

Sygn. akt WMG 29/05

## ORZECZENIE

z dnia 9 listopada 2005r.

Izba Morska przy Sądzie Okręgowym w Gdańsku z siedzibą w Gdyni  
w składzie następującym:

Przewodniczący: sędzia	S.O. Michał Meissner
Ławnicy kpt.ż.w.	Stanisław Stachura
kpt.ż.w.	Jerzy Ananiew

po rozpoznaniu w dniu 26 października 2005r.

przy udziale Delegata Ministra Transportu i Budownictwa oraz  
Państwowego Inspektora Pracy

sprawy wypadku pilota Romana Marcinkowskiego na redzie Portu Gdynia w  
dniu 23 lutego 2005r.

### o r z e k a

- I. przyczyną utarty równowagi i upadku na fałszburtę pilotówki „Pilot 5” pilota Romana Marcinkowskiego – podczas obsadzania statku „Komet III” w dniu 23 lutego 2005r. około godziny 11.50. na redzie Portu Gdynia przy dobrej widoczności, wietrze E 7-8 B – w następstwie czego doznał on złamania miednicy, było:
  - a) niewłaściwe przygotowanie miejsca transferu, ponieważ nie spełniało wymogów bezpiecznego i swobodnego przejścia pilota na statek „Komet III”
  - b) zaniechanie asekuracji pilota przez członków załogi statku „Komet III”
- II. winę za spowodowanie wypadku ponosi statek „Komet III”
- III. nie orzeka o winie kapitana ani członków załogi statku „Komet III”
- IV. zachowanie się kapitana pilotówki „Pilot 5” – Henryka Dąbrowskiego – jak i jego postępowanie po wypadku było prawidłowe
- V. zachowanie się organów administracji morskiej – Kapitanatu Portu w Gdyni – było o tyle nieprawidłowe, że nie objęło wszelkich czynności zmierzających do pełnego zabezpieczenia śladów i dowodów pozwalających na ustalenie stanu faktycznego to jest:
  - a) sporządzenia szczegółowego opisu lub utrwalenia za pomocą urządzeń rejestrujących obraz miejsca wypadku

- b) przesłuchania członków załogi statku „Komet III” bezpośrednio po wypadku
- VI. koszty postępowania w wysokości 425,56zł. (czterysta dwadzieścia pięć złotych pięćdziesiąt sześć groszy) pokryć z budżetu Skarbu Państwa

/-/ Michał Meissner  
(sędzia SO)

/-/ Stanisław Stachura

/-/ Jerzy Ananiew

## UZASADNIENIE

Pismem z dnia 21 marca 2005r. Kapitan Portu Gdynia, zawiadomił Izbę Morską o wypadku jakiemu uległ pilot morski Roman Marcinkowski.

Do zawiadomienia załączono w szczególności raport o wypadku morskim, protokół przesłuchania świadka, oraz kopie zapisów z dziennika pokładowego, wskazujących, iż do przedmiotowego zdarzenia doszło podczas obsadzania przez pilota Romana Marcinkowskiego statku „Komet III” na redzie Portu Gdynia w dniu 23 lutego 2005r.

### **Izba Morska ustaliła następujący stan faktyczny :**

#### I.

Roman Marcinkowski zatrudniony pozostaje na stanowisku pilota w Porcie Gdynia.

Zainteresowany legitymuje się dyplomem pilota bez ograniczeń tonażowych, okresem trzydziestosiedmioletniej praktyki morskiej, w tym ośmioletniej na stanowisku pilota w Porcie Gdynia

#### *Dowód:*

- wyjaśnienia zainteresowanego R. Marcinkowskiego (protokół) – K.65
- wyjaśnienia zainteresowanego R. Marcinkowskiego – K.89v.

W dniu 23 lutego 2005r. na redę Portu Gdynia wszedł kontenerowiec bandery brytyjskiej „Komet III” - 4.169 BRT, dł. całk. 110,10m szer. 16,08m.

Armatorem przedmiotowej jednostki pozostaje Andreas Kasko, operatorem zaś i agentem Baltic Container Line Co. Ltd.

W chwili przybycia jednostka pozostawała załadowana. Jej zanurzenie wyniosło odpowiednio Dz. = 5,98m. R = 6,00m.

Obsada statku objęła (między innymi) następujące osoby: B. Aye (kapitan) , Henrika Lebek (bosman), A. Marcelino (drugi oficer), Eneiro Pantaleon (mł. marynarz)

#### *Dowód:*

- meldunek pilota – K.55 oraz K. 91

- notatka urzędowa – K. 41
- oświadczenie kapitana B. Aye – K.31-32
- oświadczenie bosmana H. Lebek – K.33-34
- oświadczenie marynarza A. Marcelino – K.35-36
- oświadczenie II oficera E. Pantaleona – K. 37-38

Nie później niż o godzinie 11.05, m/s „Komet III” nawiązał łączność na kanale 12 UKF z dyspozytorem Stacji Pilotowej.

Ustalono ETA statku na pozycji pilotowej oraz uzgodniono procedurę przyjęcia pilota na statek.

W szczególności przekazano polecenie przygotowania drabinki linowej z lewej burty oraz informację o warunkach pogodowych – sile wiatru i wzburzonym morzu.

Około godziny 11.20. kapitan „Komet III” – B. Aye – nakazał marynarzowi Eneiro Pantaleon aby na lewej burcie statku przygotował drabinę sznurową na wysokości jednego metra powyżej poziomu wody. Ten wkrótce przekazał informację na mostek o wykonaniu polecenia.

*Dowód:*

- oświadczenie kapitana B. Aye – K.31-32
- oświadczenie bosmana H. Lebek – K.33-34
- oświadczenie marynarza A. Marcelino – K.35-36
- oświadczenie E. Pantaleona – K. 37-38

Około godziny 11.30. zainteresowany Roman Marcinkowski otrzymał zlecenie od dyspozytora Stacji Pilotowej wprowadzenia do portu przybyłego na redę Portu Gdynia statku „Komet III”.

