

**Zderzenie statku BELIZIA (bandery Antigua Barbuda) z jachtem  
NEPTUNUS 141 na torze wodnym Świnoujście-Szczecin,  
w dniu 15 maja 2010r.**

/wyciąg z orzeczenia Izby Morskiej w Szczecinie z dnia 28 stycznia 2011r. – WMS-25/10/

Przyczyną zderzenia idącego w morze m/s BELIZIA bandery Antigua Barbuda (GT 4723, długość 116,08m) z idącym w przeciwnym kierunku m/y NEPTUNUS 141 bandery norweskiej (długość 15,5m) w pobliżu osi toru wodnego Świnoujście-Szczecin, w okolicy 47 km, w dniu 15 maja 2010r. około godz. 00,25, w warunkach słabej widzialności, wiatru NW 3°B **b y ł o przejście jachtu w oś toru pod dziób statku, w wyniku zbyt późnego jego zauważenia i wykonania na jachcie niewłaściwych manewrów w celu uniknięcia zderzenia.**

**STAN FAKTYCZNY:**

W dniu 14 maja 2010 r. około godz. 18.15 jacht motorowy NEPTUNUS 141 (dł.14,25m, szer. 4,25 m, 2 silniki o mocy 2 x 450 KM, kadłub GRP, band. norweska) wyszedł z portu Kołobrzeg i został poprowadzony do portu Szczecin. Jachtem kierował jego właściciel – kapitan E.O. (ob. norweskie, wyksz. średnie techniczne, dyplom „Certificate Deck Officer Class 5 Pleasure Craft” z 2009 r. wydany przez Rząd Norwegii, 30 lat praktyki morskiej, na m/y NEPTUNUS ok. 2000 godzin). Ponadto na jachcie przebywało dwóch pasażerów – K.G. (wyksz. średnie techniczne, dyplom starszego sternika motorowodnego zdobyty po wypadku, 10 lat praktyki żeglarskiej, 3–4 lata na statkach motorowodnych) oraz P.S. ( wyksz. średnie, bez dyplomu morskiego, po wypadku zdobył patent st.sternika motorowodnego)

Jacht NEPTUNUS 141 był wyposażony w dwa stacjonarne i jeden przenośny radiotelefon UKF, GPS, radar (niesprawny) oraz elektroniczną i konwencjonalną mapę nawigacyjną. Na górnym pokładzie nadbudówki jachtu leżał reflektor radarowy. 14 maja 2010 r. około godz. 22.00 m/y NEPTUNUS 141 przybył na redę portu Świnoujście i po uzyskaniu zezwolenia Kapitanatu Portu został poprowadzony torem wodnym Świnoujście – Szczecin do portu

Szczecin. Na jachcie zapalone były światła pozycyjne: zielone, czerwone i białe oraz światło oświetlające pokład i wnętrze statku.

Tego samego dnia około godz.23.00, załadowany statek towarowy BELIZIA (GT 4723, dł. 116,08 m, szer. 15,8 m, zanurzenie: dziób 5,17 m, rufa 5,98 m, wolna burta 2,5 m, moc maszyn 2999 kW, śruba nastawna, kadłub z gruszką dziobową, ban. Antigua & Barbuda) został odcumowany od nabrzeża Górnośląskiego w porcie Szczecin i poprowadzony w kierunku morza. Statek miał nadbudówkę w części rufowej i dwa duże wentylatory umieszczone były na górnym pokładzie w części dziobowej.

Kapitanem m/s BELIZIA był R. A. (ob. rosyjskie, dyplom kpt. z 2006 r.), pilotem – P. R.(wyksz. wyższe, dyplom kpt. ż.w. z 1998 r., dyplom pilota do 200 m z 2007 r., 17 lat praktyki morskiej). Ponadto członkami załogi było 11 osób narodowości rosyjskiej, polskiej i filipińskiej. Na m/s BELIZIA pracowały dwa radary na zakresach 0,75–0,5 Mm, w zobrażowaniu względem dziobu i przesuniętym w dół ekranu środkiem obrazu, co zapewniało widoczność do przodu ok. 0,9 Mm.

