

## **Zatonięcie łodzi ZP-SŁA-493/A i utonięcie M.Ł. w dniu 20 września 2009r. na Bałtyku**

/ Wyciąg z orzeczenia Izby Morskiej przy S.O. w Szczecinie z dn. 12.10.2010r. – WM-S-34/10 /

Przyczyną zatonięcia łodzi motorowej ZP-SŁA-493/A (długość 7,4 m, szerokość 2,5 m) podczas połowu ryb na Morzu Bałtyckim w przybliżonej pozycji 54°31' N i 016°07' E w dniu 20 .09.2009r. około godz. 11.00 w warunkach bardzo dobrej widzialności, wiatru SW 2°B, stanie morza 1, temperatury powietrza 14°C, wody 10°C i śmierci przez utonięcie M.Ł. **b y ł o przewrócenie się łodzi przez prawą burzę stępką do góry, w wyniku utraty stateczności.**

### **STAN FAKTYCZNY:**

W dniu 30 kwietnia 2009r., na podstawie umowy kupna-sprzedaży, M.Ł. zakupiła od C.iT.H. łódź motorową, kabinową (długość 7,40m, szerokość 2,50m, moc silnika 21 kW, waga ok. 3,5 tony, zbudowana w 1976r. w Holandii) za ok. 10 tys. złotych. W momencie zakupu jednostka posiadała dowód rejestracyjny wydany przez Polski Związek Żeglarski w dniu 27 grudnia 2001r. Poprzedni właściciele zarejestrowali ją jako jacht pod nazwą ALJA. Jacht uzyskał numer rejestracyjny GDC-2, jego portem macierzystym była Kruszwica. PZŻ wydając dowód rejestracyjny dla jachtu, ograniczył jego akwen pływania do II rejonu żeglugi – według Polskiego Rejestru Statków, tj. po wodach śródlądowych-zalewach, jeziorach, rzekach, z załogą do 8 osób i z wyposażeniem obowiązkowym: 8 pasów ratunkowych, gaśnicą i lampami pozycyjnymi. Wcześniej jednostka była sprowadzona z Holandii. Dowód rejestracyjny został przekazany nowym właścicielom.

T.H. poinformował nowego właściciela, że jacht nie był często eksploatowany. Pływał nim po jeziorach i rzece. Łódź o metalowym kadłubie spawanym była w dobrym stanie, nie miała żadnych widocznych wad. Wyposażona była w światła pozycyjne i gaśnicę. Nie posiadała żadnych dokumentów statecznościowych. T.Ł. przetransportował łódź na lawecie na swoją posesję. Sterówka łodzi miała wyjście na burty. Z wnętrza sterówki, prawie pośrodku, było wejście do kabiny w pomieszczeniu dziobowym. Był tam kambuz oraz stół i ławki. W kabinie, w podłodze, znajdowały się trzy studzienki rewizyjne. Wysokość między podłogą a żezami wynosiła 20 cm. W sterówce była podnoszona pokrywa, po otwarciu której istniała możliwość sprawdzenia, czy w pomieszczeniu maszynowym jest woda. Między kabiną a przedziałem silnikowym była wodoszczelna gródź metalowa. Odległość między pawężą a grodzią to 2m. Rufa miała kształt prostokąta. Był jeden kingston z prawej burty, na wysokości silnika. Był to pobór wody chłodzącej. Rura wody chłodzącej silnik miała średnicę  $\frac{3}{4}$  cala.

Wylot spalin był na rufie, mniej więcej pośrodku, tuż nad wodą. Na wysokości przedziału silnikowego, z prawej burty była toaleta. W dnie był zawór z pompą, a w toalecie zawór odcinający. Pompa była tylko do spłukiwania. Otwór na fekalia był na

wysokości linii wodnej z prawej burty. Rura do splukiwania miała średnicę ok. 1 cala, a rura spustowa z muszli ok. 70-80 mm średnicy. Instalacje w dnie były oryginalne. Na burtach były odpowietrzenia komory silnika. Na prawej burcie, w odległości ok. 2 m od rufy, był zbiornik na paliwo o pojemności ok. 80 l. W skrajniku dziobowym był zbiornik na wodę słodka o takiej samej pojemności. Śruba napędowa była trzyplątowa. Wał śrubowy miał średnicę 40 mm. Dookoła pokładu był reling.

