

**ZDRERZENIE ŁODZI RYBACKIEJ „DAR-67” Z RUROCIĄGIEM
REFULACYJNYM HOLOWANYM PRZEZ HOLOWNIK „MARCIN”
NA WYSOKOŚCI PORTU DARŁOWO**

w dniu 9 grudnia 2009r. na Bałtyku

/Wyciąg z orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym
w Szczecinie z dnia 8 lipca 2010r., sygn.akt WMS-38/09/

Przyczyną zderzenia, wchodzącego w skład zespołu holowniczego pływającego, stalowego rurociągu refulacyjnego (dług.550 m, średnica 711 mm), holowanego kursem około 025°, z pomocą holu o długości około 100 m przez hol. MARCIN (dł.25,45 m) z pokładową łodzią rybacką DAR-67 (dł.8,92 m), podążającą do portu w Darłowie, kursem zbliżonym do S, w dniu 9 grudnia 2009r., około godz.21.45 na Bałtyku, około 2 Mm na NNW od wejścia do portu w Darłowie, w warunkach wiatru SSW 1 - 2°, stanie morza 1, dobrej widzialności, wskutek tego powstania uszkodzeń łodzi w jej części dziobowej, a nadto doznania przez, pozostającego w sterówce łodzi, rybaka D.S. złamania trzech żeber, wskutek utraty równowagi ciała, w chwili zderzenia i upadku na metalową część fotela było: **wadliwe, z naruszeniem międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu, zachowanie się zespołu holowniczego i łodzi rybackiej, w szczególności zawinione:**

1) w 60% przez pokładową łódź rybacką DAR-67:

- a) na której po napotkaniu zespołu holowniczego, niosącego światła informujące o długości zespołu przekraczającej 200 m, nie prowadzono właściwej obserwacji, w szczególności nie uzyskano drogą radiową informacji, jaki obiekt jest holowany;
- b) którą poprowadzono do portu w Darłowie bez ustalenia, czy ustało ryzyko zderzenia.

- co stanowi naruszenie prawideł 2a, 5, 7a) i c) międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (m.p.z.z.m.)

2) w 40% przez hol.MARCIN, który:

- a) holował rurociąg refulacyjny, niewystarczająco oświetlony i nie podjął odpowiedniego działania celem, co najmniej wskazania obecności tego rurociągu;
- b) prowadził niewystarczającą obserwację, w szczególności nie nawiązał z łodzią łączności radiowej, celem przekazania informacji o zespole holowniczym, obecności rurociągu i jego długości.

- co stanowi naruszenie prawideł: 2a, 5, 24 g,h m.p.z.z.m.

STAN FAKTYCZNY:

Przedsiębiorstwo R. - Sp. z o.o. wystosowało w listopadzie 2009 r. do kapitanatów portów i VTS Gdynia pismo informujące o planowanym w dniu 9

grudnia 2009 r. holowaniu rurociągu refulacyjnego z plaży Rewala na plażę w Gdańsku Brzeźnie. W tym czasie do holowania rurociągu planowano użycie hol. MARCIN z pozostającą w asyście szalandą SM-PRC-106. W dniu 8.12.2009 r. na polecenie kierownika działu eksploatacji Przedsiębiorstwa R. - S.K. zmieniono zgłoszenie, zastępując hol. MARCIN hol. STEFAN. Tego samego dnia nastąpiła awaria sterośruby szalandy SM-PRC-106 i kierownik działu eksploatacji S.K. podjął decyzję, że do holowania rurociągu zostanie użyty hol. MARCIN, a za nim będzie szedł hol. STEFAN. W dniu 8.12.2009r. wieczorem, kierownik hol. MARCIN A.P. skontaktował się telefonicznie z inspektorem ds. bezpieczeństwa żeglugi Przedsiębiorstwa R. i ustalił plan holowania rurociągu refulacyjnego. Uzgodniono, że przednia część rurociągu powinna być oświetlona przez hol. MARCIN, a tylna część przez drugi statek idący za rurociągiem. W sporządzonym na piśmie planie holowania nie uwzględniono drugiego statku (hol. STEFAN) na końcu rurociągu.

Za dobór odpowiedniego do potrzeb składu zespołu holowniczego oraz za sprawne i skuteczne przeprowadzenie operacji holowania był odpowiedzialny kierownik działu eksploatacji S.K. Po zgłoszeniu przez bosmana bazy gotowości do drogi holowników MARCIN i STEFAN, kierownik działu eksploatacji S.K. zdecydował, że w związku z niekorzystną prognozą pogody na następne 3 dni, holowniki mają jak najszybciej przeholować rurociąg na Zatokę Gdańską w okolicie Jelitkowa. Kierownik działu eksploatacji S.K. uznając za niezbędne, aby w zespole holowniczym obok hol. MARCIN z rurą refulacyjną, pozostawał przez cały czas w asyście hol. STEFAN, doprowadził do nie przekazania tej informacji bosmanowi bazy, a tym samym na holowniki MARCIN i STEFAN.

