



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

ROCZNA ANALIZA

WYPADKÓW I INCYDENTÓW MORSKICH

2014

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 2014 r. oraz liczba ogłoszonych raportów	4
5. Zestawienie ilości wypadków według ich rodzaju	5
6. Rejon, w którym miał miejsce wypadek.....	7
7. Typy statków uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim	8
8. Podział statków według bandery	10
9. Rozkład wypadków i incydentów w ciągu roku	11
10. Skutki wypadków.....	12
11. Przyczyny wypadków i incydentów morskich	13
12. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa	15
13. Ostrzeżenia o możliwym niebezpieczeństwie	16
14. Współpraca z państwami istotnie zainteresowanymi	16

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 (ang. *very serious casualty*) jest wypadek, w wyniku którego doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka lub do wyrządzenia szkody w środowisku w znacznych rozmiarach. Poważnym wypadkiem (ang. *serious casualty*) 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 (ang. *less serious casualty*) lub incydentu morskiego (ang. *marine incident*), 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 2014 r. Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich (PKBWM) działała w składzie:



Cezary Łuczywek – Przewodniczący Komisji



Marek Szymankiewicz – Sekretarz Komisji



Krzysztof Kuropieska – Członek Komisji



Tadeusz Gontarek – Członek Komisji

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

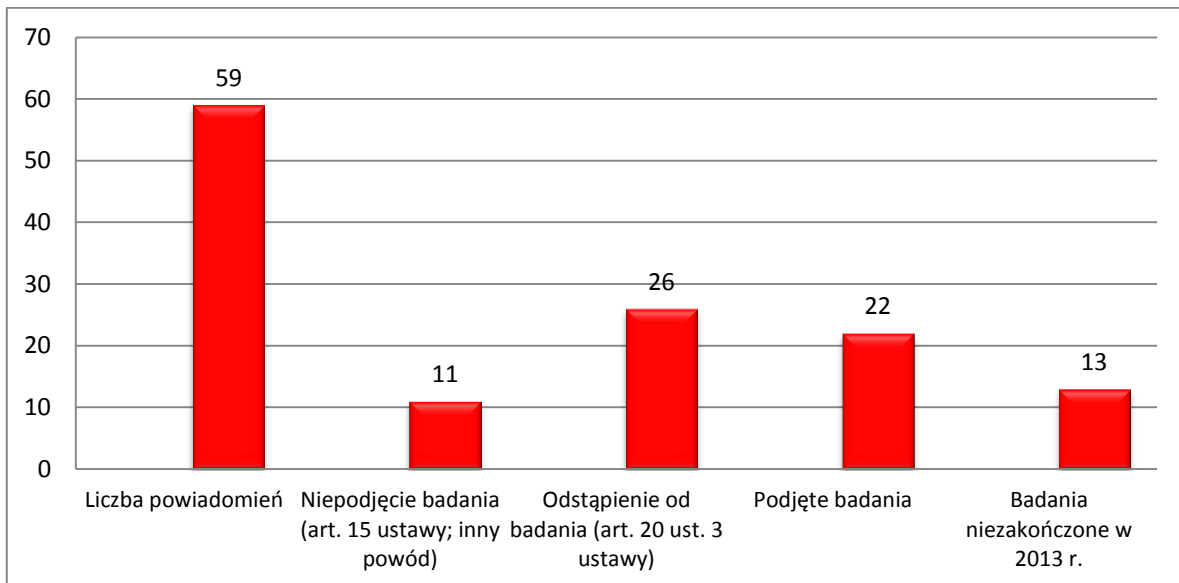
Siedzibą Komisji jest miasto stołeczne Warszawa.

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 2014 r. Komisja otrzymała powiadomienia o 59 wypadkach i incydentach morskich.



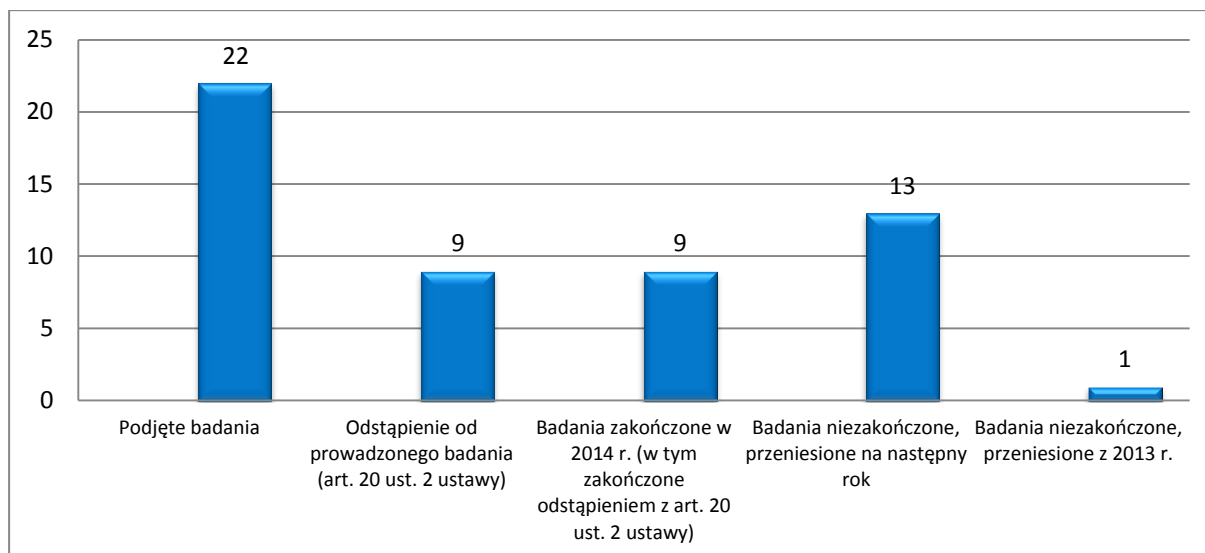
Komisja nie podjęła badania w 11 przypadkach. W jednym przypadku Komisja uznała, że zdarzenie, o którym Komisja została powiadomiona nie spełnia kryteriów wypadku morskiego, zawartych w definicji wypadku morskiego, określonej w ustawie o PKBWM.