W dniu 20 maja 2009r. M.Ł. złożyła wniosek w Starostwie powiatowym w Sławnie o zarejestrowanie łodzi z wykorzystaniem do amatorskiego połowu ryb. Jednostka otrzymała numer rejestracyjny ZP-SŁA-493/A. Litera „A” oznaczała amatorski połów ryb. M.Ł. wystąpiła też do PZZ w Warszawie o wyrejestrowanie jachtu i ponowne zarejestrowanie. Do momentu wypadku jacht ten nie został wyrejestrowany i ponownie zarejestrowany. T.Ł. na terenie swojej posesji czyścił kadłub łodzi – nie stwierdził wad, nieszczelności.

W lipcu 2009r. przetransportowano łódź do Stoczni Remontowej BARKAS w Darłowie, w celu przystosowania jej do połowu ryb. Kadłub był już wymalowany. W stoczni stan techniczny łodzi oceniono jako dobry – nie budził zastrzeżeń. Nie było widać uszkodzeń w poszyciu kadłuba, nie było też śladów korozji. W stoczni przyspawano nowy reling dookoła pokładu o wysokości 110 cm. Częściowo wykorzystano stary reling. Od strony rufy przyspawano podest 2,5m na 20cm na całej szerokości, o grubości 5mm i wadze ok. 35 kg. Do tego przedłużonego pokładu na rufie, zostały także przyspawane relingi. Nowe dodane relingi były z rurek ze stali nierdzewnej o średnicy 27mm, poprzeczki miały średnicę 18mm. Masa dodanych relingów wynosiła w przybliżeniu do 100kg. Odpowietrzenia komory silnika, które były na burtach zaspawano i wyprowadzono na nadbudówkę, powyżej pokładu.

Wywietrzniki były z profili nierdzewnych o przekroju prostokątnym 5x10cm i grubości blachy 1 lub 1,5mm. Na nadbudówce, z przodu – na dachu kabiny, zamontowano trzy ławki. Były one wykonane z listew drewnianych, przykręconych do kątownika, bez oparć. Dospawano też dwa lub trzy stojaki na koła ratunkowe. Wykonane były z pręta ze stali nierdzewnej o średnicy 8mm. W zbiornikach na paliwo i wodę słodką nie prowadzono żadnych prac.

Usługę w stoczni wykonano fachowo, bez żadnych zastrzeżeń zleceniodawcy. Armator nie zlecał stoczni żadnego przeglądu łodzi, ani sprawdzenia poszycia kadłuba. Po pracach w stoczni, łódź była ponownie malowana przez armatora i w połowie sierpnia 2009r. została zwodowana w basenie portowym w Darłowie. Od momentu kupna łodzi, silnik nie był remontowany, sprawdzany. Wał śrubowy był przeglądany. Kierownik łodzi, celem sprawdzenia sprawności urządzeń, pływał po kanale portowym. Raz odbył rejs na redę. Silnik i sprzęgło pracowały bez zastrzeżeń.

Przed rozpoczęciem rejsów morskich, T.Ł. nie sprawdzał parametrów stateczności łodzi po jej adaptacji do połowów ryb i planowanym rozmieszczeniu na niej wędkarzy, a nadto nie ustalił dopuszczalnej liczby załogi. W dniu 20 września 2009r., po otwarciu mostu w Darłówku, o godz. 06.00 łódź ZP-SŁA-493/A wyszła w

pierwszy rejs morski, rekreacyjny, z 9. osobami na pokładzie, z zamiarem sportowego połowu ryb (połów dorsza). Łódź miała znurzenie ok. 30-40cm, przegłębienie na rufę. Wolna burta z dziobu to ok. 1m, z rufy – poniżej 1m.