W dniu 9 grudnia 2009 r. ok. godz. 12.10 holownik MARCIN (GT 115,14, dł. 25,45 m, szer. 6,82 m, silnik o mocy 588 kW,) z zamocowaną na 100 m polipropylenowym holu stalową, pływającą rurą refulacyjną (dł. 550 m, śred. 711 mm) opuścił okolice miejscowości Rewal i został poprowadzony w kierunku portu Gdańsk. Rurociąg nie był oznakowany. Holownik niósł znak w kształcie rombu. Rurociąg refulacyjny był wynurzony ponad powierzchnię wody ok. 20-30 cm. Praca hol. MARCIN była wyznaczona na 24 godziny i w związku z tym, wymagana była obecność dwóch zmian załogi. Zgodnie z listą załogi kapitanem hol. MARCIN był A.P., oficerem wachtowym był F.T., starszym mechanikiem był P.S., mechanikiem wachtowym był P.S., a starszymi marynarzami W.D. i S.W.

Dysponent załogowy Przedsiębiorstwa R. - L.J. był osobą odpowiedzialną za przekazanie na statek informacji, kto jest jego kapitanem. Dysponent L.J., który ustalał skład załogi hol. MARCIN, nie przekazał A.P., że zgodnie z listą załogi pełni obowiązki kapitana statku, a co za tym idzie, że jest kierownikiem zespołu holowniczego. A.P. nie ustalił, kto został wyznaczony kapitanem statku i kierownikiem zespołu holowniczego. A.P. przyjął, że on i F.T. są równorzędnymi kapitanami hol. MARCIN i kierownikami zespołu holowniczego – każdy na swojej wachtce. Oficer wachtowy hol. MARCIN F.T., który pełnił wachtę w momencie rozpoczęcia podróży, nie zapewnił właściwego oznaczenia, oświetlenia rurociągu refulacyjnego. Tego samego dnia ok. godz. 12.40 hol. STEFAN z zamocowaną do

burty gumową rurą (dł. 45 m) opuścił okolice miejscowości Rewal i został poprowadzony w kierunku Jelitkowa / Brzeźna. Hol. STEFAN szedł w asyście za rurą refulacyjną holowaną przez hol. MARCIN. Członkowie załogi hol. STEFAN nie wiedzieli, że ten holownik ma być częścią zespołu holowniczego. Hol. STEFAN, ze względu na mniejszą moc maszyn i opór przymocowanej do burty rury, szedł z mniejszą prędkością (ok. 2,9 w) niż hol. MARCIN (ok. 6 w). Mając na uwadze niekorzystne prognozy pogody i konieczność szybkiego przeholowania rurociągu, oficer wachtowy F.T., po rozmowie z kierownikiem hol. STEFAN, skontaktował się telefonicznie z bosmanem bazy i zapytał, czy hol. MARCIN może iść szybciej, a hol. STEFAN wolniej, oddzielnie.

Bosman bazy G.L., bez uzyskania wiedzy, czy taka jest decyzja kierownika zespołu holowniczego A.P. oraz bez przekazania tej informacji nadzorującemu akcję holowania kierownikowi działu eksploatacji S.K. wyraził zgodę, aby hol. MARCIN z rurociągiem refulacyjnym podążał dalej bez asysty holownika STEFAN. Oficer wachtowy hol. MARCIN F.T. nie poinformował kpt. A.P. o swojej decyzji oddalenia się hol. MARCIN od podążającego z mniejszą prędkością hol. STEFAN. Oficer wachtowy hol. MARCIN F.T. powiadomił kierownika hol. STEFAN o zgodzie bosmana bazy na samodzielne podążanie statków MARCIN i STEFAN.

Po zachodzie słońca hol. MARCIN niósł 3 białe światła na maszcie, ustawione w linii pionowej, światła burtowe, światło rufowe i światło holowania umieszczone nad światłem rufowym. Hol. MARCIN kierował światło reflektora, znajdującego się na pokładzie namiarowym, na holowaną rurę refulacyjną. Poza tym rurociąg nie był w inny sposób oświetlony. O godz. 19.00 hol. MARCIN był w pozycji 54° 20' N, 016° 10,95' E i szedł z prędkością 7 w. W tym samym czasie, podążający za nim hol. STEFAN miał na trawersie z prawej burty latarnię morską Gąski. Odległość pomiędzy holownikami wynosiła ok. 10 Mm.

