

## ***Nautilio*, 2021, wejście na mieliznę, na wejściu do Ustki**

(orzeczenie Izby morskiej w Gdyni z dnia 21 lutego 2022, Sygn. WMG 12/21)

Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni, po rozpoznaniu w dniu 7 lutego 2022r. sprawy wypadku morskiego – wejścia na mieliznę i wyrzucenia na brzeg s/y *Nautilio* w dniu 25 lipca 2021r. w okolicach falochronu wschodniego portu Ustka

### **orzeka:**

1. Przyczyną wejścia na mieliznę i wyrzucenia na brzeg s/y *Nautilio* (dł. 7,69m, szer. 2,15m, zanurzenie 1,2m, kadłub drewniany, silnik wbudowany Volvo Penta MD 1, armator Aleksander K., bandera polska) w dniu 25 lipca 2021r. około godziny 2330 w bezpośrednim sąsiedztwie falochronu wschodniego portu Ustka i plaży – w warunkach dobrej widzialności sile wiatru S-E 1-2°B , stanie morza 1-2 – było podchodzenie do portu jachtem bez znajomości i niezgodnie z wskazaniem locji skutkujące prowadzeniem jachtu w zbyt bliskiej odległości od brzegu;
2. Winę za wypadek ponosi kapitan jachtu Aleksander K., który jako, dowodzący jachtem:
  - a. podejmując decyzję o wejściu do Portu Ustka nie zapoznał się z zasadami określającym podejście,
  - b. żeglując w kierunku wejścia do Portu :
    - i. nie zachował bezpiecznej odległości od plaży oraz falochronu (wschodniego) portowego,
    - ii. nie prowadził należytej obserwacji wzrokowej i w sposób wadliwy określił swoją pozycję względem wejścia;
3. Nieprawidłowe było zachowanie się kapitana jachtu s/y *Nautilio* Aleksandra K., polegające na:
  - a. prowadzeniu jachtu po użyciu alkoholu,
  - b. uprawiania żeglugi jachtem bez posiadania uprawnień żeglarskich,
  - c. niewłaściwym przygotowaniu jachtu do rejsu wobec braku wyposażenia w mapy nawigacyjne i publikacje nautyczne;
- II. Zachowanie się s/y *Nautilio* po wypadku nie budzi wątpliwości;

- III. Nakazuje ściągnąć od zainteresowanego Aleksandra K., na rzecz Skarbu Państwa – Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni kwotę 1.018,80 zł (tysiąc osiemnaście złotych osiemdziesiąt groszy) tytułem kosztów postępowania wyłożonych tymczasowo przez Skarb Państwa.

### Uzasadnienie

W dniu 24 lipca 2021r. s/y *Nautilio* (jacht drewniany, nr rej. POL 649, długość 7,69m, szerokość 2,16m, zanurzenie 1,20m, silnik wbudowany VOLVO PENTA MD 1, armator Aleksander K., bandera polska) po oddaniu cum, około godziny 12.00 odszedł od nabrzeża w porcie Gdańsk, rozpoczynając w ten sposób kilkudniowy rejs turystyczny. Celem rejsu pozostawało przejście z Gdańsk do portu w Szczecin.



(S/y *Nautilio* – zdjęcie pozyskane ze strony <http://prochno-rdza.pl/jachty/prochno/sy-Nautilio/>)

Załogę jachtu stanowili: kapitan Aleksander K. (lat 49, żegluje od kilkudziesięciu lat, brak uprawnień żeglarskich) oraz J. D. (lat 50, patent żeglarza, brak doświadczenia morskiego).

Jacht wyposażony był w sondę, kompas oraz w mapy elektroniczne, których odczyt możliwy pozostawał zarówno bezpośrednio w kokpicie jak i w mesie jachtu. Załoga nie dysponowała mapami papierowymi jak i locją. Na jachcie znajdowała się należąca do kapitana a niewykorzystywana podczas rejsu bliżej nieustalona publikacja obejmująca opis polskiego wybrzeża.