Za sterem stał kierownik T.Ł. (patent morskiego sternika motorowodnego, a także dyplom szypra II kl., 30 lat praktyki morskiej). Na pokładzie była jego żona i córka, a także 6. wędkarzy. Na łodzi były następujące środki ratunkowe: 4 typowe pasy korkowe z kołnierzem, z gwizdkiem, w talii wiązane taśmą oraz 5 środków asekuracyjnych „50 N” z zastosowaniem do rekreacji nad wodą, do żeglarstwa, nie zapewniających bezpieczeństwa w przypadku utraty przytomności, z przeznaczeniem dla osób dobrze pływających, na wodach osłoniętych niedaleko brzegu lub lądu, z ograniczoną ochroną przed utonięciem. Przed ich użyciem wymagane są: szkolenie i praktyka oraz zaleca się wypróbowanie działania przed ich właściwym użyciem. Środki te nie są kamizelkami ratunkowymi.

Pasy ratunkowe i środki asekuracyjne leżały w kabinie, w części dziobowej. Przed wyjściem łodzi w morze, jej kierownik nie zapoznał wędkarzy z zasadami użytkowania środków bezpieczeństwa i procedurami alarmowymi. Na sterówce łodzi były dwa koła ratunkowe. Łódź była wyposażona w GPS, radiotelefon UKF, echosondę, kompas, światła pozycyjne i gaśnicę. Maksymalna prędkość łodzi to 6 w. Zbiorniki na paliwo i wodę słodka były pełne. Skierowano łódź na północny zachód. Szła z prędkością 6 w.

Każdy z wędkarzy przy stanowisku miał pojemnik z wodą – kasterkę i wędkę. Pojemniki były zapełnione wodą – 1 do 1,5 wiadra. Szyper sprawdzał szczelność przedziału silnikowego, a także sprawdzał szczelność kadłuba w kabinie – było sucho. Łódź zatrzymywała się na różnych pozycjach, wędkarze łowili ryby. W czasie przelotów siedzieli pod pokładem, pili herbatę i kawę. Po zakończeniu połowów na kolejnym łowisku, ok. godz. 10.20 -10.40 szyper skierował łódź na NNW na pozycję 54°31,400 N, 016°07,930 E.

Łódź nie nabierała wody. Silnik cały czas pracował bez zarzutów. Na pokładzie, na ławce z prawej burty siedziało trzech wędkarzy, a z lewej burty dwóch. Jeden z wędkarzy znajdował się w części rufowej łodzi. Za sterem pozostawał T.Ł. Jego żona i córka były w kabinie pod pokładem. Przelot miał być bardzo krótki, wędkarze pozostali na miejscach. Kiedy łódź dochodziła do ww. pozycji, w bliskiej okolicy stało dużo łodzi i kutrów. Nie pojawiła się więc ewentualna fala od ruchu jednostek. Szyper sterując łodzią, zaobserwował na echosondzie głębokość 35m i ławicę ryb. Zamierzał zatrzymać łódź na tym łowisku, redukował prędkość i wychylił ster w prawo, by ustawić łódź bokiem do fali. W chwili rozpoczęcia zwrotu, nie było żadnych wibracji, wstrząsu, hałasu. W tym momencie łódź osiągnęła prędkość ok. 3w. Jednostka utraciła stateczność i gwałtownie przechyliła się na prawą burtę. Wędkarze i szyper znaleźli się w wodzie. Pod pokładem pozostawały jego żona i córka.

Jedna z będących w pobliżu łodzi, wszczęła alarm MAY DAY na kanale 68 UKF. Wówczas kapitan jachtu SPARKY zaobserwował w odległości ok. 2 kabli, łódź motorową przewróconą na prawą burtę. Przerwał połowy i popłynął na miejsce zdarzenia. Wszystkie meldunki przekazywał na st. ZŁOTA RYBKA, który miał większy zasięg i z tej łodzi przekazywano je do Darłowa. Kapitanat Portu Darłowo wezwał wszystkie jednostki będące w okolicy, aby udały się na miejsce zdarzenia. Łódź po przewróceniu się na prawą burtę, obróciła się stępką do góry. Wędkarze po wynurzeniu się spod wody trzymali się kadłuba. Szyper wyciągnął z łodzi córkę i wypłynął z nią na powierzchnię wody. Próbował wejść pod wodę i sprawdzić gdzie jest jego żona. Nie był jednak w stanie dotrzeć do środka jednostki. Łódź zaczęła tonąć rufą. Dziób podnosił się. Będący w wodzie wędkarze trzymali się relingów na dziobie. Na miejsce zdarzenia, po ok. 5-10min. przybył jacht SPARKY. Na burcie miał 5 kół ratunkowych, które zostały rzucone rozbitkom.