Do dyspozycji zainteresowanego przedstawiona została jednostka pilotowa „Pilot 5” której załogę stanowili:

- Henryk Dąbrowski – kapitan – lat 56, dyplom kpt. żeglugi przybrzeżnej, około 36 lat praktyki morskiej, na tym stanowisku od 1975r.
- Ryszard Aranowski – mechanik – lat 50, dyplom of. mech. okręt., około 30 lat praktyki morskiej, na tej jednostce od 1997r.

Sama jednostka „Pilot 5” – o długości 14,54m szerokości 4,02m – wyposażona jest w dwa silniki napędowe o mocy 740 KM. Armatorem jej pozostaje PUM UNIPIL spółka z o.o. w Gdyni.

*Dowód:*

- raport o wypadku morskim – K.6
- wyjaśnienia zainteresowanego H. Dąbrowskiego (protokół) – K.8
- zeznania świadka R. Aranowskiego (protokół) – K.10
- wyjaśnienia zainteresowanego R. Marcinkowskiego – K.89

W chwili przybycia pilotówki „Pilot 5” na miejsce na redę Portu, „Komet III” po minięciu pławy GD, położył się na kurs 250 i szedł w kierunku oczekującej na niego jednostki.

Około godziny 11.45 kapitan B. Aye polecił mar. Eneiro Pantaleone by był w gotowości do przyjęcia pilota. Nadto skierował na miejsce transferu na lewej burcie, bosmana Henrika Lebeka, którego zadaniem pozostawało sprawdzenie stanu przygotowań a następnie asysta w przyjęciu pilota na statek.

Przekazany przez bosmana meldunek na mostek objął stwierdzenie, iż wszystko przygotowane zostało zgodnie z przepisami bezpieczeństwa i listą kontrolną IMS statku.

*Dowód:*

- oświadczenie kapitana B. Aye – K.35
- oświadczenie bosmana H. Lebeka – K.33

W dacie zdarzenia na redzie portu panowały następujące warunki pogodowe: wiatr E o sile 6-8, stan morza 4-5, widzialność dobra, temperatura powietrza +1 C, fala z kierunku wschodniego o wysokości 3-4m.

*Dowód:*

- wyjaśnienia zainteresowanego R. Marcinkowskiego – K.89v.
- meldunek pilota – K.55
- oświadczenie zainteresowanego H. Dąbrowskiego – K.9
- dziennik pokładowy – K.21

Z chwilą przybycia na wyznaczoną pozycję, „Pilot 5” nawiązał łączność z kapitanem „Komet III” uzgadniając kurs i szybkość statku pozwalające na przyjęcie pilota.

W odległości około 1 kbl. od pilotówki, „Komet III” – zgodnie z poleceniem Romana Marcinkowskiego – wykonał manewr osłaniający kładąc się na kurs 350 i zmniejszając szybkość do 6 w.

*Dowód:*

- oświadczenie kapitana B. Aye – K.35

Około godziny 11.50. „Pilot 5” podszedł do przybyłej jednostki „Komet III”.

Stwierdzono, iż sztormtrap wyrzucony jest z lewej burty, w świetle otwartej furty w relingu, do wysokości około 1,5 m nad wodą. Zamocowany pozostawał przetyczką do rurociągu biegnącego wzdłuż koamingusu, zaś po obu jego stronach, przy krawędzi burty umiejscowiono sztyce.

Przy sztromtrapie, od strony rufy, oparci o ścianę ładowni stali dwaj członkowie załogi „Komet III” wyznaczeni uprzednio przez kapitana do przyjęcia pilota.

*Dowód:*

- oświadczenie kapitana B. Aye – K.35
- wyjaśnienia zainteresowanego R. Marcinkowskiego – K.90-91
- meldunek pilota – K.55
- zeznania świadka R. Aranowskiego – K.98

Podchodząc do statku „Komet III” pilotówka oparła się lekko o lewa burzę jednostki, w ten sposób, iż pomost pilotowy znalazł się na wysokości wyłożonego sztorm trapu.

Sama jednostka pilotowa unosiła się i opadała na fali, w następstwie czego pomost pilotowy o wysokości 1,90 , znajdował się odpowiednio 1-1,5m powyżej lub poniżej krawędzi burty statku.

*Dowód:*

- wyjaśnienia zainteresowanego R. Marcinkowskiego – K.89v.-91
- wyjaśnienia zainteresowanego H. Dąbrowskiego – K.92v.
- zeznania świadka R. Aranowskiego – 97v.
- meldunek pilota o wypadku – K.55-55v.
- szkic – K.18

Przebywający na pomoście pilotowym Roman Marcinkowski, trzymając się rękoma relingu podestu pilotowego oczekiwał na moment zrównania się krawędzi pomostu pilotowego z pokładem statku.

Odległość pomiędzy krawędzią pomostu pilotowego a burzą statku wynosiła około 70-80 cm.

Zadaniem przebywającego na pokładzie członka załogi „Pilota 5” – Ryszarda Aranowskiego – pozostawała z jednej strony asekuracja pilota z drugiej zaś, to aby odbijacze pilotówki nie zahaczyły o wyłożony sztormtrap. Nadto, ewentualne przyciągnięcie sztormtrapu do pomostu pilotowego

*Dowód:*

- wyjaśnienia zainteresowanego R. Marcinkowskiego – K.90v.
- wyjaśnienia zainteresowanego H. Dąbrowskiego – K. 92 i 93v.
- zeznania świadka R. Aranowskiego – 96v.

Przygotowujący się do przejścia na statek „Komet III” Roman Marcinkowski obserwując pokład statku dostrzegł pomiędzy burzą a zrębnicą ładowni, w przejściu o szerokości około 1,20m. leżącą w nieładzie nie sklarowaną, pozostałą część sztormtrapu.

