

Wypadnięcie za burtę s/y NASHACHATA i utonięcie kapitana M.R. i członka załogi P.R. oraz wyrzucenie jachtu na brzeg Zatoki Sloggett w Argentynie w dniu 13 grudnia 2010 r.;

/wyciąg orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni z dnia 7 listopada 2011 r. – sygn. akt WMG 38/10/

I przyczyną wywrócenia s/y NASHACHATA przez falę, wypadnięcia za burtę i utonięcia kapitana M.R. i członka załogi P.R. oraz wyrzucenia i rozbicia jachtu o skalisty brzeg Zatoki Sloggett w Argentynie w dniu 13 grudnia 2010 r. ok. godz. 1500, przy huraganowym, zachodnim wietrze; było **pozostanie na kotwicy w zatoce, w sytuacji przesuających się do brzegu i rosnących z przyplływem, przybojowych fal;**

II kapitan s/y NASHACHATA powinien był po zerwaniu z kotwicy jachtu, zamiast kotwiczyć ponownie, przejść do odległej o ok. 20 mil morskich, dającej lepsze warunki schronienia zatoki Puerto Español. Poza tym on i P.R. powinni byli mieć założone pasy ratunkowe;

STAN FAKTYCZNY:

I 1. S/y NASHACHATA [stalowy kuter typu Rigel, klasy (yK)x; Lc 16,10 m; Bc 4,35 m; T 2,24 m; S 109 m² (S_g 61,40 m², S_{ge} 82,80 m², S_f 25,20 m²); zbudowany systemem gospodarczym w 2007 r.; silnik VETUS DEUTZ DTA 44 kW 74,9; urządzenia radiowe i nawigacyjne: INMARSAT „C”, r/tfn VHF RO-4700 DSC, Pocket-4000, EPIRB-406, SART, NAVTEX, GPS; kotwice: Danforth o wadze 30 kg i dwie pługowe (CQR) o wadze 27 kg każda; 2 zbiorniki paliwa: integralny 1180 l i rozchodowy 25 l; port macierzysty Gdańsk; ubezpieczony w PANTAENIUS GmbH & Co. KG w Hamburgu; właściciel i armator Z.J., PRS 2008/2009] był na etapie nr 15.8 kilkuletniej wyprawy żeglarskiej nazwanej „Od Kopca do Góry Kościuszki”.

W żegludze oceanicznej załogę jachtu musiało stanowić co najmniej trzech żeglarzy: kapitan – jachtowy sternik morski, oficer pokładowy – sternik jachtowy i załogant bez patentu. Maksymalnie mogło na nim żeglować 12 osób. Organizację i realizację wyprawy wspierało Stowarzyszenie „C.S.” z siedzibą w Krakowie, którego prezesem był także Z.J.

Wyprawa rozpoczęła się w 2008 r. w Gdańsku. Kapitanowie poszczególnych etapów dobierali załogi, wyznaczali im funkcje oraz ustalali rozkład wacht. Niezależnie od roli jaką odgrywali armator i kapitan, w skład załogi

z ramienia stowarzyszenia wchodził wolontariusz jako jej stały członek, pełniący na jachcie funkcję bosmana. W tym rejsie był nim W.K., któremu niezależnie od tego, kapitan wyznaczył funkcję I oficera. Ogólny nadzór nad wyprawą sprawował armator, który był w stałym kontakcie z jachtem, monitorował przebieg rejsu i m.in. przekazywał prognozy pogody.

2. Etap nr 15.8 rozpoczął się 30.11.2010. w Ushuaia, miał prowadzić na Antarktydę i po opłynięciu w drodze powrotnej Przylądka Horn, kończyć się w Ushuaia, najpóźniej 18.12.2010. Na ten dzień załoga, z wyjątkiem bosmana, miała powrotne bilety samolotowe.

