



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

ROCZNA ANALIZA

WYPADKÓW I INCYDENTÓW MORSKICH

2013

Spis treści	str.
1. Wstęp	1
2. Informacje o Komisji	2
3. Ilość powiadomień o wypadkach i incydentach oraz ilość podjętych badań.....	3
4. Ilość badań zakończonych w 2013 r. oraz liczba ogłoszonych raportów	4
5. Zestawienie ilości wypadków według ich rodzaju	5
6. Przyczyny wypadków i incydentów morskich	10
7. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	12
8. Ostrzeżenia o możliwym niebezpieczeństwie	13
9. Współpraca z państwami istotnie zainteresowanymi	14
10. Aneks - Informacja PKBWM o wypadkach zaistniałych w 2012 r.	15

1. Wstęp

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich została powołana ustawą z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068). Rozpoczęła swoją działalność 6 maja 2013 r. z chwilą wyznaczenia przez Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej trzeciego, z pięciu ustawowo przewidzianych członków Komisji.

Badania wypadków i incydentów morskich Komisja prowadzi na podstawie ustawy oraz Kodeksu międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich, przyjętego przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) (kodeksu badania wypadków).

Celem badania wypadku lub incydentu morskiego jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego.

Komisja nie rozstrzyga w prowadzonym przez siebie badaniu o winie lub odpowiedzialności osób uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim, a raporty z prowadzonego badania nie mogą stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności za spowodowanie wypadku, którego raport dotyczy. Oznacza to, że żaden z organów orzekających w takich postępowaniach nie może powołać się na informacje zawarte w raporcie Komisji.

Komisja bada każdy bardzo poważny wypadek i poważny wypadek morski. Bardzo poważnym wypadkiem jest wypadek, w wyniku którego doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka lub do wyrządzenia szkody w środowisku w znacznych rozmiarach. Poważnym wypadkiem jest wypadek, którego skutkiem jest m. in. uszkodzenie napędu statku, rozległe uszkodzenie nadbudówki, zmiany w stateczności statku, uszkodzenie kadłuba w części podwodnej, wyrządzenie szkody w środowisku, w tym szkody spowodowanej zanieczyszczeniem oraz awaria, przy której istnieje konieczność holowania statku lub udzielenia mu pomocy z lądu.

W przypadku zaistnienia poważnego wypadku morskiego Komisja może jednak, po dokonaniu wstępnej oceny przyczyn jego zaistnienia, zdecydować o odstąpieniu od prowadzonego badania. W przypadku zaistnienia wypadku innego niż bardzo poważny lub poważny lub incydentu morskiego, Komisja rozstrzyga o podjęciu badania albo o odstąpieniu od niego. Przy podejmowaniu takiego rozstrzygnięcia Komisja bierze pod uwagę powagę

zaistniałego zdarzenia, typ statku lub ładunku oraz to, czy wyniki badania przyczynią się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości.

Komisja bada wypadki i incydenty morskie, w których uczestniczyły statki o polskiej przynależności, statki o obcej przynależności jeżeli wypadek nastąpił na polskich morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym. Komisja obowiązana jest podjąć badanie wypadku, w stosunku do którego Polska jest tzw. państwem istotnie zainteresowanym, czyli np. w przypadku, w którym w wypadku morskim śmierć ponieśli polscy marynarze.

2. Informacje o Komisji

W 2013 r. Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich (PKBWM) działała w składzie:



Cezary Łuczywek – Przewodniczący Komisji



Marek Szymankiewicz – Sekretarz Komisji



Krzysztof Kuropieska – Członek Komisji

PKBWM jest organem niezależnym. Działa przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej, ale nie jest komórką organizacyjną Ministerstwa.

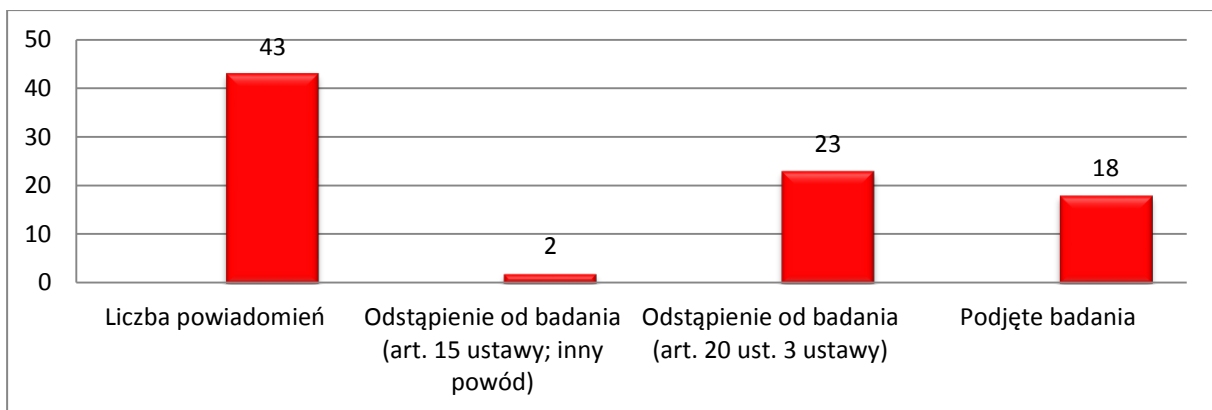
Siedzibą Komisji jest miasto stołeczne Warszawa.

Adres korespondencyjny i dane kontaktowe Komisji są następujące:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
tel. +48 22 630 19 05, tel. kom. +48 664 987 987 (24h)
e-mail: pkbwm@mir.gov.pl
www.komisje.transport.gov.pl

3. Ilość powiadomień o wypadkach i incydentach oraz ilość podjętych badań

W pierwszych 7 miesiącach (od maja do grudnia 2013 r.) swojej działalności Komisja otrzymała powiadomienia o 43 wypadkach i incydentach morskich.



Komisja nie rozpoczęła badań w 2 przypadkach. W pierwszym Komisja uznała, że zdarzenie, w którym zatonął holowany przez holownik „Ajaks” „Georg Buchner” (na zdjęciu),

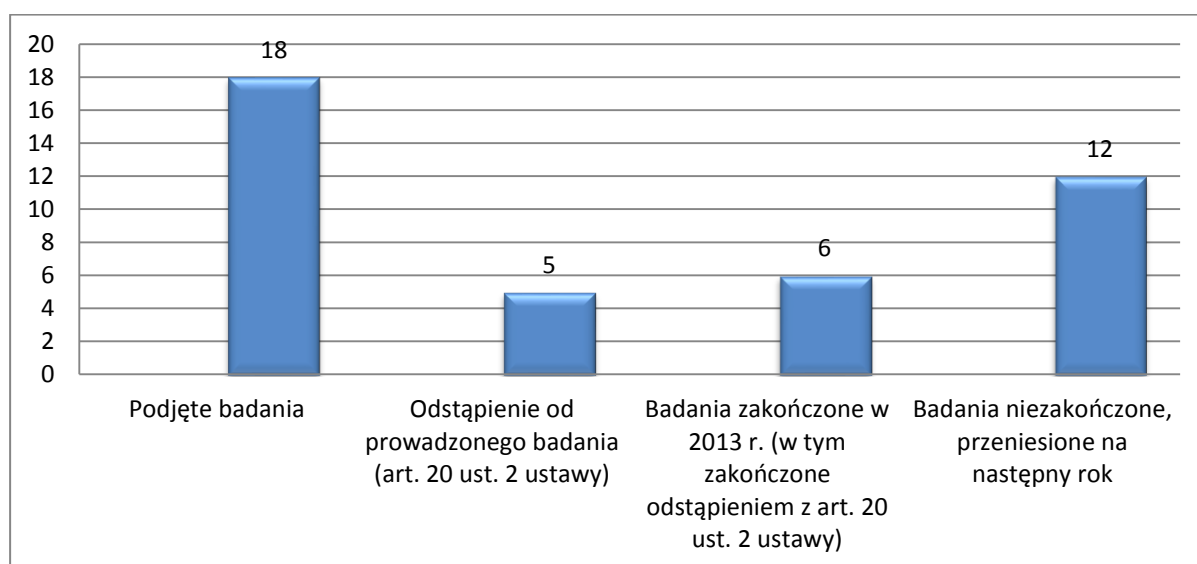


nie spełnia kryteriów wypadku morskiego, zawartych w definicji wypadku morskiego, określonej w ustawie o PKBWM.

W drugim przypadku jednostka, która uległa wypadkowi, była statkiem pełniącym wyłącznie specjalną służbę państwową i z tego względu, zgodnie z art. 15 ust. 2 pkt 2 lit. a ustawy o PKBWM, wypadek nie podlegał badaniu przez Komisję.

Biorąc pod uwagę powagę zaistniałego zdarzenia, typ statku lub przewożonego przez statek ładunku, Komisja odstąpiła od badania w 23 przypadkach, uznając że wyniki badania nie przyczynią się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości. W pozostałych 18 przypadkach zgłoszonych zdarzeń Komisja podjęła ich badanie.