W pozostałych 10 przypadkach wypadek nie podlegał badaniu przez Komisję. Zgodnie z art. 15 ust. 2 pkt 2 lit. b i c ustawy o PKBWM nie był to bardzo poważny wypadek morski, a dotyczył jachtu rekreacyjnego lub małego statku rybackiego.

Biorąc pod uwagę powagę zaistniałego zdarzenia, typ statku lub przewożonego przez statek ładunku, Komisja odstąpiła od badania w 26 przypadkach, uznając że wyniki badania nie przyczynią się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości.

W pozostałych 22 przypadkach Komisja podjęła badanie.

Po dokonaniu wstępnej oceny przyczyn zaistnienia każdego z tych 22 wypadków, Komisja w 9 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.

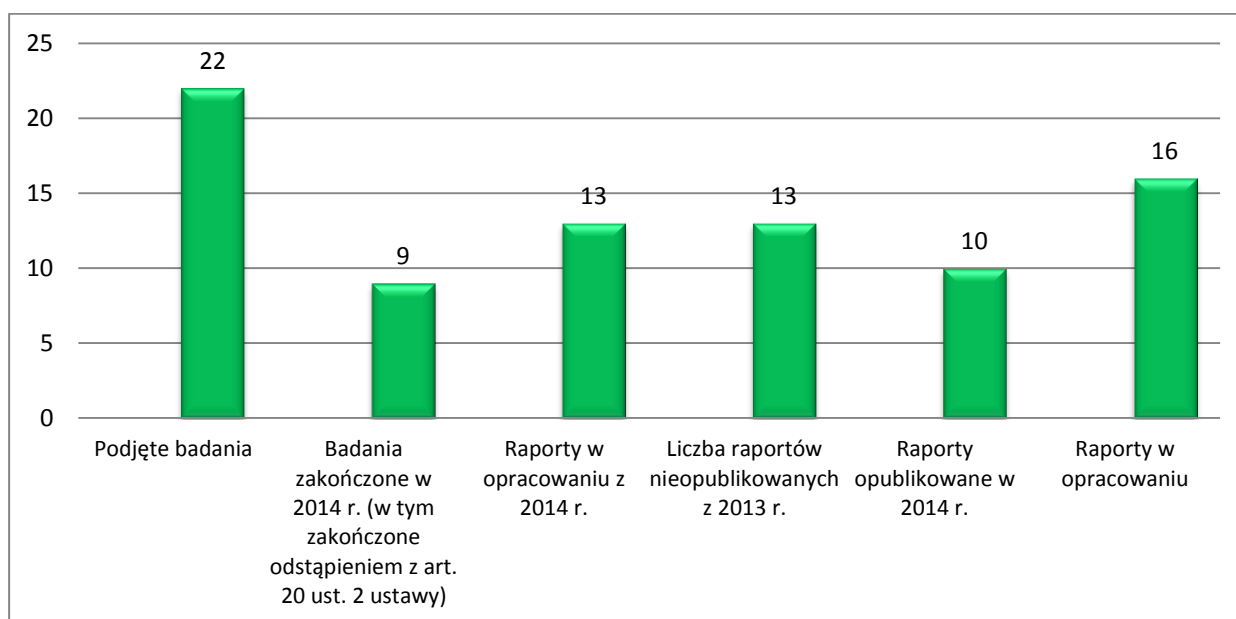


W pozostałych 13 wypadkach Komisja podjęła decyzję o kontynuowaniu badania.

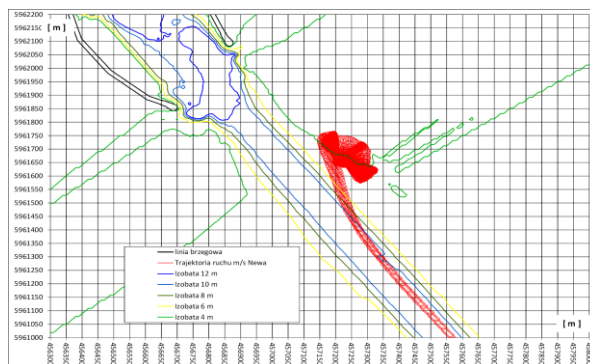
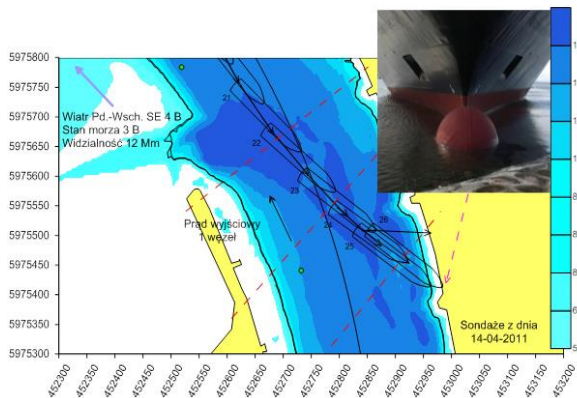
4. Ilość badań zakończonych w 2014 r. oraz liczba ogłoszonych raportów

W 2014 r. Komisja zakończyła 10 badań i ogłosiła raporty końcowe. Wszystkie badania dotyczyły wypadków, które zaistniały w 2013 r. Pozostałe 3 badania z poprzedniego roku dotyczące: szalandy „SM PRC 105”, statku „Annemieke” oraz holownika „Virtus” i ogłoszenie raportów końcowych przeniesiono na kolejny rok.