Ok. godz. 19.00 kierownik działu eksploatacji S.K., który miał monitoring ruchu statków, wydał bosmanowi bazy G.L. polecenie, żeby hol. MARCIN zmniejszył prędkość do 2 w, aby hol. STEFAN mógł dołączyć do zespołu holowniczego. W dniu 9 grudnia 2010 r. o godz. 19.00 na hol. MARCIN oficer wachtowy F.T., mechanik P.S. i starszy marynarz S.W. zakończyli wachty i udali się na spoczynek. Kapitan A.P. rozpoczynając o godz. 19.00 wachtę dowiedział się od oficera wachtowego F.T., że hol. MARCIN ma zmniejszyć prędkość, aby hol. STEFAN dołączył do zespołu i szedł w asyście.

Między godz. 19.10 – 20.00 na polecenie S.K., hol. MARCIN zmniejszył prędkość z 7 do ok. 2 – 3 w, aby umożliwić hol. STEFAN dołączenie do zespołu. Kierownik zespołu holowniczego A.P. nie zgłaszał pracy hol. MARCIN do stacji brzegowej. W dniu 9 grudnia 2009 r. ok. godz. 16.00 pokładowa łódź rybacka DAR-67 (dł. 8,92 m, szer. 2,88 m, materiał kadłuba LPS, silnik o mocy 70 kW) wyszła z portu Darłowo i została poprowadzona na północny zachód na łowisko oddalone ok. 5 Mm. Kierownikiem łodzi był A.J. Nadto na łodzi byli dwaj rybacy: D.S. i W.Z. Po wydaniu sprzętu połowowego, łódź DAR-67 skierowano kursem zbliżonym do południowo-wschodniego w drogę powrotną do portu.

Na łodzi DAR-67 prowadzono nasłuch na kanałach 12 i 16 UKF (na 16 podsłuch). Radar łodzi pracował na zakresie 4 Mm, włączony był GPS. Tego samego dnia, ok. godz. 20.45 w odległości ok. 2 Mm na północny zachód od portu Darłowo, członkowie załogi łodzi DAR-67 dostrzegli w prawym kącie kursowym statek płynący w kierunku wschodnim, niosący trzy białe światła w linii pionowej. Ok. godz. 21.00, hol. MARCIN szedł kursem zbliżonym do 025° z prędkością ok. 3,5 w i był na wysokości portu Darłowo. Na holowniku prowadzono obserwację wzrokową i nasłuch na kanałach 16 i 19 UKF. Radar na holowniku pracował na zakresie 6 Mm, włączony był GPS.

Na ekranie radaru hol. MARCIN dostrzeżono echo statku idącego do portu Darłowo kursem południowo-wschodnim. Zaobserwowano go również wzrokowo – statek szedł w stronę lewej burty holownika i był w odległości ok. 3-4 Mm. Kpt. A.P. od momentu przejścia wachty nie przekazywał drogą radiową żadnych informacji o charakterze pracy wykonywanej przez hol. MARCIN. Kiedy hol. MARCIN był w odległości ok. 3 – 4 kabli przed dziobem łodzi DAR-67, szyper A. J. zatrzymał silnik łodzi i czekał na przejście holownika. W tym czasie kpt. A. P. nie nawiązał łączności radiowej z łodzią DAR-67. Kierownik łodzi DAR-67 A. J. nie próbował wywoływać przez radio holownika MARCIN. Na pozostającej w pobliżu łodzi DAR-55, na której prowadzono nasłuch na kanałach 12 i 16 UKF, nie słyszano komunikatów kierowanych do Kapitanatu Portu i innych statków. Kpt. hol. MARCIN A.P. skierował reflektor na łódź DAR-67 po czym ponownie oświetlił rurociąg. Członkowie załogi łodzi DAR-67 nie widzieli, co oświetla holownik za swoją rufą. Rybak D.S., po wyjściu ze sterówki, oświetlił reflektorem przenośnym wodę przed łodzią DAR-67 z lewej burty, szyper A.J. oświetlił reflektorem stacjonarnym wodę przed łodzią. Nie dostrzeżono żadnych obiektów w wodzie.

W tym czasie był wiatr SSW 1 – 2° B, stan morza 1, widzialność dobra. Po kilku minutach, szyper A.J., nie widząc holowanego obiektu, poprowadził łódź DAR-67 do przodu i w prawo, zmieniając kurs z południowo-wschodniego na zbliżony do południowego. Drogę przed łodzią DAR-67 oświetlano dwoma reflektorami – rybak D.S. obszar z lewej burty, szyper A.J. obszar przed łodzią. Nie dostrzeżono żadnej przeszkody. Rybak D.S. wrócił do sterówki i odłożył reflektor.

