

**Złamanie trzonów kręgu L1 i L2 oraz trzech zębów przez
Ł.G. na m/y BALTIC SAFARI na redzie portu Łeba
w dniu 23 maja 2008 r.**

/wyciąg z orzeczenia Odwoławczej Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z
siedzibą w Gdyni z dnia 13 września 2011r. – OIMo - 3/10/

I. Przyczyną złamań trzonów L1 i L2 kręgosłupa oraz trzech zębów Ł.G. - uczestnika pływania na m/y BALTIC SAFARI w dniu 23 maja 2008r. ok. godz. 19.30 na redzie Portu Łeba, przy wietrze NE 2° B, stanie morza 2 i dobrej widzialności; było **niedostosowanie sposobu prowadzenia jachtu do możliwości fizycznych uczestników pływania oraz brak obserwacji ich zachowania;**

II. Winę za wypadek ponosi prowadzący m/y BALTIC SAFARI st. sternik mot. R.T. przez to, że zaraz po wyjściu z kanału portowego wprowadził jacht w ślizg i nie zorientował się jak znoszą to przewożone osoby;

III. St. sternik mot. R.T. nie zapewnił poszkodowanemu Ł.G. po wypadku właściwej opieki medycznej;

IV. Program szkolenia na stopień starszego sternika motorowodnego nie zapewnia odpowiedniej wiedzy w zakresie: indywidualnych technik ratunkowych i elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej przez prowadzących jachty używane do prowadzenia działalności gospodarczej.

STAN FAKTYCZNY:

1. M/y BALTIC SAFARI (*typ: PARKER RIGID INFLATABLE BOATS [RIB] 900 Baltic; zbudowany w roku 2007 przez Parker Poland Sp. z o.o.; dł. całk. 9,00 m; szer. 3,16 m; 2 silniki spalinowe Mercury - 165,4 kW każdy; wyposażony w radioodbiornik oraz reflektor radarowy; wpisany do rejestru PZZ pod nr POL 19906; port macierzysty Gdynia*) dopuszczony jako „jacht motorowy” do uprawiania żeglugi przybrzeżnej przy sile wiatru 8° B, z min. 2, max 14 osobami w tym: kapitanem w stopniu starszego sternika motorowodnego [st.s.m.] w dniu 23 maja 2008r. wyszedł po godz. 1915 z portu Łeba w kolejny, półgodzinny rejs po morzu z 12-toma osobami, z których większość wykupiła bilety.

2. Wypoczywający w Łebie Ł.G. (*lat 23, sprzedawca, pierwszy raz na takiej przejażdżce*) i jego dziewczyna K.G., z uwagi na ładną, spokojną pogodę, postanowili skorzystać z oferowanego przez S. sp. z o.o. w

Warszawie rejsu szybką łodzią motorową BALTIC SAFARI po redzie Portu Łeba. Po zapłaceniu po 50 zł za miejsce na łodzi, ok. godz. 19.15 wsiedli na jednostkę, założyli kamizelki ratunkowe i usiedli w pierwszym od dziobu rzędzie siedzisk. W tym czasie przyjmująca opłaty E.D. przekazywała ogólne informacje na temat rejsu oraz podstaw bezpiecznego zachowania się w jego trakcie.

Wiatr NE 2° B, stan morza 2, widzialność 8 i temp. powietrza + 11° C oraz widok spokojnego morza za głowicami falochronów, wróżyły im bezpieczny przebieg rejsu.

3. BALTIC SAFARI szedł kanałem portowym z prędkością ok. 4 w, a siedzący na koźle Ł.G. filmował najbliższe otoczenie telefonem komórkowym. Przed głowicami portu, prowadzący jacht R.T. (38 lat, *technik energetyk, starszy sternik motorowodny od 22.06.1993 r.*) zatrzymał go na chwilę żeby poinformować przewożonych o zasadach prawidłowego zachowania w trakcie rejsu, a w szczególności o konieczności przyjęcia pozycji na ugiętych nogach - by amortyzować uderzenia o fale - i trzymania uchwytów przed siedziskami. Wtedy Ł.G. schował telefon do kieszeni, gdyż E.D. uprzedzała o możliwości chlapania na przedzie łodzi.

4. Zaraz po wyjściu z kanału, R.T. rozwinął prędkość do ok. 25 w, żeby osiągnąć stan ślizgu. Szedł ostro pod fale, na których łódź wybijała się i opadając uderzała o wodę. Po kilku uderzeniach Ł.G. nie był w stanie utrzymać zalecanej pozycji i stóp na pokładzie. Wskutek tego, przy kolejnym wybiciu opadł całym ciężarem na siedzisko. Poczul ból w lędźwiach, złapał się tam jedną ręką, a przy następnym, uderzył twarzą o uchwyt przed nim. Złamał trzy zęby, a z rozciętej wargi popłynęła krew. Zaczął krzyczeć, ale dopiero podniesienie ręki przez K.G. i inne osoby zauważył sternik i zatrzymał łódź. Wtedy podpłynęła do nich, powracająca do portu jednostka podobnego typu i zaoferowała pomoc. R.T. uznał, że nie jest potrzebna. Przy pomocy dwóch osób poszkodowany przeszedł do tyłu na wolne miejsce przy sterniku. Stojącego i opartego o siedzisko poszkodowanego, R.T. - prowadząc jacht wypornościowo, dowiózł do bazy żeglarskiej Marina. Tam oczekiwała powiadomiona telefonicznie o wypadku E.D. z młodym człowiekiem, który pomógł Ł.G. wyjść na nabrzeże. Na ląd zeszli też: K.G. oraz córka R.T. i E. D. - N. z koleżanką. R.T. zawrócił i kontynuował przerwany rejs z pozostałymi na pokładzie uczestnikami.

5. Przystając na propozycję E.D., poszkodowany został przez nią zawieszony prywatnym samochodem do szpitala w Lęborku. Tam stwierdzono u niego: kompresyjne złamanie górnej płytki nośnej trzonu L2

ze zmniejszeniem o 15% - do 21 mm; kompresyjne złamanie trzonu L1 ze zmniejszeniem wysokości trzonu o 50% w części lewobocznej i o 75% w części prawobocznej; na przednim zarysie trzonu wolny odłam kostny oraz wpuklenie się tylnej krawędzi trzonu na 7 mm do światła kanału kręgowego impresjonując przednią powierzchnię worka oponowego. W dniu 25.05.2008 r. poszkodowany został skierowany do leczenia operacyjnego w Słupsku, gdzie po rozpoznaniu: złamania wybuchowego L1 i kompresyjnego L2, poddany został 26.05.2008. zabiegowi operacyjnemu - stabilizacji transpedikularnej Th12-L2-L3 z dekompresją kanału kręgowego. Wypisany został 03.06.2008 r. z zaleceniem rehabilitacji oraz dalszego leczenia w poradni ortopedycznej. Do dnia 20.11.2008 r. był pod opieką Poradni Neurochirurgii Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego w Częstochowie i korzystał ze zwolnienia od pracy.

II. Delegat Ministra Infrastruktury przy Izbie Morskiej w Gdyni ocenił sposób prowadzenia łodzi przez sternika R.T. jako niedostosowany do wiedzy i umiejętności zachowania się uczestników podróży; był zdania, że przed rejssem nieskutecznie ich przeszkolono oraz zarzucił kapitanowi iż nie zapewnił im opieki i troski, a drugiemu członkowi załogi, jeśli był na pokładzie, bierne zachowanie.