O godz. 11.05 st. ratowniczy TAJFUN otrzymał zgłoszenie od Kapitanatu Poru Darłowo, że na pozycji 54°31 N, 016° 07 E tonie łódź wędkarska z 9 osobami na pokładzie. O godz. 11.06 st. ratowniczy TAJFUN poinformował o tym MRCK w Gdyni i otrzymał zgodę na wyjście do akcji. O godz. 11.10 odcumował z miejsca postoju i wyszedł do akcji ratowniczej. Na pomoc przybyły także inne jednostki wędkarskie, z których rzucano do wody koła ratunkowe, a następnie podejmowano poszkodowanych. Córkę szypra podjęła łódź MICHALINA, czterech wędkarzy - statek ALISJA, jednego wędkarza - statek TITICANA. Rozbitkom udzielono pomocy.

Szyper T.Ł. poinformował kapitana jachtu SPARKY, że w łodzi została jego żona i zanurkował do sterówki. Nie dotarł jednak do kabiny, bo zabrakło mu siły. Z tonącej łodzi, załoga jachtu SPARKY podjęła cumę i podała swoją cumę rufową, którą kierownik T.Ł. zamocował do knagi łodzi. Jacht SPARKY przechylił się na lewą burtę i zaczęła pękać cuma, na której była podczepiona tonąca łódź. Jej silnik pracował, śruba napędowa obracała się, rufa szła na dno. Na pokład jachtu SPARKY podjęto kierownika łodzi i wędkarza. Została im udzielona pomoc. Ze względu na zagrożenie dla załogi jachtu SPARKY oraz samego jachtu, jego kapitan podjął decyzję o odcięciu obydwóch cum.

Tonąca łódź ZP-SŁA-493/A natychmiast zanurzyła się w wodzie i zatonała wraz z M.Ł. na Morzu Bałtyckim w przybliżonej pozycji 54°32'N i 016°07'E. W tym czasie była bardzo dobra widzialność, wiatr SW 2°B, stan morza 1, temperatura powietrza 14°C, wody 10°C. O godz. 11.15 kapitan st. ratowniczego TAJFUN minął główki portu Darłowo i nawiązał łączność ze st. ZŁOTA RYBKA, z którego przekazano informację, że łódź zatonała, 8 osób podjęty z wody jednostki wędkarskie przebywające w rejonie, jedna osoba została pod pokładem. O sytuacji kapitan st. ratowniczego TAJFUN powiadomił MRCK Gdynia.

O godz. 11.37 st. ratowniczy TAJFUN przybył na miejsce wypadku i podjął na pokład dwie osoby z jachtu SPARKY. O godz. 11.40 do akcji poszukiwawczej wystartował śmigłowiec R-513. O godz. 11.49 wyznaczono miejsce zatonięcia łodzi,

sektory obserwacji dla załogi i rozpoczęto poszukiwania. O godz. 12.05 ponton R-26 z BSR w Darłowie otrzymał polecenie od MRCK Gdynia wyjścia na miejsce wypadku i o godz. 12.15 z członkami ochotniczej drużyny na pokładzie minął główki portu i udał się na miejsce zdarzenia.

O godz. 12.25 do akcji poszukiwawczej dołączył śmigłowiec ratowniczy Marynarki Wojennej, a o godz. 12.40 samolot typu Mewa Straży Granicznej. O godz. 12.48 łódź MICHALINA z J.P. na pokładzie weszła do portu Darłowo. O godz. 13.00 ze st. ratowniczego TAJFUN powiadomiono MRCK w Gdyni o negatywnym wyniku poszukiwań i rozpoczęto przejmowanie na pokład rozbitków z innych jednostek. O godz. 13.02 ponton R-26 rozpoczął poszukiwania wraz z samolotem straży granicznej i śmigłowcem ratowniczym. O godz. 13.05 st.rat. TAJFUN przejął na swój pokład 4 rozbitków ze st. ALISJA, a o godz. 13.25 – jednego rozbitka ze st. TITICANA. O godz. 13.40 przyjechało pogotowie ratunkowe ze Sławna.