Przed wyjściem w morze kapitan nie przygotował trasy rejsu pod względem nawigacyjnym. W założeniu miano żeglować na zachód, wchodząc po drodze - w zależności od warunków atmosferycznych, potrzeb jak i czasu podróży - do poszczególnych mijanych portów. Nie planowano żeglugi w nocy.

W dniu 25 lipca 2021r. w godzinach porannych – podczas postoju we Władysławowie – do załogi jachtu dołączył znajomy kapitana P.M. (lat 49, brak uprawnień, brak doświadczenia morskiego). Tego samego dnia około godziny 10.00 jacht opuścił Władysławowo, kierując się na zachód. Postawiono żagle.

Warunki atmosferyczne były następujące – wiatr E-NE 3-4°B, widzialność 8, stan morza 1-2. Co do zasady żeglowano kursami pełnymi i baksztagowymi w przedziale 0,5 – 1 mn<sup>1</sup> od brzegu. Idąc kursem w kierunku brzegu kierowano się wskazaniem sondy; zwrot (w kierunku morza) wykonywany był z chwilą kiedy odczyt wskazywał wartość 7-8 metrów. Kapitan planował wejście jachtem do Portu w Łebie.

Podczas rejsu pito alkohol; opróżniono co najmniej dwie – trzy butelki piwa.

Jeszcze przed osiągnięciem trawersu łeby, kapitan zszedł pod pokład aby odpocząć. Pozostali na pokładzie P.M. oraz J.D. nie otrzymali jakichkolwiek poleceń co do dalszej żeglugi.

Po upływie nie więcej niż godziny kapitan powrócił do kokpitu jachtu. Konstatując, iż jacht minął wspomniany port, dalej zaś uznając, iż warunki atmosferyczne sprzyjają uprawianiu dalszej żeglugi, zainteresowany podjął decyzję o wejściu do portu w Uście.

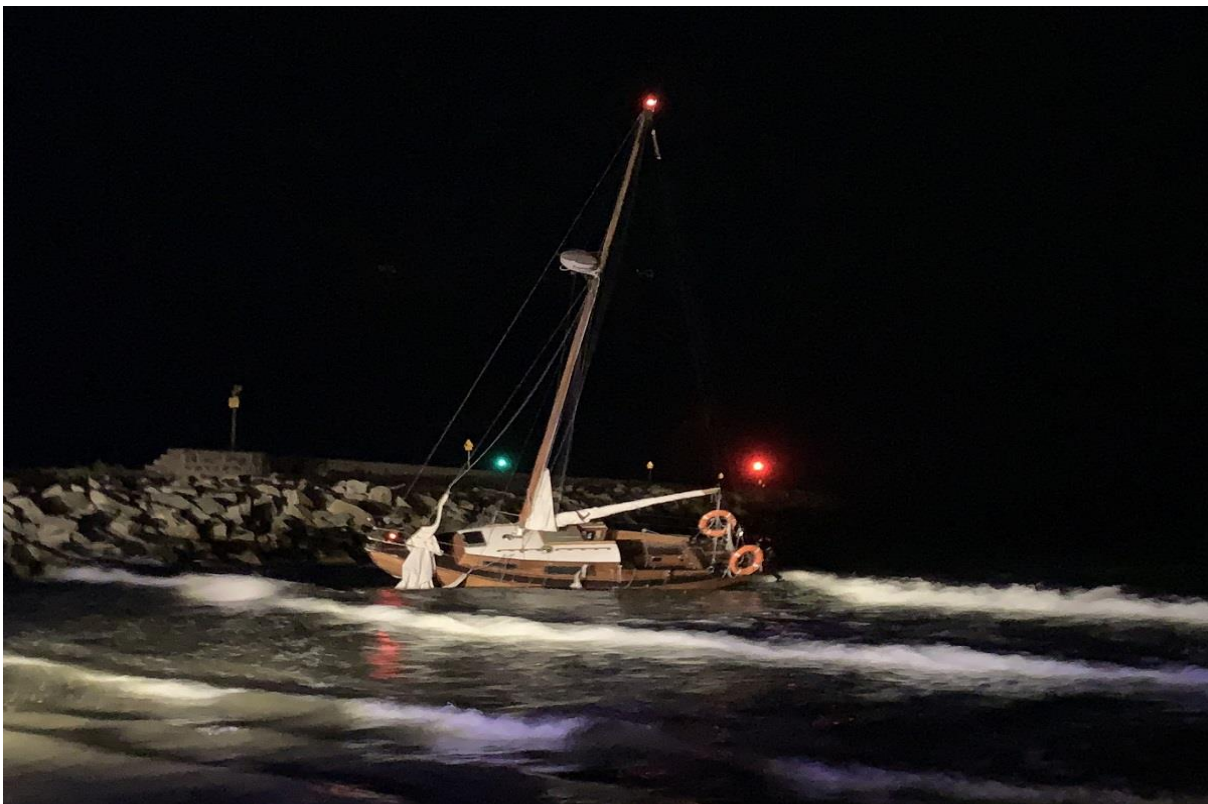
Podczas dalszej żeglugi wiejący dotychczas z siłą około 3-4°B wiatr osłabł i zaszło