3. Załogę tworzyli:

Kapitan M.R. ur. 25.04.1963.; j.st.m. od 2004 r., a kpt.jacht. od 2009 r.; przed uzyskaniem patentu kapitana prowadził dwa rejsy: na Morzu Śródziemnym w 2007 r. i Karaibskim w 2008 r., a po uzyskaniu, w 2010 r. rejs z Tahiti na Markizy na tym jachcie;

I oficer W.K. 33 lata praktyki żeglarskiej, staż morski 90 tys. Mm, kpt.jacht. od 2007 r., wielokrotnie prowadził rejsy europejskie, odbył dwa rejsy na Grenlandii, na s/y NASHACHATA jako I of. od 05.10.2010;

II oficer M.B. 20 lat praktyki żeglarskiej, amerykański patent off-shore sea master z 2005 r. i polski st.jacht., od 2005 r. żeglował własnym jachtem po Morzu Bałtyckim i Śródziemnym;

III oficer P.R. (ur.19.01.1967 r.), bez patentu;

A.O. 25 lat praktyki żeglarskiej, patent st.jacht. z 1987 r., odbył rejsy na s/y ZAWISZA CZARNY i STS POGORIA oraz prowadził jachty na Adriatyku;

M.L. 24 lata praktyki żeglarskiej, patent żeglarza, trzykrotnie uczestniczył w rejsach na Adriatyku i Morzu Karaibskim w 2009 i 2010 r. oraz

P.M. bez patentu żeglarskiego, uczestniczył w rejsach po Morzu Śródziemnym.

4. Po zatankowaniu w Ushuaia pełnego zbiornika paliwa – ok. 1200 l, jacht o godz. 1400 rozpoczął rejs. Jeszcze tego samego dnia zatrzymał się w chilijskim Puerto Williams, w celu dokonania odprawy. Na tym pierwszym odcinku żeglugi zużył ok. 20 l paliwa. W Puerto Williams była ostatnia, dostępna baza paliwowa. Kapitan uznał, że nie ma potrzeby dodatkowo tankować go do beczek przeznaczonych na zapas. Port ten opuścili następnego dnia – tj. 01.12.2010. po południu i przeszli do Puerto Toro, najbardziej wysuniętej na południe osady na świecie. Zatrzymali się tam wieczorem na krótko i ok. godz. 2200 wyszli w morze z zamiarem dojścia do wyspy Deception.

5. Jacht szedł pod małym grotem i genuą, w razie potrzeby reflowanymi, osiągając prędkość ok. 7 węzłów. Przy pracy silnika, prędkość zwiększała się o ok. 1 w. Przed Południowymi Szetlandami wszedł w strefę sztormu. Przy wiatrach E 10° B, nie mógł utrzymać kursu na wyspę Deception. Wobec tego zrezygnował z dojścia do niej i odpadł żeby schronić się przy Wyspach Melchiora. Przez cały czas wtedy pracował silnik. Ostatecznie 06.12.2010. ok. 2100. stanął w zatoce Port Lockroy na Wyspie Gaudier. Następnego dnia żeglarze powiadomili armatora, że do czwartku 09.12.2011. zamierzają pozostać na Antarktydzie, a w piątek rozpocząć powrót.

6. Z Port Lockroy jacht przeszedł do Paradise Bay i stanął tam 08.12.2010. Następnego dnia, w czwartek, żeglarze odebrali dwie pokrywające się prognozy pogody – jedną przez telefon satelitarny od armatora i drugą przez radio od służb chilijskich – zapowiadające dobrą pogodę w rejonie Hornu do niedzieli oraz nadejście sztormu z wiatrem NW-W o sile do 10° B, w poniedziałek. Wobec tego kapitan zdecydował natychmiast wracać, żeby zdążyć wcześniej wejść do Kanału Beagle. Z Paradise Bay wyszli ok. godz. 1530, przy wietrze 2° B z ok. 600 l paliwa.