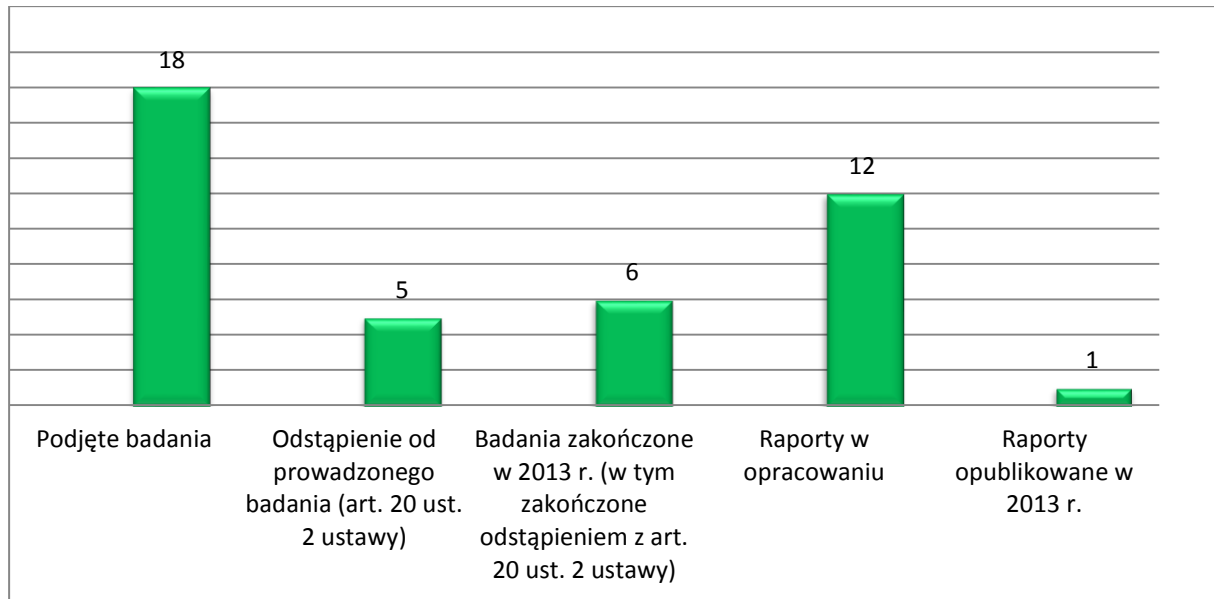
Po dokonaniu wstępnej oceny przyczyn zaistnienia każdego z tych 18 wypadków, Komisja w 5 przypadkach zdecydowała o odstąpieniu od prowadzonego badania, uznając, że dalsze badanie nie przyczyni się do poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego. Badania te Komisja uznała za zakończone.



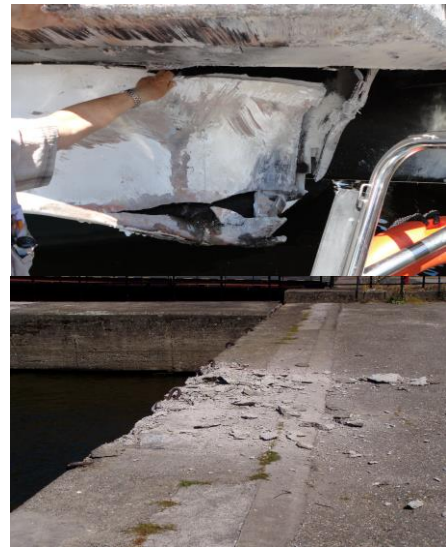
Z pozostałych 13 wypadków, w 2013 r. Komisja zakończyła badanie 1 wypadku, a 12 rozpoczętych badań wypadków było kontynuowane w następnym roku.

4. Ilość badań zakończonych w 2013 r. oraz liczba ogłoszonych raportów

Komisja opublikowała w 2013 r. jeden raport końcowy i rozpoczęła prace nad dwunastoma innymi, których ogłoszenie nastąpiło w następnym roku.

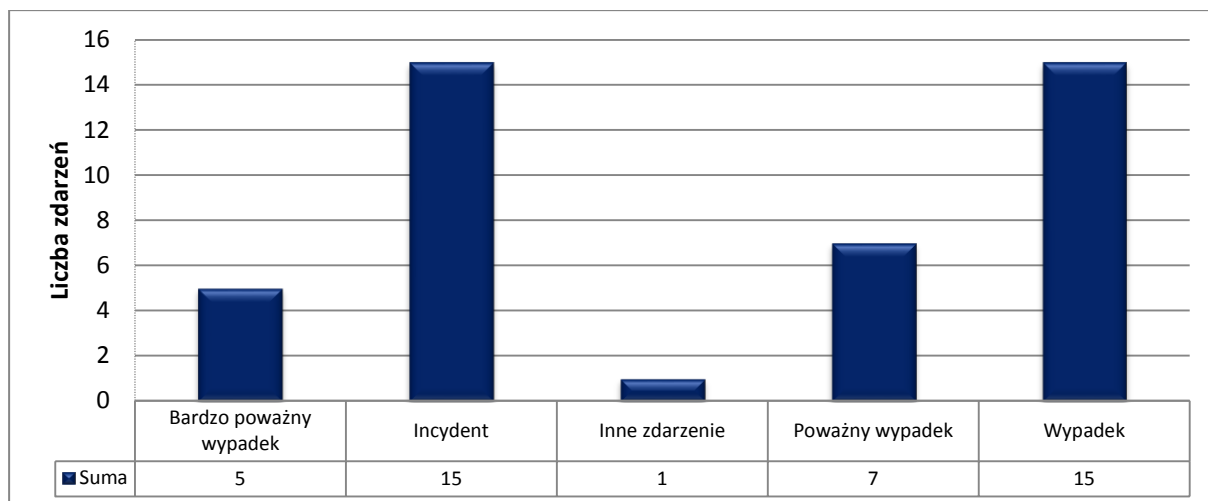


Opublikowany raport dotyczył wypadku promu Karsibór III (zdjęcie poniżej z lewej), w wyniku którego prom podczas podchodzenia do nabrzeża z powodu utraty napędu głównego uderzył w nabrzeże, rozdarł kadłub w okolicach rufy z prawej burty (zdjęcie poniżej z prawej u góry) i uszkodził nabrzeże (zdjęcie poniżej z prawej u dołu).



5. Zestawienie ilości wypadków według ich rodzaju

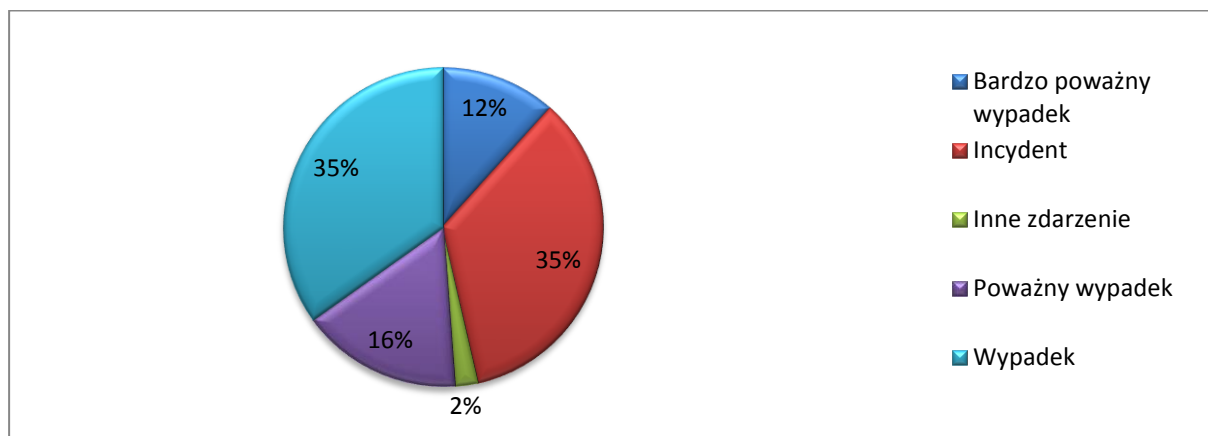
Spośród 43 zdarzeń, o których Komisja została powiadomiona, 5 z nich okazało się bardzo poważnymi wypadkami morskimi (*very serious casualty*), w rozumieniu kodeksu badania wypadków i ustawy o PKBWM.



Aż 15 powiadomień o zdarzeniach dotyczyło incydentów morskich (*marine incident*). Tyle samo zdarzeń Komisja zakwalifikowała jako wypadki morskie (*less serious casualty*). 7 powiadomień dotyczyło poważnych wypadków morskich (*serious casualty*).

Jedno zdarzenie – zatonięcie holowanego byłego statku-hotelu „Georg Büchner” – Komisja zakwalifikowała jako zdarzenie inne niż wypadek morski.

Procentowe zestawienie różnych rodzajów wypadków i incydentów morskich przedstawiono na poniższym diagramie.



Wśród bardzo poważnych wypadków Komisja badała trzykrotnie przyczyny utonięcia członka załogi statku oraz dwukrotnie przyczyny całkowitej utraty jednostki.