*Dowód:*

- wyjaśnienia zainteresowanego R. Marcinkowskiego (protokół) – K.66
- wyjaśnienia zainteresowanego R. Marcinkowskiego – K.90

W chwili gdy podest pilotowy (w momencie opadania pilotówki w dół) zrównał się z pokładem statku, pilot Roman Marcinkowski robiąc krok do przodu, postawił prawa nogę na pierwszym szczeblu sztortrapu leżącym na pokładzie, chwytając się równocześnie lewą ręką lewej sztycy.

Z uwagi na fakt, iż szczebel sztortrapu okazał się niestabilny, pilot stracił równowagę zaś sztyca, której się chwycił, wyslizgnęła mu się z ręki. Upadając do tyłu i spadając ze statku, Roman Marcinkowski uderzył lewym bokiem o nadburcie pilotówki. W dalszej zaś kolejności odbijając się od listwy odbojowej (lub odbijacza) zsunął się połową ciała do wody pomiędzy pilotówkę a burtę statku, chwytając się równocześnie gumowego odbijacza.

*Dowód:*

- wyjaśnienia zainteresowanego R. Marcinkowskiego (protokół) – K.67
- wyjaśnienia zainteresowanego R. Marcinkowskiego – K.90v i 92v.
- wyjaśnienia zainteresowanego H. Dąbrowskiego – K. 92 i 93v.
- zeznania świadka R. Aranowskiego – K.96

Przebywający na pokładzie pilotówki mechanik Ryszard Aranowski, widząc upadek, uchwycił pilota, aby ten nie osunął się do wody.

Kapitan „Pilota 5” w ciągu paru sekund odszedł od burty statku na odległość 20m, zatrzymał silniki oraz wspólnie z mechanikiem wyciągnął pilota początkowo na pokład jednostki a następnie – przenosząc go do pomieszczenia nadbudówki – okrył go kocami. Sam pilot skarżył się na przenikliwy ból lewej nogi.

O zaistniałym wypadku, kapitan „Pilota 5” powiadomił bezzwłocznie Kapitanat Portu Gdynia oraz dyspozytora stacji UNIPIL, kierując się równocześnie na nabrzeże pilotowe.

*Dowód:*

- meldunek pilota o wypadku – K.55
- oświadczenie zainteresowanego H. Dąbrowskiego – K. 55
- oświadczenie świadka R. Aranowskiego – K.11
- wyjaśnienia zainteresowanego R. Marcinkowskiego (protokół)– K.67
- wyjaśnienia zainteresowanego R. Marcinkowskiego – K.90v i 92v.
- wyjaśnienia zainteresowanego H. Dąbrowskiego – K. 93 i 93v.

Obecni podczas próby przejścia pilota na statek, marynarze „Komet III” zachowywali się biernie.

Wyznaczeni do zabezpieczenia przejścia pilota dwaj członkowie załogi stali obok siebie od strony rufy i zajęci byli (najprawdopodobniej) rozmową.

Widząc upadek pilota marynarz, przekazał na mostek komunikat „pilot w wodzie”.

Z uwagi na udzieloną pomoc ze strony obsady pilotówki, „Komet III” nie podjął żadnych działań ratowniczych.

*Dowód:*

- wyjaśnienia zainteresowanego R. Marcinkowskiego (protokół) – K.67
- świadczenie kapitana B. Aye – K.35

W toku postępowania Izba Morska ustaliła, iż w następstwie przedmiotowego zdarzenia, Roman Marcinkowski doznał złamania i zwichnięcia lewego stawu biodrowego.

Przebywając w szpitalu w Kościerzynie w dniach od 14 marca 2005r. do 31 marca 2005r. zainteresowany poddany został operacji usztywnienia miednicy. W okresie od 31 marca 2005r. do 5 maja 2005r. leżał unieruchomiony wobec zastosowania leczenia stabilizatorem zewnętrznym, którego usunięcie ostatecznie nastąpiło w dniu 9 maja 2005 r.

Do chwili obecnej Roman Marcinkowski przechodzi proces rehabilitacji.

*Dowód:*

- wyjaśnienia zainteresowanego (protokół) – K.67v.
- meldunek pilota o wypadku – K.55
- dokumentacja lekarska – K. 71-75

Izba Morska ustalił nadto, iż Kapitanat Portu w Gdyni otrzymał zawiadomienie o wypadku morskim pilota Romana Marcinkowskiego w dniu zdarzenia tj. 23 lutego 2005r.

W ramach prowadzonych czynności wyjaśniających do dnia 1 marca 2005r. ograniczono się do przesłuchania jak i odebrania pisemnych oświadczeń od członków załogi pilotówki „Pilot 5”.

Załączone do sprawy zdjęcia obrazujące sposób rozłożenia sztormtrapu na jednostce „Komet III” nie zostały wykonane w dniu zdarzenia.

*Dowód:*

- wyjaśnienia zainteresowanego W. Oziemskiego – K.94.
- wyjaśnienia zainteresowanego P. Żenni – K.95v.



## II.

1. Delegat Ministra Infrastruktury wniósł o orzeczenie, że przyczyną wypadku pilota Romana Marcinkowskiego podczas próby obsadzania statku bandery brytyjskiej „Komet III” w dniu 23.02.2005r, na redzie portu Gdynia, w celu wprowadzenia do portu, podczas sztormowej pogody przy wietrze 7-8° B była utrata równowagi wskutek ześlizgnięcia się nogi ze szczebla trapu pilotowego leżącego na pokładzie statku.

Do wypadku – zdaniem Delegata Ministra – przyczyniło się to, że końcówka sztormtrapu była ułożona na pokładzie w sposób uniemożliwiający swobodne i bezpieczne postawienie nogi na pokładzie oraz brak asekuracji czynnej przez członków załogi statku. Asekuracja taka powinna polegać na pomocy przy wejściu na statek. Marynarze powinni znajdować się z jednej i drugiej strony trapu, podchwycić i przytrzymać pilota w momencie wejścia na statek.