W tym czasie hol. MARCIN szedł nadal kursem 025° z prędkością 3,5 w. Ok. godz. 21.45, w odległości ok. 2 Mm na NNW od wejścia do portu Darłowo, pływający stalowy rurociąg refulacyjny holowany przez hol. MARCIN kursem około 025° z prędkością około 3,5 w, zderzył się z idącą kursem zbliżonym do południowego z prędkością około 2 w łodzią rybacką DAR-67. Rurociąg zderzył się z częścią dziobową lewej burty łodzi w odległości ok. 120 m od swojego końca.

Na skutek wstrząsu powstałego przy zderzeniu, rybak D.S. utracił równowagę ciała i upadając uderzył klatką piersiową o metalowe oparcie fotela, który był zamontowany na stałe w sterówce. Po zderzeniu członkowie załogi łodzi DAR-67 zauważyli przed dziobem łodzi pływającą konstrukcję w kształcie rury. Członkowie załogi łodzi DAR-67 sprawdzili szczelność kadłuba statku – poziom wody powoli podnosił się. Ok. godz. 21.45 szyper A.J. zgłosił wypadek do

Kapitanatu Portu Darłowo, informując jednocześnie, że nie potrzebuje pomocy. Hol. MARCIN został wywołany na kanale 12 UKF przez Kapitanat Portu Darłowo i poproszony o określenie swojej pozycji i charakteru pracy. W tym czasie hol. MARCIN był w pozycji $54^{\circ} 28,956' N$ $016^{\circ} 21,261' E$. Szedł kursem 025° i był w odległości ok. 2,2 Mm od głowic portu Darłowo. Kierownik holownika STEFAN, idącego wówczas ok. ok. 6 – 8 Mm za hol MARCIN, który słyszał zgłoszenie wypadku do Kapitanatu Portu na kanale 12 UKF, przekazał informację o zdarzeniu bosmanowi bazy i przy pomocy telefonu komórkowego kierownikowi hol. MARCIN. Kapitan hol. MARCIN A.P. zmienił kanał UKF na 12 i skontaktował się z Kapitanatem Portu Darłowo, który potwierdził informacje o kolizji rurociągu z łodzią DAR-67.

Kpt. A.P. przysłuchując się rozmowie radiowej pomiędzy Kapitanatem Portu Darłowo i łodzią DAR-67 dowiedział się, że łódź nie zgłasza zagrożenia bezpieczeństwa. Bosman bazy polecił kierownikowi hol. STEFAN sprawdzić uszkodzenia rurociągu i iść w zespole holowniczym na jego końcu. Szyper A.J. nawiązał łączność z wchodzącą do portu Darłowo łodzią DAR-55 i poprosił o asystę przy wprowadzaniu swojego statku do portu. Tego samego dnia ok. godz. 22.00 łódź rybacka DAR-67 weszła do portu Darłowo. W związku z podejrzeniem rozszczelnienia kadłuba, łódź wyciągnięto z wody w stoczni.

Kierownik holownika MARCIN A.P. i kierownik łodzi DAR-67 A.J. nie nawiązali z sobą łączności radiowej, celem upewnienia się o wzajemnym bezpieczeństwie statków, obiektu holowanego oraz członków załogi łodzi DAR-67. Ok. godz. 23.00 kierownik hol. MARCIN zgłosił wypadek bosmanowi bazy w Gdańsku. 10 grudnia 2009 r. ok. godz. 2.40 hol. STEFAN dołączył do zespołu holowniczego i szedł w odległości ok. 1 – 2 kabła za rurociągiem refulacyjnym oświetlając go reflektorem. Na skutek utraty równowagi ciała w chwili zderzenia i upadku na metalową część fotela, rybak D.S. doznał urazu klatki piersiowej i złamania trzech żeber. Przez dwa miesiące był niezdolny do pracy. W wyniku wypadku na łodzi DAR-67 nastąpiło wgniecenie dziobu na wysokości linii wodnej i oderwanie metalowej listwy dziobowej. Miejsce uszkodzenia zalaminowano, wstawiono usztywnienia, a kadłub łodzi pomalowano. Nadto wymieniono urwane poduszki pod silnikiem i ustawiono linię wału. Wysokość szkody oszacowano na ok. 9.501 zł. Na rurociągu refulacyjnym stwierdzono otarcie na długości ok. 20 m w odległości ok. 120 m od końca.