W rejonie doku nr 5 m/s BELIZIA minął barkę, która była wyraźnie widoczna na ekranach obydwu radarów. W dniu 15 maja 2010 r. od godz. 0.00 na mostku m/s BELIZIA byli kapitan, III oficer i pilot P.R. Kapitan m/s BELIZIA sterował statkiem, obserwując jednocześnie ekran radaru i akwen, III oficer określał pozycje na torze wodnym i prowadził obserwację, pilot P. R. obserwował akwen i ekrany radarów. Prowadzono nasłuch na kanałach 12 i 69 UKF.

Na m/s BELIZIA zapalone były światła nawigacyjne, światła oświetlające pokład główny, zejściówkę oraz neonówki wzdłuż burty statku. Kiedy m/s BELIZIA mijał pomost portu Police, pilot P.R., na kanale 69 UKF, zgłosił do Kapitanatu Portu swoje przejście, informując jednocześnie statki na torze wodnym, że m/s BELIZIA idzie do Świnoujścia. W tym czasie m/y NEPTUNUS 141 szedł torem wodnym Świnoujście –Szczecin w dół rzeki Odry. Około godz. 0.20 jacht zbliżał się do pary pław nr 33, 34. Kapitan E. O., który przebywał w kabinie wraz z pasażerami, prowadził m/y NEPTUNUS 141 z pomocą autopilota, z prędkością ok. 8 w. Nawigował w oparciu o mapę elektroniczną i konwencjonalną. Nie prowadził nasłuchu na kanale 69 UKF. W tym czasie był wiatr NW 3° B, słaba widzialność i opady deszczu. Na wysokości wyspy Wielki Karw tor wodny ma kierunek 356–176°. W tym miejscu rzeka Odra tworzy zakole – na wysokości pław nr 33, 34 odległość pomiędzy wschodnim brzegiem wyspy Wielki Karw i środkiem toru wodnego

wynosi ok. 210 m i stopniowo zmniejsza się do ok. 70 m w punkcie odległym ok. 4 kable na południe od pław nr 33, 34, a następnie zwiększa się stopniowo aż do wysokości południowego cypla wyspy. Pomiędzy wschodnim brzegiem wyspy i przeciwległym brzegiem jest szerokość ok. 350 m.

Około godz. 0.20, przebywający na mostku m/s BELIZIA pilot P. R., kapitan i III oficer dostrzegli przed dziobem statku ok. 5° w lewo od kursu, w odległości ok. 50–70 m, biało-żółte światło oświetlające kontury małej jednostki – jachtu NEPTUNUS 141 – którą ocenili jako idącą do Szczecina. W tym czasie m/s BELIZIA był w przybliżonej pozycji 53° 34,6' N, 014° 35,8' E – na wschód od południowego cypla wyspy Wielki Karw. Statek szedł torem wodnym Świnoujście – Szczecin z prędkością ok. 8 w, kursem 356°, lewą burtą w linii nabieżnika Krępa.

Na ekranach radarów m/s BELIZIA nie było widać echa jachtu NEPTUNUS 141. Echo pławy nr 33 było widoczne. W związku z ograniczoną widzialnością kapitan jachtu motorowego wysłał K.G. na górny, otwarty pokład jachtu celem prowadzenia obserwacji. W idącym kontrkursem jachcie NEPTUNUS 141, kpt. E. O. zauważył, że światła na ładzie z lewej burty zostały przysłonięte niezidentyfikowanym obiektem. Pilot P. R. zalecił manewr „prawo na burtę” w celu zwiększenia odległości bocznej do jachtu i zasygnalizowania mijania lewymi burtami – manewr został wykonany i m/s BELIZIA zmienił kurs w prawo o 25–30°. M/s BELIZIA oddalił się od jachtu NEPTUNUS 141, który nawigował w okolicach środka toru wodnego. Ze względu na ograniczoną szerokość toru wodnego, aby uniknąć wejścia na mieliznę, pilot P. R. zalecił powrót na poprzedni kurs i zredukowanie prędkości statku do sterownej. Po powrocie m/s BELIZIA na kurs 356° i zredukowaniu prędkości do ok. 5 w, pilot P.R. stracił kontakt wzrokowy z jachtem NEPTUNUS 141, który został zasłonięty przez profil dziobu m/s BELIZIA.