Obecność tego drugiego uznał za nieudowodnioną. Uważał, iż gdyby był i obserwował przewożonych, to zareagowałby na zarzucone Ł.G., niezgodne z zasadami bezpieczeństwa zachowanie. Kapitan nie przedstawił takiej osoby przed rejssem, a po wypadku pomocy poszkodowanemu udzielili inni uczestnicy rejsu. W konkluzji stwierdził, że R.T. nie dochował wymaganej kodeksem morskim staranności sumiennego kapitana statku i wniósł o pozbawienie go na 12 miesięcy prawa prowadzenia jachtów motorowych, zaś wobec tego że zainteresowany nadal wykonuje przewozy osób, postulował - ze względów bezpieczeństwa żeglugi - o zawieszenie mu uprawnień prowadzenia jachtów do czasu ostatecznego zakończenia postępowania. Niezależnie od tego Delegat wniósł o wydanie administracji morskiej zalecenia prowadzącego do rozszerzenia wymagań kwalifikacyjnych dla stałych załóg uprawiających żeglarstwo komercyjne. Wyjaśnił przy tym, że odpłatny przewóz osób na naszym wybrzeżu z reguły prowadzą zawodowi marynarze na przystosowanych do tego jednostkach, którzy posiadają - potwierdzone odpowiednimi świadectwami - niezbędne umiejętności nabyte podczas praktyki kursów i szkoleń. Wprawdzie większość stałych załóg jachtów sportowo rekreacyjnych prowadzących szkolenia oraz zajmujących się odpłatnym przewożeniem osób ma takie świadectwa, jednak szkolenia w tym zakresie nie są obowiązkowe. Rozpoznana sprawa wskazuje na konieczność wprowadzenia takiego obowiązku.

III. Kierownik MRCK poparł wniosek delegata o wydanie zalecenia. On także zwrócił uwagę na brak regulacji prawnych dotyczących jachtowej żeglugi komercyjnej i wynikającą z tego niemożność wymagania od uprawiających ją załóg, stosownych kwalifikacji. Co do przyczyny wypadku stwierdził, iż spowodowało go niezapewnienie bezpieczeństwa pasażerom podczas rejsu. To zaś powinno wynikać z dobrej praktyki morskiej i właściwego reagowania na ich zachowania. Nie gwarantuje tego sam instruktaż, który tu miał podobne znaczenie jak przekazywany pasażerom samolotów, którzy nie stają się w jego efekcie profesjonalistami. Dlatego istotne znaczenie miała obserwacja ich na pokładzie. Również on wątpił w obecność drugiego członka załogi, a jeśli był i zajmował miejsce wśród pasażerów, to nie był w stanie właściwie nad nimi czuwać. Prowadzący jacht nie może tego robić, bo musi dbać o bezpieczeństwo nautyczne. Wreszcie stwierdził brak prawidłowego zachowania po wypadku. Przy wypadkach z ludźmi, kapitan ma obowiązek przekazania poszkodowanego wykwalifikowanym służbom, które przejmują za niego odpowiedzialność. Tu R.T. nie powiadomił o wypadku ani bosmanatu ani kapitanatu, a mógł założyć iż doszło do uszkodzenia kręgosłupa. Nie usprawiedliwia go tłumaczenie, że trzeba było czekać na karetkę. Gdyby zawiadomił kapitanat lub służby SAR, te skutecznie by ją wezwały. Przewożenie poszkodowanego bez specjalistycznej opieki, narażało go na jeszcze większe niebezpieczeństwo.

IV. Kapitan Portu Łeba, podkreślił brak uregulowań dotyczących jednostek wożących ludzi. Takich wypadków było już kilka i po pierwszym, urząd morski powinien był przyjąć iż konieczne jest zwiększenie wymagań wobec kierowników jednostek komercyjnych. Samo szkolenie na stopień st.s.m. nie przyucza do bezpiecznego przewożenia ludzi. Dlatego konieczne jest wydanie administracji stosownych zaleceń.

V. Zainteresowany st.s.m. R.T. nie czuł się winny zaistnienia wypadku. Uważał, że to sam pokrzywdzony się do niego przyczynił, przez niestosowanie się do instruktażu. Zresztą przepisy, poza dotyczącym użycia środków bezpieczeństwa, udzielania takiego nie wymagają. Był zdania, że prowadził jacht w sposób dostosowany do panujących warunków. Zarzut nieodbycia jakiś szkoleń uznał za chybiony, gdyż posiadał uprawnienia wymagane kartą bezpieczeństwa. Przed i po wypadku odbył kilkaset takich rejsów, więc posiadane umiejętności i zdobyte doświadczenie, predysponują go bardziej do prowadzenia jednostek typu RIB w sposób bezpieczny.

VI. Zainteresowana E.D. uważała, że zakres udzielonego instruktażu przekraczał obowiązki, a prowadzący jacht nie jest w stanie reagować na

każde niewłaściwe zachowanie uczestników pływania. Z drugiej strony poparła opinie zainteresowanych odnośnie braku uregulowań dla prowadzenia tego typu działalności. Jej zdaniem, z klarownych przepisów powinno precyzyjnie wynikać co należy do obowiązków załogi, a co przewożonych osób. Wtedy można by ustalić czy błąd popełnił sternik czy uszkodzony, a nie dociekać tego na rozprawie, próbując ich obarczyć winą za wypadek.

VII. Pełnomocnik R.T. wniósł o uznanie, że przyczyną wypadku była nieostrożność uszkodzonego, który puścił uchwyt i robił zdjęcia. Natomiast nie przyczynił się do niego prowadzący łódź, gdyż zachował odpowiednio do warunków. Uważał, że wnioski Delegata Ministra są wyrazem nagonki na R.T., który odważył się rozpocząć działalność w ciekawej, potrzebnej ludziom, dostarczającej wypoczynku, radości i podniety dziedzinie. Jacht był dopuszczony do żeglugi, a prowadzący go spełniał wymóg posiadania patentu st.s.m. Ponieważ przepisy nie obwarują tego typu przejazdów innymi kryteriami, należy oceniać okoliczności adekwatnie do danej sytuacji. Nie można tej łodzi motorowej przyrównywać do statku pasażerskiego, a przewożonych osób do pasażerów. W zarządzeniu porządkowym nr 6 Dyrektora UM w Gdyni z dnia 30.04.2007 r. określono ich jako uczestników pływania [§ 2. 1)], a kapitana zobowiązano jedynie do przeszkolenia załogi w zakresie posługiwania się środkami ratunkowymi i sygnałowymi [§ 33. 1.]. O przeprowadzonym na BALTIC SAFARI szkoleniu świadczy znikoma awaryjność - dwa wypadki na kilka tysięcy przewiezionych po morzu ludzi. Wnioskowanie na podstawie tych dwóch przypadków, o pozbawienie R.T. prawa pełnienia funkcji kapitana, jest nieuzasadnioną represją. Delegat powinien mieć pretensje do Urzędu Morskiego, że nic nie zrobił, by uchronić prowadzącego łódź i osoby uszkodzone przed takimi zdarzeniami. Jeśli chce wprowadzać nowe rygory dla tego typu żeglugi, to trzeba zmienić prawo. W tym postępowaniu jego klient nie może być ofiarą braku regulacji prawnych, gdy spełnia obowiązujące wymogi karty bezpieczeństwa i przepisów porządkowych Urzędu Morskiego w Słupsku. Za niewłaściwą uznał też sugestię, że kapitan powinien był przerwać podróż żeby zająć się chorym. Ten nie wymagał szczególnej opieki, a przekazał go w najlepsze ręce.