OCENA IZBY MORSKIEJ:

Zainteresowany kierownik łodzi rybackiej DAR-67 oświadczył w treści raportu, że przyczyną zderzenia był brak właściwego oznaczenia obiektu holowanego i brak informacji od holującego dotyczącej holowanego obiektu. Na rozprawie zainteresowany oświadczył, że jego błędem było to, że nie próbował wywołać holownika przez radio przed wypadkiem oraz, że miał wrażenie, że holownik nic nie holuje i ma błędnie zapalone światła. Zainteresowany kierownik hol. MARCIN A.P.

oświadczył w treści meldunku o wypadku morskim, że przyczyną zderzenia była pora nocna, zaś w raporcie opisowym zazaczył, że zespół holowniczy był oświetlony zgodnie z Prawidłem 24 m.p.z.z.m., zaś łódź rybacka powinna ustąpić mu pierwszeństwa drogi, gdyż zespół holowniczy był ograniczony w swoich zdolnościach manewrowych. Na pierwszej rozprawie zainteresowany wyjaśnił, że była potrzeba użycia dodatkowego oświetlenia rurociągu refulacyjnego, jednak nie miał wówczas takiego sprzętu na holowniku, a spieszył się, gdyż zapowiadano pogorszenie pogody. Z wyjaśnień ww. zainteresowanych wynika, że pierwotnie uznali oni, że istnieje ryzyko zderzenia, przy czym następnie na hol. MARCIN przyjęto, że po skierowaniu światła reflektora na łódź DAR-67, pomimo że nie dostrzeżono obiektu holowanego, poprowadzono łódź w stronę portu, jedynie zmieniając kurs na zbliżony do S.

POSTĘPOWANIE NA ŁODZI RYBACKIEJ DAR-67:

Nieprowadzenie właściwej obserwacji, w szczególności nieuzyskanie drogą radiową informacji o holowanym obiekcie i poprowadzenie łodzi do portu w Darłowie bez ustalenia, czy ustało ryzyko zderzenia.

Kierownik łodzi rybackiej DAR-67 dostrzegł, odpowiednio wcześniej dla podjęcia właściwych działań, że hol. MARCIN niesie światła statku zajętego holowaniem, a zgodnie z nimi długość zespołu holowniczego przekracza 200 m. Słusznie uznając, w oparciu o prowadzoną obserwację wzrokową, że istnieje ryzyko zderzenia, zatrzymano silnik łodzi rybackiej DAR-67 w odległości kilku kabli od hol. MARCIN i oświetlano powierzchnię wody za rufą tego holownika celem ujawnienia holowanego obiektu. Nie dostrzegając niczego za rufą hol. MARCIN, poprowadzono następnie łódź w kierunku wejścia do portu w Darłowie, tj. w stronę holowanego rurociągu refulacyjnego.

Na łodzi rybackiej DAR-67 pracowało radio umożliwiające nawiązanie kontaktu z hol. MARCIN czy w razie potrzeby z Kapitanatem Portu w Darłowie. Próba nawiązania takiego kontaktu była konieczna tym bardziej, że podnoszone przez hol. MARCIN światła wskazywały, że ten holownik holuje obiekt, a długość zespołu holowniczego jest większa niż 200 m.

Nie było możliwe by na łodzi DAR-67 uznano, że holownik podnosi błędne światła i w rzeczywistości nic nie holuje. Gdyby rzeczywiście tak przyjęto, to niezasadną byłaby zmiana kursu łodzi w prawo, podjęta z pewnością w celu okrążenia niedostrzeżonego obiektu. Stosownie do Prawidła 2a (odpowiedzialność) międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (m.p.z.z.m.) żadne z postanowień nie zwalnia statku lub jego armatora, kapitana bądź załogi od następstw jakiegokolwiek zaniedbania przestrzegania prawideł m.p.z.z.m. lub zaniedbania zachowania środków ostrożności, których może wymagać zarówno zwykła praktyka morska, jak i szczególne okoliczności danego wypadku.

Zgodnie z brzmieniem Prawidła 5 m.p.z.z.m. każdy statek powinien stale prowadzić obserwację zarówno wzrokową i słuchową, jak za pomocą wszystkich

dostępnych środków w istniejących okolicznościach i warunkach odpowiednich do pełnej oceny sytuacji. Dodatkowo Prawidło 7 a) oraz c) m.p.z.z.m. zobowiązuje każdy statek do tego, aby w celu ustalenia, czy istnieje ryzyko zderzenia, użyto wszelkich dostępnych środków stosownych do istniejących okoliczności i warunków, zakładano istnienie ryzyka zderzenia, jeśli istnieje jakakolwiek wątpliwość co do jego istnienia i nie dokonywano oceny sytuacji na podstawie skąpych informacji. Postępowanie łodzi rybackiej, na której bez upewnienia się, że ustało ryzyko zderzenia (podnoszone na hol. MARCIN światła oraz brak wiedzy, czy i jak długi obiekt holuje ten holownik) odstąpiono od prostej czynności, polegającej na nawiązaniu łączności radiowej z hol. MARCIN, tj. obserwacji w rozumieniu kontaktu radiowego i poprowadzono statek do portu w Darłowie, należy uznać za sprzeczne z zasadami zwykłej praktyki morskiej oraz treścią ww. Prawidła 2a, 5 oraz 7 a) i c) m.p.z.z.m. Takie postępowanie dotyczy przyczyny zderzenia, gdyż nawiązanie łączności radiowej, które to należy uznać za element wymaganej obserwacji, pozwoliłoby na uzyskanie pełnej wiedzy co do długości zespołu holowniczego. W konsekwencji nie poprowadzono by łodzi rybackiej DAR-67 w stronę portu, a tym samym – holowanego rurociągu refulacyjnego.