Komisja rozpoczęła prace nad 13 raportami z badań dotyczących wypadków z 2014 r. oraz kontynuowała prace nad 3 raportami z wypadków z 2013 r. Ogłoszenie tych raportów przewidziano na pierwszy kwartał następnego roku.



Raporty opublikowane w 2014 r. dotyczyły takich między innymi wypadków jak: wejście na falochron w Świnoujściu przez statek „Godafoss” (zdjęcie poniżej, górne z lewej), rozdarcie kadłuba na nieoznakowanej na mapie płyčźnie przez masowiec „Twinkle Island” (zdjęcie dolne z lewej), pożar jachtu motorowego „Miss Alicja” (zdjęcie górne z prawej) oraz wejście na mieliznę w Kanale Piastowskim przez statek „Newa” (zdjęcie dolne z prawej).

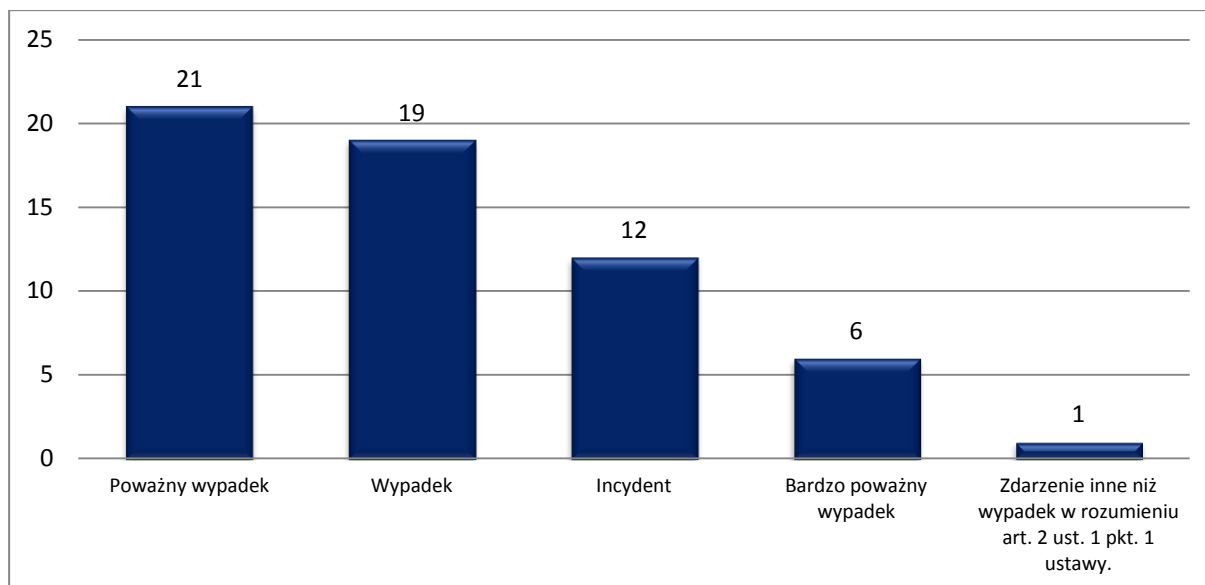


5. Zestawienie ilości wypadków według ich rodzaju

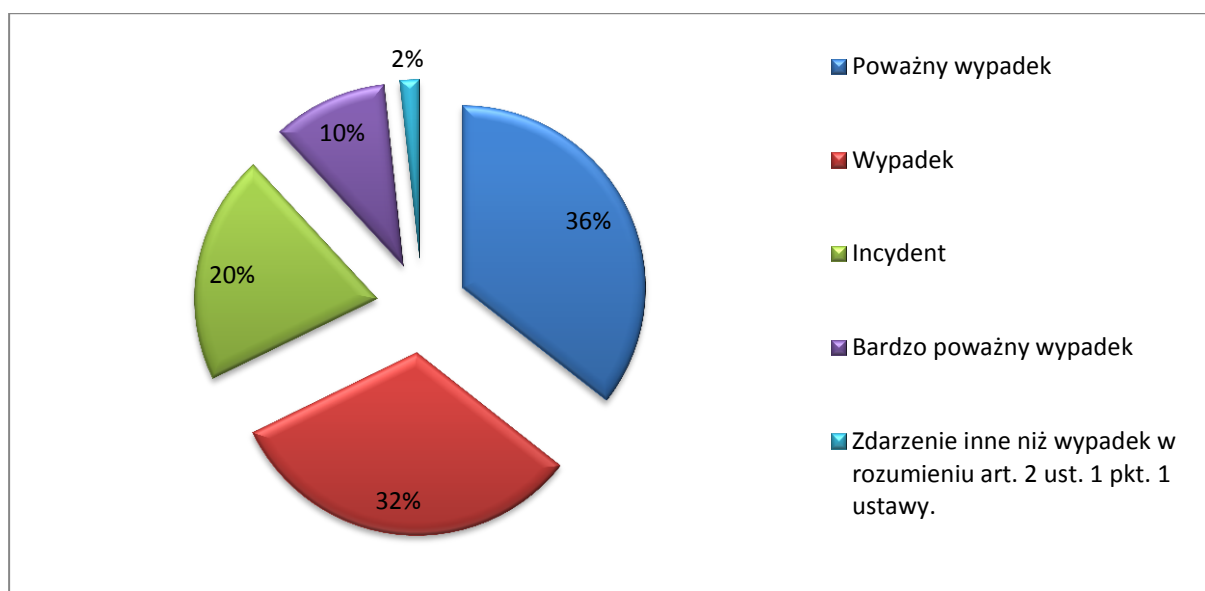
Spośród 59 zdarzeń, o których Komisja została powiadomiona, 6 okazało się bardzo poważnymi wypadkami morskimi w rozumieniu kodeksu badania wypadków i ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

Jedno zdarzenie – zaginięcie pasażera promu „Stena Vision” w drodze ze Szwecji do Polski – Komisja zakwalifikowała jako zdarzenie inne niż wypadek morski.