Zachowanie i działanie załogi „Pilot-5” Delegat Ministra ocenił jako prawidłowe.

Niezależnie od powyższego Delegat wskazał, iż Kapitanat Portu Gdynia nie zabezpieczył prawidłowo dowodów. Zdjęcia miejsca wypadku wykonano kiedy statek był już w Szczecinie. W zasadzie więc nie spełniają one warunków prawidłowych dowodów.

Nie ma świadków, którzy potwierdziliby, że tak sztormtrap leżał. Z wyjaśnień pilota wynika, że sztormtrap był złożony na pokładzie w nieładzie., co utrudniało w bardzo dużym stopniu swobodne postawienie nogi.

Rozprawa – zdaniem Delegata – wykazała również to, że Kapitanat Portu nie dołożył starań w celu zebrania jakichkolwiek materiałów, co może rzutować na prawidłowość orzeczenia.

2. Pełnomocnik pilota Ryszard Wróbel złożył następujące oświadczenie:

Nie ulega wątpliwości, że trap pilotowy został przygotowany niezgodnie z przepisami Konwencji SOLAS. Postanowienia przepisu 23 w sprawie urządzeń do przyjmowania i zdawania pilota stwierdzają, że statek musi zapewnić bezpieczne, wygodne i swobodne przejście ludzi wchodzących i schodzących ze statku. Za swobodne przejście uznać należy przejście niezatarasowane. Z zebranego w sprawie materiału wynika, że przejście było zatarasowane końcówką trapu, która leżała na pokładzie. To spowodowało, że pilot nie miał możliwości postawienia swobodnie stopy bezpośrednio na pokładzie, a to z tego względu, że odległość między szczeblami która wynosi 31 cm (o ile trap był przygotowany zgodnie z Konwencją) była zmniejszona o przetyczkę która ten trap mocowała.

Za wiarygodne należy uznać zeznania pilota i załogi pilotówki, że powodem upadku pilota na nadburcie pilotówki była utrata równowagi spowodowana ześlizgnięciem się nogi ze szczebla trapu leżącego na pokładzie. Pilotówka, z uwagi na swoją konstrukcję, moc maszyn, sposób manewrowania szypra przy

burcie statku, nie ulegała znacznym przechyłom bocznym. Mechanik zeznał, że pilotówka stała przyklejona prawie do burty statku i unosiła się tylko w górę w dół, z amplitudą ok. 1m.

Twierdzenia zawarte w oświadczeniach członków załogi statku oraz w raporcie kapitana statku są niewiarygodne z kilku powodów.

Bosman stwierdził, że pilot stanął na dachu kabiny pilotówki i skoczył w kierunku sztormtrapu. Na "Pilot-5" jest to niemożliwe, a szczególnie w warunkach sztormowych i skończyłoby się to upadkiem bezpośrednio do wody lub na pokład. Pilotówka wyposażona jest w specjalny pomost pilotowy, znajdujący się przed nadbudówką, na którym pilot stoi przed wejściem na trap pilotowy. Ma to tę zaletę, że kierownik pilotówki widzi położenie pilotówki względem trapu i nogi pilota; a ten ma do pokonania jedynie odległość około 70 cm na pokład lub szczebel sztormtrapu. Bosman twierdzi, że pilot skoczył z dachu pilotówki w kierunku sztormtrapu, łódź odsunęła się od statku i pilot nie zdołał sięgnąć drabinki. Natomiast marynarz twierdzi, że pilot próbował przeskoczyć z pilotówki na drabinkę a jego ręka nie trafiła na sztormtrap i upadł on całym ciałem na pokład łodzi. Kapitan w swoim raporcie podał, że pilot próbował przeskoczyć na sztormtrap, lecz pilotówka odsunęła się od statku, pilot nie mógł dosięgnąć drabinki, upadł tyłem na pokład pilotówki, a jego nogi wpadły do wody. Potem łódź przesunęła się w kierunku statku z pilotem między nimi. Z oświadczeń tych wynika, że pilot musiałby dokonywać ekwilibrystycznych wyczynów skacząc z dachu pilotówki na sztormtrap, niestety z powodu odsunięcia się pilotówki nie zdołał go dosięgnąć i spadł na pokład. Pilotówka najpierw odsunęła się a potem przysunęła się do statku, z pilotem w roli odbijacza.

Taki przebieg wypadku w ocenie pełnomocnika nie jest możliwy. Wysokość wolnej burty statku była taka, że platforma podestu znajdowała się na wysokości pokładu w środkowym punkcie wahań pilotówki, więc pilot skacząc na trap musiałby to robić w jej dolnym położeniu, co w efekcie groziłoby mu przygnieceniem przez nadburcie lub boczną drabinę podestu. Gdyby jednak pilot skacząc na trap nie sięgnął go i upadł na pokład, to upadłby na twarz, a nie do tyłu. Aby upaść do tyłu musiał być jakiś punkt podparcia i był nim pokład statku, a właściwie szczebel trapu leżący na tym pokładzie.

Gdyby pilotówka tak odskakiwała i zbliżała się do statku z pilotem pomiędzy, to obrażenia pilota byłyby gorsze a nogi zmiżdżone. Kapitan statku w swoim raporcie pisze jedynie o pracy statku i pilotówki "góra-dół", nie wspomina nic o przechyłach bocznych.

Kapitan podał w swoim oświadczeniu, że od godz. 11.05 nie było dalszych kontaktów radiowych z pilotówką. Taki kontakt był, bo kilka minut przed wypadkiem, pilot uzgadniał z kapitanem statku kurs i szybkość statku, i to wynika wprost rozmowy zarejestrowanej na płycie.