7. W drugiej dobie wiatr wzrósł do ok. 7° B, w sobotę po południu osłabł do ok. 3°, a w nocy znowu zaczął się wzmacniać i w szkwałach sięgać 10° B. W związku z tym zrzucili foka. Jacht szedł przy wietrze NW ostrym bajdewindem lewego halsu.

W sobotę 11.12.2010. o godz. 1720, żeglarze wysłali do armatora e-mail z informacją że są 230 Mm od Hornu i powinni tam dotrzeć za 35 godzin. Gdy armator w niedzielę rano zapoznał się z prognozą pogody odebraną z Diego Ramirez, wysłał sms na jacht, że niż baryczny, który miał nadejść w poniedziałek w południe, nadejdzie w niedzielę wieczorem i że wiatr będzie miał początkowo prędkość 50 w, a w poniedziałek rano wzrośnie do 95 w. Jednocześnie poprosił o kontakt. O godz. 1451 z jachtu wysłano e-mail, że są 85 Mm od Hornu, powinni do niego dojść na godz. 2300 i że w nocy mieli wiatr 7-10° B. Wtedy armator powtórzył, że spodziewany jest gwałtowny sztorm i zasugerował, żeby jak najszybciej schowali się za wyspę Herschel.

8. Gwałtowne pogorszenie pogody nastąpiło już w niedzielę 12.12.2010 r. ok. godz. 2000, w odległości ok. 30 Mm od Hornu. W ciągu kilkunastu minut siła wiatru NW-W, osiągnęła 10° B i miała tendencję rosnącą. Od załamania pogody jacht szedł pod małym grotem. Genua była całkowicie zrolowana. Przygotowany do postawienia był trajsel, a w bakiście mały żagiel sztormowy, którego I oficer nie zdecydował się postawić, bo nie byłby w stanie zrobić tego sam, a bał się w tych warunkach brać kogokolwiek do pomocy. Wachty zostały skrócone do 30 minut. Kapitan usiłował bezskutecznie nawiązać łączność ze stacją na Przylądku Horn, żeby uzyskać poradę gdzie można się schronić.

9. Wkrótce po północy zdecydowano, że trzeba zdjąć grota, bo jego pełzacze zaczęły odrywać się od masztu. Wykonał to I oficer, mniej więcej na wysokości Hornu, przy wietrze 12° B. Był problem z uruchomieniem silnika, ale po wymianie filtra paliwa zaskoczył. Musiał pracować na wysokich obrotach, bo przy niższych jacht nie utrzymywał kursu.

10. Załoga rozpatrywała opcję sztormowania na otwartym oceanie, z drugiej strony naciskała by wejść do Kanału Beagle, co gwarantowało dotarcie na czas na samolot. Wybrano tę drugą możliwość licząc na lepsze warunki między wyspami Lennox i Nueva. Tymczasem w nocy wiatr w porywach osiągał prędkość 120 w, co wykluczyło przejście między tymi wyspami. Jacht znoszony był coraz bardziej w kierunku wschodnim. W rezultacie minął wschodnie wybrzeże wyspy Nueva – w odległości ok. 2 kabli.

11. Temperatura powietrza wynosiła 0° C, a w kabinie 8° C, bo niesprawny był system ogrzewania WEBASTO. Problem z ogrzewaniem powtarzał się od początku rejsu, zwłaszcza przy dużych przechyłach. Padał deszcz. Huraganowy wiatr wywoływał „poziomy wodospad”. Jednoosobowe wachty trwały teraz tylko po 15 minut. Załoga była przemoczona i wyczerpana.