21 powiadomień o zdarzeniach dotyczyło poważnych wypadków morskich. 19 zdarzeń Komisja zakwalifikowała jako wypadki morskie. 12 powiadomień dotyczyło incydentów morskich.



Procentowy podział poszczególnych rodzajów wypadków przedstawiono poniżej.



Wśród bardzo poważnych wypadków Komisja badała dwa przypadki utonięcia, jeden przypadek śmierci nurka oraz trzykrotnie przyczyny całkowitej utraty jednostki.

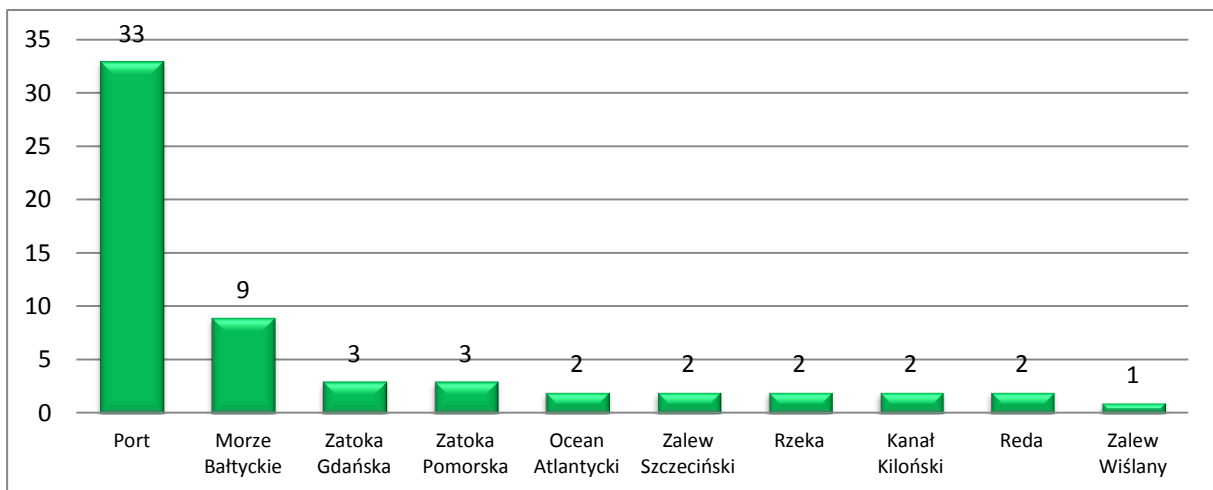
Śmiertelne wypadki z ludźmi dotyczyły: wypadnięcia za burtę dwóch członków załogi jachtu żaglowego „FJ/420” na Zalewie Wiślanym, utonięcia pompiaza obsługującego barkę zbiornikową „BA-MSR-7” w porcie w Świnoujściu oraz śmierci płetwonurka podczas nurkowania wrakowego z jachtu motorowego „Nitrox”.

Badania całkowitej utraty statku dotyczyły zatonięcia jachtu motorowego „Never Satisfied” (zdjęcie poniżej z lewej), pożaru na jachcie motorowym „BGSPORT” w porcie w Gdyni (zdjęcie poniżej z prawej) oraz zatonięcia jachtu „Prodigy” na Atlantyku.

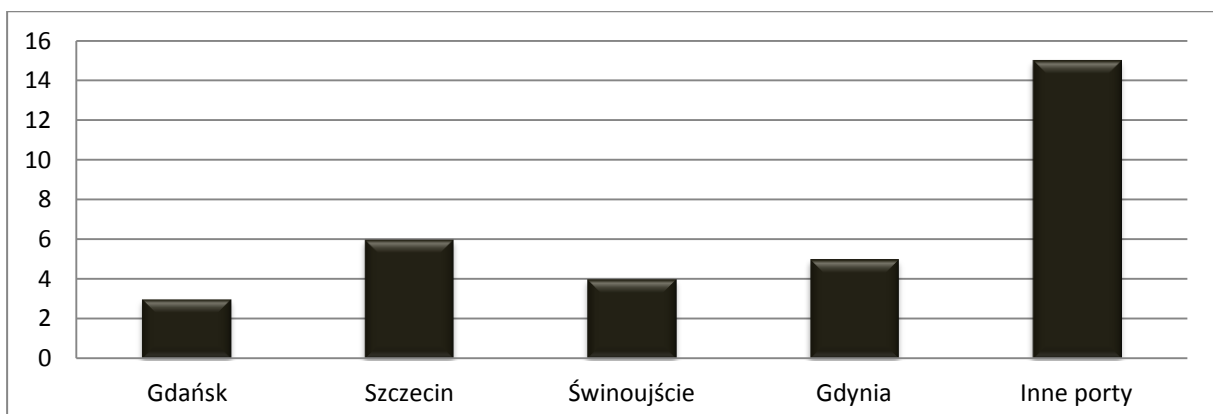


6. Rejon, w którym miał miejsce wypadek

Spośród wszystkich wypadków i incydentów, które Komisja zarejestrowała aż 33 miało miejsce w portach, z czego 30 zdarzyło się w portach polskich, a 3 w portach obcych.