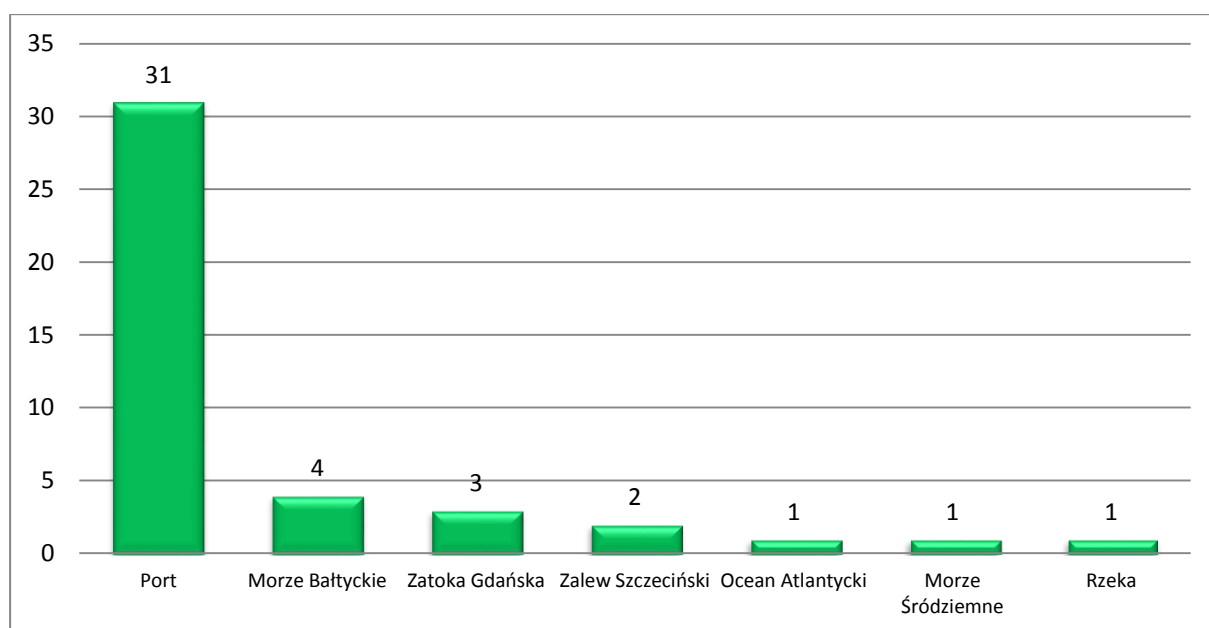
Wypadki z ludźmi dotyczyły wypadnięcia za burtę sternika jachtu „Qatro” na Zalewie Szczecińskim, kapitana jachtu „Holly II” na Zatoce Gdańskiej oraz mechanika szalandy „SM PRC 105” w porcie w Gdańsku.

Badania całkowitej utraty statku dotyczyły pożaru jachtu „Miss Alicja” w porcie w Gdańsku (zdjęcie poniżej z lewej) oraz wejścia na mieliznę w okolicach Ustki i całkowitego zniszczenia łodzi rybackiej UST 83 (zdjęcie poniżej z prawej).

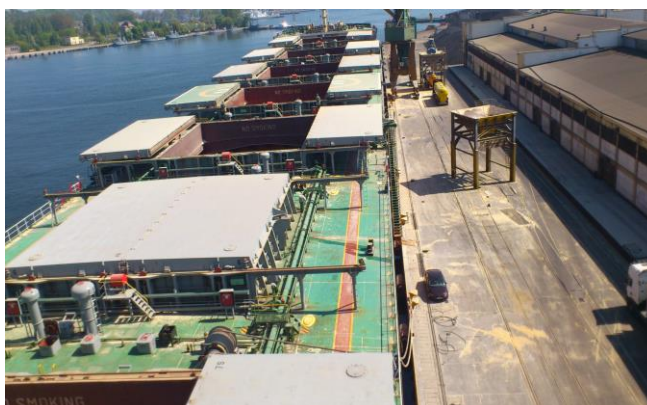


Rejon, w którym miał miejsce wypadek

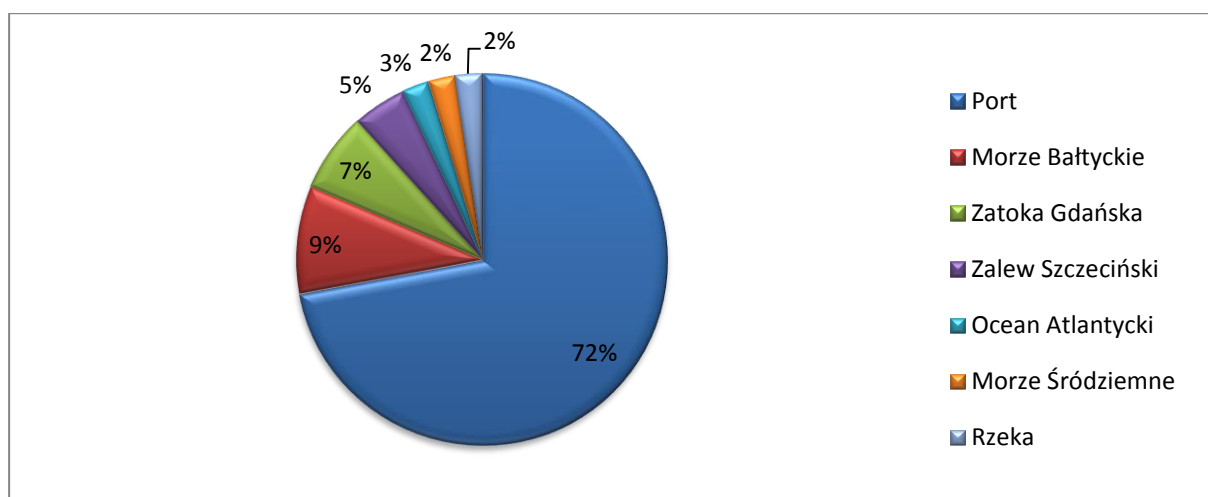
Spośród wszystkich wypadków i incydentów, które Komisja zarejestrowała aż 31 miało miejsce w portach, z czego 28 zdarzyło się w portach polskich, a 3 w portach obcych.



Wypadki w portach dotyczyły zarówno sytuacji, w których statki były w ruchu (patrz poniżej z lewej zdjęcie dziobu statku „Godafoss”, podnoszącego banderę Antigua & Barbuda, który podczas wchodzenia do portu wszedł na falochron w Świnoujściu), jak przypadków statków stojących (zacumowanych) przy nabrzeżu (patrz poniżej zdjęcie z prawej chińskiego statku „Ju Da” w porcie Gdynia).



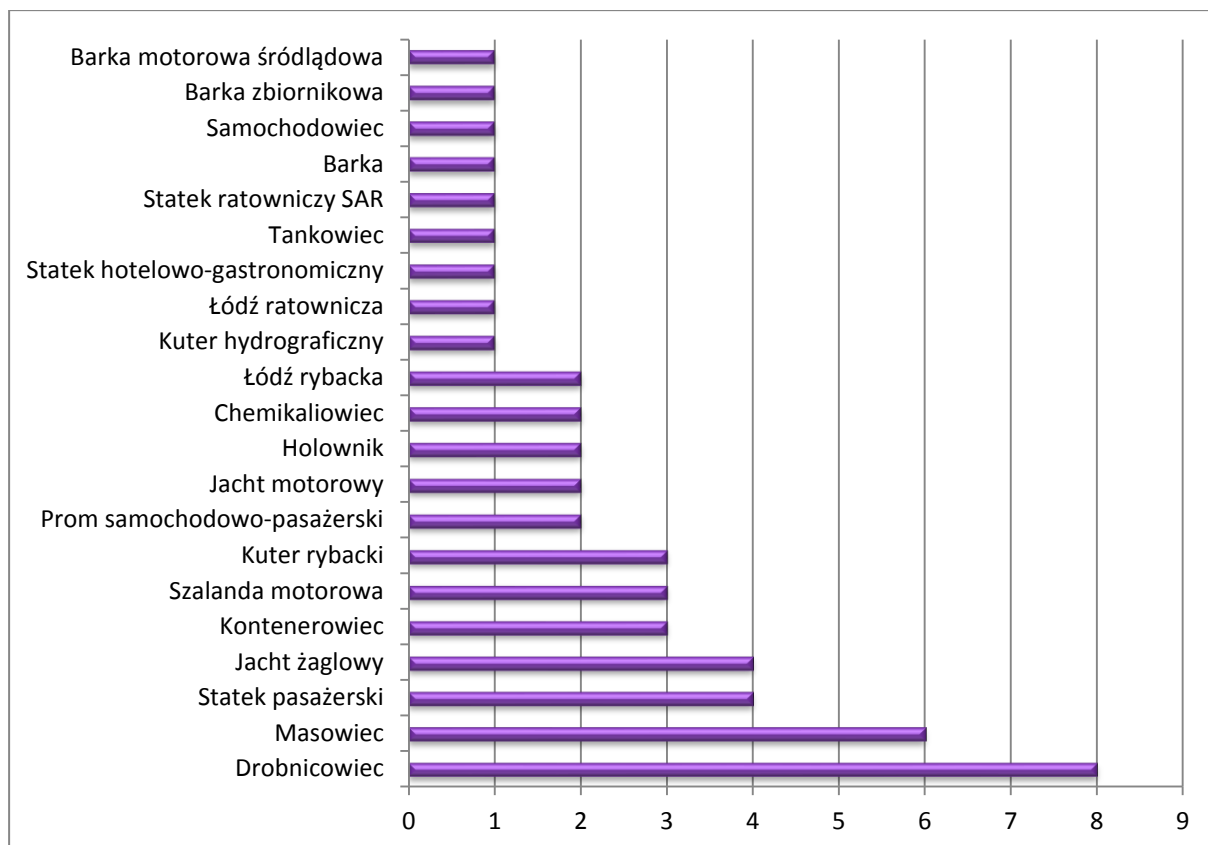
Wypadki na statkach w portach stanowiły aż 72% ogólnej liczby wypadków. Prawie co dziesiąty wypadek, który badała Komisja miał miejsce na Bałtyku. W wypadkach na Zatoce Gdańskiej i Zalewie Szczecińskim brały udział tylko jachty morskie. Incydent z udziałem polskiego marynarza miał miejsce na statku „Consouth” znajdującym się na Atlantyku.