12. Gdy jacht był przy północno-wschodnim cyplu wyspy Nueva, od położonej na południowym wybrzeżu Ziemi Ognistej, Zatoki Sloggett – nie osłoniętej od południa, będącej raczej płytkim załamaniem linii brzegowej – dzieliło go 12, a od położonej dalej na wschód Zatoki Espanol, 25 Mm. Na mapach w obu tych zatokach zaznaczone są kotwiczowiska. Kapitan poinformował wtedy, że mają paliwa na 5-7 godz. gdyby żeglować tylko na silniku, a na ok. 11 godz., gdyby na silniku i żaglach. Ponieważ załoga była krańcowo wyczerpana i tylko kapitan, I oficer oraz M. L. byli w stanie wychodzić na pokład, kapitan zdecydował, że poszukają schronienia w bliższej Zatoce Sloggett. I oficer zgadzał się na tyle, żeby sprawdzić jakie tam są warunki. Gdyby okazało się, że zatoka nie zapewnia schronienia, sugerował postawienie w niej trajsła oraz sztormowego grota i zdryfowanie do Zatoki Espanol, którą zresztą już wcześniej zalecał, jako dającą lepsze schronienie. W odległości ok. 3 Mm od Zatoki Sloggett kapitan przekazał mu ster, a sam przeszedł na dziób i usiłował wypatrzeć ląd. Widzialność była tak słaba, że dopiero w odległości 2-3 kbl od brzegu, dostrzegli jego zarys.

13. Jacht wszedł do Zatoki Sloggett ok. godz. 0900 w poniedziałek 13.12.2010 r. i zakotwiczył na dwóch połączonych w szereg, liną o długości 15 m, kotwicach: Danfortha i pługowej, wydając 80 m łańcucha, w miejscu osłoniętym od strony zachodniej i północno – zachodniej od huraganowego wiatru, na głębokości 14-15 m, ok. 1 kbl od brzegu. Te warunki i stosunkowo małe falowanie pozwoliły załodze na zjedzenie ciepłego posiłku i odpoczynek, ale też dały złudne poczucie bezpieczeństwa. Między godz. 1000 a 1100 prędkość wiatru zmalała do 50-55 w. Silnik pracował cały czas, bo obawiali się że po wyłączeniu, mogą mieć

znovu problemy z jego uruchomieniem. Ponieważ świeciła się już sygnalizacja rezerwy paliwa, ze zbiornika systemu ogrzewania przelano ok. 20 l do zbiornika głównego.

14. A.O. na polecenie kapitana już w drodze od Wyspy Nueva do Zatoki Sloggett usiłował nawiązać łączność z Puerto Williams, żeby wezwać pomoc. Udało się to dopiero po zakotwiczeniu. Podał wówczas, że znajdują się w sytuacji awaryjnej, potrzebują natychmiastowej pomocy, utracili grotzagiel, nie mają paliwa, a dwóch żeglarzy jest w złym stanie. W odpowiedzi poproszono ich o kontakt za pół godziny, potrzebne żeby ustalić czy jest to możliwe. Gdy A.O. zadzwonił ponownie, dowiedział się że uruchomiona została akcja ratownicza.

15. O godz. 1037 wiadomość o sytuacji jachtu przekazana została z Ośrodka Koordynacyjnego w Puerto Williams do argentyńskiego Centrum Koordynacyjnego SAR (RCC) w Ushuaia, skąd o godz. 1050 wyszedł w kierunku jachtu okręt FRANCISCO DE GURRUCHAGA, a o godz. 1055, wysłano do pomocy w akcji ratunkowej, łódź służb ogólnych ALACALUFE, która miała do pokonania dystans o połowę krótszy niż okręt. O godz. 1155 RCC Ushuaia poprosiło statek handlowy SAMSON, mijający cypel Moat, o włączenie się do akcji. Ten do Zatoki Sloggett mógł przybyć ok. godz. 1400.