Stąd też należało przyjąć, że po napotkaniu zespołu holowniczego, niosącego światła informujące o długości zespołu przekraczającej 200 m na łodzi rybackiej DAR-67 przed wypadkiem, nie prowadzono właściwej obserwacji, w szczególności nie uzyskano drogą radiową informacji, jaki obiekt jest holowany i w tych warunkach poprowadzono łódź do portu w Darłowie, bez ustalenia, czy ustało ryzyko zderzenia.

POSTĘPOWANIE NA HOLOWNIKU MARCIN

Holowanie rurociągu refulacyjnego niewystarczająco oświetlonego i niepodjęcie odpowiedniego działania celem wskazania obecności tego rurociągu.

Hol. MARCIN, wchodzący w skład zespołu holowniczego (hol. MARCIN + rurociąg refulacyjny), niósł po zachodzie słońca przepisane światła dla statku o napędzie mechanicznym w drodze, podczas holowania, gdy długość zespołu holowniczego przekracza 200 m (Prawidła 23 a i 24 a m.p.z.z.m.). Holowany rurociąg refulacyjny nie posiadał natomiast żadnych świateł, jedynie z hol. MARCIN skierowano w stronę tego rurociągu snop światła reflektora. Wobec tego, że rurociąg wystawał nad powierzchnię wody jedynie około 20 – 30 cm, uwzględniając jego ciemny kolor, porę nocną i falowanie morza, trudniej było go zaobserwować z innych statków w obserwacji wzrokowej i radarowej, nie został dostrzeżony na łodzi rybackiej DAR-67, mimo oświetlenia powierzchni morza dwoma reflektorami. Nie zapewniono też podczas całej drogi zespołu, w miejscu zakończenia rurociągu refulacyjnego, obecności (asysty) hol. STEFAN, który mógłby wskazywać na obecność holowanego obiektu i dodatkowo oświetlać go reflektorem od jego końca.

Stosownie do Prawidła 2 a międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (m.p.z.z.m.) żadne z postanowień tych przepisów nie zwalnia

statku lub jego armatora, kapitana, bądź załogi od następstw jakiegokolwiek zaniedbania przestrzegania prawideł m.p.z.z.m.) lub zaniechania zachowania środków ostrożności, których może wymagać zarówno zwykła praktyka morska, jak i szczególne okoliczności danego wypadku.

Zgodnie z brzmieniem Prawidła 24 e) m.p.z.z.m. statek lub obiekt holowany powinien pokazywać:

- i) światła burtowe;
- ii) światło rufowe;

iii) znak w kształcie rombu w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny, gdy długość zespołu holowniczego przekracza 200 m.

Nadto, według Prawidła 24 g) m.p.z.z.m. holowany, trudno zauważalny, częściowo zalewany statek lub obiekt, lub zestaw takich statków lub obiektów, gdy są holowane, powinny pokazywać:

- I. Jeżeli szerokość jest mniejsza niż 25 metrów – jedno białe światło widoczne dookoła widnokregu umieszczone na lub w pobliżu przedniego krańca, a jedno na lub w pobliżu jego tylnego krańca, z wyjątkiem elastycznych pojemników (drakonów), które potrzebują pokazywać światła na lub w pobliżu przedniego krańca;
- II. jeżeli długość przekracza 100 metrów – dodatkowe białe światła widoczne dookoła widnokregu, umieszczone między światłami wymaganymi punktem w taki sposób, aby odległość między światłami nie przekraczała 100 m.
- III. znak w kształcie rombu na lub w pobliżu najbardziej do tyłu wysuniętej części ostatniego statku lub obiektu holowanego, a jeżeli długość zespołu holowniczego przekracza 200 m, dodatkowo znak w kształcie rombu w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczny, umieszczony w miejscu wysuniętym tak daleko ku przodowi, na ile jest to możliwe.

Natomiast treść Prawidła 24 h m.p.z.z.m. określa, że jeśli z jakiegokolwiek wystarczającej przyczyny holowany statek lub obiekt nie jest w stanie pokazywać światel przewidzianych w ustępie e) lub g) niniejszego prawidła, należy przedsięwziąć wszelkie możliwe środki w celu oświetlenia holowanego statku lub obiektu lub co najmniej w celu wskazania obecności nieoświetlonego statku lub obiektu.