VIII. OCENA IZBY MORSKIEJ

1. Ustalenie przyczyny wypadku i osoby ponoszącej za niego winę, sprowadzało się do przyznania racji w tym względzie albo kapitanowi BALTIC SAFARI i E.D., albo pozostałym zainteresowanym. Pierwsi za winnego uważali uszkodzonego, a drudzy prowadzącego jacht. Nie

mieli jednak zarzutów do zastosowanej techniki jazdy. Przyczynę upatrywali raczej w sile - przerastającej możliwości zniesienia przez poszkodowanego - uderzeń o fale. R.T. skierował do Ł.G. zarzut zachowania niezgodnego z udzielonym instruktażem i oparł go na twierdzeniu, iż po wyjściu za głowice falochronu, poszkodowany robił zdjęcia zamiast trzymać się uchwytu. Oczywiście jest, iż w takim przypadku jego przyczynienie się nie budziłoby wątpliwości. Jednakowoż nie ma wiarogodnego dowodu na to, iż po wyjściu za falochrony zachowywał się niezgodnie ze wskazówkami.

Izby nie przekonała wersja prowadzącego łódź. Przede wszystkim warto zauważyć, iż R.T. nie dopełnił obowiązku zawiadomienia kapitanatu o wypadku, w związku z czym tenże, dopiero we wrześniu 2008 r., po zawiadomieniu przez policję o wszczęciu postępowania przygotowawczego, zażądał od zainteresowanego wyjaśnień. R.T. udzielił ich w raporcie z 7.10.2008 r. Wspomniał w nim, że w trakcie rejsu Ł.G. zgłosił mu, iż odczuwa ból w kręgosłupie, w związku z czym on poprosił go by przesiadł się do tyłu i zajął miejsce obok niego. Następnie kontynuował rejs. Po powrocie do portu, poszkodowany wysiadł z łodzi o własnych siłach. Po pewnym czasie na miejsce postoju jachtu przyszedł policjant i powiedział że w związku ze zgłoszeniem wypadku, musi go przesłuchać. Jednocześnie nadmienił, że wg relacji świadków Ł.G. nie trzymał się oburącz uchwytów przed siedziskami, a zamiast tego robił zdjęcia aparatem fotograficznym, przy czym - wbrew instruktażowi - nie stał, lecz siedział. Tego samego dnia uzupełnił opis zdarzeń w kapitanacie, wyjaśniając że: nie pamięta czy ma oświadczenie Ł.G. o odbytym szkoleniu; nie zauważył by zachowywał się on niezgodnie z zaleceniami, a wie o tym od świadków; kilka osób w trakcie rejsu, podniesionymi rękoma, dało mu znać, że ktoś w pierwszym rzędzie odczuwa ból; zaproponował poszkodowanemu transport do punktu medycznego ale spotkał się z odmową oraz że nic nie wie o uszkodzeniu przez niego zębów. Już w pierwszym dniu rozprawy R.T. robił wszystko by nie dopuścić do rozpoznania istoty wypadku, lecz ją odroczyć. Zapytany o przyczynę niedochowania obowiązku zgłoszenia wypadku odpowiedział, iż nie miał świadomości jego skutków. Dopiero wtedy powiedział, że odstawił poszkodowanego do najbliższego miejsca w porcie gdzie mógł zacumować; nie wyklucza iż ktoś pomagał mu wysiąść, ale on chodził sam; nie oceniał dalej co mu jest, gdyż zajęła się nim E.D.

Charakter i zakres tych wyjaśnień dowodzi, iż od początku chciał co najmniej zbagatelizować sprawę, a przynajmniej przypisać winę za wypadek samemu poszkodowanemu. Na policji mówił, że nie pamięta czy ma potwierdzenie poszkodowanego o przeszkoleniu, choć od nikogo takich zaświadczeń nie odbierał. Wtedy nie wiedział jeszcze z jakimi spotka się zarzutami i czy może być wśród nich wyprowadzony z założenia, iż przed rejssem należy odebrać oświadczenie o odbytym szkoleniu.

Gdy poszkodowany rzeczowo odtworzył przebieg rejsu - w tym m.in., że: schował komórkę i zegarek do kieszeni jeszcze w kanale portowym; zdołał przejść na tył łodzi dzięki pomocy dwóch osób; nie dał rady siedzieć obok sternika tylko stał i opierał się; wysiąść z łodzi pomógł mu ktoś z kei oraz nie pamiętał by w szkoleniu pokazano jak należy sygnalizować problemy; R.T. zarzucił mu, że filmował i obejmował swoją dziewczynę, gdy łódź była już za głowicami falochronów oraz posądził o sprzedaż komórki z filmem by uniemożliwić przeprowadzenie z niego dowodu. Poza tym kwestionował jego przekonanie przed rejsu, iż będzie mógł siedzieć, a łódź będzie płynąć wzdłuż fal i nie odbijać się od nich, skoro ulotka reklamowa przedstawiała ją nad powierzchnią wody.

Świadek K.G., przekonująco i podobnie jak poszkodowany, opisała przebieg wydarzeń. Przy jej zeznaniach R.T. pomniejszał znaczenie niezgłoszenia wypadku kapitanatowi, któremu przecież mógłby zgłosić potrzebę zabezpieczenia filmu oraz starał się podważyć jej przekonanie, iż na łodzi nie było drugiego członka załogi, co dodatkowo mogło stawiać go w niekorzystnej sytuacji.

2. Przedstawiciel producenta łodzi wyjaśnił, że BALTIC SAFARI została specjalnie przystosowana do rekreacyjnego przewozu osób oraz że gdyby R.T. prowadził ją niewłaściwą techniką, to wszyscy musieliby ucierpieć. Zwrócił też uwagę na ważną rolę jaką powinien spełniać drugi członek załogi.

3. Małoletnia córka zainteresowanych N.T., , poświadczyła iż ok. 1,5 min. po wypłynięciu z portu poszkodowany nie przestrzegał zasad bezpieczeństwa, bo siedział na koźle i obejmował swoją dziewczynę, z którą robili sobie zdjęcia. Kiedy uszkodził wargę i mówił, że boli go kręgosłup, dziewczyna podniosła rękę. Wtedy podszedł do niego kolega ojca, a po zatrzymaniu łodzi ojciec zapytał, czy jest w stanie się poruszać. Gdy odpowiedział, że jest - przesiadł się na miejsce obok niego i powoli wrócili do mariny. Poza tym stwierdziła, iż fala była niewysoka, dało się poskakać, ale nie było to nic ekstremalnego. Pozostali uczestnicy rejsu nie byli usatysfakcjonowani tą sytuacją i koniecznością jego przerwania.

Na pytanie o różnice pomiędzy tym rejssem z klientami, a pływaniem z samym ojcem i ze znajomymi, określiła go jako bardziej zachowawczy, wolniejszy i ostrożniejszy.

4 Izba nie uznała za przekonujące twierdzeń R.T. i jego żony o udziale w rejsie drugiego członka załogi - J. J. Niezbitego na to dowodu nie można było przeprowadzić, ponieważ zginął on w wypadku drogowym w sierpniu 2008 r., ale dla ustalenia iż w trakcie pływania nienależycie obserwowano zachowanie obecnych na pokładzie, nie miało to znaczenia.

Gdyby bowiem przyjąć iż na jachcie był drugi członek załogi, to trzeba by też ustalić, że nie wykonywał należycie pieczy nad przewożonymi.

Skoro nikt nie zareagował na zachowanie Ł.G., to znaczy że za trawersem falochronów już zdjęć nie robił. Nieprawdopodobne jest, by po uszkodzeniu kręgosłupa i rozbiciu twarzy, najpierw zabezpieczał telefon, a następnie prosił o pomoc. Poza tym robienie zdjęć podczas kilku sekund rozpędzania motorówki i w ślizgu, przez osobę wątłą jak poszkodowany, jest niemożliwe. Wtedy mógł on tylko trzymać się uchwytu, by zachować wymaganą pozycję.

6. Rozważając, jakiej kategorii statkiem jest BALTIC SAFARI oraz jak traktować przewożone nim osoby izba morska I instancji uznała, że istota sprawy sprowadzała się do oceny wypadku z punktu widzenia bezpieczeństwa żeglugi, w zakresie określonym w ustawie z 09.11.2000 r. o bezpieczeństwie morskim. Z delegacji tejże Minister Infrastruktury wydał w dn. 03.08.2005 r. rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie.