Kapitan E.O. zatrzymał silnik jachtu i krzyknął do przebywającego na zewnątrz K. G.: „Co się dzieje?”. Po kilkunastu sekundach K.G. zauważył nieznacznie z lewej burty m/y NEPTUNUS 141, w odległości ok. 20 m od dziobu jachtu, idący kontrkursem statek BELIZIA i krzyknął do kapitana E. O.: „idzie blok!” W tym czasie m/y NEPTUNUS 141 wytracał prędkość do minimalnej. Kapitan E. O. i pasażer K.G. nie widzieli świateł nawigacyjnych m/s BELIZIA. Kapitan E. O., który dostrzegł m/s BELIZIA, kiedy odległość pomiędzy statkami zmniejszyła się do ok. 10–15 m, zapracował lewym silnikiem „cała wstecz” a prawym „pół wstecz”. Jacht NEPTUNUS 141 zaczął cofać się skręcając dziobem w lewo.

W dniu 15 maja 2010 r., około godz. 0.25, na wysokości 47. km toru wodnego Świnoujście – Szczecin, w okolicy jego środka, idący w morze statek BELIZIA uderzył dziobem w część dziobową prawej burty m/y NEPTUNUS 141. Na skutek silnego wstrząsu na m/y NEPTUNUS 141 kapitan i K.G. zostali rzućeni do wnętrza jachtu. Ruchomy sprzęt spadał w dół jachtu. Na m/s BELIZIA nie odczuto uderzenia. M/y NEPTUNUS 141 ustawił się prawą burtą do lewej burty idącego naprzód m/s BELIZIA i szorując burtą przeszedł wzdłuż statku Następnie jacht obrócił się o 180°. Obecni na lewym skrzydle mostka m/s BELIZIA pilot P. R. i kapitan R. A. zobaczyli jacht NEPTUNUS 141, kiedy znalazł się na wysokości nadbudówki statku, w odległości ok. 1 m od lewej burty m/s BELIZIA. Pilot P. R. zaczął wywoływać m/y NEPTUNUS 141 na kanale 16 i 69 UKF – nie otrzymał odpowiedzi. Okrzyki kierowane w stronę jachtu okazały się również bezskuteczne. Kapitan E. O. wyłączył silniki jachtu i wszyscy wyszli na pokład otwarty.

Około godz. 0.30 pilot P. R. poinformował o zaistniałym wypadku kapitanat portu Trzebież, VTS Szczecin i statki idące torem wodnym. Z VTS Szczecin przekazano na m/s BELIZIA polecenie kontynuowania podróży i zacumowania w porcie Świnoujście celem przeprowadzenia inspekcji. M/s BELIZIA kontynuował podróż w kierunku portu Świnoujście. Na jachcie wszyscy ubrali kamizelki ratunkowe. Po nieudanych próbach nawiązania łączności przez uszkodzony radiotelefon UKF, K. G. łącząc się telefonem komórkowym z nr. 112 powiadomił o wypadku policję i nawiązał łączność z Kapitanatem Portu Szczecin.

Kapitan m/y NEPTUNUS 141 uruchomił silniki i poprowadził jacht środkiem toru wodnego, w kierunku portu Szczecin.

Kiedy m/y NEPTUNUS 141 minął stawę Raduń Dolna, do jachtu zbliżył się, na odległość ok. 1 kabla od jego rufy, idący do portu Szczecin m/s ICE STAR. Pilot statku ICE STAR nadał kilka sygnałów dźwiękowych i oświetlił m/y NEPTUNUS 141 reflektorem. Próbował bezskutecznie nawiązać z jachtem łączność przez radiotelefon UKF. Zmienił nieznacznie kurs statku ICE STAR w prawo. Pilot m/s ICE STAR, obserwując m/y NEPTUNUS 141 przez lornetkę, nie zauważył nikogo na pokładzie. Kapitan E. O. chciał odpowiedzieć sygnałem dźwiękowym, ale urządzenie sygnalizacyjne na jachcie było uszkodzone. Około godz. 0.54, kiedy m/y NEPTUNUS 141 zbliżał się do stawy Raduń Górna, kapitan E. O. wykonał zwrot w lewo i zatrzymał jacht przy wschodnim brzegu toru wodnego, w pobliżu nabieżnika Raduń Górna. Statek ICE STAR minął jacht. Dokonując oględzin m/y NEPTUNUS 141 stwierdzono dziurę w kadłubie