Około godz. 13.40 st.rat. TAJFUN z siedmioma rozbitkami wszedł do portu Darłowo. W Brzegowej Stacji Ratownictwa wszyscy zostali przebadani przez lekarza, otrzymali ciepłą odzież i gorące napoje. O godz. 13.50 na polecenie MRCK Gdynia, st.rat. TAJFUN ponownie wyszedł z Darłowa, w celu kontynuowania poszukiwań M.Ł. O godz. 14.10 nastąpiła zmiana śmigłowca ratowniczego. Poszukiwania zakończył W-3 RM Anakonda, a do poszukiwań przystąpił M-14 PS z Darłowa. O godz. 14.25 st. rat. TAJFUN wraz z pontonem R-26 rozpoczął poszukiwania. Wynik był negatywny. O godz. 18.00 PRCK Gdynia zawiesiło akcję poszukiwania. Ok. godz. 18.40 st.rat. TAJFUN i ponton R-26 zacumowały w porcie Darłowo.

W dniu 11 października 2009r., po dokładnym zlokalizowaniu miejsca zatonięcia łodzi, dwóch nurków zeszło pod wodę i na głębokości 35 m natrafili na łódź, która stępką leżała na dnie. Dotarli do części rufowej nadbudówki, zakrytej brezentem ze stelażem metalowym i tam odnaleźli ciało, które na pokładzie statku NORTH STAR przewieziono do portu Darłowo. Tam już oczekiwała policja, straż graniczna, prokurator i lekarz biegły sądowy. Lekarz stwierdził zgon M.Ł. Jego przyczyną było utonięcie, bez udziału osób trzecich.

W dniu 13 października 2009r. w Zakładzie Medycyny Sądowej PAM w Szczecinie przeprowadzono sekcję zwłok i stwierdzono, że przyczyną śmierci było utonięcie i że przed zgonem ww. nie spożywała alkoholu. Wprawdzie na podstawie badań krwi metodą chromatografii gazowej /GC1/, w jej organizmie stwierdzono 0,4‰ alkoholu, ale pochodził on z przemian pośmiertnych. Badanie chemiczno-toksykologiczne krwi wykazało, że w chwili zgonu ww. nie była pod wpływem nietlonych substancji organicznych o działaniu farmakologicznym, psychoaktywnym lub innym toksycznym pochodzenia egzogenego.

## **OCENA IZBY MORSKIEJ:**

Małżeństwo T. i M.Ł. zakupili łódź ZP-SŁA-493/A w kwietniu 2009r. Zainteresowany kierownik łodzi wiedział, że była ona zbudowana w Holandii w 1976r. Tam została zakupiona i przetransportowana do Polski. Łódź ta pływała po jeziorach i rzece. W momencie zakupu przekazano dowód rejestracyjny łodzi, gdzie określono max ilość załogi, rejon pływania, a także wyposażenie ratunkowe. Zainteresowany określił też, że docelowo łódź ta miała służyć do komercyjnych połowów ryb. Miał świadomość, że w takim przypadku łódź ta powinna być oceniona przez klasyfikatora PRS i uzyskać kartę bezpieczeństwa.

Ustawa z dnia 18.09.2001r., Kodeks morski /art.23 §3/, a także Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 23.12.2004r. w sprawie polskiego rejestru jachtów /Dz.U. nr 6 z 2005r.- poz.43 §2 ust.1/ wprowadzają obowiązek wpisu do polskiego rejestru jachtów i zgłoszenia do polskiego rejestru jachtów przed rozpoczęciem eksploatacji. Według informacji zainteresowanego kapitana jachtu, wystąpiono o uzyskanie certyfikatu jachtowego tej łodzi. Do chwili wypadku łódź nie została zarejestrowana. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 18.07.2005r. w sprawie inspekcji i dokumentów bezpieczeństwa statku morskiego /Dz.U. nr 144, poz.1211, zmiana Dz.U. z 2007r., nr 175 poz.1228/, statki morskie używane do celów sportowych lub rekreacyjnych, o długości całkowitej nie większej niż 15m, które nie są używane do prowadzenia działalności gospodarczej, są zwolnione z obowiązku inspekcji, a tym samym przeglądu technicznego. Karta bezpieczeństwa takiego statku morskiego może być wydana na wniosek jego armatora.