---

<sup>1</sup> tak w oryginale, zapewne chodzi o mile morskie (przyp. J. Z.)

słońce (zachód słońca godzina 20.33). Około godziny 22.00 załogant J. D. zszedł pod pokład i położył się spać. Na jachcie uruchomiono silnik. Kontynuując żeglugę, wraz z upływem czasu dostrzeżono światła portu. W następstwie polecenia wydanego przez kierującego jachtem kapitana, pozostały na pokładzie załogant P. M. rozpoczął zrzucanie żagli. Przy sile wiatru S-E 1-2°B, idąc kursem równoległym do brzegu poniżej linii wejścia, jacht zbliżał się systematycznie do portu. Dostrzeżono oświetlone główki falochronu oznaczające wejście do portu. Z pozycji w której znajdował się jacht, zielona główka wejściowa widoczna była po lewej stronie czerwona zaś po prawej.

Około godziny 23.30 doszło do zetknięcia jachtu z dnem. Nastąpiło zatrzymanie silnika. Doszło również do awarii zasilania – zgasty wszystkie wskaźniki w tym wyświetlane na ploterach mapy elektroniczne. Na skutek uderzenia, znajdujący się pod pokładem J. D. obudził się i zdeorientowany wyszedł na pokład. Podejmowane przez zainteresowanego próby uruchomienia silnika okazały się bezskuteczne. Ostatecznie na skutek działania fali, jacht *Nautilio* został wyrzucony na brzeg w najbliższym sąsiedztwie plaży i falochronu wschodniego w porcie Ustce.



(S/y *Nautilio* (fot. pozyskana ze strony <https://www.portalmorski.pl>)

Według oświadczeń poszczególnych członków załogi, bezpośrednio po wypadku,

jeszcze przed przybyciem służb ratunkowych, pozostali na jachcie zainteresowany Aleksander K. oraz P. M. otworzyli uprzednio przygotowaną butelkę coli zmieszanej z wódką. Wypito (zależności o złożonych oświadczeń) od jednego do trzech drinków.

Tuż po wypadku na miejsce zdarzenia przybyli funkcjonariusze policji, gdzie dostrzegli znajdującego się w wodzie mężczyznę (Aleksandra K.) próbującego bezskutecznie przycumować jacht. Wobec postawy zainteresowanego (nie stosującego się do poleceń policjantów i stawiającego czyny opór), przy użyciu siły doprowadzono go na plażę gdzie został zakuty w kajdanki. Ostatecznie zainteresowany jak i pozostali dwaj członkowie załogi przewiezieni zostali do Komendy Policji w Ustce.

Przeprowadzone tuż po północy badanie na zawartość alkoholu we krwi wykazało następujące wartości:

- Aleksander K. – 1,16 – 1,18 mg/l,
- P. M. – 0,85 – 0,96 mg/l,
- J. D. – 0,20 – 0,14 mg/l,

Podjęte w dniu 26 lipca 2021r. próby ściągnięcia jachtu z mielizn, okazały się bezskuteczne. W dniu 28 lipca 2021r. po wypompowaniu wody, jacht został ostatecznie wyciągnięty z wody i załadowany na przyczepę. Zakończono działania ratownicze.