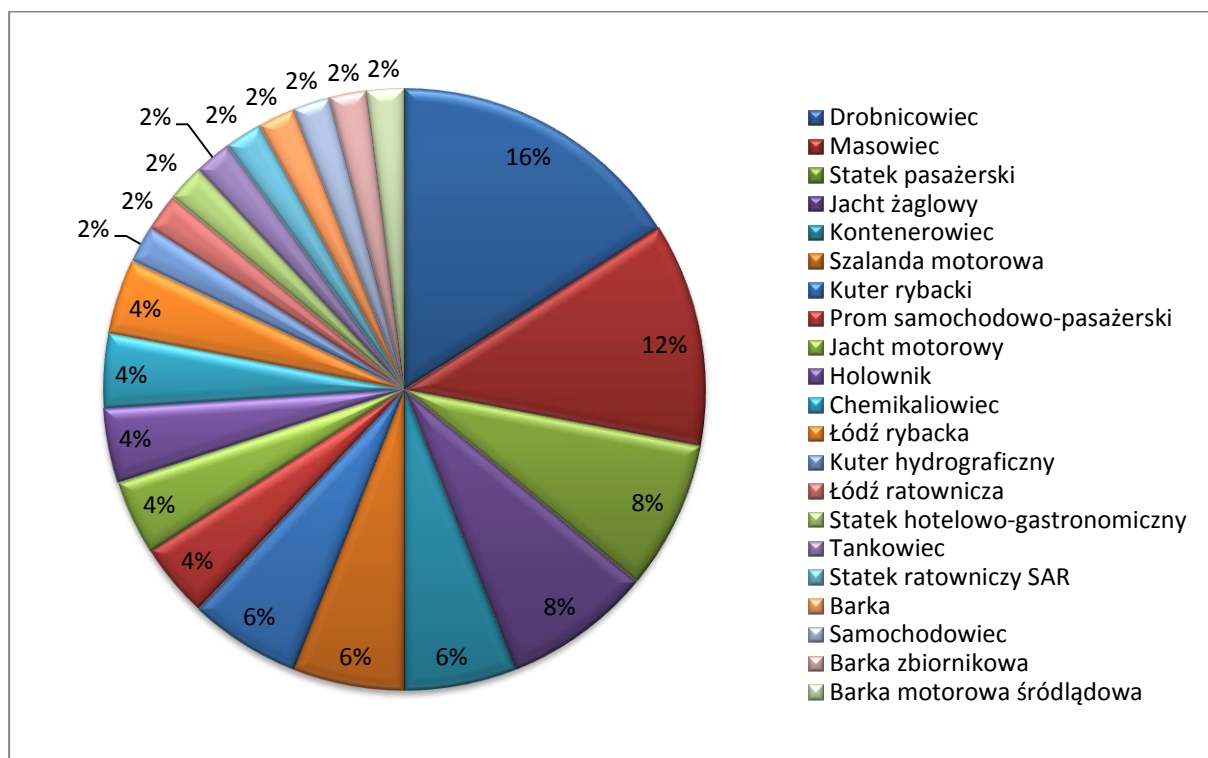
Wykres powyżej przedstawia procentowy udział poszczególnych rodzajów wypadków w ogólnej liczbie 43 wypadków i incydentów, którymi Komisja się zajmowała w 2013 r.

Typy statków uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim

W 43 wypadkach zgłoszonych do Komisja brało udział 49 statków. Największą grupą były drobnicowce (8), a następnie masowce (6). Komisja odnotowała 6 wypadków jachtów (żaglowych i motorowych) oraz 5 wypadków, w których uczestniczyły statki rybackie (3 kutry i 2 łodzie rybackie).

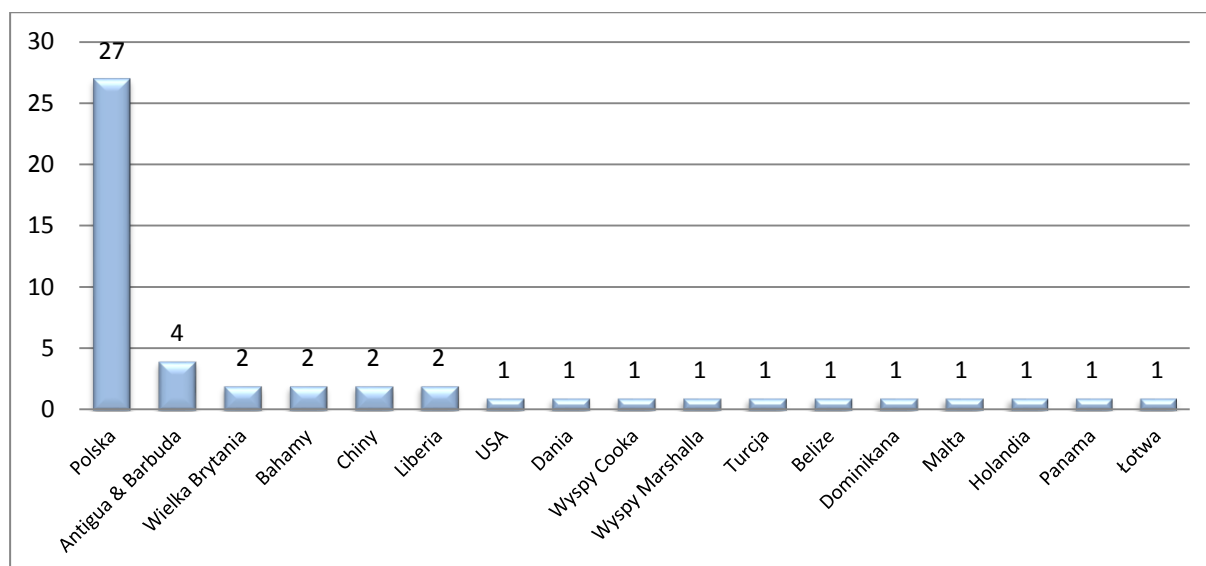


Procentowy udział poszczególnych rodzajów statków w ogólnej liczbie 49 statków biorących udział w badanych przez Komisję wypadkach przedstawia wykres poniżej.



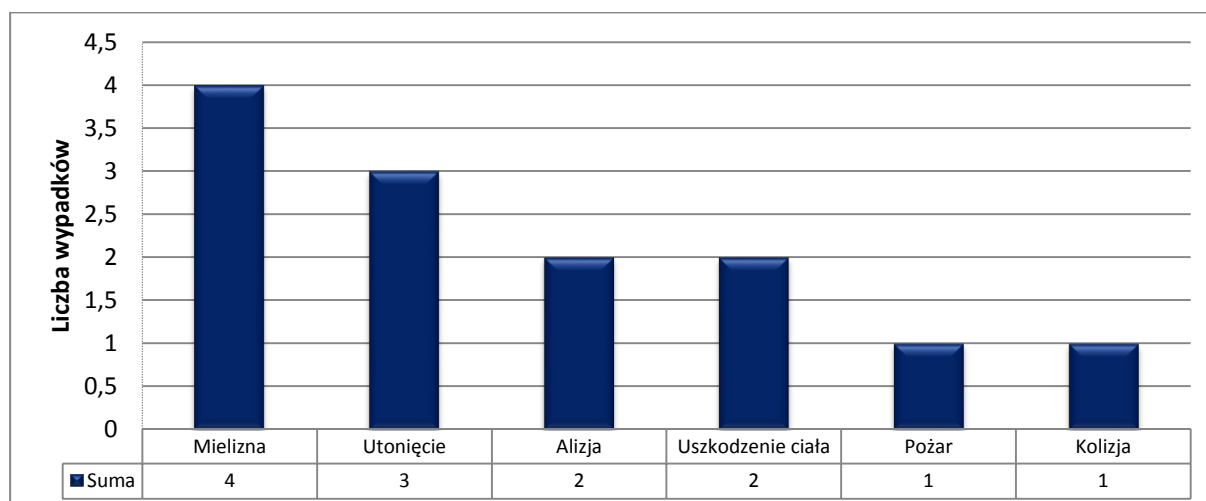
Podział statków według bandery

Spośród 49 statków uczestniczących w zarejestrowanych wypadkach i incydentach ponad połowa, bo aż 27 podnosiło polską banderę. 5 statków należało do państw należących do Unii Europejskiej. 1 kontenerowiec („Carat”), który uderzył w nabrzeże podczas cumowania w porcie w Gdyni podnosił banderę USA. Pozostałe 16 statków należało do państw zarejestrowanych w tzw. „tanich banderach”.