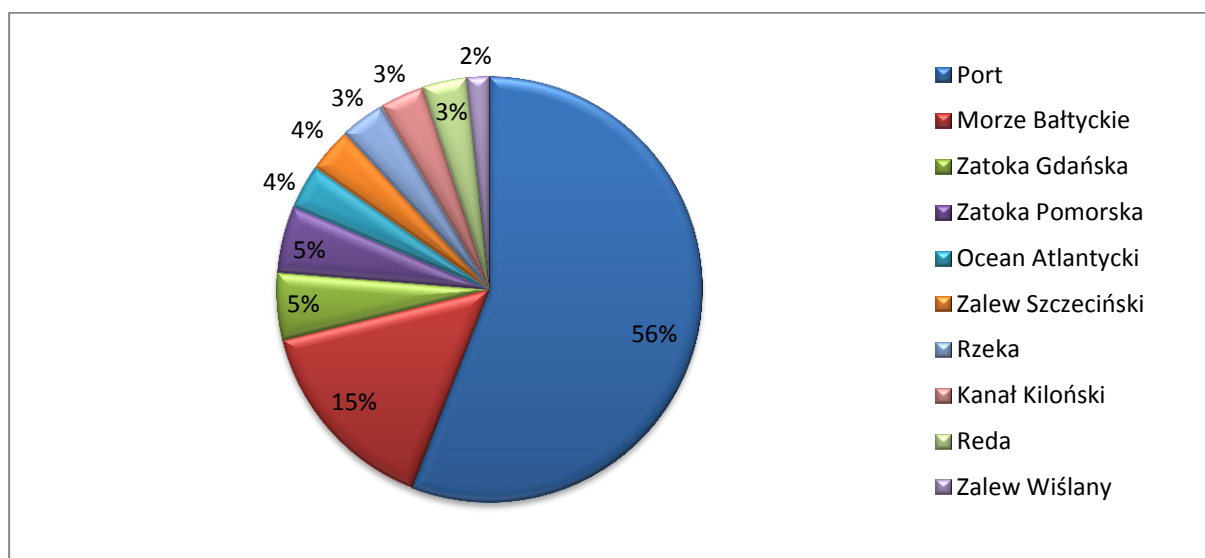


Z 33 wypadków w portach 18 wydarzyło się w czterech głównych portach polskich. Z pozostałych 15 wypadków 3 zdarzyły się w portach obcych: w Danii, Anglii i Szwecji.



Wypadki w portach stanowiły ponad połowę (56% - jak pokazano na diagramie na str. 9) wypadków zaistniałych w 2014 r. Dotyczyły one zarówno sytuacji, w których statki były w ruchu (np. statek „Langballig”, podnoszący banderę Vanuatu, który oparł się rufą o falochron w porcie w Świnoujściu), jak i przypadków statków stojących (zacumowanych) przy nabrzeżu (np. pożar na statku „Amaranth”, bandery cypryjskiej, w porcie Szczecin).

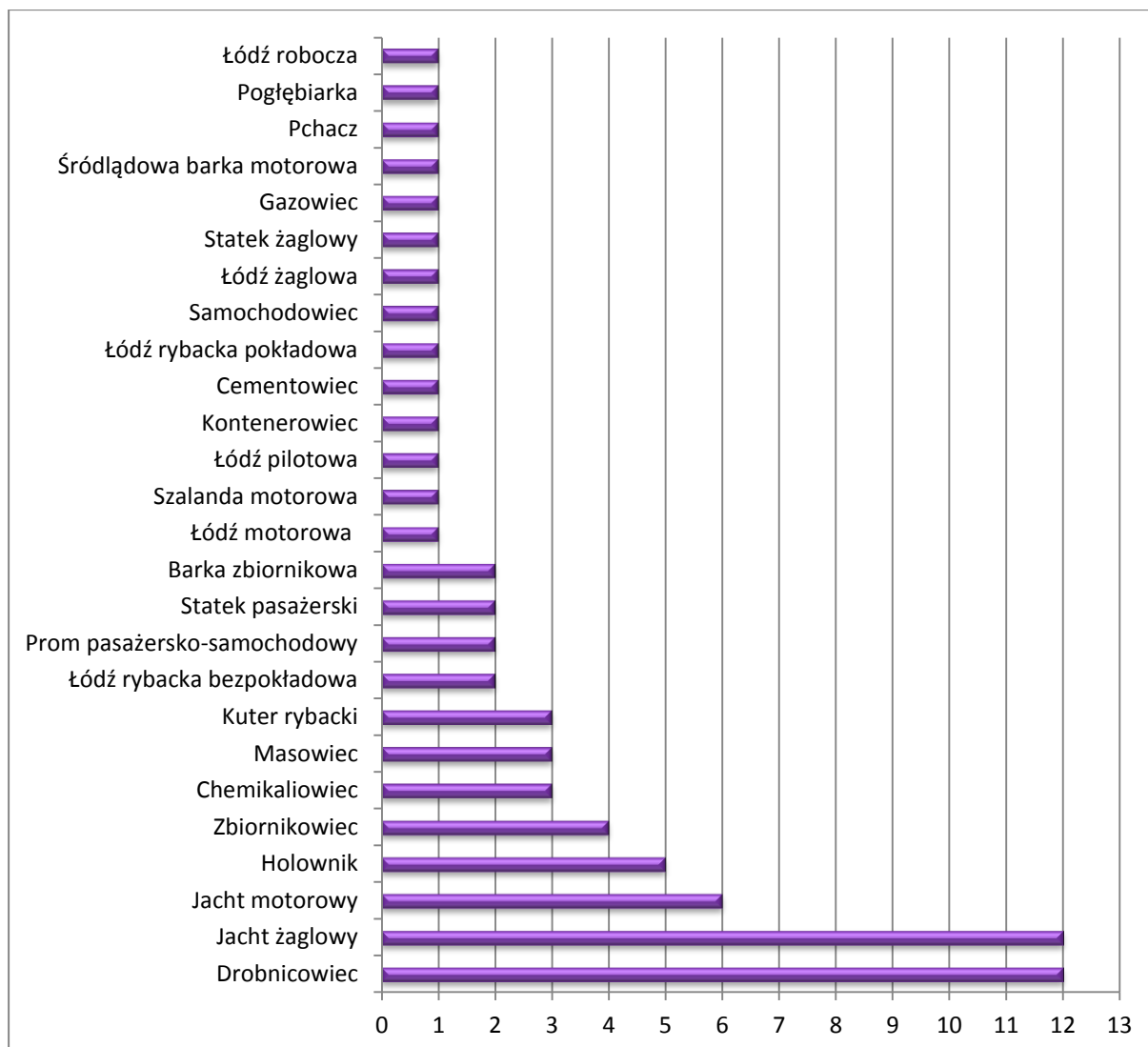
Prawie co siódmy wypadek, który badała Komisja miał miejsce na Bałtyku. W wypadkach na Zatoce Gdańskiej i Zalewie Szczecińskim brały udział tylko jachty morskie. Zatonienie jachtu „Prodigy” miało miejsce na Atlantyku. Na Zatoce Pomorskiej miały miejsce 3 wypadki. Jeden z udziałem statku morskiego, jeden z udziałem jachtu żaglowego oraz jeden z udziałem łodzi rybackiej bezpokładowej. Na zalewie Wiślanym miał miejsce bardzo poważny wypadek z udziałem łodzi żaglowej „FJ/420”.



