od drugiej doby żegluga w kierunku Zatoki Gdańskiej odbywała się na foku sztormowym. Pewnej nocy jacht położył się na burcie. Skutkiem wywrotki były drobne uszkodzenia jachtu. Ale prowadzący jacht uznał, że sytuacja jest niebezpieczna i zdecydował o nadaniu sygnału *MAYDAY*. Sygnał wzywania pomocy odebrał (około 20 minut po wywrotce) idący do Gdańska *m/s Aleksander von Humboldt*; po nawiązaniu kontaktu z jachtem prowadzący jacht poinformował oficera wachtowego statku, że jacht idzie na silniku, mocno nabiera wody, utrzyma się na powierzchni około 2 godziny i potrzebuje pomocy. *M/s Aleksander von Humboldt* podszedł do jachtu, z którego na statek przeszli dwaj członkowie załogi; prowadzący jacht nie miał zamiaru opuszczać jachtu. W trakcie ustawiania jachtu w pozycji dogodnej do ewakuacji załogi, nastąpiło złamanie masztu; wtedy prowadzący jacht za namową załogi statku, zdecydował się na opuszczenie jachtu. Porzucony jacht z włączonym silnikiem i światłami pozycyjnymi zaczął dryfować, a następnie został wyrzucony na Mierzeję Kurońską.

W czasie próby ściągnięcia z plaży jacht zatonął.

W czasie postępowania przed Izłą Morską stwierdzono, że prowadzący jacht nie wyciągnął wniosków z komunikatów meteorologicznych, **przyjął taktykę sztormowania niezgodną z dobrą praktyką morską** i w sytuacji, która przerosła jego zdolność do prowadzenia jachtu – wezwał pomoc. Obranie południowego kierunku sztormowania było działaniem najmniej korzystnym, prowadzącym zbyt szybko w obszar największego przy zachodnich wiatrach – falowania, znoszącego jacht coraz bliżej do najniebezpieczniejszego w tych warunkach – południowo-wschodniego Bałtyku” (**złamanie z.d.p.m.**).

Izba Morska w swoim postępowaniu zwróciła uwagę na to, że zdryfowanie opuszczonego jachtu na Mierzeję Kurońską świadczy, iż przekonanie kapitana jachtu o rozszczelnieniu kadłuba i niebezpieczeństwie zatonięcia – było nieuzasadnione (**złamanie z.d.p.m.**).

S/y Portowiec Gdański został wyczarterowany na udział w regatach Classic Cup 2007. Jacht wyszedł w rejs z Gdyni z końcem września 2007 r. Pierwsze dwa etapy przebiegły bez przygód. Metą trzeciego etapu miał być port Grönhögen w Cieśninie Kalmarskiej. Po minięciu pławy „WŁA”, przy wietrze SE do SSE 1-3⁰B, prowadzący jacht żeglował kursem prowadzącym do granicy przybrzeżnej płytczny przy Ölands Södra Udde. Na jachcie nie znano swojej pozycji, chociaż na lądzie obserwowano mały port rybacki (nierozpoznany). Przy wietrze SSE 1⁰B, gładkim morzu i dobrej widzialności, jacht wszedł na kamienistą przybrzeżną mieliznę.

Próby zejścia z mielizny były nieskuteczne. Prowadzący jacht polecił wystrzelić czerwone rakiety i nadał sygnał *MAYDAY*; szwedzkie służby SAR zabrały załogę na pobliski ląd. Przy rosnącej sile wiatru i coraz większej fali jacht ulegał stopniowej dewastacji; w końcu uznano, że ratowanie jachtu jest niemożliwe i nieopłacalne.

Winę za wypadek (wg Izby Morskiej), który zagroził życiu załogi i doprowadził do całkowitego zniszczenia jachtu ponoszą:

* prowadzący jacht przez to, że prowadził jacht kursem kompasowym, nie uwzględniając koniecznych poprawek (dewiacji i deklinacji) i prawidłowo nie kontrolował prędkości jachtu (**złamanie z.d.p.m.**); ... to spowodowało, że zgubił pozycję i znalazł się o kilkadziesiąt mil dalej niż zamierzał. Kiedy odnalazł ląd idąc kursami zachodnimi i **zbliżył się do niego na odległość około 1 Mm, pomimo że nie nadał nie znał własnej pozycji, udał się na spoczynek** polecając II oficer płynąć wzdłuż brzegu w kierunku południowym. Tym samym wykazał brak kwalifikacji, poczucia odpowiedzialności, a także wyobraźni, i w ten sposób naru-

szył przepisy Kodeksu Morskiego oraz **zasady dobrej praktyki morskiej**”;

* II oficer przez to, że **nie znając i nie próbując ustalić pozycji jachtu, ani określić odległości od brzegu, bez konsultacji z kapitanem położyła jacht na kurs, który nadmiernie zbliżał do nierozpoznanego brzegu i prowadził wprost na przybrzeżne skały (złamanie z.d.p.m.)**.