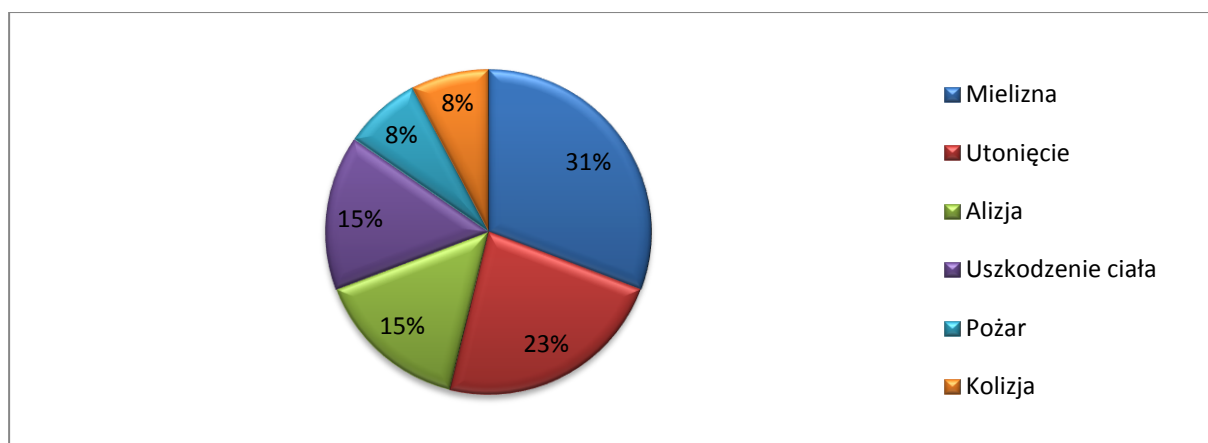
6. Przyczyny wypadków i incydentów morskich

W trakcie prowadzonych badań Komisja ustaliła: 4 wejścia statków na mieliznę, 3 utonięcia członków załogi statku, dwukrotny przypadek uderzenia statku w stały obiekt na lądzie i dwukrotne uszkodzenie ciała członków załogi statku oraz 1 pożar i 1 kolizję.

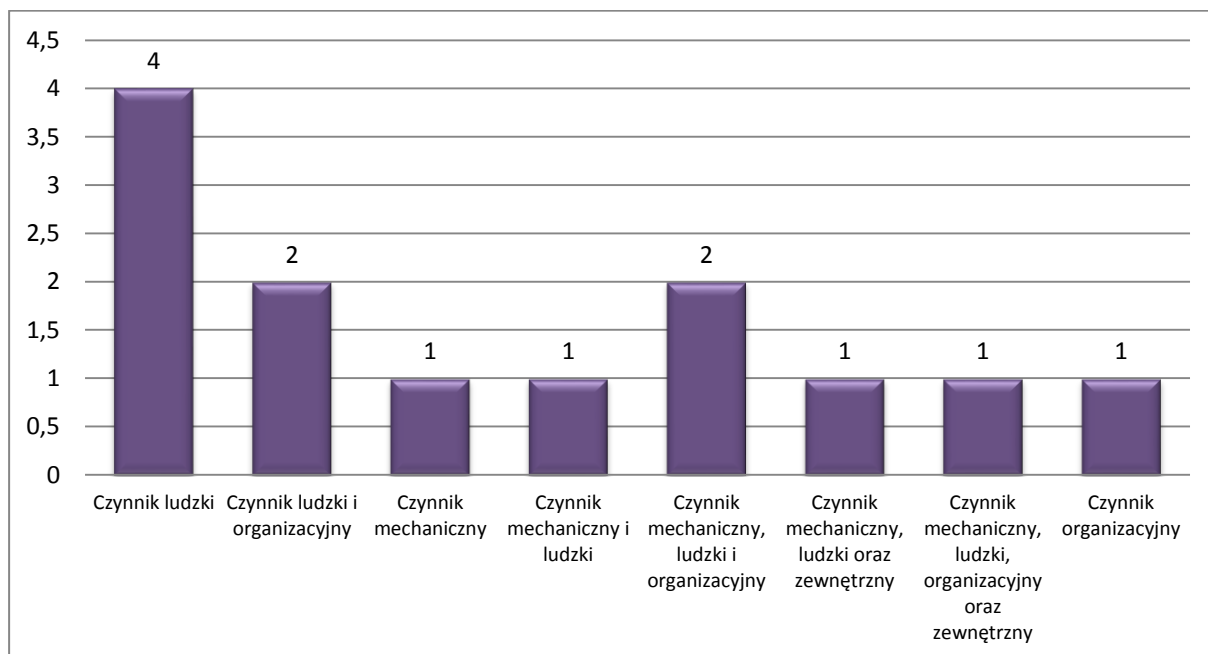


W 2 przypadkach doszło do całkowitej utraty (*constructive total loss*) statku. W przypadku łodzi rybackiej „Ust 83” w trakcie prowadzonych prób ściągnięcia łodzi z mielizny zniszczeniu uległa jej konstrukcja, a w przypadku jachtu motorowego „Miss Alicja” doszło do doszczętnego wypalenia kadłuba jachtu na skutek powstałego na nim pożaru.

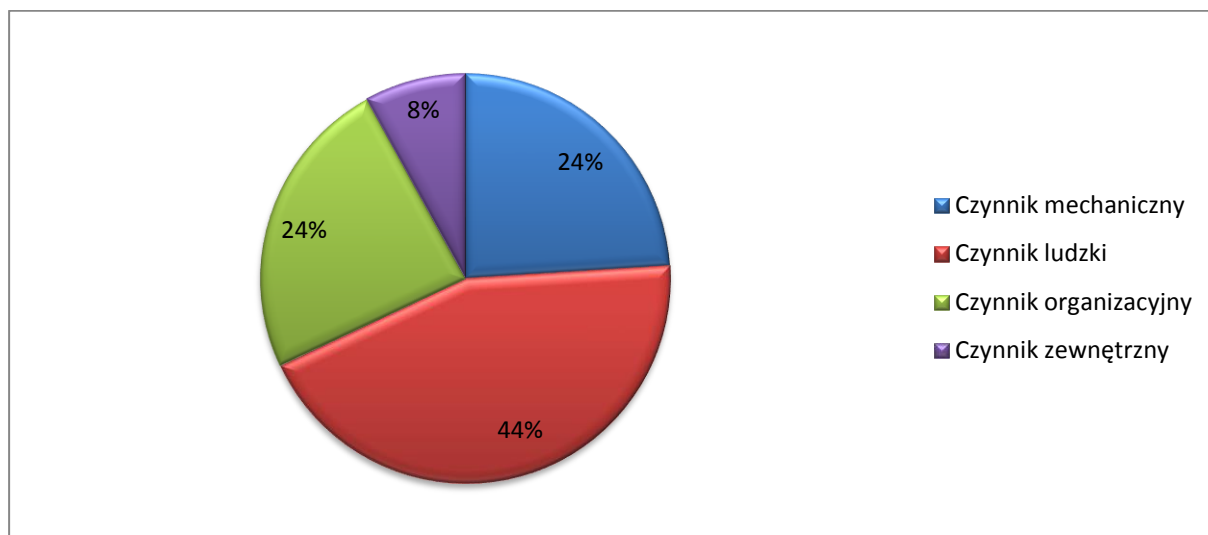
Procentowe zestawienie udziału poszczególnych skutków zaistniałych wypadków w ogólnej liczbie badanych wypadków przedstawiono na wykresie poniżej.



Dominującym czynnikiem, który miał wpływ na powstanie wypadków był czynnik ludzki.