W toku postępowania Izba ustaliła również, iż postanowieniem z dnia 30 listopada 2021r. Prokurator Prokuratury Rejonowej w Słupsku umorzył postępowanie wszczęte przeciwko Aleksandrowi K. podejrzanemu o to, iż w dniu 25 lipca 2021r. będąc w stanie nietrzeźwości (...) prowadził pojazd mechaniczny – jacht *Nautilio* – tj. o czyn z art. 178 §1 k.k. Uznając, iż czyn nie zawiera ustawowych znamion przestępstwa, oraz odwołując się do wskazań zawartych w opinii biegłego (sporządzonej dla potrzeb dochodzenia), w uzasadnieniu Prokurator wskazał, iż w oparciu o zebrany w sprawie materiał dowodowy nie można jednoznacznie stwierdzić czy podejrzany (tu: zainteresowany) w chwili zdarzenia znajdował się w stanie nietrzeźwości czy w stanie po użyciu alkoholu. Co najwyżej można przyjąć, iż zawartość alkoholu w wydychanym przez podejrzanego powietrzu mieściła się w

maksymalnej ilości wskazującej na stan po użyciu alkoholu określony w art. 46 ust. 2 pkt. 2 ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałania alkoholizmowi.

Delegat Ministra Infrastruktury – Kpt. Krystian K. nie zajął merytorycznego stanowiska w sprawie.

Zainteresowany Aleksander K. nie zgłosił jakichkolwiek uwag, rezygnując z wypowiedzi po zamknięciu przewodu sądowego.

### **Izba Morska zważyła co następuje:**

#### **1. Materiał dowodowy:**

Powyższy stan faktyczny Izba ustaliła w oparciu o treść dokumentów załączonych do akt sprawy wyjaśnienia zainteresowanego Aleksandra K. jak i zeznania poszczególnych świadków przesłuchanych w sprawie.

Co do pierwszej z przywołanych grup dowodów – obejmującej w szczególności zapisy dziennika portowego, sprawozdania z akcji ratowniczej, zaświadczenia pochodzące od związków żeglarskich oraz dokumentację pozyskaną w ramach prowadzonego przez Prokuraturę Rejonową w Słupsku dochodzenia – Izba nie znalazła jakichkolwiek podstaw warunkujących twierdzenie, iż tak zgromadzony materiał dowodowy pozostaje nierzetelny. Co za tym idzie, iż nie może stanowić podstawy<sup>2</sup> dla kreowania dalszych ocen, niezbędnych dla niniejszego rozstrzygnięcia.

Podobnie co do zasady Izba dała wiarę zeznaniom przesłuchanych w sprawie świadków P. M. i J. D. w zakresie jakim opisują one przebieg samego rejsu w tym okoliczności towarzyszące podejściu do portu w Ustce. W tym też ujęciu zawarte w nich drobne rozbieżności – w ocenie Izby – wiązać należy z upływem czasu, który minął od chwili wypadku, nie zaś z chęcią celowego i świadomego wprowadzenia Izby w błąd.

Zbliżonej – jednakże nie tożsamej - ocenie Izba poddała wyjaśnienia samego zainteresowanego Aleksandra K., z wyłączeniem jednak oświadczeń co do posiadanych przez niego uprawnień do prowadzenia jachtów, sposobu wchodzenia do portu, jak i oceny

---

<sup>2</sup> Tak w oryginale. Logika i składnia podpowiadają, że jednak może (przyp. J. Z.)

przyczyn dla których doszło do zatrzymania silnika jachtowego. Mimo, iż omówieniu przedmiotowych zagadnień poświęcona zostanie dalsza część uzasadnienia w tym miejscu jedynie dla porządku należy wskazać, iż teza o posiadanym przez zainteresowanego patencie sternika, pozostaje w całkowitej opozycji do informacji pozyskanych w toku niniejszego postępowania od związków żeglarskich i motorowodnych. Wskazanie zaś o niespodziewanej awarii silnika nie uwzględnia w żaden sposób okoliczności samego zdarzenia.