z prawej burty, ok. 20 cm powyżej linii wody. Nie zauważono oznak przecieków. W wyniku zderzenia kapitan E. O. i pasażer P. S. doznali obrażeń ciała. O godz. 0.58 z portu Trzebież wyszedł w rejon wypadku statek ratowniczy MONSUN. Około godz. 1.00 VTS Szczecin otrzymał z jachtu NEPTUNUS 141 informację, że ranny został tylko kapitan jachtu. Ustalono, że jacht NEPTUNUS 141 zacumuje przy nabrzeżu Wieleckim, gdzie zostanie poddany inspekcji, a uczestnicy rejsu kontroli trzeźwości. Kapitan E. O., mając na uwadze, że m/y NEPTUNUS 141 zachowuje pływalność, poprowadził jacht torem wodnym w kierunku portu Szczecin. O godz. 1.30 statek MONSUN nawiązał łączność z m/y NEPTUNUS 141. Ratownicy zostali poinformowani, że kapitan jachtu został opatrzony. Brak jest uszkodzeń zagrażających pływalności statku, który kontynuuje podróż do Szczecina i jest w okolicy Gocławia. Z jachtu NEPTUNUS 141 zgłoszono, że nie potrzebuje on pomocy.

O godz. 1.32 statek ratowniczy MONSUN, po przekazaniu informacji o sytuacji m/y NEPTUNUS 141 do Kapitanatu Portu Trzebież, został skierowany w drogę powrotną do bazy w porcie Trzebież. Decyzją kapitana E. O., jacht NEPTUNUS 141 zacumowano między godz. 1.30 - 2.00 w pierwszej napotkanej marinie – w Szczecinie Gocławiu przy ul. Lipowej. Kapitan E. O. taksówką pojechał do szpitala w celu opatrzenia ran i konsultacji medycznej. Zabral ze sobą wszystkie dokumenty jachtu i kluczyki do stacyjki. K. G. i P. S. zaczęli pić alkohol na jachcie. Około godz. 2.25 z VTS Szczecin podejmowano nieudane próby kontaktu z m/y NEPTUNUS 141 na kanale 69 UKF i z pomocą telefonu. W rejon Doku nr 5 wysłano motorówkę KASIA. O godz. 2.30 motorówka KASIA wraz z oficerem portu została poprowadzona w kierunku marin na Gocławiu.

Przybyły do marin na Gocławiu oficer portu stwierdził, że K.G. i P. S. są pod wpływem alkoholu, co tłumaczyli stresem i zapewniali go, że spożycie alkoholu nastąpiło dopiero po zacumowaniu jachtu. Do marin na Gocławiu przybyła policja. K. G. i P. S. nie wyrazili zgody na zbadanie ich alkomatem.

Oględziny jachtu NEPTUNUS 141 wykonane przez oficera portu wykazały, że zielone światło burtowe statku nie świeci. Jacht miał rozdarte poszycie kadłuba, w części dziobowej z prawej buty, ponad linią wody oraz rozbitą szybę z prawej burty. Statek BELIZIA zacumowano w porcie Świnoujście o godz. 3.20. Pilot, kapitan i III oficer m/s BELIZIA zostali przebadani na obecność alkoholu – wynik u wszystkich był negatywny. Na statku BELIZIA stwierdzono otarcie powłoki malarskiej kadłuba w części dziobowej z lewej burty.

Podczas pobytu w szpitalu u kapitana E. O. stwierdzono uraz dłoni prawej i klatki piersiowej okolicy łędźwiowej prawej. Po opatrzeniu ran, w tym samym dniu kapitan został zwolniony do domu.

### **OCENA IZBY MORSKIEJ:**

Zainteresowany pilot statku BELIZIA, a także kapitan konsekwentnie wskazywali, że do wypadku doszło na torze wodnym Świnoujście - Szczecin, ok. 3 - 4 kable przed parą pław świetlnych 33 -3 4. Statek szedł w morze torem wodnym, z prędkością ok. 8 w, kursem 356°, lewą burtą w nabieżniku Krempa. Na jachcie motorowym NEPTUNUS 141 inaczej określono miejsce wypadku. Jego kapitan wskazał, iż do zderzenia doszło na wysokości północnego cypla wyspy Mnisi Ostrów. Zainteresowani ze strony statku jak i jachtu wskazali zgodnie, iż do wypadku doszło ok.godz.00.20 do 00.25. Pełnomocnik kapitana jachtu motorowego oceniając zasadnicze rozbieżności, co do miejsca kolizji podkreślił, że w tej sytuacji nie można ustalić i oceniać okoliczności samego momentu kolizji, w tym położenia na torze wodnym obu jednostek, operacji nautycznych obu jednostek, decyzji podejmowanych przez ich kapitanów. Pełnomocnik stwierdził też, że nie można orzekać o ewentualnym zaniechaniu lub zaniedbaniu kapitanów, w tym w szczególności kapitana jachtu NEPTUNUS 141.