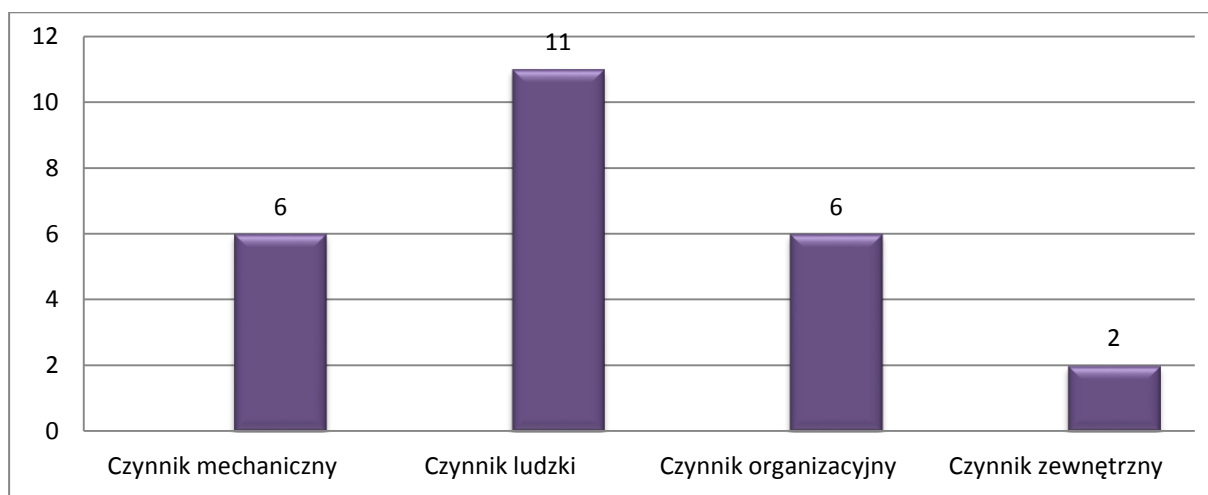


W 4 badanych wypadkach Komisja stwierdziła, że czynnik ten był jedynym czynnikiem, który przyczynił się do ich zaistnienia. Jeden raz przyczyną wypadku był tylko czynnik mechaniczny i jeden raz tylko czynnik organizacyjny. Komisja nie stwierdziła czynnika zewnętrznego, jako jedynego czynnika, który przyczynił się do wypadku.



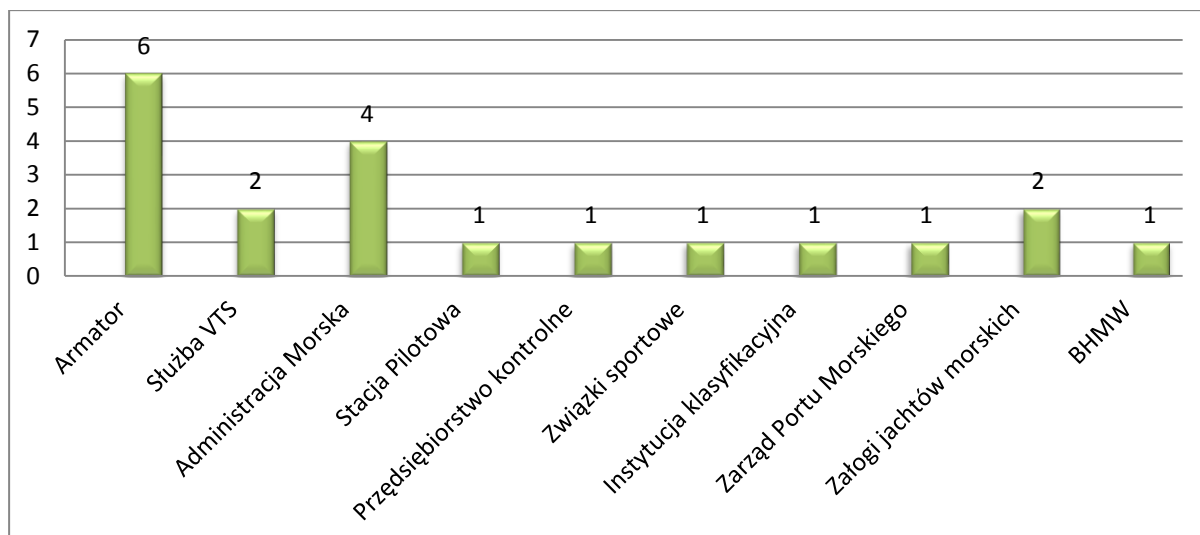
W pozostałych przypadkach czynniki, które przyczyniły się do zaistnienia wypadku występowały równolegle (obok siebie). W 13 przygotowanych przez Komisję raportach końcowych Komisja wskazała, że aż 11 razy do wypadku przyczynił się człowiek.

W 6 przypadkach istotną rolę odegrał również czynnik mechaniczny i w 6 czynnik organizacyjny. Natomiast tylko w 2 przypadkach na zaistnienie wypadku miał wpływ, łącznie z innymi, czynnik zewnętrzny, tj. głównie warunki pogodowe.



7. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Komisja skierowała zalecenia dotyczące bezpieczeństwa do 20 podmiotów, które według Komisji mogą przyczynić się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości. Najliczniejszą grupą byli armatorzy statków, które uczestniczyły w wypadkach.



8. Ostrzeżenia o możliwym niebezpieczeństwie

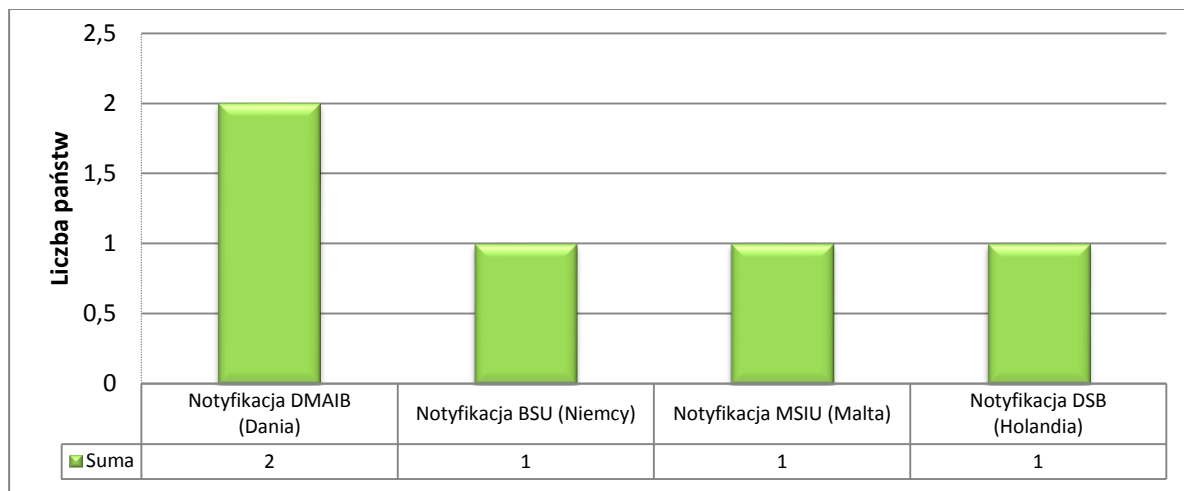
W 2013 r. Komisja wydała jedno ostrzeżenie o możliwym niebezpieczeństwie (*early alert*). Dotyczyło ono przypadku wejścia na nieoznakowaną na mapie płyciznę w rejonie Ławicy Słupskiej przez statek „Twinkle Island”, bandery Wysp Marshalla, i uszkodzenia konstrukcji statku w podwodnej części kadłuba.



Ostrzeżenie skierowane zostało do właściwego organu administracji morskiej i poparte zaleceniem niezwłocznego wykonania sondaży, odpowiedniego oznakowania głębokości i wprowadzenia informacji o spłyceniu do Wiadomości Żeglarskich.

9. Współpraca z państwami istotnie zainteresowanymi

Komisja otrzymała w 2013 r. 5 notyfikacji o wypadkach morskich oraz czterokrotnie notyfikowała wypadki do innych państw, które Komisja uznała za istotnie zainteresowane.



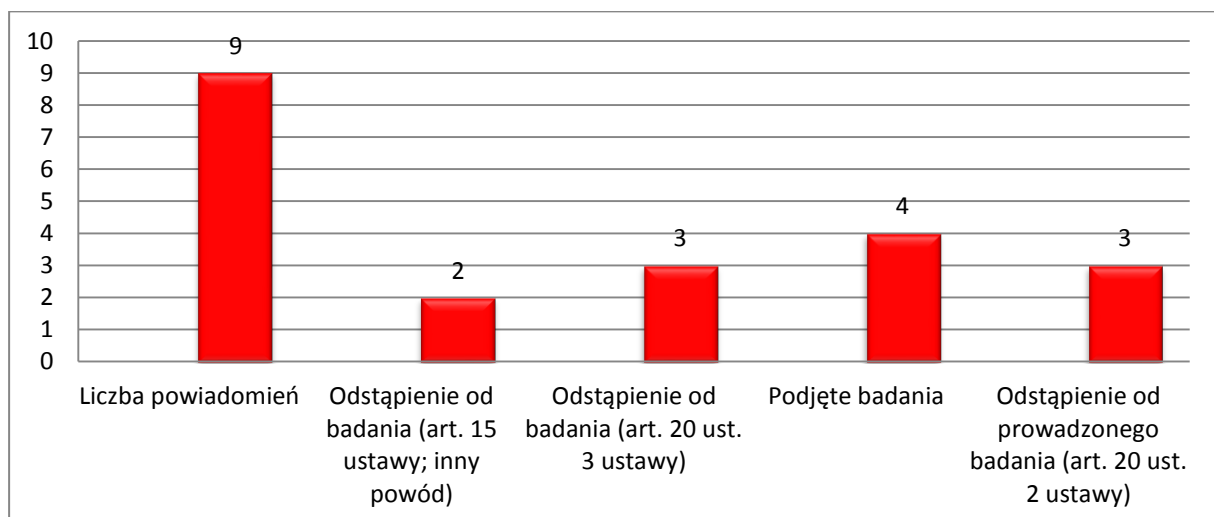
ANEKS

INFORMACJA PKBWM O WYPADKACH ZAISTNIAŁYCH W 2012 R.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich rozpatrywała w 2013 r. również powiadomienia o wypadkach morskich, które zaistniały w ostatnich kilku tygodniach 2012 r.