Statek „Komet III” – jak podał sam kapitan – był około 200 razy w porcie Gdynia, zawijał tysiące razy do innych portów z tak samo przygotowanym

trapem pilotowym. W takim samym stanie są inne statki, które mają podobną konstrukcję jak „Komet III” i przychodzą do Gdyni. Trzeba było tego wypadku aby sytuację tą zmienić. Stacja Pilotowa w Gdyni po tym wypadku doręcza kapitanom statków, których trapy nie spełniają wymogów lub są podobnie zamocowane jak na „Komet III” ulotkę z instrukcją i opisem dlaczego tak nie powinno być.

Poszkodowany obecnie przechodzi rehabilitację a z rokowań lekarzy wynika, że nie będzie mógł podjąć pracy i pozostanie osobą niepełnosprawną. Załoga statku, jak wykazała dzisiejsza rozprawa przez nieprzestrzeganie Konwencji SOLAS, przyczyniła się do wypadku. Dlatego jako pełnomocnik poszkodowanego – wniósł o uznanie winy armatora, kapitana i załogi statku.

W ciągu ostatnich 2 lat w porcie Gdynia zdarzyły się 3 wypadki pilotów. Pierwszy – odpadnięcia pilota od trapy, który zawisł swobodnie i nie opierał się o burtę statku a był spowodowany złym przygotowaniem trapy przez załogę., wypadek na m/s „Komet III:” i wypadek pilota 2 tygodnie temu, kiedy pod pilotem wchodzącym na statek urwał się trap i pilot spadł do wody.

3. Zainteresowany kierownik pilotówki "Pilot-5" Henryk Dąbrowski oświadczył, że nie domaga się zabrania głosu.

4. Przedstawiciel Kapitanatu Portu Gdynia Wojciech Oziemski oświadczył, iż zarzut Delegata Ministra w stosunku do oficera dochodzeniowego jest głęboko krzywdzący, zważywszy na jego duże doświadczenie zawodowe. Prowadził on dochodzenia dla potrzeb Izby Morskiej w Gdyni przez około 20 lat i nigdy nie było wobec niego żadnych zarzutów. Stwierdził, że przy tej wiedzy jaką posiadał Kapitanat Portu na temat wypadku zrobił on wszystko co mógł.

5. Pełnomocnik Kapitanatu Portu Gdynia Piotr Żenni oświadczył w ostatnim słowie, że skoro „Komet III” już przed wypadkiem około 200 razy zawijał do Gdyni z podobnie przygotowanym trapem, a więc przygotowanym niezgodnie z Konwencją SOLAS, piloci UNIPIL-u powinni byli zwrócić na to uwagę zanim doszło do wypadku. Podkreślił też, iż w świetle wyjaśnień załogi pilotówki, w tak złych warunkach pogodowych jakie wówczas były pilot nie powinien był podejmować ryzyka skoku z pilotówki na statek. Jeżeli uznał i widział jak nieporządnie jest sklarowany trap na pokładzie, powinien był odmówić albo obsadzić statek wchodząc po burcie.

**Izba Morska zważyła co następuje:**

Okolicznością nie budzącą wątpliwości pozostaje, iż w dniu 23 lutego 2005r. na redzie Portu Gdynia doszło do wypadku morskiego w następstwie którego, pilot Roman Marcinkowski doznał rozległych obrażeń ciała.

Twierdzenie to wynika z jednej strony z oświadczeń samego Romana Marcinkowskiego, z drugiej zaś z wyjaśnień wszystkich pozostałych zainteresowanych jaki i zeznań świadków przesłuchanych w toku niniejszego postępowania.

W konsekwencji powyższego Izba Morska dała wiarę wszystkim zeznaniom (zainteresowanych jak i świadków) w zakresie w jakim opisują one miejsce, czas oraz warunki pogodowe panujące w dniu zdarzenia. W uzupełnieniu jedynie odnieść się w tym zakresie należy do takich dokumentów jak dziennik maszynowo-pokładowy oraz dowodu w postaci zapisu rozmów na płycie CD jako potwierdzających przedmiotowe zdarzenia.

W tych też granicach – w ocenie Izby – brak jest podstaw pozwalających na negowanie tezy, iż rzeczony wypadek należy do kategorii spraw objętych kognicją Izby Morskiej.

Zgodnie bowiem z art. 1 ust.2 pkt. 10. ustawy z dnia 1.12.1961r. „O izbach morskich” (Dz.U. z 1961r. Nr 58 poz. 320) wypadkami morskimi w rozumieniu niniejszej ustawy są zdarzenia na morzu lub wodach z nim połączonych, na których statki morskie uprawiają żeglugę, polegające na śmierci lub uszczerbku na zdrowiu człowieka w związku z pracą lub pobytem na statku, zachowaniem się statku, działaniem lub stanem jego urządzeń albo innych jego elementów lub właściwościami ładunku statku.

Mając więc na uwadze miejsce zdarzenia, jego przebieg jak i w końcu następstwa, z urzędu wskazać należy, iż ustalone przez Izbę Morską okoliczności, kwalifikują je jako wypadek morski w rozumieniu przywołanej wyżej ustawy.

Przywołane w początkowej części niniejszych rozważań uwagi, w zakresie w jakim odnoszą się one do oceny poszczególnych dowodów, nie pozostają równoznaczne z akceptacją tych zeznań zainteresowanych jak i świadków w jakim odnoszą się one do opisu przebiegu samego zdarzenia jak i przyczyn wypadku.

Zważyć bowiem należy, iż o ile z wyjaśnień Romana Marcinkowskiego wynika jednoznacznie, iż przyczynę jego upadku wiązać należy z faktem niewłaściwie przygotowanego i wyłożonego sztormtrapu, o tyle, z oświadczeń złożonych przez załogę (kapitana, bosmana i marynarza) statku „Komet III” wynika, iż upadek pilota stanowi następstwo wyłącznie jego nieuwagi i nieostrożności.

Przechodząc do omówienia powyższych zagadnień, w pierwszej kolejności wskazać należy, iż Izba Morska podziela te wyjaśnienia i zeznania w

zakresie w jakim kreują one tezę o wadliwym przygotowaniu sztormtrapu dla przyjęcia pilota na statku „Komet III”.