M/y BALTIC SAFARI nie jest statkiem, którego to rozporządzenie dotyczy, gdyż jego przepisów nie stosuje się ani do statków sportowych [§ 2. 1. 2)], ani statków pasażerskich które są jachtami rekreacyjnymi, o ile nie przewożą - nie licząc załogi - w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów [§ 26. 2. 1) e)], ani też szybkich statków pasażerskich które są jednostkami rekreacyjnymi, o ile przewożą - nie licząc załogi - w celach handlowych więcej niż 12 pasażerów [§ 26. 2. 2) a)]. Nie znaczy to jednak, iż BALTIC SAFARI nie może być uznawany za statek sportowy lub jacht rekreacyjny albo szybką jednostkę rekreacyjną przewożącą 12-lub mniej pasażerów. Oczywiście, że wtedy warunki jego żeglugi regulują inne przepisy.

Zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i życia na morzu dotyczy też rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 18.07.2005 r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego, które określa m.in. jaki statek musi, jaki może, a jaki powinien mieć kartę bezpieczeństwa [dalej KB]. Przepisów tego rozporządzenia nie stosuje się do statków morskich używanych celów sportowych lub rekreacyjnych o dług. całk. nie większej niż 15 m, które nie są używane do prowadzenia działalności gospodarczej [§ 2. 1. 3)]. Stąd wniosek, że jeśli takie statki (o dług. całk. 15 m lub mniejszej) są używane w działalności gospodarczej, to muszą posiadać KB, wystawianą na 5 lat i corocznie potwierdzaną [§ 24. 1. 1)]. M/v BALTIC SAFARI taką miał.

Użyte w tym rozporządzeniu określenie „pasażer” oznacza każdą osobę, z wyjątkiem: kapitana i członków załogi lub innych osób zatrudnionych lub zaangażowanych w jakimkolwiek charakterze na statku

dla jego potrzeb oraz dzieci poniżej jednego roku [§ 3. 2)]. Według tych pojęć, osoby przewożone BALTIC SAFARI były pasażerami.

Jako że wymienione: ustawa i rozporządzenie o bezpiecznym uprawianiu żeglugi nie regulują jej warunków w stosunku do BALTIC SAFARI na wodach morskich, należy w tym zakresie stosować Zarządzenie porządkowe Nr 2. Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 10.05.2007 r. w sprawie bezpieczeństwa żeglugi morskich statków sportowych o długości całkowitej do 24 m [dalej z.p. nr 2].

Według § 1. 2. 1), 2), 3) i 4) z.p. nr 2, morskim statkiem sportowym - zwanym jachtem - jest jednostka pływająca dowolnego typu, o dowolnym napędzie, obsadzona przepisową załogą oraz innymi uczestnikami pływania bez kwalifikacji żeglarskich lub motorowodnych w liczbie nie przekraczającej 12 osób, które rodzaj został określony w dokumencie rejestracyjnym. Jachty takie dzielą się na rekreacyjne - tj. nieużywane do prowadzenia działalności gospodarczej i komercyjnej.

Zgodnie z nazewnictwem stosowanym w tym zarządzeniu, osoby traktowane jako „pasażerowie” przez rozporządzenie wymienione poprzednio, tu są „innymi uczestnikami pływania”.

Odnosnie wymagań do technicznego stanu bezpieczeństwa jachtów z.p. nr 2 stanowi, iż w tym zakresie mają zastosowanie przepisy PRS lub innej uznanej instytucji klasyfikacyjnej, które spełnienie wymagań stwierdzają po przeglądzie w zaświadczeniach, orzeczeniach lub wydanych świadectwach klasy. Jednakże jachty posiadające znak zgodności „CE” (*potwierdzenie spełnienia wymagań europejskich wytycznych dla łodzi rekreacyjnych opublikowanych przez ISO*), zwolnione są z nadzoru technicznego tych instytucji przez 10 lat od daty zakończenia budowy (§ 6. i § 7.). M/y BALTIC SAFARI wybudowano w 2007 r. i ma klasę CE Navman New Zeland -Aa.

W niniejszej sprawie kluczowe znaczenie miało ustalenie jaką rolę ten jacht motorowy spełniał w dniu wypadku. Oczywiście bowiem jest, iż jako morski statek sportowy, mógł służyć zarówno do uprawiania sportu jak i rekreacji, przy czym w rozumieniu z.p. nr 2, mógł być jachtem rekreacyjnym albo komercyjnym.

Jeśliby odnosić realizowane przejażdżki do określeń stosowanych w ustawie z dn. 18.01.1986 r. o kulturze fizycznej [dalej u. o k.f.], to nie były one uprawianiem sportu, a przewożone osoby zawodnikami. Co najwyżej można by je traktować jako rekreację ruchową. Organizowanie takiej przez osoby prawne i fizyczne prowadzące działalność w sferze kultury fizycznej, wymaga zapewnienia uczestnikom, m.in. bezpiecznych warunków [art. 50. 1. u. o k.f.].

Wedle u. o k.f. sport lub rekreację można uprawiać przeznaczonymi do tego statkami (*jachtami żaglowymi i motorowymi*), co jest uprawianiem żeglarstwa.

Prowadzenie takich jachtów wymaga odpowiedniej wiedzy i umiejętności oraz przestrzegania zasad bezpieczeństwa, przy czym uprawianie żeglarstwa na jachtach motorowych o mocy silnika powyżej 10 kW, wymaga posiadania stosownego dokumentu [art. 53a. 1. 1) i 2) oraz 3. 2)]. W chwili wypadku motorowy jacht sportowy BALTIC SAFARI spełniał funkcję jachtu komercyjnego (z.p. nr 2), co znaczy że uprawiano nim żeglarstwo zarobkowo. Ponieważ moc jego silników wynosiła 330,8 kW, więc niezależnie od tego czy używany byłby jako: jacht rekreacyjny czy komercyjny, prowadzenie go wymagało posiadania odpowiedniego patentu. Dokumentem takim, uprawniającym do prowadzenia jachtów motorowych o dług. do 12 m po wodach Morza Bałtyckiego, innych mórz zamkniętych oraz otwartych - w strefie 20 M od brzegu, jest wg rozporządzenia Ministra Sportu w sprawie uprawiania żeglarstwa [dalej r. w s.u.ż.] z dn. 09.06.2006 r. patent starszego sternika motorowodnego.

R.T. taki posiadał. Jako kapitan statku, był odpowiedzialny za bezpieczeństwo żeglugi [§ 17. 1. r. w s.u.ż.]. Był on więc (wg KB) jedynym członkiem załogi, który musiał mieć odpowiednią wiedzę i umiejętności z zakresu żeglarstwa motorowego, w zw. z czym obowiązkiem drugiego (*wymaganego KB*) członka, wymienionego w rubryce „inni”, było jedynie stosować się do jego instrukcji.

Formularz KB przewiduje podział osób na statku tylko na „załogę” i „pasażerów”. W rubryce: „Załoga, ilość, dyplomy”, po kapitanie, oficerach pokładowych, st. mechaniku, oficerach mechanikach, radio-operatorze, marynarzach pokładowych i motorzystach, zawiera kategorię "inni". W kontekście § 3. 2) a) r. w s.i. i d.b.s.m. należy rozumieć, że mogą to być inne osoby zatrudnione lub zaangażowane w jakimkolwiek charakterze na statku dla jego potrzeb.