Konsekwentne wyjaśnienia, co do miejsca wypadku doświadczonego pilota, który pełniąc tę funkcję musi znać dokładnie tor wodny, jego konfigurację, oznaczenie, potwierdzają następujące ustalenia Izby Morskiej:

a) statek BELIZIA odcumował od nab. Górnośląskiego w dniu 14.05.2010r. o godz.23.00. Uwzględniając dopuszczalne prędkości idącego w morze statku, określone przez przepisy portowe, a także wyjaśnienia pilota, iż statek szedł z prędkością ok. 8 w, należy przyjąć, że do godz.00.25 15.05.2010 r., a więc do momentu wypadku, statek BELIZIA przeszedł 20,9 km i znalazł się w okolicach 47 km toru wodnego;

b) w piśmie urzędu morskiego z 25.11.2010r. skierowanego do pełnomocnika kapitana jachtu motorowego, a dot. ruchu statku w okolicy wyspy Karw Wielki stwierdza się, że statek BELIZIA w dniu 15.05.2010r. o godz.00.24 znalazł się na wschód od południowej części wyspy Karw Wielki. c

c) świadek, pilot J.D. stwierdził, że podczas pilotowania statku ICE STAR, idącego do Szczecina, kiedy statek mijał zakręt Mańków na km 66.,

usłyszał meldunek pilota ze statku BELIZIA, informującego VTS Szczecin o wypadku. Po minięciu przez statek ICE STAR pary pław 33, 34, pilot ten zidentyfikował idący do Szczecina jacht motorowy NEPTUNUS 141. Stwierdził też, że jacht ten przeszedł na wschodni brzeg w okolicy stawy Raduń Górna;

d) w dzienniku portowym istnieje zapis na godz. 00.30, według którego pilot statku BELIZIA zgłasza wypadek, określając jego miejsce – przewężenie w Policach. Przewężenie to znajduje się w połowie długości wyspy Karw Wielki. Zapis w dzienniku o godz. 00.50 informuje, iż pilot statku ICE STAR potwierdził obecność jachtu w rejonie zdarzenia;

e) w sprawozdaniu ratownictwa morskiego analiza zapisów co do chronologii zdarzeń potwierdza, iż o godz. 01.30 kapitan statku MONSUM skontaktował się telefonicznie z jachtem, który poinformował o kolizji, uszkodzeniach, dalszym przejściu, obrażeniach kapitana i o tym, że jacht znajduje się aktualnie w okolicach Goławia;

f) pomijając niedoskonałości i ewentualny brak precyzji w tłumaczeniu wyjaśnień zainteresowanego kapitana jachtu NEPTUNUS 141, należy zwrócić uwagę, że dwukrotnie w swoich oświadczeniach – sytuując zdarzenie, określa to miejsce w następujący sposób:

- „kiedy dotarłem do Polic” i
- „gdy dochodziliśmy do portu Police...”

Ostatecznym argumentem, potwierdzającym miejsce zdarzenia, ze strony kapitana jachtu motorowego jest rozliczenie czasu przejścia jachtu z miejsca wypadku do mariny Goław i rozpoczęcie kursu taksówką do szpitala o godz.01.04, co wynika z przedstawionego paragonu fiskalnego.

Powyższe ustalenia Izby, co do miejsca wypadku, prowadzą do wniosku, że najprawdopodobniej kierujący taksówką nie wprowadził czasu letniego środkowoeuropejskiego w dniu 22.03.2010r. Wprowadzenie tego czasu polegało na zmianie wskazań zegarków z godziny 2.00 na godzinę 3.00, która była godziną początkową czasu letniego środkowoeuropejskiego. W momencie zderzenia jacht motorowy NEPTUNUS 141 znajdował się w okolicy środka toru wodnego, na co wskazują następujące ustalenia: w odległości 50 – 70 m przed jachtem, na statku podyktowano manewr na ster 20 - 30° w prawo, a następnie manewr w lewo i powrót statku na kurs 356°. Przy prędkości 8 w statek bardzo szybko reagował na ster. Zredukowano prędkość do około 5 w.