Tak więc uwagi wymaga, iż z wyjaśnień Romana Marcinkowskiego wynika wprost, iż krawędź pomostu pilotowego na jednostce „Pilot 5” pozostaje na zbliżonym poziomie, co pokład statku „Komet III”. Twierdzenie to znajduje nie tylko odzwierciedlenie w wyjaśnieniach członków załogi pilotówki „Pilot 5” Henryka Dąbrowskiego oraz Ryszarda Aranowskiego – którym Izba dała wiarę – ale również w konstrukcji samych jednostek. Odnieść się tu należy zarówno do dokumentacji zdjęciowej statku (koperta – K.1) oraz szkiców pilotówki (K.17-18) sytuujących podest pilotowy na wysokości około 1,90m. ponad pokład „Pilota 5”.

Powyższe nie jest jednak równoznaczne z twierdzeniem, iż w dacie wypadku przejście pilota na statek nie narażało większych trudności. Pomijając w tym miejscu uwagi w zakresie w jakim odnoszą się one do oceny samego ryzyka przechodzenia z jednej jednostki na drugą, podkreślić należy, iż z materiału dowodowego zebranego w toku postępowania wynika jednoznacznie, iż warunki pogodowe towarzyszące transferowi pilota na statek „Komet III” były co najmniej trudne (siła wiatru 7-8 falowanie 4-5) . Następstwem ich, mimo osłonięcia jednostki pilotowej przez statek „Komet III”, pozostawało znaczące wznoszenie i opadanie „Pilota 5” sięgające do 1,5m.

W tych też warunkach przygotowanie zarówno urządzeń jak i samej załogi statku do transferu pilota winno uwzględniać aspekt dodatkowej staranności i ryzyka. W odniesieniu do niniejszego zdarzenia, po stronie „Komet III” – w ocenie Izby – warunki te nie zostały w pełni zachowane.

Izba Morska podziela w całości stanowisko Romana Marcinkowskiego w zakresie w jakim przyczynę omawianego wypadku wiąże on z utratą równowagi na pierwszym szczeblu sztorm trapu wyłożonym na pokładzie statku „Komet III”. Odpowiednio, Izba neguje a zarazem nie daje wiary opisowi zdarzeń kreowanych przez poszczególnych członków złogi przybyłego na redę Portu Gdynia statku bandery brytyjskiej.

Dla oceny powyższych kwestii, w pierwszej kolejności podkreślenia wymaga więc, iż przedstawiony przez Romana Marcinkowskiego opis zdarzenia znajduje pełne potwierdzenie w zeznaniach świadka zdarzenia Ryszarda Aranowskiego (k.97). Wynika z nich wprost, iż bezpośrednio przed upadkiem pilot postawił (oparł) stopę (nogę) na leżącym na pokładzie szczeblu sztormtrapu. To zaś – ocenie Izby – w pierwszej uprawniana do twierdzenia, iż przyczynę upadku wiązać należy z brakiem stabilności tego właśnie elementu.

W tym też kontekście, trudno podzielić stanowisko prezentowane przez poszczególnych członków załogi „Komet III” zawierające twierdzenie, iż pilot

„nie mógł dosięgnąć” drabinki (K.31), „stojąc na szczycie pilotówki nie zdołał sięgnąć drabinki” (K.35) lub też w końcu iż, „pilot próbował przeskoczyć z łodzi na drabinę linową pilota, ale jego ręka nie trafiła na sztorń trap i upadł całym ciałem na pokład łodzi”.

Pomijając fakt, iż poszczególne wypowiedzi pozostają po części ze sobą niespójne, zwrócić należy uwagę, iż przedstawiona wersja zdarzeń pozostaje w opozycji do pozostałych ustaleń Izby

Po pierwsze więc, jak wynika z przywołanych wyżej ustaleń poziom pomostu pilotowego „Pilota 5” odpowiada płaszczyźnie pokładu „Komet III”. W konsekwencji więc, pośrednie powoływanie się przez członków załogi na próbę wejścia pilota Romana Marcinkowskiego po drabinie wywieszanej wzdłuż burty statku – zdaniem Izby – pozostaje chybione.

Po drugie, zwrócić należy uwagę, iż w dacie zdarzenia – co podkreślono wyżej – na redzie portu panowały trudne warunki atmosferyczne. Mając więc na uwadze siłę wiatru i falowanie, wchodzenie przez pilota na pokład „Komet III” po drabinie wywieszanej na burcie statku, wiązałoby się z daleko posuniętym ryzykiem zmiążdżenia osoby pilota przez poszczególne jednostki (pilotówkę oraz kontenerowiec).

Po trzecie – lansowanej wyżej tezie – przeczy w końcu sposób samego upadku pilota. Mając bowiem na uwadze motorykę ruchu ciała ludzkiego, w wypadku gdyby pilot poruszając się do przodu, rzeczywiście nie sięgnął drabinki pilotowej, faktycznie upadłby głową w dół. Tymczasem – co znajduje odzwierciedlenie także w oświadczeniach członków załogi „Komet III” – po upadku, górna część ciała pilota, znalazła oparcie na krawędzi fałszywej burty; nogi zaś pozostawały w wodzie.

W konsekwencji powyższego – w ocenie Izby Morskiej – przyczynę zaistniałego wypadku morskiego, wiązać należy nie tyle z wadliwym zachowaniem pilota, ale wyłącznie z okolicznościami na które powołuje się sam zainteresowany Roman Marcinkowski.

Taką też okolicznością – obok wskazanej wyżej – pozostaje także niewłaściwe ułożenie sztorńtrapu, na pokładzie „Komet III”.

Z materiału dowodowego zebranego w toku postępowania wynika bowiem wprost, iż w chwili zdarzenia na pokładzie statku pomiędzy burtą a zrębnicą ładowni w przejściu o szerokości około 1.20. leżała w nieładzie niewykorzystana część sztorńtrapu.