Ponieważ osoby przewożone BALTIC SAFARI nie były na nim tak zatrudnione ani zaangażowane, nie można ich uznać za załogę. Problem polega na tym, że choć wg definicji § 3. 2) a) były one pasażerami, wydana KB nie przewiduje na tym jachcie pasażerów. Nie wymienia bowiem takich w rubrykach: „Dopuszczalna ilość pasażerów” oraz: „Łączna ilość pasażerów i załogi”. Zastrzega tym samym, że na BALTIC SAFARI żeglować może tylko załoga z bliżej nieokreślonymi „innymi” załogantami, którzy wg z.p. nr 2, byli „innymi uczestnikami pływania”. Żadną miarą nie można ich uważać za załogę jachtu (*żeglarzy*), która uprawia żeglarstwo w rozumieniu u. o k.f., czy r. w s.u.ż. Na pewno nie był to sport w rozumieniu u. o k.f., ani tym bardziej sport ekstremalny. Ustawa nie zna takiego pojęcia i wymienia żeglarstwo - obok: alpinizmu, sportów motorowych, strzelectwa i pływania - jako kwalifikowaną dyscyplinę sportu lub rekreacji. Owo kwalifikowane uprawianie żeglarstwa na jachtach polega na tym, że prowadzenie jachtów żaglowych o dług. kadłuba powyżej 7,5 m

lub motorowych o mocy silnika powyżej 10 kW, wymaga posiadania stosownego patentu.

W ramach działalności komercyjnej, można było na BALTIC SAFAP przewozić osoby bez kwalifikacji żeglarskich, nie było potrzeby szkolić ich jak na kursie żeglarskim. Poszkodowany nie planował następnych pływania ani uzyskiwania stopni motorowodnych. Chciał tylko ten raz doświadczyć reklamowanych 30-tu minut niezapomnianych wrażeń, przy czym nie doczytał z ulotki, iż będą one ekstremalne i z dużą dawką adrenaliny. Mimo to powinien był przewidzieć że będzie to dość ryzykowna forma rekreacji i liczyć się z ryzykiem jakie może sprawić ślizg szybką motorówką. Jednakże miał też prawo zakładać, iż oferując usługę zagwarantuje mu odpowiednie bezpieczeństwo.

7. Mając na uwadze przedstawiony wyżej charakter przejażdżki i roli przewożonych osób oraz powody, dla których izba odmówiła wiary twierdzeniom by poszkodowany Ł.G. robił zdjęcia po minięciu falochronów (a co za tym idzie - przyczynił się do wypadku); Izba rozważyła przyczyny wypadku i uznała, co następuje:

Nie miały nań wpływu: konstrukcja BALTIC SAFARI, łagodny wiatr i drobne fale, ani kurs jachtu. W tych warunkach zagrożenie stwarzała tylko prędkość. W stanie ślizgu siła wstrząsów od uderzeń o fale przerosła zdolność Ł.G. amortyzowania ich przez utrzymanie zalecanej pozycji. Bezpieczeństwo jego zależało więc od stałej i właściwej obserwacji tego co dzieje się na pokładzie oraz natychmiastowej reakcji na zachowania odbiegające od normy.

R.T. zatrzymał łódź dopiero, gdy zauważył uniesione ręce sąsiadów Ł.G. Nie dostrzegł, że wcześniej kilka razy spadał on na siedzisko i uderzył twarzą w uchwyt. Odnosząc się do wersji zdarzeń prezentowanej przez R.T. - bardziej niż podniesione ręce, powinno rzucić się w oczy fotografowanie i obejmowanie drugiej osoby, stojącej na ugiętych nogach i trzymającej się poręczy. R.T. nie był w stanie należycie obserwować co dzieje się w kokpicie, gdyż musiał skupić uwagę na bezpiecznym prowadzeniu jachtu w ślizgu, z prędkością 25 w, na podejściu do portu.

Pełnienie roli obserwatora było obowiązkiem drugiego członka załogi, który powinien był zajmować miejsce obok prowadzącego przy stanowisku manewrowym, skąd z odpowiedniego poziomu i perspektywy, miałby odpowiedni ogląd sytuacji. Jako członek załogi, powinien był zostać przedstawiony wszystkim przed odejściem od kei, żeby wiedzieli kogo w razie potrzeby prosić o pomoc. Niedopuszczalne jest, nie tylko w żegludze, by pasażerowie nie mogli rozpoznać załogi.

Niezależnie od tego, że prowadzący nie zauważył, iż Ł.G. nie potrafi utrzymać zalecanej pozycji, to popełnił też błąd przez zaniechanie sprawdzenia jak wszyscy znoszą stan ślizgu. Powinien był, po kilku pierwszych odbiciach od fal, zwolnić i o to zapytać. Gdyby ktoś powiedział, że się boi i nie może utrzymać wymaganej postawy, a inni chcieli doświadczyć ekstremalnych wrażeń, miał obowiązek zawrócić i wysadzić go na ląd. Wtedy Ł.G. nie doznałby złamań, których skutki może odczuwać do końca życia.

W ocenie Izby Morskiej to zaniechanie świadczy o tym, iż R.T. nie dochował staranności sumiennego kapitana statku - wymaganej art. 56 k.m. i zasad dobrej praktyki żeglarskiej - do których odsyła § 17. 4. r. w s.u.ż. Poza tym nie zawiadomił o wypadku Kapitanatu oraz Izby - do czego był zobowiązany postanowieniami art. 66. k.m. i art. 21. 1. ustawy o izbach morskich. O nieodpowiedzialnej postawie zainteresowanego świadczy też zachowanie po wypadku. Jako kapitan powinien był zaraz po nim ułożyć poszkodowanego na pokładzie - a nie pozwalać stać w drodze do portu i wychodzić na ląd, a przez to narażać go na pogłębienie urazów. Takie zachowanie dowodzi nieznanomości zasad udzielania pierwszej pomocy. R.T. nawet nie wstał od steru, a w porcie zostawił poszkodowanego żonie, która nie zorganizowała właściwej opieki medycznej. Sam kontynuował rejs.

9. Izba Morska zwróciła uwagę na podnoszony przez Delegata, Kierownika MRCK i Kapitana Portu, problem wiedzy niezbędnej do uprawiania żeglarstwa, a szczególnie zapewnienia bezpieczeństwa przy komercyjnym świadczeniu usług motorowodnych. Zainteresowani ci trafnie uznali, że kpt. BALTIC SAFARI takich kwalifikacji nie ma. Poza tym uważali, iż skoro szkolenie na stopień st.s.m. zdobycia odpowiednich nie gwarantuje, to trzeba zalecić administracji morskiej zwiększenie wymagań wobec żeglarzy świadczących usługi komercyjnie.

Delegat argumentował, iż od marynarzy o najniższych kwalifikacjach wymaga się więcej niż od żeglarzy przewożących pasażerów motorówkami rozwijając duże prędkości. W związku z tym wniósł o wydanie zaleceń sygnalizujących potrzebę zmiany przepisów regulujących żeglarstwo komercyjne.

Izba Morska podzieliła te wnioski. Do uzyskania świadectwa młodszego marynarza pokładowego, wymagane jest przeszkolenie m.in. w zakresie: indywidualnych technik ratunkowych i elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej (§ 10. 1) i 3) rozp. Min. Infrastruktury z dn. 04.02.2005 r. w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji zawodowych marynarzy, natomiast do uprawiania żeglarstwa motorowego w stopniu st.s.n ukończenie szkolenia i zdanie egzaminu przeprowadzanego przez właściwy związek sportowy, obejmującego

sprawdzian umiejętności praktycznych, ograniczonych do umiejętności prowadzenia statku i wiedzy teoretycznej (2) c) d); § 7. 1.i § 10. r. w s.u.ż.). Wynika z tego, iż st.s.m. nie musi znać elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy medycznej, co zresztą potwierdził swym zachowaniem R.T.