Podobnie Zarządzenie Porządkowe nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku z 10.05.2007r., w sprawie bezpieczeństwa żeglugi morskich statków sportowych o długości całkowitej do 24 m, wyłącza stosowanie przepisów tego zarządzenia wobec morskich statków sportowych – jachtów rekreacyjnych, a więc takich, które nie są używane do prowadzenia działalności gospodarczej, o długości całkowitej do 15m /§2/

Postępowanie dowodowe wykazało, że rejs przedmiotowej łodzi w dniu 20.09.2009r., nie miał charakteru komercyjnego. Zainteresowany wyjaśnił, że był to rejs towarzyski, bez uiszczenia opłaty. Liczył tylko na zwrot kosztów paliwa. Było to pierwsze wyjście w morze. Załogę łodzi stanowili znajomi zainteresowanego, z którymi wcześniej uczestniczył w rejsach wędkarskich na łodzi SKARB. Celem tego rejsu było sprawdzenie, czy mniejsza łódź spełni oczekiwania wędkarzy.

Świadek K.Sz. potwierdził, że jego syn informował, że jest rejs towarzyski. Mówił, że szyper miał nawet postawić szampana. Przyjmował też, że szyper może poprosić o rozliczenie za paliwo. Świadek A.M. oświadczył, że nie było mowy na temat odpłatności, i że do momentu wypadku nie rozliczono rejsu. Należy tu przypomnieć, że zainteresowany kierownik łodzi zdawał sobie sprawę, że nie posiada dokumentów, które umożliwiają żeglugę komercyjną. Art. 56 i 57 Kodeksu

morskiego stanowią, że kapitan obowiązany jest dochować staranności sumiennego kapitana statku przy wszystkich czynnościach służbowych. Jest też obowiązany przed rozpoczęciem i w czasie podróży do dołożenia należytej staranności, aby statek był zdalny do żeglugi, a w szczególności, aby odpowiadał wymaganiom wynikającym z przepisów i zasad dobrej praktyki morskiej co do bezpieczeństwa, obsadzenia właściwą załogą, należytego wyposażenia i zaopatrzenia.

Staranność odnosi się do sposobu wykonywania czynności. Stopień ogólnie wymaganej staranności zależy od wielu czynników. Im wyższe stawia się wymogi w zakresie specjalistycznych kwalifikacji, a co za tym idzie wymóg szczególnych umiejętności, tym większa jest miara staranności. Z obowiązku sumiennego działania wynika, że kapitan wykonując swoje zadania, powinien to czynić z niezbędną zapobiegliwością o należyty rezultat. Rezultatem w tym przypadku było zapewnienie zdatności statku do planowanego przewozu wędkarzy.

Zainteresowany kierownik łodzi posiadał dyplom szypra 2 klasy. W programie szkolenia i wymagań egzaminacyjnych przewiduje się m.in. szkolenia w zakresie stateczności statku. Są to takie zagadnienia jak: równowaga statku pływającego swobodnie, metody obliczania masy i współrzędnych środka masy statku, zmiana wyporu i współrzędnych środka masy po przyjęciu, zdjęciu lub przesunięciu ładunku, początkowa wysokość metacentryczna, pojęcie metacentrum, interpretacja geometryczna, procedura obliczania. Zainteresowany ten posiadał też wysoki patent motorowodny – starszy sternik motorowodny.