## **2. Przyczyna wypadku:**

W granicach zakreślonych zebrany w sprawie materiałem dowodowym należy przyjąć, iż po minięciu wejścia do portu w Łebie, kapitan wraz załogą podjęli decyzję o dalszym kontynuowaniu żeglugi do portu w Ustce, gdzie planowano zatrzymać się na noc. Przy wietrze co do zasady z kierunku E ostatecznie S-E, idąc początkowo wyłącznie na żaglach, wraz osłabnięciem siły wiatru na jachcie włączono silnik. Kierowany przez zainteresowanego s/y *Nautilio* szedł kursem równoległym (zblizonym do równoległego) do brzegu w nieznaczej odległości od linii wypłyceń. Taki sposób żeglugi, kontynuowany był także po zachodzie słońca. Tuż przed godziną 2330 - gdy jacht znalazł się rejonie falochronu wschodniego, poniżej linii główek wyznaczających wejście do portu – doszło do niespodziewanego zatrzymania pracy silnika oraz urządzeń elektronicznych, a po chwili załoga odczuła uderzenie jachtu w dno.

W konsekwencji tak ustalonych okoliczności stanu faktycznego, zważywszy na miejsce w którym jacht osiadł na mieliźnie – w ocenie Izby - należy uznać , iż przyjęty przez zainteresowanego sposób wejścia do portu w Ustce był o tyle wadliwy o ile pozostawał w całkowitym oderwaniu od nakazów określających w sposób szczegółowy zasady bezpiecznego uprawiania żeglugi. Z zapisów Locji Bałtyku – Wybrzeże Polskie wynika bowiem wprost, iż podchodząc do portu (w Ustce) należy sterować na latarnię morską „Ustka” kursem 153°, tak długo aż głowica prawego falochronu (prawe światło wejściowe) znajdzie się w namiarze 167°; w tym miejscu wykonać zwrot w prawo. Tymczasem – co wynika wprost z materiału dowodowego - w chwili bezpośrednio poprzedzającej zdarzenie – jacht szedł w bezpośredniej bliskości plaży kursem równoległym do brzegu, poniżej główek wejściowych oznaczających wejście do portu. Taki też sposób żeglugi, ignorujący w każdym

aspekcie przywołane wyżej wskazania doprowadził do nadmiernego zbliżenia się s/y *Nautilio* do brzegu, powodując ostatecznie wejście tej jednostki w linię wypiętych.

W ocenie Izby za pozostającą w całkowitym oderwaniu od okoliczności stanu faktycznego, należy uznać prezentowaną pierwotnie przez zainteresowanego sekwencję zdarzeń sprowadzającą się do twierdzenia, iż po wejściu na tor podejściowy do portu na jachcie doszło do awarii silnika. Dalej zaś, iż na skutek działania wiatru i fali nieposiadająca napędu jednostka została wyrzucona na brzeg. Pomijając bowiem, iż tak ukształtowana wersja zdarzeń, pozostaje w całkowitej opozycji do dalszych oświadczeń składanych w toku niniejszej sprawy - zarówno przez poszczególnych świadków jak i samego zainteresowanego - uwagi wymaga, iż nie uwzględnia ona w żaden sposób występujących w chwili wypadku warunków atmosferycznych i ich wpływu na przemieszczanie się jachtu. Przy niebudzącym wątpliwości ustaleniu, iż momencie zdarzenia siła wiatru z kierunku S-E wynosiła około 1-2°B, w sposób oczywisty należy przyjąć, iż jacht w żaden sposób nie mógł być spychany i dryfować w kierunku E. W sytuacji o jakiej mowa – na skutek działania wiatru i fali – jacht co najwyżej dryfowałby w kierunku W. To zaś z kolei podważa opis wypadku i związanych z nim zdarzeń kreowany przez zainteresowanego w początkowej fazie postępowania.