16. Przed godz. 1400 I oficer zauważył, że kotwice nie trzymają. Po ich wybraniu okazało się, że Danforta ma wyłamaną łapę, a na pługowej zaczepiony jest odcinek innego łańcucha, który udało się zrzucić. W tej sytuacji I oficer z M. L. połączyli w szereg dwie kotwice pługowe. Podczas tej pracy, kapitan utrzymywał jacht w położeniu na wiatr. Rzucając kotwice mniej więcej na poprzedniej pozycji, I oficer wydał 40 m łańcucha. Gdy kapitan polecił wydać więcej, I oficer wskazał mu wysokie, wchodzące przybojowe fale, dołożył jeszcze tylko 20 m, by nie wejść w ich zasięg. Niezależnie od tego nie chciał ponownie kotwiczyć bo uważał, że pozostawanie tam to zamknięcie się w pułapce, a ponieważ załoga odpoczęła, powinni się wycofać i dryfując przejść do Zatoki Espanol. I oficer przypuszczał, że kapitan dlatego chciał tam zostać, bo liczył że uzyskają pomoc ze strony okrętu, który przeholuje jacht do Kanału Beagle. W tym czasie rozpoczął się przyływ i wraz z nim zaczęły wchodzić do zatoki, coraz większe fale przybojowe.

17. Wcześniej, gdy jacht krążył przed powtórny rzuceniem kotwic, SAMSON zgłosił że stoi w odległości ok. 4 Mm od jachtu, ale nie może wejść do zatoki, gdyż przy tym falowaniu, jest dla niego za płytko i w związku z tym oczekuje instrukcji co do dalszego postępowania. Żeglarze nie mieli z nim kontaktu wzrokowego. A.O. przekazał mu wtedy, że kończy się im paliwo, więc chcą do niego podejść przynajmniej po kanister, co pozwoli im dotrzeć do Puerto Espanol. Statek odpowiedział, że jest to niemożliwe, bo został wycofany z akcji. Poinformował jednocześnie, że idzie do nich wspomniany wcześniej okręt

FRANCISCO DE GURRUCHAGA. W tej sytuacji żeglarze usiłowali na kanale 16 wezwać na pomoc inne jednostki. Zgłosił się tylko ponownie SAMSON i powtórzył, że nie jest w stanie im pomóc, natomiast oni, z powodu bardzo trudnych warunków na zewnątrz zatoki, powinni w niej czekać na zapowiadany okręt.

18. Zdaniem I oficera podjęcie z wody beczki z paliwem pod osłoną burty statku, było niewykonalne. Za jedyną, realną formę pomocy uważał podjęcie na wzburzonym morzu holu, w celu przeholowania jachtu do Kanału Beagle. Na tym w gruncie rzeczy zależało załodze, a dwóch żeglarzy, którzy mieli wszystkiego dość, zamierzało nawet przesiąść się na okręt.

19. Po ponownym zakotwiczeniu I oficer i M. L. zeszli do kabiny. Kapitanowi zależało na informacji kiedy przyjdzie do nich okręt, więc I oficer zaczął szukać numeru telefonu do prefektury w Ushuaia. Wtedy na pokład wyszedł do kapitana jego brat P.R.. Obydwaj nie mieli na sobie pasów ratunkowych. Załoga w kabinie starała się połączyć z Puerto Williams, żeby dowiedzieć się kiedy nadejdzie pomoc i sprawdzić, czy rzeczywiście odwołany został SAMSON.

20. Ok. godz. 1500, kilka minut po rzuceniu kotwic, wyjątkowo wysoka fala podniosła jacht i wywróciła go łamiąc maszt. Wtedy za burtę wypadli M. i P.R., a żeglarze w kabinie, do której wdarła się woda, zostali poturbowani. I oficer, raniony w głowę oderwanym stołem, wybiegł po podniesieniu się jachtu na zdemolowany pokład i zobaczył braci R. w odległości 50 m, otwierającą się ok. 20 m od nich tratwę oraz na dziobie, rozerwany ponton komunikacyjny. Rzucił w ich kierunku koło ratunkowe, do którego nie dopłynęli. Gdy usiłował uwolnić drugie, kolejna fala zalała pokład, ale utrzymał się obejmując podstawę urwanej rampy rufowej. Wkrótce, po przejściu kolejnych fal, żeglarze stracili ich z oczu, a jacht został wyrzucony na kamienistą płycznę Zatoki Sloggett, ok. 150 m od miejsca kotwiczenia. Wcześniej II oficer nadał sygnał MAYDAY, uruchomił EPIRB i transponder oraz wystrzelił czerwoną raketę spadochronową.