Wykres powyżej przedstawia procentowy udział każdego z wymienionych rejonów, w ogólnej liczbie 58 wypadków i incydentów, o których Komisja została powiadomiona.

7. Typy statków uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim

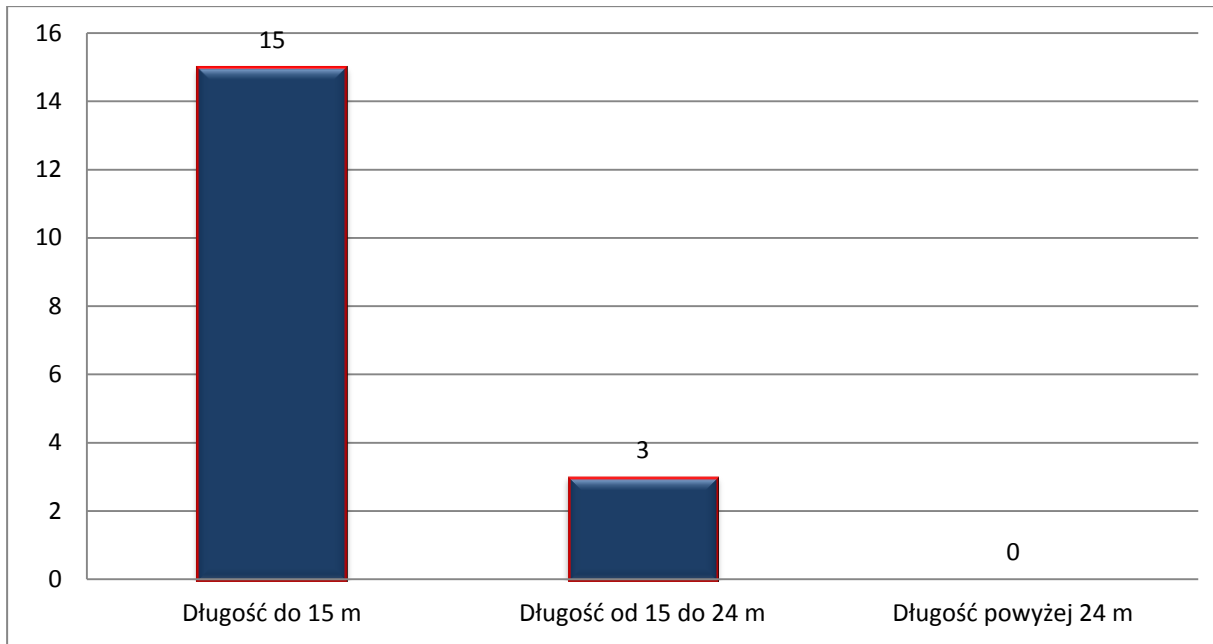
W 58 wypadkach i incydentach zgłoszonych do Komisja brało udział 70 statków. Dwie największe grupy stanowiły drobnicowce i jachty żaglowe (po 12 jednostek). Jachtów motorowych było o połowę mniej. Spośród innych statków handlowych były: 4 zbiornikowce, 3 chemikaliowce i 3 masowce, 2 promy pasażersko-samochodowe i 2 statki pasażerskie, a także po jednym: kontenerowcu, cementowcu, samochodowcu i gazowcu.



5 razy wypadkom uległy holowniki. Komisja odnotowała 6 wypadków, w których uczestniczyły statki rybackie (3 kutry, 2 łodzie rybackie bezpokładowe i 1 łódź pokładowa).