Zainteresowany kapitan jachtu motorowego sam wskazał, iż „jacht szedł” środkiem toru. Mogło się zdarzyć, że jacht był „zbyt blisko środka toru wodnego”. Z konfiguracji toru wodnego wynika, że jacht w tym czasie

pokonywał „przewężenie Police” i musiał zbliżyć się do środka toru. K.G., który przez około 2 min. przed zderzeniem przebywał na górnym pokładzie, prowadząc obserwację, nie widział brzegów kanału. Uczestnicy kolizji wzajemnie zarzucali, iż na obu jednostkach był brak świateł pozycyjnych.

Biorąc pod uwagę miejsce, z którego z jachtu zaczęto obserwować statek, światła pozycyjne statku mogły być niewidoczne. Należy wykluczyć, by statek wychodząc z portu Szczecin w porze nocnej, z pilotem – nie miał zapalonych świateł pozycyjnych. W czasie przejścia był oświetlony pokład statku, jak i burty.

Izba Morska przyjęła też, że na m/f NEPTUNUS 141 zapalono światła pozycyjne. Wyruszając w rejs z Kołobrzegu, wszystkie jego urządzenia, zostały poddane przeglądowi. Jacht w drodze do Szczecina przeszedł port Świnoujście. Jego kapitan podał też, że ze względu na ograniczoną do 1 Mm widzialność, zapalono światła pokładowe, a nawet światła wewnątrz kabiny.

Ten fakt mógł powodować, iż na statku nie zauważono świateł pozycyjnych jachtu w tle świateł pokładowych. Pilot stwierdził wyraźnie, że zauważył „białe światło oświetlające zarys małej jednostki. Było to światło z kabiny lub światło robocze na pokładzie”. Pilot wyjaśnił też, że radar nie notował echa jachtu. Zdaniem Izby mogło to wynikać albo z faktu, iż jacht znajdował się przed przewężeniem, albo z niedoskonałości reflektora radarowego jednostki.

Od momentu zauważenia świateł jachtu, pilot obserwował go wzrokowo. W oparciu o wyjaśnienia pilota statku BELIZIA, a także kapitana jachtu motorowego NEPTUNUS 141 ustalono, że w momencie wypadku wiał wiatr z kierunku NW 3° B. Określili oni widzialność na 1 Mm, tj. słaba. Prowadzący obserwację z górnego pokładu jachtu K.G., widzialność tę opisał tak, że miejscami i chwilami była ograniczona do 25 m.

Fakt ten implikował szczególną staranną obserwację. Chodzi tu o obserwację wzrokową, jak i słuchową. Dopiero na 2. minuty przed wypadkiem, kapitan jachtu skierował obserwatora na pokład górny. O ile zapalenie świateł pokładowych i wewnątrz jachtu ułatwiało jego spostrzeżenie z zewnątrz, to dla obserwacji z wnętrza jachtu mogło stanowić utrudnienie. Nie prowadzono nasłuchu na kanale 69. Miało to kardynalne znaczenie, bowiem na wysokości Polic pilot statku BELIZIA zgłaszał na tym kanale przejście, zwracając też uwagę statków idących przed nim, że statek zmierza do Świnoujścia.

Prawidło 5 m.p.d.m. określa, że każdy statek powinien stale prowadzić właściwą obserwację, zarówno wzrokową i słuchową, jak i za pomocą



wszystkich dostępnych środków w istniejących okolicznościach i warunkach, odpowiednich do pełnej oceny sytuacji i ryzyka zderzenia. Co do obserwacji słuchowej Przepisy portowe ( Zarządzenie nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie z dn.17.09.2002r. z późn. zm. ) konkretyzują ten obowiązek w § 27 pkt 1 stanowiąc, że każdy statek korzystający z VTS powinien prowadzić nasłuch na wyznaczonych częstotliwościach.