Stan ten, w odniesieniu do żeglarzy świadczących komercyjnie usługi rekreacyjne, narusza zasady bezpieczeństwa żeglugi.

Ponadto problem żeglarstwa komercyjnego jest szerszy; do nowych typów jachtów i form rekreacji nie dostosowano przepisów, które są niekiedy sprzeczne i niejednoznaczne. Stąd wątpliwości: czy osoby przewożone handlowo na takich jachtach są pasażerami czy innymi uczestnikami pływania, jakie wynikają z tego konsekwencje?; czy jest to żeglarstwo w rozumieniu u k.f; czy BALTIC SAFARI jest jednocześnie morskim statkiem sportowym i rekreacyjnym używanym do celów gospodarczych i czy tym samym jest statkiem rekreacyjnym lub sportowym albo sportowym lub turystycznym, o jakim mówią art. 4. la. 3) i art. 18. 2. ustawy o bezpieczeństwie morskim, a w zw. z tym wykluczone jest stosowanie wobec jego załogi wymogów rozdziału 3 tej ustawy; a poza tym: czy racjonalne jest dopuszczanie go do żeglugi kartą bezpieczeństwa stwarzającą - w kontekście zarządzeń porządkowych - trudności interpretacyjne. Na inne wątpliwości, ale też związane z przepisami bezpieczeństwa żeglugi szybkich jachtów morskich, Izba zwróciła już uwagę Urzędu Morskiego w Słupsku w sprawie wypadku m/y WATER JET V i postulowała dokonanie zmian rządzeń porządkowych (*WMG 1/08*). Niniejszy wypadek oraz podobny do jakiego doszło na BALTIC SAFARI wcześniej (*WMG 21/08*) wskazuje, iż problem ma szerszy zakres.

W ocenie Izby Morskiej, ponieważ przepisy tworzone przez resort sportu i administrację morską nie są ze sobą spójne, trzeba do poprawy bezpieczeństwa żeglugi morskiej dążyć w ramach kompetencji z art. 42. ustawy o obszarach morskich RP i administracji morskiej z 21.03.1991 r. Skoro w jej rozdziale 7 „Turystyka i sporty wodne” dodano przepisy regulujące przeszukiwanie wraków, warto rozważyć czy można też ustanowić tam szczególne wymogi kwalifikacyjne dla załóg jachtów komercyjnych, albo czy osiągnąć to przez zmianę 26.2.1)e) rozp. Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków bezpiecznego uprawiania żeglugi przez statki morskie.

W związku z tym, powołując się treść art. 38 ust. 3 u.o.i.m., Izba Morska zaleciła Ministrowi Infrastruktury podjęcie odpowiedniej inicjatywy zmierzającej do zapewnienia w omówionym zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa żeglugi.

Odwołanie od orzeczenia izby morskiej I instancji złożył pełnomocnik zainteresowanego R.T.

OCENA ODWOŁAWCZEJ IZBY MORSKIEJ:

Odwołanie nie jest zasadne.

1. Odnosząc się do zarzutów formalnych dotyczących naruszenia prawa procesowego Odwoławcza Izba Morska zważyła w szczególności, co następuje:

Zainteresowany zarzucił naruszenie art. 2 § 2 i art. 410 k.p.k. w związku z art. 20 ustawy o izbach morskich przez nieuwzględnienie, że jacht motorowy BALTIC SAFARI został dopuszczony do żeglugi „jako spełniający wszystkie wymagania prawne dla uprawiania żeglugi”

W orzeczeniu, którego dotyczy odwołane, Izba Morska nie zarzuciła zaś zainteresowanemu, by uprawiał żeglugę bez posiadania wymaganych dokumentów. Nie doszło też do podnoszonego w odwołaniu pominięcia okoliczności wyrażania przez Urząd Morski w Słupsku korzystnych dla zainteresowanego ocen w zakresie posiadania dokumentów umożliwiających uprawianie żeglugi.

Wbrew zarzutowi, by nie przeprowadzono dowodu na okoliczność ustalenia prędkości z jaką poruszał się jacht motorowy, dowód taki - w dostępnym w sprawie zakresie - przeprowadzono. Izba Morska uczyniła to między innymi dopuszczając dowód z wyjaśnień zainteresowanych, w tym odwołującego się, który sam też szacował prędkość jednostki na 25w.

Oceny, iż utrzymywana w momencie wypadku prędkość stwarzała zagrożenie, gdyż „siła wstrząsów od uderzeń o fale przerosła zdolność uszkodzonego do amortyzowania ich przez utrzymywanie zalecanej pozycji”, Izba Morska dokonała zaś samodzielnie, na podstawie własnej, logicznej oceny całości zebranego w sprawie materiału dowodowego.

Bezzasadny jest zarzut naruszenia zasad postępowania przez nieuwzględnienie wniosku o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłych z Akademii Morskiej w Gdyni na okoliczność przyczyny wypadku i techniki żeglugi jachtu motorowego BALTIC SAFARI. Wiedza specjalistyczna w zakresie przedmiotu opinii odpowiada bowiem wiedzy fachowej członków składu orzekającego izby morskiej. Izba morska (*skład orzekający*) jest organem eksperckim. Zgodnie z art. 12 ust. 1 u.o.i.m. ławników izb morskich powołuje minister właściwy do spraw gospodarki morskiej spośród osób posiadających wysokie kwalifikacje zawodowe i praktykę w zakresie zagadnień występujących w sprawach rozpoznawanych przez izby morskie. W niniejszej sprawie rolę ławników (*ekspertów - biegłych*) pełnili wysoko kwalifikowani kapitanowie motorowodni.

W postępowaniu przed sądem powszechnym, jeżeli stwierdzenie okoliczności mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy wymaga wiadomości specjalnych, zasięga się opinii biegłego albo biegłych

(art. 193 § 1 k.p.k.). Zgodnie zaś z treścią art. 34 u.o.i.m. izba morska rozstrzyga samodzielnie wszelkie zagadnienia wynikające w toku postępowania – właśnie z uwagi na fakt iż skład izby morskiej posiada wiadomości specjalne w zakresie zagadnień występujących w sprawach rozpoznawanych przez izby morskie.

Odpowiednie stosowanie przez izby morskie przepisów k.p.k. w postępowaniu w sprawach wypadków morskich oznacza zatem możliwość przeprowadzenia przez izbę morską dowodu z opinii biegłego (art. 29 ust. 1 u.o.i.m.) - wtedy, gdy stwierdzenie okoliczności mających istotne znaczenie dla ustalenia przyczyny wypadku wymaga wiadomości fachowych spoza specjalności członków składu orzekającego.

2. W pozostałym zakresie zarzuty - co do zasady - korespondują ze sobą i dotyczą kwestionowania merytorycznej oceny w przedmiocie przyczyny wypadku i winy w jego spowodowaniu.

Odwoławcza Izba Morska podziela ustalenia (z *dodatkowym ustaleniem, iż w rejsie uczestniczył też drugi członek załogi wymagany Kartą Bezpieczeństwa*) i oceny Izby Morskiej I instancji, odnoszące się do przyczyn wypadku. W szczególności, w świetle zgromadzonego materiału dowodowego, zasadny jest wniosek, że przyczyną złamań trzonów LI i L2 kręgosłupa oraz trzech zębów Ł.G. - uczestnika pływania na m/y BALTIC SAFARI - w dniu 23 maja 2008 r. ok. godz. 1930 na redzie Portu Łeba, przy wietrze NE 2° B, stanie morza 2 i dobrej widzialności, było:

- niedostosowanie sposobu prowadzenia jachtu do możliwości fizycznych uczestników pływania oraz
- brak obserwacji ich zachowania.