W programie szkolenia przewiduje się poznanie m.in. wiadomości na temat zdolności nautycznych jachtów motorowych, tj. stateczności. Łódź ZP-SŁA-493/A została przystosowana do połowów ryb. Przede wszystkim zamontowano ławki na górnym pokładzie nad kabiną. Rozbudowano relingi. Dodatkowe ich elementy to waga ok. 100 kg. W momencie wypadku, na górnym pokładzie przebywało 5. wędkarzy. Można przyjąć, że był to ciężar ok. 400-450 kg (przyjmując średnią wagę wędkarza ok. 80 kg). Na tym pokładzie znajdowały się też kasterki (5-6 kasterek) z wodą o łącznej wadze ok. 60-70 kg. Izba Morska nie dysponowała szczegółowymi danymi technicznymi łodzi. Na podstawie fotografii jednostki można przyjąć, że łódź miała zanurzenie ok. 40 cm. Do pokładu głównego od stępki była odległość ok. 130 cm. Pokład nad kabiną znajdował się ok. 60 cm nad pokładem głównym.

Wyniesienie wyżej opisanych ciężarów powodowało, że środek ciężkości przesunął się ku górze. W przedmiotowym rejsie łódź ta znalazła się w stanie równowagi chwiejnej. Metacentrum znalazło się poniżej środka ciężkości. Wychylenie się tej łodzi od pionu, w momencie rozpoczęcia manewru zwrotu w prawo, spowodowało wychylenie z położenia równowagi i przewrócenie się z braku ramion prostujących. Utrata równowagi nie była tu spowodowana oddziaływaniem wiatru czy fali. Zdaniem Izby zainteresowany kierownik łodzi o tak wysokich kwalifikacjach i doświadczeniu na morzu, powinien znać podstawowe zasady oceny stateczności.

Punktem wyjścia dla tej oceny winny być wiadomości dot. łodzi, a szczególnie to, że nie pływała ona po wodach morskich oraz istniejący dowód rejestracyjny, gdzie określa się rejon pływania i dopuszczalną liczbę załogi. Jak wynika z wyjaśnień kierownika łodzi, nie wiedział on, czy ta łódź była dostosowana do pływania po morzu. Dysponując dowodem rejestracyjnym, brał pod uwagę liczbę 8 osób. Stwierdził też, że nie wiedział, że te osoby powinny być pod pokładem.

Reasumując Izba Morska orzekła, że przyczyną zatonięcia łodzi motorowej ZP-SŁA-493/A (długość 7,4 m, szerokość 2,5 m) podczas połowu ryb na Morzu Bałtyckim w przybliżonej pozycji 54°31' N i 016°07' E w dniu 20.09.2009r. około godz. 11.00 w warunkach bardzo dobrej widzialności, wiatru SW 2°B, stanie morza 1, temperatury powietrza 14°C, wody 10°C i śmierci przez utonięcie M.Ł. b y ł o przewrócenie się łodzi przez prawą burtę stępką do góry, w wyniku utraty stateczności. Izba Morska ustaliła, iż kierownik łodzi – morski sternik motorowodny przed rozpoczęciem rejsów morskich, nie sprawdził parametrów stateczności łodzi po jej adaptacji do połowów ryb i rozmieszczeniu na niej wędkarzy, a nadto nie ustalił dopuszczalnej liczby załogi. Obowiązek przestrzegania zasad bezpieczeństwa przy prowadzeniu statków przeznaczonych do uprawiania sportu lub rekreacji, nakazują także przepisy art. 53a pkt 1 ppkt 2 ustawy z dnia 18.01.1996r. o kulturze fizycznej. §17 pkt 4 Rozporządzenia Ministra Sportu z 09.06.2006r. w sprawie uprawiania żeglarstwa nakazuje, by kapitan statku dla zapewnienia bezpieczeństwa przy uprawianiu żeglarstwa, przedsięwziął wszelkie środki wynikające z dobrej praktyki żeglarskiej. W tym przypadku stosowanie staranności sumiennego kapitana, zasad dobrej praktyki morskiej, żeglarskiej, kwalifikacje zainteresowanego kierownika łodzi, jego doświadczenie, adaptacja łodzi z planowanym rozmieszczeniem wędkarzy, winny powodować sprawdzenie parametrów stateczności i ustalenie dopuszczalnej liczby załogi. Rezultatem przeprowadzonego przewodu, było także ustalenie niewłaściwego postępowania kierownika łodzi, który w przedmiotowym rejsie przekroczył strefę pływania, a także nie zapoznał członków załogi z zasadami użytkowania środków bezpieczeństwa i procedurami alarmowymi.