Podobnie – wbrew wskazaniom zainteresowanego powołującego się na nieznaną mu przyczynę zatrzymania pracy silnika – za wysoce prawdopodobne uznać należy, iż do awarii o której mowa doszło w wyniku uderzenia lub otarcia się jachtem (w jego części rufowej) od dno. Mimo braku bezpośrednich dowodów potwierdzających taką właśnie wersję - w ocenie Izby - za jej przyjęciem przemawia brak znajomości przez dowodzącego jachtem akwenu po którym żeglował i uprawianie żeglugi w bezpośredniej bliskości brzegu w linii wypiętych.

W konsekwencji powyższych uwag Izba uznała, iż przyczyną wejścia na mieliznę i wyrzucenia na brzeg s/y *Nautilio* (dł. 7,69m, szer. 2.15m, zanurzenie 1,2m, kadłub drewniany, silnik wbudowany Volvo Penta MD 1, armator Aleksander K., bandera polska) w dniu 25 lipca 2021r. około godziny 2330 w bezpośrednim sąsiedztwie falochronu wschodniego Portu U. i plaży – w warunkach dobrej widzialności sile wiatru S-E 1-2°B, stanie morza 1-2 – było podchodzenie do portu jachtem bez znajomości i niezgodnie z wskazaniem locji skutkujące prowadzeniem jachtu w zbyt bliskiej odległości od brzegu;



### **3. Wina;**

Dokonana powyżej analiza przyczyn wypadku wskazuje, jednoznacznie iż podejmując decyzje o wejściu do portu w Ustce kapitan jachtu Aleksander K. nie znał warunków określających wejście do portu. Na jachcie brak było locji, zaś materiału dowodowego nie wynika w żaden sposób, iż w okresie poprzedzającym wypadek kapitan zapoznał się ze znajdującą się na jachcie a bliżej nieokreśloną publikacją zawierającą opis polskiego wybrzeża. Podobnie – mimo, iż pozostawało to możliwe - zainteresowany nie podjął jakichkolwiek działań dla pozyskania informacji o których mowa w inny sposób. Nic bowiem nie stało na przeszkodzie aby nawiązać chociażby kontakt telefoniczny z pełniącym całodobowy dyżur Bosmanatem Portu. Pozwoliłoby to na uniknięcie przedmiotowego zdarzenia.

W tym miejscu podkreślić należy, iż każdorazowe wejście do portu wiąże się z dodatkowym ryzykiem dla żeglugi. W rezultacie koniecznym pozostaje każdorazowe zachowanie przez kapitana wchodzącego statku dodatkowej ostrożności jak i podjęcie dodatkowych działań mających na celu możliwie pełne zachowanie kontroli nad samą jednostką i dokonywanymi przez nią manewrami. W przedmiotowej sprawie działania takie jednak zostały zaniechane.

Wyniki niniejszego postępowania wskazują jednoznacznie, iż nawet żeglowanie kursami równoległymi do linii plaży przy równoczesnym zachowaniu większej odległości od brzegu i falochronu wschodniego niż miało to miejsce, uchroniłoby jacht i jego załogę przed wejściem w linię wypłyceń. W następstwie błędnych decyzji jacht mający w założeniu wejść do portu znalazł się poniżej główek wejściowych falochronu, które – co przyznał sam zainteresowany – były widoczne i oświetlone.

Doszukując się przyczyn takiego stanu rzeczy, należy przyjąć, iż na jachcie nie prowadzono w sposób należyty obserwacji wzrokowej, co w rezultacie spowodowało, wadliwe określenie pozycji jachtu zarówno względem brzegu, falochronu jak i samego wejścia do portu. Stanowi to wprost o naruszeniu przepisu 5 Konwencji sporządzonej w Londynie w dniu 20 października 1972r. - Międzynarodowe Przepisy o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu – zgodnie z którym każdy statek powinien stale prowadzić właściwą obserwację wzrokową i słuchową jak i za pomocą wszelkich dostępnych środków w

istniejących okolicznościach i warunkach odpowiednich do pełnej oceny sytuacji i ryzyka zdarzenia.