21. Po wyrzuceniu jachtu na brzeg, silnik nadal pracował. Żeby go zgasić I oficer zgiął miękki przewód doprowadzający paliwo. Żeglarze pozbawieni zostali łączności. Mogli dojść do brzegu, ale ponieważ nie było tam gdzie się schronić, pozostali na jachcie żeby opatrzyć rany i czekać na pomoc.

22. Gdy ok. godz. 1900 dostrzegli zbliżający się do zatoki okręt, wystrzelili 2 czerwone rakiety i zaczęli nadawać latarką sygnały SOS, na co otrzymali potwierdzenie sygnałem świetlnym. Wtedy wiatr miał siłę ok. 10° B i padał śnieg. Ponieważ nikt do nich nie przyplłynął, po wystrzeleniu ok. godz. 2300 kolejnej rakiety, postanowili spędzić noc na jachcie osłoniętym od wiatru skalnym urwiskiem.

23. Tymczasem FRANCISCO DE GURRUCHAGA o godz. 2030 zawiadomił RCC Ushuaia, że dostrzegł wyrzucony na plażę jacht ze złamanym masztem, że wymienił z nim sygnały świetlne i że z powodu niesprzyjających warunków, nie ma możliwości opuszczenia łodzi i przeprowadzenia akcji ratowniczej. Następnego dnia – tj. 14.12.2010 r. o godz. 0745 okręt odnotował wiatr SW 50 w, intensywny opad deszczu i widzialność do 3 km. O godz. 1005 marynarze w opuszczonej z okrętu na wodę łodzi dotarli do jachtu i dowiedzieli się od żeglarzy o zaginięciu 2 osób. Marynarze przewieźli załogę jachtu na okręt, przy utrzymującej się jeszcze wysokiej fali i wietrze 6-7° B.

24. O godz. 1145 wystartował prywatny śmigłowiec, wynajęty przez armatora jachtu do poszukiwania zaginionych. O godz. 1410 dostrzeżono z niego na brzegu pierwsze ciało – ok. 2 km na wschód od jachtu, a o godz. 1445 drugie. Zwłoki P.R. przewieziono łodzią o godz. 1810 na okręt, który kilka godzin później odpłynął do Ushuaia. Wysoka fala uniemożliwiła ratownikom zabranie ciała M.R. Podjął je o godz. 1848 śmigłowiec i również zabrał do Ushuaia. Przeprowadzone tam sekcje zwłok wykazały, że M. i P.R. zmarli śmiercią nagłą, w wyniku uduszenia przez utonięcie.

25. W dniu 22.12.2010 r. I oficer z armatorem i przedstawicielem ubezpieczyciela s/y NASHACHATA, polecili helikopterem na inspekcję wraku jachtu. Wnętrze zalane było do wys.1,6 m wodą zanieczyszczoną olejem silnikowym. Unosiło się na niej drewniane wyposażenie i materace. Stół nawigacyjny znajdował się pod wodą, był otwarty i wewnątrz pusty. I oficerowi, ubranemu w skafander nurka, nie udało się odnaleźć dokumentów, w tym dziennika jachtowego. Władze Argentyny wyznaczyły armatorowi 5 miesięcy na zabranie wraku uprzedzając, iż po tym terminie przejdzie on na własność ich skarbu państwa. Ubezpieczyciel uznał tę operację za nieopłacalną.