Teza ta wynika jednoznacznie z wyjaśnień samego zainteresowanego Romana Marcinkowskiego, zeznań świadka Ryszarda Aranowskiego jaki i w końcu pisemnego oświadczenia Wiesława Witta przybyłego na miejsce zdarzenia, w zastępstwie kontuzjowanego pilota.

Jak wskazano to w początkowej części niniejszych rozważań, przyjęcie pilota na statek wiąże się każdorazowo z elementem ryzyka wpisanego w takie

działanie. Ryzyko to jest tym większe, gdy w transferowi pilota towarzyszą złe warunki pogodowe.

Tym bardziej więc, wobec utrudnionych warunków atmosferycznych, jak miało to miejsce w niniejszej sprawie, niezbędnym a zarazem koniecznym pozostawało przygotowanie w sposób maksymalnie staranny miejsca transferu pilota. W tych też granicach, powinnością „Komet III” pozostawało nie tylko przygotowanie wszystkich urządzeń mających służyć przyjęciu pilota, ale także zabezpieczenie warunków pozwalających na możliwie swobodne wejście na pokład statku. Wymóg ten, w odniesieniu do jednostki „Komet III” pozostawał tym bardziej istotny, iż statek – co wynika także z dokumentacji zdjęciowej – posiada bardzo małą boczną burzę.

W konsekwencji powyższego, twierdzenie pilota, iż niewłaściwe rozłożenie sztormtrapu, jako tarasujące możliwość swobodnego przemieszczenie się na jednostkę, stanowiło jeden z elementów utrudniających jej obsadzenie, w ocenie Izby uznac należy w pełni za wiarygodne i jako takie zakwalifikować jako z jeden z elementów mających wpływających na ogólną ocenę przygotowania „Komet III” do transferu pilota.

W tym miejscu wskazać należy iż zgodnie z prawidłem 23 ust.1 pkt 1.2 Międzynarodowej Konwencji o Ochronie Życia na Morzu – „SOLAS”, statki uprawiające podróże, podczas których prawdopodobne jest korzystanie z usług pilota, nie tylko powinny posiadać urządzenia do przyjmowania i zdawania pilota, ale nadto, wszystkie te urządzenia (stosowane do przyjmowania i zdawania pilota) powinny w pełni zapewniać bezpieczne wykonywanie tych czynności (prawidło 23 ust.2 pkt 2.1 cyt. Konwencji).

W ocenie Izby, przygotowane przez „Komet III” miejsce transferu pilota, w dacie wypadku nie spełniało przedmiotowych wymogów, pozwalających na bezpieczne i swobodne przejście pilota.

W tym też zakresie, zwrócić należy uwagę z jednej strony na brak stabilności pierwszego stopnia sztormtrapu położonego na pokładzie statku, z drugiej zaś pozostawienie sztormtrapu powodujące znaczące utrudnienie dla osoby wchodzącej (tu: pilota) na pokład jednostki.

Z tymi też zaniechaniami, leżącymi po stronie „Komet III” – w opinii Izby Morskiej – wiązać należy w pierwszej kolejności przyczyny wypadku pilota Romana Marcinkowskiego.

Niezależnie od powyższych uwag, odnoszących się do prawidłowości przygotowania samego statku (urządzeń statku) – zdaniem Izby Morskiej - dla całościowej oceny przyczyn zaistniałego, analizy wymaga także postawa członków załogi „Komet III”.

Z ustalonego powyżej stanu faktycznego, wynika jednoznacznie, iż w chwili zdarzenia, w miejscu transferu pilota na statek, obecni byli wyłącznie dwaj członkowie załogi: marynarz Enerio Pantaleon oraz bosman Henrik Lebek.

Ich rola – co wynika jednoznacznie z zeznań samego zainteresowanego – w istocie, ograniczona została do biernej asysty i obserwacji przebiegu zdarzenia. Z materiału dowodowego nie wynika bowiem w żaden sposób, aby wskazani wyżej członkowie załogi w sposób czynny zabezpieczali przejście pilota na statek. W szczególności brak jest jakichkolwiek podstaw pozwalających na uznanie, aby obsada „Komet III” nie tylko była przygotowana na ewentualne podtrzymanie lub przytrzymanie przechodzącego pilota, ale w szczególności znajdowała się na tyle blisko furty w relingu, aby w sposób skuteczny udzielić mu (ewentualnej) pomocy.

W ocenie Izby Morskiej, taka też postawa (zaniechanie) narusza szeroko rozumiane zasady dobrej praktyki morskiej, rozumianej jako dążenie do maksymalnego ograniczenia stopnia zagrożenia dla życia i zdrowia osób pracujących na morzu.

Bez wpływu na treść jak i zakres przedmiotowego rozstrzygnięcia pozostaje, postawa samego zainteresowanego Romana Marcinkowski.

Nie kwestionując bowiem faktu, iż zainteresowany – co wynika wprost z jego wyjaśnień – był świadomy wadliwości przygotowania jednostki „Komet III” do transferu pilota, zwrócić należy uwagę, iż twierdzenie to odnieść można co najwyżej do nieprawidłowego rozłożenia sztrómatu. Bak jest natomiast podstaw pozwalających na uznanie, iż jego świadomość obejmowała także wiedzę co do niestabilności stopnia drabinki, ale przede wszystkim braku jakiegokolwiek reakcji ze strony członków załogi „Komet III”. W konsekwencji czynienie zarzutu, iż pilot winien odmówić obsadzenia statku – w ocenie Izby – pozostaje chybione

W tym też ujęciu, nie może ująć uwagi fakt, iż zainteresowany legitymuje się wieloletnim doświadczeniem i praktyką morską. Przy uwzględnieniu zaś, iż w od chwili gdy znalazł się na pomoście pilotówki nie posiadał jakiegokolwiek łączności ze statkiem (obiema rękoma trzymał się barierki) – w ocenie Izby – uprawnionym pozostaje twierdzenie, iż zainteresowany nie tylko mógł, ale powinien przypuszczać, iż zostanie mu udzielona pomoc ze strony członków załogi statku. Założenie to pozostawało tym bardziej realne, iż w chwili zetknięcia pilotówki z „Komet III”, sztormowe warunki pogodowe nie uległy zmianie.