Wypadki jachtów

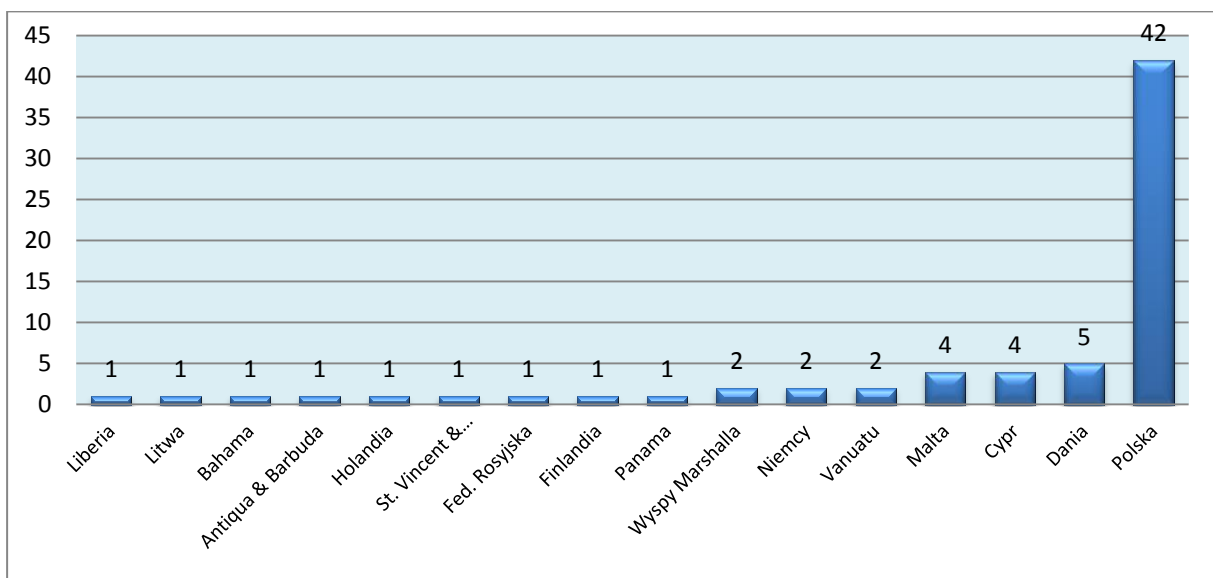
Komisja przyjęła w 2014 r. powiadomienia o 18 zdarzeniach, które dotyczyły jachtów. W jednym przypadku Komisja zakwalifikowała zdarzenie jako incydent morski. W pozostałych przypadkach były to: 4 bardzo poważne wypadki, w tym 3 przypadki całkowitej utraty jachtu, 7 poważnych wypadków i 6 wypadków morskich. W 7 przypadkach Komisja odstąpiła od badania uznając, że badanie nie przyczyni się do zapobiegania tego typu wypadkom w przyszłości.

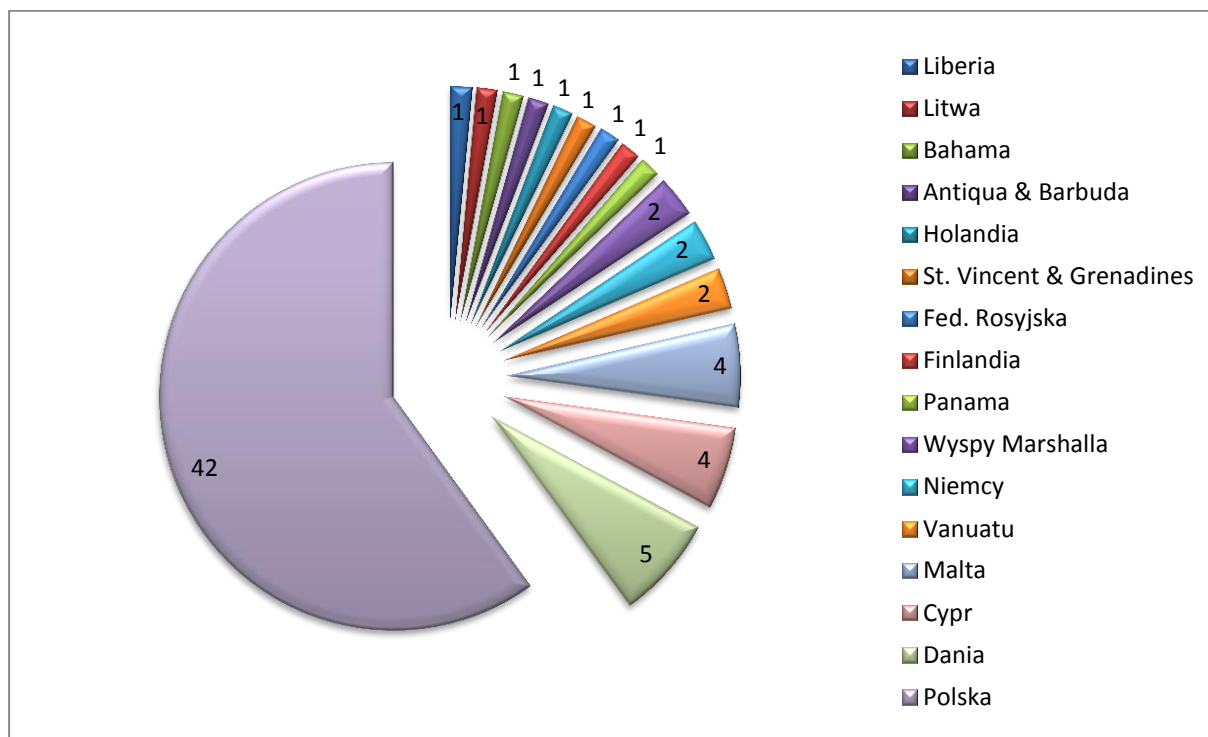


Badania bardzo poważnych wypadków morskich jachtów „Prodigy”, który zatonął w sztormie na Atlantyku i jachtu „Polonus”, który wszedł na mieliznę na Antarktydzie, nie zostały zakończone w 2014 r. i ogłoszenie raportów końcowych z ich badania zostało przesunięte na następny rok.