Ilość powiadomień o wypadkach i incydentach oraz ilość podjętych badań

Do Komisji wpłynęło 9 powiadomień. W 2 przypadkach Komisja podjęła decyzję o niepodejmowaniu badania. Jeden przypadek dotyczył unieruchomienia napędu jachtu morskiego, a drugi wejścia na mieliznę promu pasażersko samochodowego. W pierwszym Komisja nie miała obowiązku, zgodnie z ustawą, badania przyczyn wypadku. W drugim Komisja uznała, że dysponuje zbyt skąpym materiałem dowodowym, a rozpoczęcie badania po upływie pół roku od wejścia statku na mieliznę nie gwarantuje wiarygodnych ustaleń.



W 3 przypadkach Komisja odstąpiła od badania, uznając że wyniki badania nie przyczynią się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości. W pozostałych 4 przypadkach zgłoszonych zdarzeń Komisja podjęła ich badanie.

Po przeprowadzonym wstępnym badaniu w każdym z 4 podjętych badań, Komisja w 3 przypadkach zdecydowała o odstąpieniu od prowadzonego badania, uznając, że dalsze badanie nie przyczyni się do poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego.

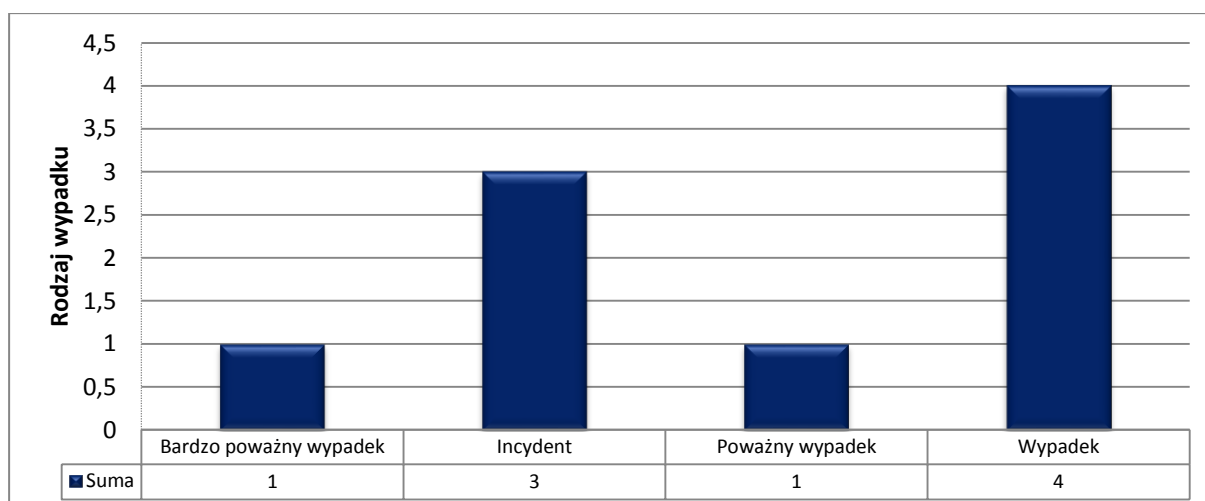
Jedyne badanie, które Komisja podjęła i kontynuowała w 2013 r., dotyczyło wypadku kolizji statków „Corvus J”, bandery cypryjskiej, i „Baltic Ace” (na zdjęciu poniżej), bandery Bahamów, w którym śmierć poniosło pięciu polskich marynarzy.



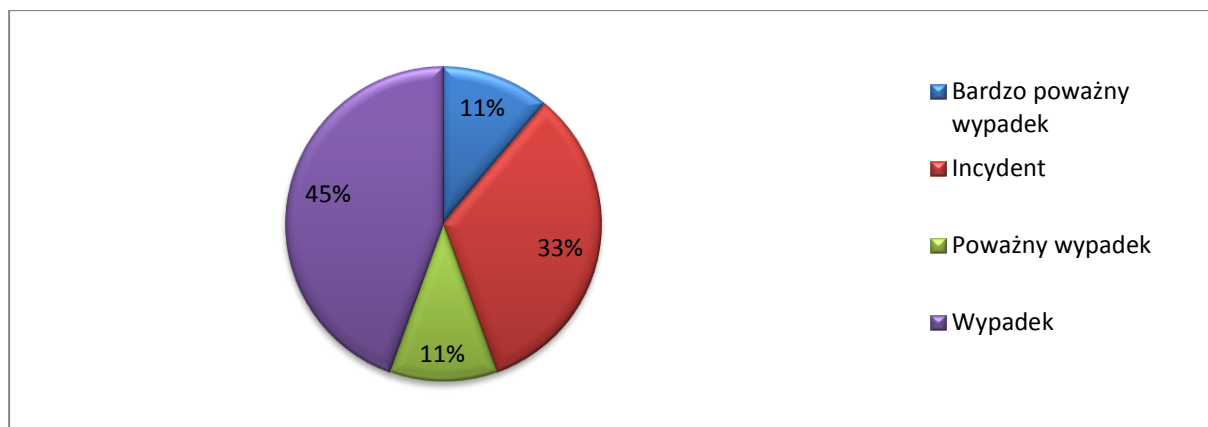
Korzystając z możliwości, jaką przewiduje kodeks badania wypadków, Komisja włączyła się w badanie prowadzone przez administrację morską Wysp Bahamów, udzielając jej pomocy zgodnie z wyrażonymi przez nią oczekiwaniami. W ponad 2 lata od wypadku administracja Bahamów nie ogłosiła jeszcze raportu końcowego.

Zestawienie ilości wypadków według ich rodzaju

Spośród 9 zdarzeń, o których Komisja została powiadomiona, jedno z nich było bardzo poważnym wypadkiem morskimi (*very serious casualty*), 3 Komisja uznała za incydenty

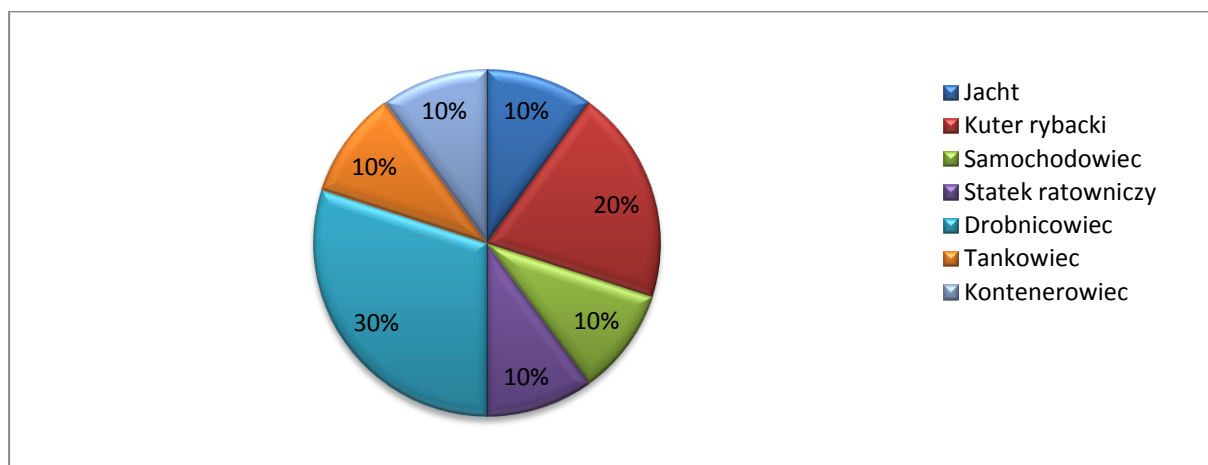
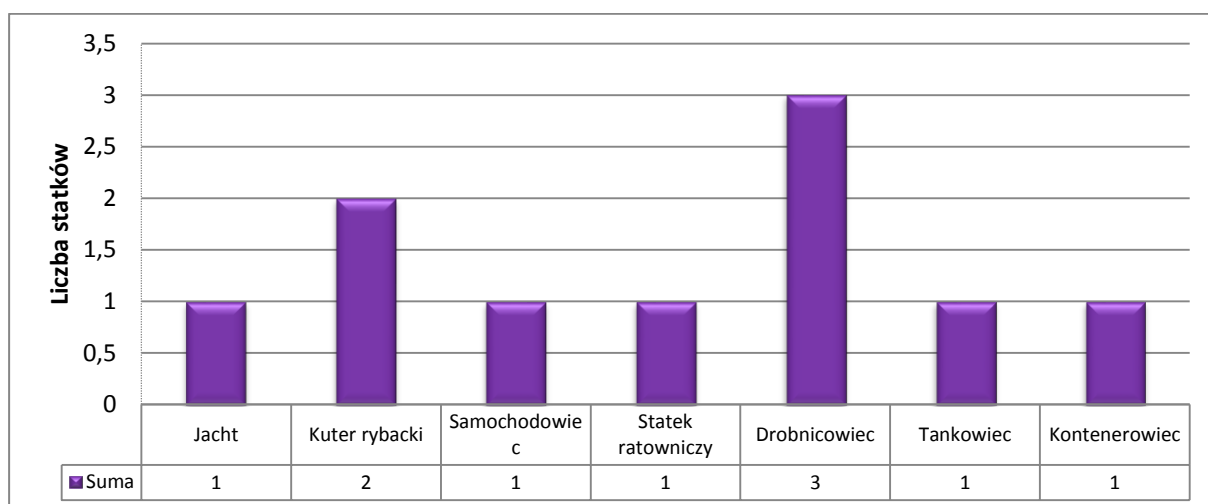


morskie (*marine incidents*), 4 Komisja zakwalifikowała jako wypadek (*less serious casualty*), a jedno zdarzenie jako poważny wypadek morski (*serious casualty*).