Nieprawidłowości w tym zakresie, zważywszy na wskazaną wyżej przyczynę wypadku obciążają wyłącznie Aleksandra K., którego jako kapitana powinno cechować głęboko ugruntowane poczucie odpowiedzialności, staranność i sumienność. Powinności te związane pozostają bezpośrednio z wiedzą, znajomością zasad dobrej praktyki morskiej, sprawnością działania połączoną z ostrożnością i poczuciem odpowiedzialności za bezpieczeństwo żeglugi, statku, znajdujących się na nim osób i środowiska morskiego. W tym też ujęciu obowiązek dochowania staranności sumiennego kapitana dotyczy stosunku kapitana do wykonywanych przez niego czynności, zarówno woli ich spełnienia, jak i stopnia wykorzystania kwalifikacji. W pojęciu tym zawiera się również postawa przezorności kapitana. Kapitan zobowiązany jest bowiem do przewidywania zagrożeń, które mogą wynikać z zaistniałych wydarzeń (s.y. Warszawska Nike 1993, Orzeczenie Izby Morskiej w Gdyni z dnia 14.02.1994r. WMG 105/93). W odniesieniu zaś do jego obowiązków jako nawigatora należy regularne sprawdzanie utrzymywania właściwego kursu i pozycji statku przy pomocy wszystkich pozostających do dyspozycji urządzeń nawigacyjnych również wtedy, gdy nawet subiektywnie nie istnieją żadne wątpliwości co do właściwie obranego i utrzymywanego kursu (Orzeczenie Seeamt Hamburg z dnia 5 lutego 1991 r. – DI 45/90 H, wejście m.s. Gisela Bartels na kamienistą rafę Bolsaks w Wielkim Bełcie).

Przywołane wyżej uchybienia, obciążają wyłącznie Aleksandra K. jako kapitana, a zarazem dowodzącego statkiem *Nautilio*, stanowiąc o jego winie za zaistniałe zdarzenie. Zgodnie bowiem z art. 55 k.m. to kapitan sprawuje kierownictwo statku i obowiązany jest dochować staranności sumiennego kapitana statku przy wszystkich czynnościach służbowych (art. 56 k.m.).

#### **4. Nieprawidłowości;**

Okolicznością niebudzącą wątpliwości pozostaje, iż w trakcie rejsu na jachcie spożywano alkohol. Za niekwestionowane uznać należy też ustalenie, iż przeprowadzone bezpośrednio po wypadku badanie alkomatem potwierdziło stan nietrzeźwości zarówno kapitana jak i wszystkich członków załogi. Z zeznań zainteresowanego jak i świadków wynika

jednak, iż w trakcie rejsu pito jedynie piwo (nie więcej niż trzy butelki) zaś wysokoprocentowy alkohol był przez nich spożywany już po wypadku, przed badaniem gdy jacht był unieruchomiony na mieliźnie. W tej sytuacji, przy braku innych dowodów niż przywołane powyżej – odwołując się do wskazań zawartych w opinii biegłego Centralnego Laboratorium Sądowego w Częstochowie - należy przyjąć, iż w chwili wypadku osoby przebywające na jachcie znajdowały się w stanie po użyciu alkoholu.

Uznając za wysoce naganne spożywanie przez zainteresowanego jako kapitana jachtu alkoholu podczas prowadzonego przez niego rejsu - pomijając w tym miejscu regulacje prawne wprowadzające związane z tym ograniczenia – w tym miejscu przypomnieć należy, iż izby morskie w swoich orzeczeniach wielokrotnie wskazywały, iż używanie alkoholu przez członków załogi statku bądź jachtu znajdującego się na morzu stanowi nie tylko rażące naruszenie przepisów prawa i jako takie jest niedopuszczalne, nie tylko wpływa na zdolność danej jednostki do żeglugi, ale przede wszystkim powoduje zagrożenie dla życia i zdrowia załogi a w szczególności samej tej osoby znajdującej się w stanie upojenia alkoholowego. Dla przykładu można odwołać się tu do takich następstw jak upośledzenie sprawności psychofizycznej, zborności, koordynacji ruchów, reakcji na bodźce wzrokowe a ponadto obniżenie samokontroli i samokrytycyzmu. W ich rezultacie członek załogi nie jest zdolny do wykonywania powierzonych mu obowiązków. Sam zaś rejs mający w założeniu stanowić przyjemność i formę relaksu bywa, że kończy się tragicznie. W konsekwencji za nieprawidłowe uznać należy zachowanie się kapitana jachtu s/y *Nautilio* Aleksandra K., polegające na prowadzeniu jachtu po użyciu alkoholu.