OCENA IZBY MORSKIEJ:

1. S/y NASHACHATA odpowiadał wymaganiom bezpieczeństwa w zakresie budowy, stałych urządzeń i wyposażenia oraz wykazał się bardzo dobrą dzielnością morską. Według Karty Bezpieczeństwa Nr 229/GDY/2008, w żegludze oceanicznej, bez ograniczeń co do siły wiatru i stanu morza, jego załogę stanowić musiało minimum trzech a mogło maksimum dwunastu żeglarzy, przy czym kapitan musiał być przynajmniej jachtowym sternikiem morskim, a oficerem sternik jachtowy. Załoga jachtu, spełniała te wymagania. W tej sytuacji zastrzeżenia Delegata Ministra do stażu kapitana, mogą być odczytywane raczej jako komentarz do rozporządzenia Ministra Sportu z 2006 r. w sprawie uprawiania żeglarstwa. Od 2008 r. jacht żeglował po Atlantyku i Pacyfiku oraz opłynął Horn. Celem tego rejsu było dotarcie do Antarktydy i opłynięcie tego Przylądka w

drodze powrotnej. Planowaną trasę, przy sprzyjających warunkach, można było przepłynąć w około dwa tygodnie. Załoga rezerwując sobie bilety lotnicze na 18 grudnia, zostawiła mały zapas na ewentualne sytuacje awaryjne, co w końcowej fazie rejsu wpłynęło m.in. na wybór Zatoki Sloggett jako miejsca schronienia.

2. Nie budzi zastrzeżeń przebieg rejsu z Ushuaia do Paradise Bay, mimo że Delegat zarzucił kapitanowi beztróskie korzystanie z silnika. Rzeczywiście można było oszczędniej go używać, by zostawić większy zapas paliwa na nieprzewidziane sytuacje. Chociaż zużyto wtedy około połowę jego stanu, jednak silnik pracował jeszcze przez 6 godz. w Zatoce Sloggett i wyłączony został dopiero po wyrzuceniu jachtu na brzeg. Załoga nie знаła dokładnie poziomu paliwa. Kapitan przed Zatoką Sloggett powiedział, że idąc tylko na silniku starczy go na 5-7 godz., a na żaglach i silniku, na ok. 11 godz. Wiedział tylko, że w Zatoce Sloggett silnik pracuje na rezerwie, więc asekuracyjnie kazał przelać paliwo ze zbiornika ogrzewania. Taka ilość wykluczała sztormowanie na silniku, a potrzebna była do manewrów portowych. Mimo to nie było podstaw do wywoływania braku paliwa na uzasadnienie wezwania pomocy. Jacht miał wystarczającą jego ilość, by wyjść z Zatoki Sloggett i wejść do Puerto Español. Ponieważ w drodze z Ushuaia do Puerto Williams zużyto go najwyżej 20 l, nie można zarzucić kapitanowi, iż przez niedotankowanie tychże lub niezabranie zapasu do beczek, przyczynił się tym do wypadku. Upatrywanie więc związku wypadku z paliwem, było bezzasadne. Sugerowanie takiegoż przez załogę, miało usprawiedliwić tylko jej niechęć do opuszczenia tymczasowo wolnego od fal miejsca i oddalenia się od portu docelowego.

3. Podobnie nie ma podstaw do zarzutów odnośnie zmiany zaplanowanej trasy, spowodowanej sztormami w drodze do Paradise Bay oraz czasu wyjścia w drogę powrotną. Kapitan skrócił postój o dzień, gdy otrzymał prognozę zapowiadającą silny sztorm na 13 grudnia. Obliczył, że przy Hornie będą 12 wieczorem. Nie popełniono też błędów przy wyborze kursu i ożaglowania w drodze powrotnej, do czasu gdy jacht podchodził na wysokość Hornu. Wtedy wiadomo było, że nad Kanałem Beagle będzie huraganowy wiatr z kierunku zachodniego. To powinno było od razu skłonić kapitana, przy planowaniu ewentualnego miejsca schronienia, do wyboru Puerto Español. Załoga natomiast naciskała, by mimo ciężkich warunków, kierować się do Kanału Beagle. Dopiero gdy jacht zdryfował na E od Isla Nueva, kapitan zdecydował by schronić się w Zatoce Sloggett, prawdopodobnie m.in. ze względu na wyczerpanie załogi. I oficer uważał że lepiej jest wybrać Puerto Español ale akceptował decyzję kapitana, jednak tylko w celu postawienia w pierwszej zatoce trajsla i żagla sztormowego, żeby przejść do następnej.