Specyfika badanego w sprawie wypadku polega na tym, iż doszło do niego na szybkiej łodzi motorowej o konstrukcji hybrydowej - łodzi typu RIB (*ang. rigid inflatable boat – dosłownie: sztywna dmuchana łódź*), stanowiącej połączenie elementów pontonu pneumatycznego ze sztywnym kadłubem wykonanym z laminatu. Tego typu konstrukcja charakteryzuje się między innymi małym ciężarem w stosunku do wyporności i stabilności konstrukcji – umożliwiając, w związku z tym, osiąganie wysokich prędkości nawet w trudnych warunkach. Lekka i szybka łódź RIB stosunkowo łatwo wchodzi w ślizg. RIB-y, z uwagi na szybkość i dzielność, używane są jako łodzie ratunkowe, wykorzystywane są przez wojskowe jednostki specjalne, policję, straż pożarną do zadań wymagających dynamiki działania.

Jak wynika z prawidłowo zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w przypadku BALTIC SAFARI (*model PARKER 900 BALTIC*) miejsca dla 12 osób przewożonych łodzią umieszczone były przed konsolą załogi (*patrząc od dziobu*) i miały postać - usytuowanych w 2 liniach - kozłów dostosowanych do pozycji półsiedzącej. Wyposażone

były w oparcia (z tyłu) i uchwyty (z przodu). W dacie wypadku, uchwyty dla siedzisk w pierwszym rzędzie (*najbliższych dziobu*) były usytuowane niżej od uchwytów w pozostałych rzędach (*wg producenta łodzi zwiększało to bezpieczeństwo w przypadku nurkowania łodzi przy żegludze z falą*). Już po dacie wypadku na BALTIC SAFARI uchwyty te umiejscowiono na tej samej wysokości, co w następnych rzędach. W trakcie żeglugi w ślizgu bezpieczne podróżowanie łodzią wymagało zachowywania pozycji półsiedzącej (*na ugiętych nogach*) w celu amortyzowania wstrząsów oraz trzymania się uchwytów w celu zachowania równowagi. Z uwagi na niższą wysokość uchwytów i silniejsze odczuwanie wstrząsów w części dziobowej zachowanie bezpiecznej pozycji było trudniejsze dla podróżujących w pierwszym (*najbliższym dziobu*) rzędzie.

Kolejną, istotną z punktu widzenia niniejszej sprawy, okolicznością był fakt, że - za wyjątkiem prowadzącego jednostkę i drugiego członka załogi - pozostałe osoby podróżujące łodzią (*tj. „uczestnicy pływania” zgodnie z nomenklaturą Zarządzenia porządkowego Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 10 maja 2007 r. w sprawie bezpieczeństwa żeglugi morskich statków sportowych o długości całkowitej do 24 m – Dz.Urz.Woj.Pomor. Nr.116 poz. 2002*) były, w potocznym sensie tego słowa, pasażerami - osobami często bez kwalifikacji żeglarskich i doświadczenia w żegludze tego typu - uczestniczącymi w rejsie po wykupieniu biletu na „*morskie safari*”. Podróż morska na pokładzie BALTIC SAFARI mogła być ich pierwszym kontaktem z żeglugą motorowodną (*jak miało to miejsce w przypadku uszkodzonego*) - z czego zainteresowany R.T. zdawał sobie sprawę.

W tych okolicznościach na kapitanie jednostki spoczywał podwyższony wymóg takiego zorganizowania rejsu by zapewnić bezpieczeństwo osobom przewożonym łodzią, albowiem podróżowanie w ślizgu wymagało zachowania przez te osoby szczególnych zasad. Uczestnicy pływania zostali zapoznani z zasadami prawidłowego zachowania na łodzi, lecz uświadomienie sobie faktycznego zagrożenia w żegludze tego typu - a więc zdanie sobie sprawy z doniosłości udzielanego pouczenia - wymaga od odbiorcy znajomości specyfiki żeglowania RIB-em. Pouczenia udzielano zaś osobom nie posiadającym takiej wiedzy - urlopowiczom pragnącym odbyć „*morskie safari*”. Jak zeznała świadek A.M. - której to zeznaniom, jako spontanicznym, szczerym i bezstronnym, Odwoławcza Izba Morska dała wiarę w całości - mimo zapoznania się z ulotkami reklamowymi i po odbytych przed rejsem przeszkoleniu, świadek *de facto* nie spodziewała się nawet, że łódź będzie skakać na falach. Zeznała, że dla niej „*najbardziej ekstremalne było to, że łódka po tych falach trochę skakała, ale po chwili, kiedy pokonałam pierwszy lęk, bardzo mi się to spodobało*”. Na pytanie czy spodziewała się owego skakania,

odpowiedziała: „*Nie. Myślałam, że łódka ma płynąć po grzbietach fal, z ulotki się dowiedziałam, ale do końca nie widziałam na czym to będzie polegać*”. W tej sytuacji nie brzmią też nieprawdopodobnie wyjaśnienia pokrzywdzonego, że także on, rozpoczynając rejs, był przekonany „...*że na tej łodzi się siedzi. Nie wiedziałem, że będzie się na niej stać. Takie było moje spojrzenie na to, że to będzie płynięcie, będziemy sobie siedzieć, będziemy płynąc wzdłuż fal, że łódź nie będzie skakać i wszystko będzie ładnie, pięknie.*

Oceny w postępowaniu w sprawach badania wypadków morskich wyrażane są **wyłącznie z punktu widzenia bezpieczeństwa morskiego** (nie odnoszą się do odpowiedzialności cywilnej czy karnej w tym znaczeniu, że nie stanowią stwierdzenia ziszczenia się przesłanek takiej odpowiedzialności). Z tego zaś punktu widzenia (bezpieczeństwa morskiego) – to kapitan a nie jednorazowo przewożeni pasażerowie znał faktyczne zagrożenia związane z tym rodzajem żeglugi i zasady bezpiecznego zachowania i to na nim, w szczególności - jako wykwalifikowanym żeglarzu - spoczywał obowiązek zapewnienia przestrzegania zasad bezpieczeństwa morskiego, w tym także kontroli czy przewożeni stosują się do przedstawionych im reguł oraz czy są w stanie podołać ich przestrzeganiu.

Sam zainteresowany wskazywał w uzupełniających wyjaśnieniach na rozprawie odwoławczej, że : „*obserwuję wiele takich sytuacji, gdy uda się wychwycić, że ktoś nie radzi sobie podczas rejsu. Zaobserwowałem ten mechanizm jak to działa. Po prostu osoba wyphywając w morze jest przerażona wysokością fal, sposobem jakim łódka płynie i wtedy to strach powoduje, że ona przestaje działać tak, jak w myśl zasad powinna działać zgodnie z instruktażem.*”

W tym kontekście, podnieść należy, iż nawet gdyby okoliczności wypadku odpowiadały wersji prezentowanej przez zainteresowanego kapitana jednostki (tj. że to uszkodowany nie zastosował się do pouczenia o zasadach bezpiecznego podróżowania jednostką i fotografował zamiast trzymać się uchwytu) to oznaczałoby to, że zainteresowany - wychodzący łodzią z portu wypornościowo - rozpoczął następnie przyspieszanie w celu wejścia w ślizg, nie upewniwszy się nawet, czy przewożeni są już do tego przygotowani. Oznaczałoby to uchybienie przez zainteresowanego obowiązkowi sumiennemu kapitana i naruszenie zasad dobrej praktyki morskiej.