Analogicznej ocenie poddać należy postawę zainteresowanego polegającą na kierowaniu 7,5 metrowym jachtem, bez wymaganych do tego uprawnień. Wbrew bowiem złożonym oświadczeniom - w tym twierdzeniom o zaginięciu w wyniku wypadku należących do niego dokumentów żeglarskich - z informacji nadesłanych przez Polski Związek Żeglarski oraz Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego wynika jednoznacznie, że Aleksander K. (vel K.) nie figuruje jako osoba, która pozyskała uprawnienia w prowadzonych przez te instytucje rejestrach. W rezultacie należy przyjąć, iż prowadzenie jachtu przez zainteresowanego pozostawało o tyle nieprawidłowe o ile naruszało przepisy

Rozporządzenia Ministra Sportu i Turystyki w sprawie uprawiania turystyki wodnej z dnia 9 kwietnia 2013 r. (Dz.U. z 2013 r. poz. 460).

Jak wskazano to w początkowej części uzasadnienia, na jachcie nie posiadano locji jak i map papierowych obejmujących rejon żeglugi. Kapitan dysponował jedynie mapami elektronicznymi oraz bliżej nieokreśloną publikacją książkową opisującą wybrzeże Bałtyku. Stan ten świadczy o niewłaściwym przygotowaniu jachtu do rejsu wobec braku wyposażenia jednostki w mapy nawigacyjne i publikacje nautyczne. Wymogu tego nie spełnia posiadanie map elektronicznych. Zgodnie bowiem z Konwencją SOLAS (Rozdział V Bezpieczeństwo Żeglugi - Prawidło 2.2) - zakresie w jakim znajduje ona zastosowanie także do jachtów morskich - „mapą nawigacyjną” lub „publikacją nautyczną” jest taka mapa lub książka specjalnego przeznaczenia, albo specjalnie opracowana baza danych źródłowych z której taka mapa lub książka jest stworzona i która jest oficjalnie wydana przez Rząd lub w imieniu Rządu przez autoryzowane Biuro Hydrograficzne lub inną odpowiednią instytucję rządową i jest tak sporządzona aby spełniać wymagania nawigacji morskiej”.

#### **5. Zachowanie się jachtu po wypadku:**

Zachowanie się jachtu po wypadku nie nasuwa zastrzeżeń. Wątpliwości natomiast wiązać należy z postawą zainteresowanego jak i świadka pijących - bezpośrednio po wypadku jeszcze przed przybyciem służ ratowniczych i ostatecznym zabezpieczeniem jachtu - wysokoprocentowy alkohol.

#### **6. Podstawy prawne rozstrzygnięcia:**

Mając na uwadze powyższe i wydając orzeczenie w niniejszej sprawie, Izba Morska oparła się o regulację art. 1 ust. 1 pkt. 1 i 2 oraz art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 1 grudnia 1961r. o izbach morskich ( Dz.U. nr 58 poz. 320 z dnia 15 grudnia 1961r. ze zm.) w zw. z art. 2 ust. 1 pkt. 1 e ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068 z dnia 26 września 2012r.) w zw. z art. 53 § 1 oraz 56 ustawy z dnia Kodeks morski ( t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 2175 z dnia 25 października 2018 r. )

Kosztami postępowania – zgodnie z regulacją art. 48 ust.1 ustawy z 1 grudnia 1961r. o izbach morskich (Dz.U. nr 58, poz. 320 z późn. zm.) – Izba Morska obciążyła armatora jachtu Natilio Aleksandra K.