Dla przedmiotowej oceny, nie bez znaczenia w końcu pozostaje też fakt, iż każdorazowa obsada przez pilota wchodzącego statku wiąże się z podjęciem ryzyka. W konsekwencji, próba obsadzenia statku „Komet III” nawet w niesprzyjających warunkach atmosferycznych sama w sobie nie przekreśla poprawności czynności zainteresowanego Romana Marcinkowskiego.

Konsekwencją powyższych rozważań pozostaje treść rozstrzygnięcia zawarta w punkcie I-ym orzeczenia, upatrująca wyłączną przyczynę wypadku



morskiego w fakcie niewłaściwego miejsca przygotowania transferu pilota na statek „Komet III” oraz zaniechaniu asekuracji pilota przez członków załogi rzeczonyj jednostki – w oparciu o regulacje art. 1 ust.2 pkt 10 w zw. z art. 36 ust.1 pkt. 5 ustawy z dnia 1.12.1961r. „O izbach morskich” (Dz.U. z 1961r. Nr 58 poz. 320).

W punkcie III

Te też okoliczności jako leżące po stronie statku „Komet III” determinują rozstrzygnięcie o winie – jak w punkcie II-gim orzeczenia, w dalszej zaś kolejności (odpowiednio) – o nie orzekaniu o winie członków załogi i kapitana – jak w punkcie III orzeczenia – w oparciu regulację art.2 w zw. z art. 36 ust.1 pkt. 5 ustawy z dnia 1.12.1961r. „O izbach morskich” (Dz.U. z 1961r. Nr 58 poz. 320).

\*

Z materiału dowodowego zebranego w toku postępowania wynika jednoznacznie, iż bezpośrednio po upadku pilota Romana Marcinkowskiego na fałszburłę „Pilota 5”, kapitan jednostki Henryk Dąbrowski, wykonał manewr natychmiastowego odejścia od statku „Komet III”. W dalszej zaś kolejności wyłączył silniki, pomógł Ryszardowi Aranowskiemu wciągnąć poszkodowanego pilota na pokład jednostki, oraz owinął go kocem. Dalej zaś, zawiadomił stację pilotową o zaistniałym zdarzeniu, kierując równocześnie jednostkę do nabrzeża portowego.

W tych też granicach, mając na uwadze, iż prawidłowość zachowania się statku po wypadku oraz prawidłowości czynności ratowniczych podjętych przez członków załogi „Pilota 5” nie budzą zastrzeżeń – na mocy art. 36 ust.1 pkt. 7 ustawy z dnia 1.12.1961r. „O izbach morskich” (Dz.U. z 1961r. Nr 58 poz. 320) orzeczono jak w punkcie IV-tym.

\*

Z niespornego w tym zakresie materiału dowodowego wynika, iż bezpośrednio po zdarzeniu, działania Kapitanatu Portu w Gdyni, ograniczyły się do przesłuchania członków załogi (mechanika i kapitana) pilotówki „Pilot – 5”.

Sam Kapitanat nie podjął natomiast jakichkolwiek innych działań zmierzających do zebrania i utrwalenia materiałów mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy. W szczególności zaniechano opisu lub utrwalenia za pomocą urządzeń rejestrujących obraz miejsca zdarzenia. Podobnie nie dokonano bezpośredniego przesłuchania członków załogi statku „Komet III”. Same zaś zdjęcia nadesłane do akt sprawy – mimo, iż opatrzone (po części) datą 23 grudnia 2005r. – nie zostały wykonane w tej dacie a co za tym idzie nie obrazują w sposób w pełni rzetelny miejsca zdarzenia

Tak też postawa – w ocenie Izby – pozostaje wadliwa. Wbrew bowiem wywodom przedstawionym przez przedstawicieli Kapitanatu, działania zmierzające do pozyskania możliwie szerokiego materiału dowodowego, były tym bardziej pożądane, iż sam poszkodowany nie mógł z uwagi na stan zdrowia złożyć wyjaśnień. Tym bardziej więc wobec świadomości, iż ewentualne przesłuchanie Romana Marcinkowskiego nie jest możliwe, właśnie na organach administracji morskiej ciążył obowiązek dołożenia należytej staranności w utrwaleniu dowodów w zakresie pozwalającym w przyszłości na możliwie pełną weryfikację stanu faktycznego.

W tych też granicach podkreślić należy, iż ograniczenie działań Kapitanatu Portu, naruszyło takie ogólne dyrektywy związane z prowadzeniem dochodzeń w sprawach wypadków morskich a kierowane do organów administracji morskiej, jak powinność szczególnej uwagi aby żaden z faktów mogących mieć istotne znaczenie dla sprawy nie został pominięty w tym konieczności zabezpieczenia śladów następstw wypadku.

Te też powinności obciążające Kapitanat Portu Gdynia – w ocenie Izby – wskutek zaniechania (o czym była mowa wyżej) zostały naruszone, co w konsekwencji z uwagi na regulacje art. 36 ust.1 pkt. ustawy z dnia 1.12.1961r. „O izbach morskich” (Dz.U. z 1961r. Nr 58 poz. 320) warunkuje treść punktu V-go orzeczenia

\*

O kosztach – jak w punkcie VI-tym orzeczono w oparciu o art. 50 ustawy z dnia 1.12.1961r. „O izbach morskich” (Dz.U. z 1961r. Nr 58 poz. 320).

PRZEWODNICZĄCY  
Izby Morskiej

SSO Michał Meissner

Za zgodność z oryginałem

Z-ca Wiceprezesa Sekretariatu  
Izby Morskiej w Gdyni

  
Grażyna Chęchłowska