W swoim orzeczeniu Izba Morska stwierdziła, że:

- załoga nie potrafiła bezpiecznie i efektywnie prowadzić nawigacji zliczeniowej. Ponadto oznacza to, iż wpisane do dziennika jachtowego i naniesione na mapie dane odnośnie kursów i przebytej drogi nie są rzeczywiste (**złamanie z.d.p.m.**);
- „nawigacji terestrycznej, czy też pilotowej nie można sprowadzać do możliwości odczytania przez lornetkę napisów w porcie, bo może się okazać, że wcześniej trafi się na mieliznę. Obowiązkiem byłoby czytanie locji i mapy (**złamanie z.d.p.m.**)

Podsumowanie

W żeglarskim nie ma raz na zawsze ustalonych reguł postępowania, gdyż żeglując na morzu możemy znaleźć się w różnych sytuacjach, możemy podlegać różnym zagrożeniom.

Dlatego też zasad dobrej praktyki żeglarskiej prawdopodobnie nie da się w pełni zapisać w postaci zbioru „przepisów postępowania” i kategorycznych różnorodnych zaleceń. Tym niemniej na podstawie krótkich opisów wybranych wypadków polskich jachtów morskich i analizy orzeczeń Izb Morskich chyba byłoby celowym podjęcie próby utworzenia zbioru chociażby **podstawowych zasad dobrej praktyki morskiej**, zestawiając je, np. wg podziału jak niżej.

Mam świadomość, że ww. zbiór nie może być pełny. Znajomość, nawet tego niekompletnego zbioru (mam nadzieję, że mógłby on być na bieżąco uzupełniany), może mieć duże znaczenie praktyczne, szkoleniowe i prewencyjne.

Co powinien zawierać zbiór (niepełny) podstawowych zasad dobrej praktyki morskiej (grupy):

- **przygotowanie jachtu do rejsu i utrzymywanie sprawności jachtu podczas rejsu**
- **zabezpieczenie przed wypadnięciem za burtę i innymi wypadkami na pokładzie**
- **planowanie manewrowania i manewrowanie sytuacyjne**
- **żegluga na pełnym morzu**
- **zapobieganie wypadkom.**

W tekście opracowania często przewija się myśl, że czasem trudno ocenić, co w danej sytuacji zagrożenia i wypadku jest złamaniem prawa, a co złamaniem zasad dobrej praktyki morskiej. Pomocne w tym względzie może być poniższe sformułowanie.

„Przepisy prawa muszą być zgodne z dobrą praktyką i zdrowym rozsądkiem, ale nie określają zachowania się we wszelkim możliwych sytuacjach. Jednocześnie dobra praktyka żeglarska jako zbiór ogólnych zaleceń nie może równać się z precyzją i ścisłością aktów prawnych” (Bieńkowski 2005).

Wzajemną relację pomiędzy obowiązującymi przepisami prawa morskiego, a znanymi zasadami dobrej praktyki morskiej można chyba porównać do relacji pomiędzy rodzajami (definicjami) manewrów jachtu a sposobami (technikami) ich wykonywania. Mam na myśli schemat: jeden manewr – wiele sposobów wykonania. Wiemy, że ten sam manewr może być wykonany skutecznie i bezpiecznie różnymi technikami i na różne sposoby w zależności od panujących warunków hydrometeorologicznych i innych uwarunkowań. Podobnie **zasady dobrej praktyki morskiej przewidują realizację tych wszystkich przedsięwzięć i tylko tych, które są rzeczywiście nieodzowne dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi.**

I zbiór tych zasad nie jest zamknięty, lecz systematycznie uzupełnia się o nowe żeglarskie doświadczenia. Ale na pewno nasze działanie w ramach tych zasad musi być przeprowadzone w odpowiednim momencie (nie za wcześnie i nie za późno) oraz tylko w takim zakresie, jaki jest naprawdę niezbędny w konkretnych warunkach. Wiadomo, że **duchowi dobrej praktyki morskiej przeczy zarówno zbytnia asekuracja jak też i niedoceniając realnego zagrożenia, natomiast sprzyja mu zdrowy rozsądek**. To on nakazuje rozważyć wszystkie okoliczności konkretnej sytuacji, czyli stan morza, pogodę, właściwości rejonu pływania, właściwości manewrowe wszystkich uczestniczących w zdarzeniu statków. Dobra praktyka morska nie niesie gotowych, jedynie słusznych rozwiązań, ale jest sumą doświadczeń z różnych przypadków, podpowiada najlepsze rozwiązania.