4. Tymczasem z Zatoki Sloggett większość załogi nie chciała już wychodzić, by nie oddalać się od Ushuaia. W miarę spokojne warunki kotwiczenia, ciepły

pośilek i wytchnienie po tym co przeszli, dały im złudne wrażenie bezpieczeństwa. Nie chcieli przy tym tracić możliwości uzyskania pomocy w ramach uruchomionej akcji ratowniczej. Użyli w tym celu nieprawdziwych argumentów: o braku paliwa, steru, kotwicy, zniszczonych żaglach i złym stanie dwóch żeglarzy. W rzeczy samej liczyli na przeholowanie ich do Kanału Beagle przez okręt, na który ponadto dwóch z nich chciało się przesiąść. Późniejsze negatywne oceny części żeglarzy o akcji ratowniczej, dowodzą jedynie ich ignorancji w tej dziedzinie, a oskarżenie przez A.O. statku SAMSON o ucieczkę, było bezpodstawnie krzywdzące. Przekazanie paliwa na jacht ze statku SAMSON, który nie mógł wejść do zatoki bez narażania siebie i marynarzy na niebezpieczeństwo, było niewykonalne. Zgłoszona propozycja podjęcia takiej próby na zewnątrz zatoki, przy tym stanie morza, świadczyła o braku wyobraźni i rozsądku części załogi jachtu. Zresztą żeglarzom paliwo nie było potrzebne na przejście do Puerto Español, bo na to mieli wystarczającą ilość, a tam, po sztormie, mogli się o nie starać. Ponadto dzielące zatoki 20 Mm, należało przejść na sztormowych żaglach. Realna pomoc innego statku w istniejących warunkach mogła polegać jedynie na wzięciu jachtu na hol (co w tych warunkach wcale nie musiało się udać), próbie przeholowania go pod huraganowy wiatr i fale do kanału oraz zaopatrzeniu w kanister paliwa, by dalej już samodzielnie mógł dojść do Puerto Williams.

Pamiętać należy, że podanie holu byłoby możliwe jedynie wtedy, gdyby udało się zbliżyć obu jednostkom na odległość pozwalającą na jego podanie. A to z kolei byłoby możliwe tylko i wyłącznie na zewnątrz zatoki, za linią przyboju i zmuszałoby załogę jachtu do podjęcia stosownych manewrów.

5. Na razie jacht czekał tylko na ratowników. Ostatnim sygnałem, który powinien był wymusić decyzję opuszczenia zatoki, było wleczenie kotwic. Niemożliwe jest ustalenie czy kapitan wiedział o rozpoczynającym się przyptywie, który musiał spowodować wchodzenie i wzrastanie przybojowych fal. I oficer uzbrajający drugi zestaw kotwic, sugerował mu wycofanie się z tej pułapki. Kapitan wtedy wiedział już że SAMSON nie udzieli im pomocy, a okręt FRANCISCO DE GURRUCHAGA przyjdzie dopiero za kilka godzin. Prawdopodobnie wtedy postanowił czekać na niego, tym bardziej że odpowiadało to załodze siedzącej i czującej się bezpiecznie pod pokładem. Śmierć kapitana uniemożliwiła ustalenie dlaczego – w sytuacji gdy jacht był w dobrym stanie i mieli jeszcze paliwo, a załoga odpoczęła – nie zaakceptował sugestii I oficera przejścia do drugiej zatoki. Bez odpowiedzi pozostanie także pytanie, dlaczego wcześniej nie polecił przygotować żagli sztormowych.

W rezultacie jacht ponownie zakotwiczył i po kilku minutach został przewalony przez ogromną falę. Niezależnie od tego należy stwierdzić, że nierozważne było przebywanie na pokładzie w tych warunkach bez pasów ratunkowych.