Holowany rurociąg, z uwagi na swoją konstrukcję, nie mógł podnosić światel opisanych w Prawidle 24 e) m.p.z.z.m. (choćby burtowych). W takiej sytuacji koniecznym było rozważenie, czy rurociąg mógł podnosić światła opisane w Prawidle 24 g, i) oraz iii) m.p.z.z.m. Z praktyki w holowaniu podobnych obiektów wynika, że stosuje się w podobnych sytuacjach oświetlenie mocowane, np. na obejmach zakładanych na rurociąg lub też, gdyby było to niemożliwe (choćby z uwagi na obracanie się rurociągu wobec własnej osi), światła zamocowane na pływakach doczepione do obiektu holowanego. Na zasadność takiej praktyki wskazywano wielokrotnie (np. Władysław Rymarz – Podręcznik międzynarodowego prawa drogi morskiej, Wydawnictwo Trademar, Gdynia, 1995 - str.154).

Dopiero wówczas, gdy holowany obiekt nie jest w stanie pokazywać opisanych wyżej świateł, należy przedsięwziąć wszelkie możliwe środki w celu oświetlenia holowanego statku lub obiektu, lub co najmniej w celu wskazania obecności nieoświetlonego statku lub obiektu. W rozpatrywanej przez Izbę Morską sytuacji nie wykazano, aby niemożliwe było zamocowanie na rurociągu świateł, o jakich mowa w Prawidle 24g. Zainteresowany kierownik holownika nie wykluczył takiej możliwości i oświadczył, że nie miał wówczas takiego sprzętu na holowniku, a spieszył się gdyż zapowiadano pogorszenie pogody.

Wobec tego, że zadecydowano o rozpoczęciu drogi zespołu holowniczego bez spełnienia ww. wymogów w zakresie oświetlenia rurociągu refulacyjnego, spełnienie kolejnych, opisanych w Prawidle 24h m.p.z.z.m. było bezwzględnie konieczne dla zapewnienia minimum bezpieczeństwa żeglugi. Za niewystarczające z pewnością, zważywszy na okoliczności, uznać należy skierowanie światła jednego reflektora za rufę hol. MARCIN. Uwzględnić bowiem trzeba to, że długość zespołu wynosiła ok. 650m (hol + rurociąg refulacyjny) jak też to, że rurociąg był trudno zauważalny na powierzchni wody (tylko ok. 20-30 cm wystawałby ponad nią przy założeniu, iż morze nie ulegałoby żadnemu falowaniu – w chwili wypadku był stan morza – ok. 1 – przyjmuje się, że fala ma wówczas wysokość co najmniej ok. 0,1m).

W tych warunkach co najmniej należało spowodować obecność w pobliżu miejsca zakończenia rurociągu innego statku (w danym przypadku planowanego do tej czynności hol. STEFAN) celem oświetlenia rurociągu refulacyjnego od tej strony i wskazania miejsca, gdzie kończy się zespół holowniczy.

Wobec nienależytego oświetlenia holowanego rurociągu refulacyjnego, nadto nieprzedsięwzięcia innych możliwych środków w celu oświetlenia holowanego rurociągu lub co najmniej w celu wskazania jego obecności (nieobecność hol. STEFAN w pobliżu zakończenia holowanej rury) naruszono ww. Prawidła m.p.z.z.m. Powyższe stanowi element przyczyny wypadku, albowiem prawidłowe oświetlenie czy wskazanie holowanego rurociągu refulacyjnego umożliwiłoby na łodzi rybackiej DAR-67 ocenę długości zespołu holowniczego i zapobiegło podjęciu na tym statku manewrów, wskutek których poprowadzono łódź kursem prowadzącym do zderzenia. Stąd też należało uznać, że holowano rurociąg refulacyjny niewystarczająco oświetlony i nie podjęto odpowiedniego działania celem co najmniej wskazania obecności tego rurociągu.

Prowadzenie niewystarczającej obserwacji, w szczególności nienawiązanie łączności z łodzią rybacką DAR-67 celem przekazania jej informacji o zespole holowniczym, obecności rurociągu i jego długości.