Zgodnie z treścią art. 3 i 4 ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (wersja obowiązująca w dniu wypadku: Dz.U. z 2001 r. Nr 138,

poz. 1545 ze zm. – dalej k.m.) Kodeks morski stosuje się do morskich statków handlowych (*art. 3. § 1*). Morskim statkiem handlowym jest statek przeznaczony lub używany do prowadzenia działalności gospodarczej, a w szczególności do: przewozu ładunku lub pasażerów, rybołówstwa morskiego lub pozyskiwania innych zasobów morza, holowania, ratownictwa morskiego, wydobywania mienia zatopionego w morzu, pozyskiwania zasobów mineralnych dna morza oraz zasobów znajdującego się pod nim wnętrza Ziemi. (*art. 3 § 2 k.m.*)

Do statków morskich używanych wyłącznie do celów naukowo-badawczych, sportowych lub rekreacyjnych stosuje się Kodeks morski z wyjątkiem przepisów o przewozie ładunku lub pasażerów oraz przepisów o awarii wspólnej (*art. 4 k.m.*).

W myśl art. 2 § 1 k.m. statkiem morskim jest każde urządzenie pływające przeznaczone lub używane do żeglugi morskiej.

Jak stanowi art. 56 k.m. kapitan obowiązany jest dochować staranności sumiennego kapitana statku przy wszystkich czynnościach służbowych. Zgodnie zaś treścią art. 61 § 1 k.m. kapitan jest obowiązany przedsięwziąć wszystkie środki dla uchronienia statku oraz znajdujących się na nim osób i ładunku przed szkodą.

Jak wynika z treści, obowiązującego w dacie wypadku, § 17 ust 1, 3 i 4 rozporządzenia Ministra Sportu z dnia 9 czerwca 2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa (*Dz.U. Nr 105 poz. 712 ze zm.*), za bezpieczeństwo żeglugi jest odpowiedzialny kapitan statku (kierownik statku). Kapitan statku (kierownik statku) może powierzyć członkowi załogi, uwzględniając jego kwalifikacje, wykonanie każdej czynności lub funkcji związanej z żeglugą statku, co nie zwalnia go od odpowiedzialności za bezpieczeństwo żeglugi. Kapitan statku (kierownik statku) dla zapewnienia bezpieczeństwa przy uprawianiu żeglarstwa jest również obowiązany do przedsięwzięcia wszelkich środków wynikających z zasad dobrej praktyki żeglarskiej.

Rzeczą kapitana było takie zorganizowanie wachty by umożliwić faktyczną kontrolę zachowania pasażerów.

W ocenie Odwoławczej Izby Morskiej, ustalenie izby morskiej I instancji, iż do wypadku doszło w okolicznościach prezentowanych przez zainteresowanego pokrzywdzonego (*a więc, że pokrzywdzony zaprzestał fotografowania jeszcze w kanale portowym oraz przyjął nakazaną wówczas przez prowadzącego pozycję - lecz nie był w stanie następnie jej utrzymać podczas żeglugi w ślizgu*) jest prawidłowe i odpowiada zasadom logicznej oceny materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie.

Przypisaniu waloru wiarygodności wyjaśnieniom zainteresowanego Ł.G. nie sposób zarzucić dowolności czy bezpodstawności. Poszkodowany zeznawał szczerze, spontanicznie, nie wykazywał przy tym negatywnego

nastawienia do prowadzącego jednostkę. Składając ustne zawiadomienie o przestępstwie zeznał: „Uważam, że ten Pan, który prowadził ponton nie złamał żadnego przepisu, co mogę mu zarzucić to, że mógł mnie poinformować o tym, jak mocne są uderzenia fal o łodzi i że nie każdy może to wytrzymać.” Przekonująco Izba Morska wywiodła, że: „skoro nikt (tj. prowadzący i załogant – dopisek OIM) nie zareagował na zachowanie Ł.G., to znaczy że za trawersem falochronów już zdjęć nie robił. Nieprawdopodobne jest, by (poszkodowany - dopisek OIM) po uszkodzeniu kręgosłupa i rozbiciu twarzy, najpierw zabezpieczał telefon, a następnie prosił o pomoc”. Wersję prezentowaną przez Ł.G. potwierdzają też wiarygodne zeznania świadka K.G.

Prawidłowości poczynionego przez Izbę Morską ustalenia okoliczności wypadku nie podważają zeznania, przesłuchanych w toku postępowania odwoławczego świadków A.M. i M.R., że po wypadku uczestnicy rejsu przekazywali między sobą informację, że poszkodowany zamiast trzymać się barierki robił zdjęcia. (...) W ocenie OIM, na podstawie przedstawionych wyżej zeznań nie sposób stwierdzić czy wersja o przyczynach wypadku, którą poznali od innych uczestników rejsu omawiani świadkowie, była rzeczywiście przekazaną relacją bezpośredniego świadka zdarzenia - czy też tylko, zniekształconą na skutek przekazywania między osobami, informacją zainicjowaną np. wyrażeniem przypuszczeń przez któregoś z uczestników rejsu.

Analizując ocenę materiału dowodowego dokonaną przez Izbę Morską, OIM rozważyła argument polemiczny, iż żeglując podobnie jak w tym przypadku (*a niejednokrotnie także w trudniejszych warunkach*) zainteresowany R.T. przewiózł tysiące (*jak podaje*) osób nie powodując u nich obrażeń ciała. Nie można też pominąć faktu, że podróżująca obok Ł.G. - świadek K.G. była w stanie przy tej prędkości amortyzować siłę uderzeń i zachować prawidłową pozycję oraz iż siła uderzeń o fale nie przekraczała w tym czasie wydolności fizycznej nastoletniej córki zainteresowanego R.T.

Odwoławcza Izba Morska zważyła, że wypadek badany w sprawie (*jak i podobny co do skutków do którego doszło na pokładzie BALTIC SAFARI, a badany w sprawie WMG 21/08*) dotyczył osoby zajmującej miejsce w pierwszym rzędzie - najbliższym dziobu - tam gdzie działały największe siły, a uchwyty umiejscowione były [wtedy] niżej niż w pozostałych rzędach. Argument o liczbie osób przewiezionych przez zainteresowanego bezpiecznie w podobny sposób odnieść można zatem, co najwyżej, do 1/6 powoływanej w argumentacji liczby pasażerów.

Ustalenie Izby Morskiej co do przyczyny wypadku nie zawiera stwierdzenia utrzymania na BALTIC SAFARI prędkości niebezpiecznej dla wszystkich pasażerów (*niebezpiecznej w stosunku do możliwości fizycznych przeciętnego uczestnika rejsu*) - a braku obserwacji zachowania

uczestników pływania i przez to niedostosowania sposobu prowadzenia jachtu do możliwości fizycznych uczestników (*a w tym wypadku do możliwości uszkodzonego*). Konieczność wnikliwej obserwacji zachowania przewożonych osób - a już szczególnie w trakcie pierwszych skoków na fali - jest oczywista, także w świetle wniosków, do których doszedł sam zainteresowany R.T., że: *„osoba wypływając w morze jest przerażona wysokością fal, sposobem jakim łódka płynie i wtedy to strach powoduje, że ona przestaje działać tak, jak w myśl zasad powinna działać zgodnie z instruktażem”*- nie tylko więc potencjalna wydolność fizyczna uczestnika pływania warunkować może możliwość bezpiecznej żeglugi. Zatem fakt, iż świadek K.G. była w stanie utrzymać bezpieczną pozycję nie przesądza o niewiarygodności wyjaśnień pokrzywdzonego.

W kontekście prawidłowych ustaleń faktycznych dokonanych przez Izbę Morską słuszny jest też wniosek Izby Morskiej, że winę za wypadek ponosi prowadzący m/y BALTIC SAFARI st. ster.mot. R.T. przez to, że zaraz po wyjściu z kanału portowego wprowadził jacht w ślizg i nie zorientował się jak znoszą to przewożone osoby. Owo - sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa morskiego - działanie (*zaniechanie*) przypisać należałoby zainteresowanemu kapitanowi jednostki także w sytuacji gdyby do wypadku doszło w okolicznościach prezentowanych w przedstawianej przez niego wersji zdarzeń. (...)