Zbyt późne skierowanie obserwatora na pokład jachtu, podczas nawigacji w wąskim przejściu i brak nasłuchu na kanale 69, pozostają w bezpośrednim związku z przyczyną wypadku. Izba Morska ustaliła, iż tuż przed wypadkiem jacht motorowy szedł w okolicy osi toru. Prawidło 9 a, b m.p.d.m. stanowi, że statek idący wzdłuż wąskiego przejścia lub toru wodnego, powinien trzymać się tak blisko, jak dalece jest to bezpieczne i wykonalne, zewnętrznej granicy takiego przejścia lub toru, leżącej z jego prawej burty, a także to, że statek o długości mniejszej niż 20 m nie powinien przeszkadzać przejściu statku, który może bezpiecznie nawigować, tylko w granicach wąskiego przejścia lub toru wodnego.

§ 32 pkt 1 Przepisów portowych stanowi, iż poruszanie się wszystkich statków o długości poniżej 20 m, w tym jednostek sportowych, na torach wodnych, jest podporządkowane ruchowi statków o długości 20 m i większej.

Znalezienie się m/s BELIZIA przed jachtem motorowym, stanowiło dla jego załogi zaskoczenie. Pierwszym symptomem obecności statku było przesłonięcie przez niego światła stawy Raduń. W tym momencie kapitan jachtu zastopował silniki, a po chwili, po informacji z pokładu głównego, że idzie statek w odległości 10 - 15 m przed nim, na jachcie zapracowano lewym silnikiem „cała wstecz”, prawym „pół wstecz”, nadając jednostce ruch wstecz z jednoczesnym przechodzeniem dziobu w lewo. W wyjaśnieniach przed Izłą, kapitan jachtu użył wyraźnie stwierdzenia „wpadłem w panikę”.

Opisane wyżej manewry ostatniej chwili, w ocenie Izby Morskiej były niewłaściwe. Kapitan statku winien znać doskonale właściwości manewrowe statku, a szczególnie przemienną pracę silników.

W sytuacji kiedy prawidło 14 m.p.d.m. wskazuje jak winny wyglądać manewry statków idących przeciwnymi lub prawie przeciwnymi kursami, w taki sposób, że powoduje to ryzyko zderzenia (każdy ze statków powinien zmienić kurs w prawo w taki sposób, aby mógł przejść z lewej burty drugiego), kapitan jachtu motorowego wykonał manewry silnikami, które w rezultacie spowodowały przejście dziobu w lewo, a tym samym znalezienie się części dziobowej PB przed stwą idącego statku.

Oprócz wskazanego w m.p.d.m. manewru w prawo, kapitan mógł zastosować manewr na obu silnikach wstecz. Kapitan jachtu motorowego wyraził oburzenie, iż statek BELIZIA po wypadku nie zatrzymał się, nie dokonał rozeznania, by ewentualnie udzielić pomocy. Z tą subiektywną oceną kapitana można się zgodzić. Należy jednak zwrócić uwagę, że na statku BELIZIA podjęto właściwe działania, o czym kapitan jachtu nie mógł wiedzieć (awaria urządzeń łączności na jachcie).

Na statku o wypadku natychmiast powiadomiono kapitanat portu, który zdecydował, że statek winien kontynuować przejście do Świnoujścia i tam zacumować. Zatrzymanie statku byłoby możliwe, ale taki manewr w wąskim przejściu niesie ze sobą duże ryzyko, a w tym przypadku manewr ten skomplikowałby przejście statku ICE STAR do Szczecina. Postawiono w stan gotowości ratownictwo, gdzie już o godz.00.58 odcumował z Trzebieży statek ratowniczy MONSUN z zadaniem odszukania jachtu i ewentualnego udzielenia pomocy. Obserwacja jachtu ze skrzydła mostku statku BELIZIA wskazywała, że jacht zachował pływalność. Zaraz potem obserwację jachtu, jego zachowanie, przejął pilot statku ICE STAR.

Duże wątpliwości i zastrzeżenia budzi zachowanie dwóch członków załogi jachtu motorowego, którzy po zacumowaniu w marinie Gocław, ostentacyjnie, w obecności policji pili alkohol, uniemożliwiając sprawdzenie ich stanu trzeźwości podczas rejsu. W klinice, w której zaopatrywano kapitana jachtu po wypadku, nie sprawdzano jego stanu trzeźwości.

**Reasumując** Izba Morska uznała, że przyczyną zderzenia statku BELIZIA z jachtem motorowym NEPTUNUS 141 było przejście jachtu w oś toru pod dziób statku, w wyniku zbyt późnego jego zauważenia i wykonania na jachcie niewłaściwych manewrów w celu uniknięcia zderzenia.