Mimo istnienia takich możliwości, na hol. MARCIN nie nawiązano z łodzią DAR-67 łączności radiowej przed wypadkiem, celem wskazania m.in. długości zespołu holowniczego. Nie uczyniono tego bezpośrednio ani też np. za pośrednictwem Kapitanatu Portu w Darłowie. Na holowniku nie nadawano też

cyklicznie powtarzanych komunikatów informujących wszystkie statki w pobliżu o zespole holowniczym i jego budowie. Stosownie do Prawidła 2 a międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (m.p.z.z.m.) żadne z postanowień nie zwalnia statku lub jego armatora, kapitana bądź załogi od następstw jakiegokolwiek zaniedbania przestrzegania prawideł m.p.z.z.m. lub zaniedbania zachowania środków ostrożności, których może wymagać zarówno zwykła praktyka morska, jak i szczególne okoliczności danego wypadku. Zgodnie z brzmieniem Prawidła 5 m.p.z.z.m. Każdy statek powinien stale prowadzić obserwację zarówno wzrokową i słuchową, jak za pomocą wszystkich dostępnych środków w istniejących okolicznościach i warunkach, odpowiednich do pełnej oceny sytuacji.

Zasady zwykłej praktyki morskiej, zwykle środki ostrożności, o jakich mowa wyżej, tym bardziej w sytuacji, gdy rurociąg nie podnosił wymaganych m.p.z.z.m. świateł, a długość zespołu holowniczego wynosiła ok. 650m, wymagały prowadzenia obserwacji, rozumianej również jako nawiązywanie kontaktu radiowego z innymi statkami w pobliżu i przekazywania im pełnej informacji o zespole holowniczym. Nie ulega wątpliwości to, że przekazanie na łódź informacji było możliwe bezpośrednio bądź np. za pośrednictwem Kapitanatu Portu w Darłowie. Podjęta na hol. MARCIN próba chwilowego skierowania światła reflektora na łódź DAR-67 mogła nie być i - jak wykazało postępowanie przed Izbą Morską - nie została zrozumiana zgodnie z intencją kierownika hol. MARCIN. O ile na łódź rybacką DAR-67 dotarłaby informacja radiowa, z której wynikałaby m.in. długość zespołu holowniczego, nie doszłoby do zderzenia, gdyż łodzi nie poprowadzono by kursem prowadzącym w stronę holowanego rurociągu refulacyjnego. Na hol. MARCIN niesłusznie, z naruszeniem wyżej wskazanego prawidła przyjęto, że wystarczającym było chwilowe skierowanie światła reflektora na łódź rybacką DAR-67. W rezultacie nie zorientowano się nawet, że doszło do zderzenia i uzyskano o tym informację dopiero po wywołaniu hol. MARCIN przez Kapitanat Portu w Darłowie. Stąd też należało uznać, że na hol. MARCIN nie prowadzono wystarczającej obserwacji, w szczególności nie nawiązano łączności z łodzią rybacką DAR-67 celem przekazania jej informacji o zespole holowniczym, obecności rurociągu i jego długości, co stanowi element przyczyny wypadku. Wobec dopuszczenia się na łodzi rybackiej DAR-67 oraz hol. MARCIN zaniedbań opisanych powyżej doszło do zderzenia łodzi DAR-67 z holowanym przez hol. MARCIN rurociągiem refulacyjnym. W efekcie wstrząsu wywołanego zderzeniem pozostający w sterówce łodzi DAR-67 rybak D. S. przewrócił się na metalową część fotela i doznał obrażeń ciała w postaci złamania trzech żeber.

Izba Morska, oceniając stopień przyczynienia się hol. MARCIN oraz łodzi rybackiej DAR-67 do wypadku, uwzględniła z jednej strony wagę nieprawidłowego oświetlenia zespołu holowniczego (rurociągu refulacyjnego) i nienawiązania łączności radiowej z łodzią DAR-67 na tym holowniku, z drugiej zaś strony na łodzi rybackiej DAR-67 brak koniecznego upewnienia się, że ustało ryzyko zderzenia, mimo podnoszonych przez hol. MARCIN świateł i bez nawiązania łączności radiowej z tym holownikiem poprowadzenie łodzi w kierunku holowanego rurociągu.

Zważywszy na to, że łódź rybacka miała obowiązek ustąpić pierwszeństwa drogi zespołowi holownicemu, niezależnie od tego, czy holowany rurociąg był oświetlony należycie czy też nie (Prawidło 15 m.p.z.z.m. – z początkowych kursów i pozycji statków wynika, że w chwili dostrzeżenia zespołu holowniczego na łodzi rybackiej znajdował się on nieco z prawej burty tej łodzi, co obligowało do ustąpienia zespołowi z drogi), jak też mając na uwadze charakter i wagę naruszonych na niej prawideł m.p.z.z.m., w szczególności Prawidła 7a i 7c, zasadne stało się przyjęcie, że wypadek został zawiniony przez nią w większym stopniu, aniżeli przez hol. MARCIN. Uwzględniając jednak też to, że na hol. MARCIN dopuszczono się również istotnych, wyżej opisywanych zaniedbań, koniecznym stało się uznanie, że różnica w stopniu zawinienia nie jest duża a w rezultacie określono, że wypadek zawiniono na łodzi w 60%, zaś na hol. MARCIN w 40%.