Wielokrotnie w powyższym tekście, a przede wszystkim w orzeczeniach Izb Morskich pojawia się odwołanie do „zdrowego rozsądku”, pojęcia o wieloznacznym znaczeniu. Tym niemniej, jak się wydaje, jest to pojęcie nadrzędne zarówno w stosunku do dobrej praktyki morskiej, jak i przepisów.

Wg Wikipedii „»zdrowy rozsądek« jest to termin określający skłonność człowieka do podejmowania decyzji odpowiednio do zaistniałych okoliczności”.

Kapitan Krzysztof Bieńkowski polemizując z jednym z moich wcześniejszych artykułów przedstawionych na jednej z konferencji bezpieczeństwa uważa, że „rozsądny żeglarz będzie podejmował się realizacji takich celów żeglarskich, co do których żywi uzasadnione przekonanie, że potrafi je osiągnąć. Bierze przy tym pod uwagę stopień rozwoju swej żeglarskiej osobowości i zasoby (ludzkie, techniczne, czasowe, finansowe itp.), którymi dysponuje. O ile zasoby łatwo oszacować, to oszacowanie swych aktualnych możliwości wymaga dużej dozy samokrytycyzmu” (Bieńkowski 2005).

I na koniec chyba ładne i adekwatne podsumowanie powyższych rozważań słowami Kapitana Andrzeja Rościszewskiego.

„Przestrzeganie uświęconych tradycją i doświadczeniem wielu pokoleń żeglarzy zasad dobrej praktyki morskiej jest w żeglarstwie rzeczą niezwykle ważną. Ich realizacja zarówno w odniesieniu do sposobu żeglowania, jak i wykonywania codziennych zwykłych czynności żeglarskich ma bezpośredni wpływ na stopień bezpieczeństwa jachtów żaglowych. Miarą poziomu żeglarskich umiejętności kapitana i załogi jachtu jest stałe realizowanie w praktyce zasad dobrej praktyki morskiej” (Rościszewski 1986).

Literatura

- Bieńkowski K. 2005. *Dobra praktyka żeglarska*. Materiały Komisji Morskiej PZŻ.
- Dąbrowski W.R., Roszkowski A. 1997. *Dobra praktyka morska – dopełnienie zbioru prawa morskiego*. Materiały Konferencji „Jednostki żaglowe w szkoleniu kadr morskich i kształtowaniu postaw młodzieży”. AMW, Gdynia.
- Dąbrowski W.R. 2002. *O niektórych aspektach bezpieczeństwa w żegludze jachtowej*. Konf. Bezp. Gdynia.
- Dąbrowski W.R. 2005. *Human Factor- zapomniany przedmiot badań dla żeglarstwa*. Materiały II Ogólnopolskiej Konferencji „Problemy naukowo techniczne w wyczynowym sporcie żeglarskim”, Warszawa.
- Dąbrowski W.R. 2005. *Człowiek miarą wszechrzeczy – antropocentryczne spojrzenie na żeglugę jachtową*. Materiały V Konferencji „Problemy naukowo techniczne w wyczynowym sporcie żeglarskim”, Warszawa.
- Dąbrowski W.R. 2005. *Zwykła praktyka morska a przepisy obowiązujące w żegludze jachtowej*. Materiały VIII Ogólnopolskiej Konferencji „Problemy naukowo techniczne w wyczynowym sporcie żeglarskim”, Warszawa.
- Dąbrowski W.R. 2014. *Mądry żeglarz po szkodzi*. Wyd. II, Tawerna Skipperów, Kraków.
- Hermach M. 1982. *Sposoby sztormowania jachtów o nowoczesnych kształtach kadłuba*. Konf. Bezp. Trzebież.
- Łopuski J. 1974. *Prawo morskie*. Wydawnictwo Morskie Gdańsk.
- Łopuski J. 1981. *Encyklopedia podręczna prawa morskiego*. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- Orzeczenia Izb Morskich z lat 1965 – 2012.
- Rościszewski A. 1986. *Z problematyki bezpieczeństwa żeglugi morskiej jachtów żaglowych*. Z orzecznictwa Izb Morskich, Gdańsk.
- Rymarz W. 1985. *Międzynarodowe prawo drogi morskiej*. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- Wróbel F. 1978. *Vademecum nawigatora*. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.