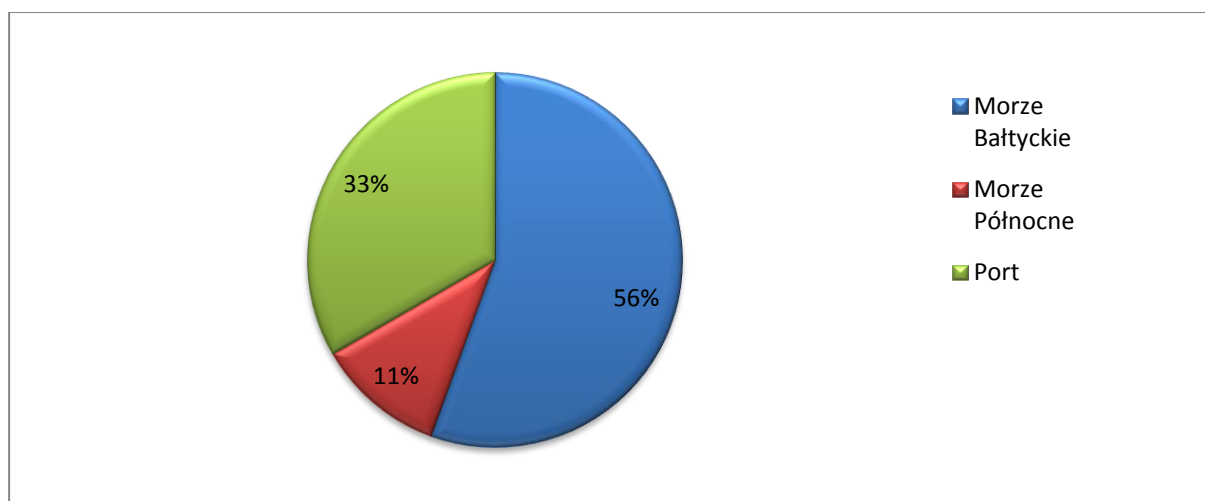
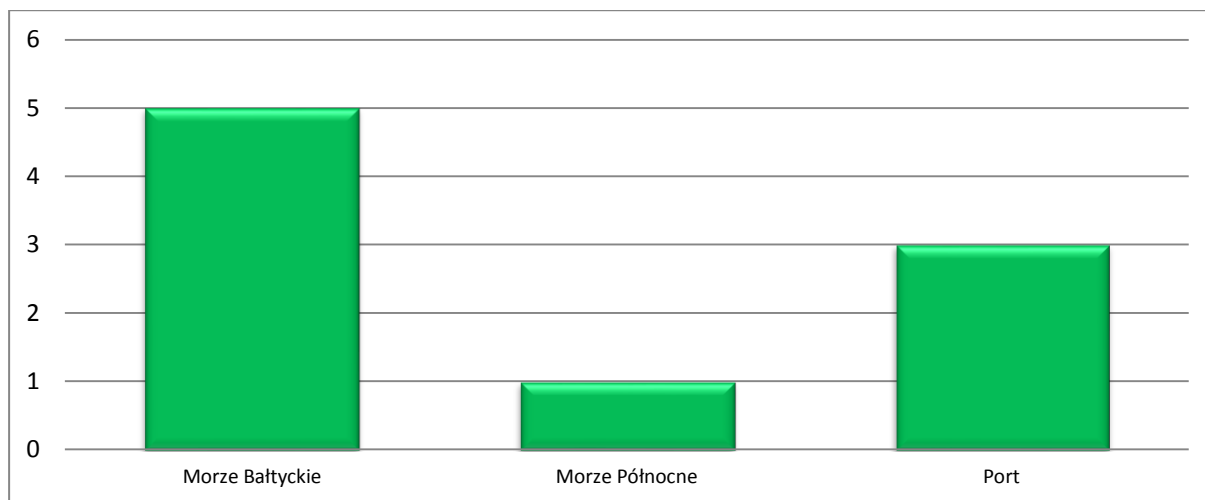
Typy statków uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim

W 9 zgłoszonych wypadkach z 2012 r. brało udział łącznie 10 statków. Najwięcej było drobnicowców (3), a następnie kutrów rybackich (2).



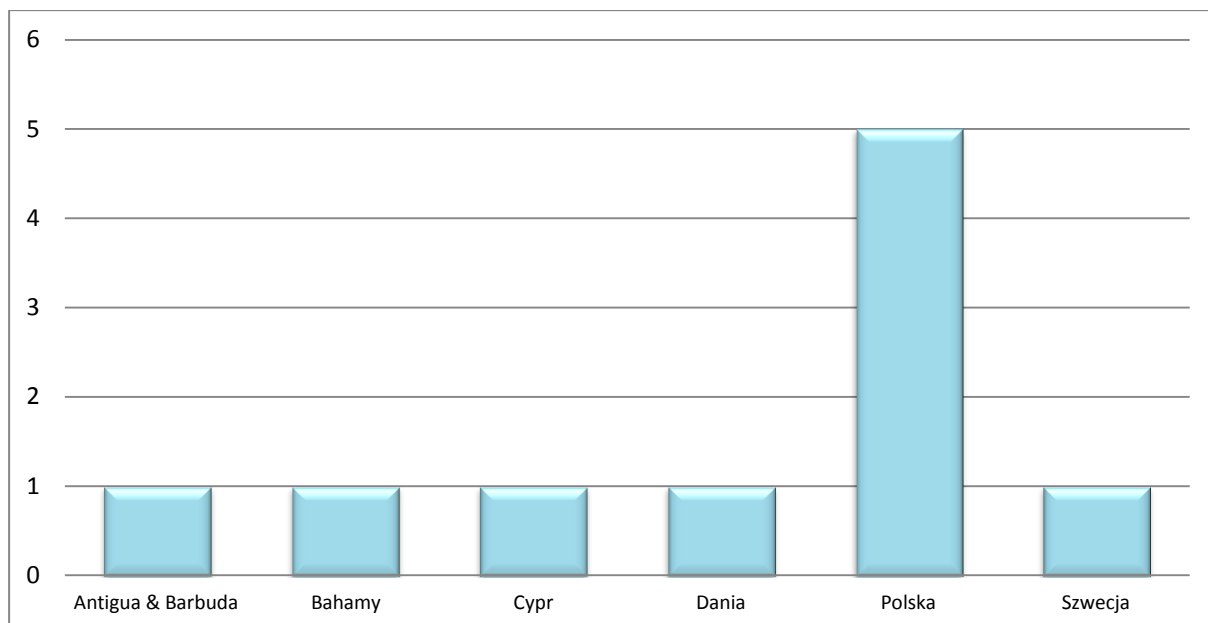
Rejon, w którym miał miejsce wypadek

Spośród wszystkich wypadków i incydentów, które Komisja zarejestrowała najwięcej wydarzyło się na Morzu Bałtyckim (5). W portach były 3 wypadki. Ten najbardziej tragiczny w skutkach, w którym poniosło śmierć 5 marynarzy wydarzył się na Morzu Północnym.



Podział statków według bandery

Spośród 10 statków uczestniczących w zarejestrowanych wypadkach z 2012 r. połowa podnosiła polską banderę. 3 statki należały do państw należących do Unii Europejskiej. 2 pozostałe podnosiły bandery wysp Bahamów oraz Antigua & Barbuda.



Współpraca z państwami istotnie zainteresowanymi

Po rozpoczęciu działalności Komisja potwierdziła otrzymanie 2 notyfikacji o wypadku, w którym uczestniczyły statki „Corvus J” i „Baltic Ace”, od administracji morskich państwa bandery – Cypru i Bahamów. W obu przypadkach Komisja potwierdziła, że Polska jest państwem istotnie zainteresowanym i będzie uczestniczyła w badaniu tego wypadku.