8. Podział statków według bandery

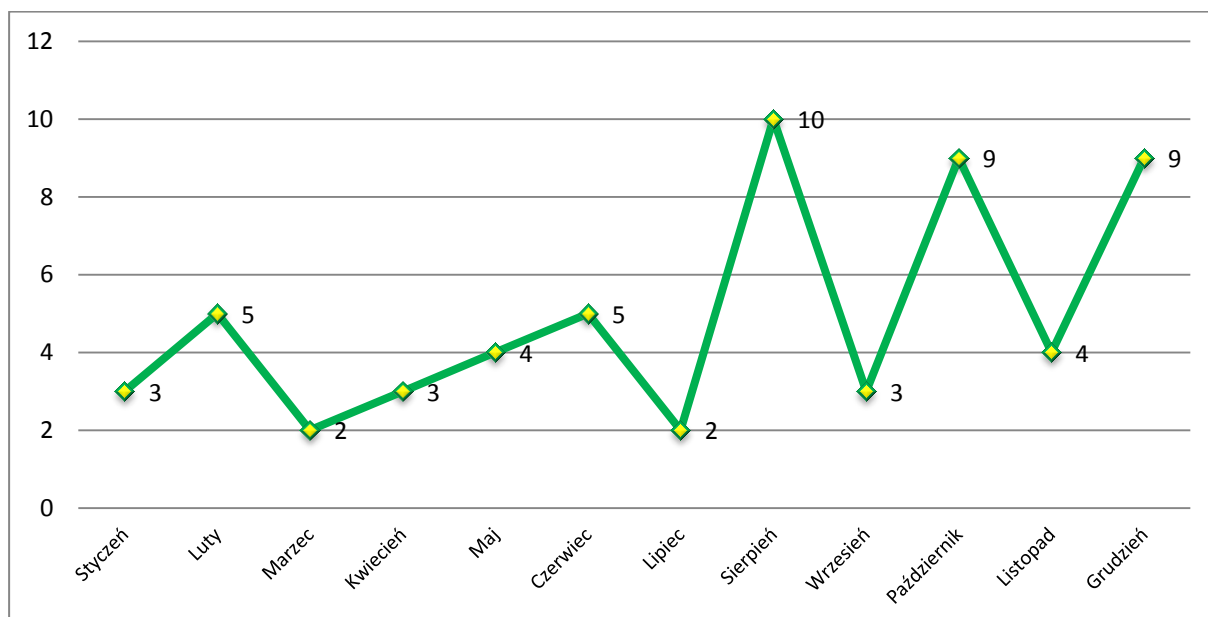
Spośród 70 statków uczestniczących w zarejestrowanych przez Komisję wypadkach i incydentach, ponad połowa, bo aż 42 statki podnosiły polską banderę. 18 statków należało do państw należących do Unii Europejskiej. 1 statek podnosił banderę Federacji Rosyjskiej, a pozostałych 9 statków należało do państw uznawanych za tzw. „tanie bandery”.



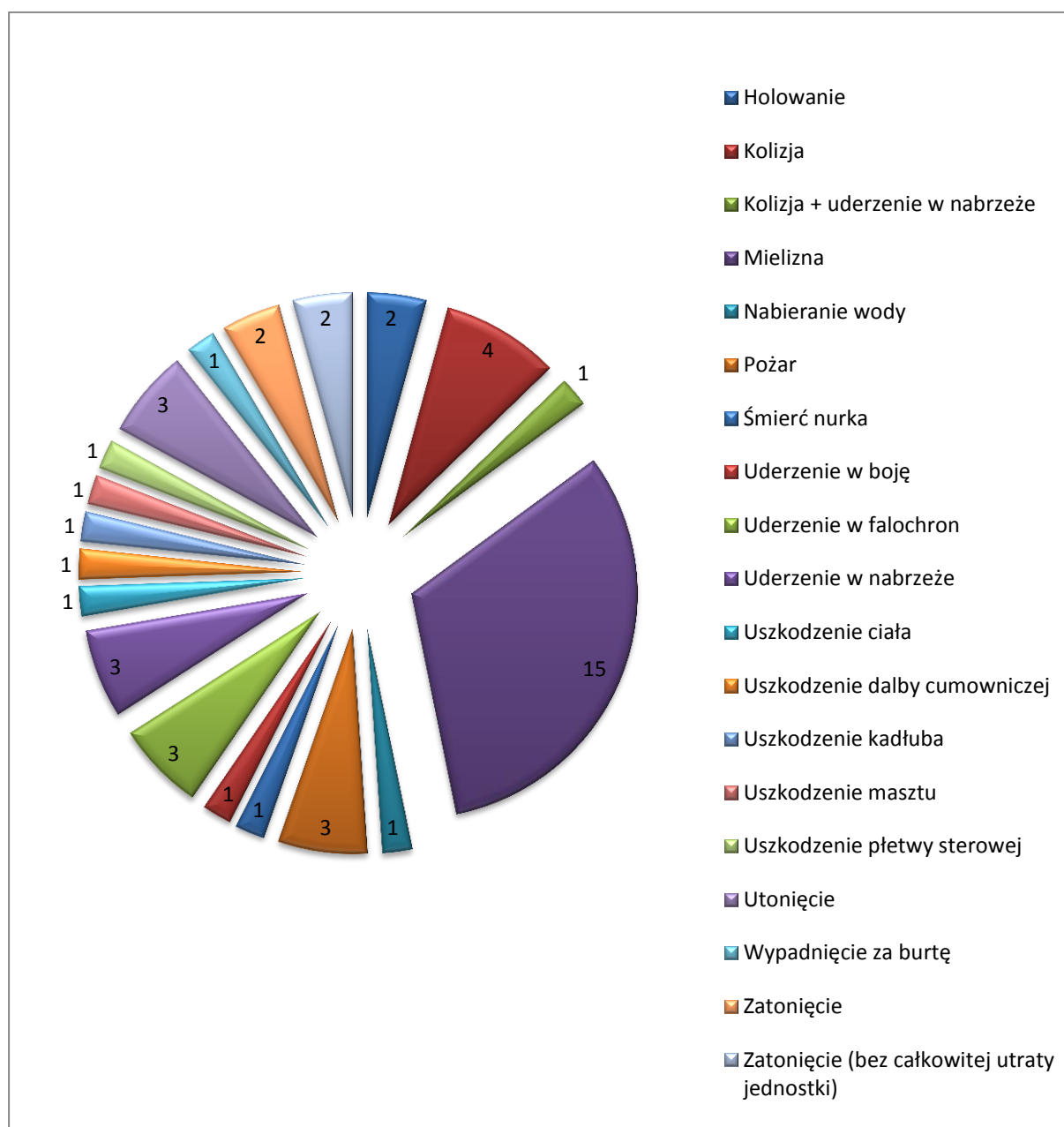


9. Rozkład wypadków i incydentów w ciągu roku

Komisja porównała liczby wypadków i incydentów w każdym miesiącu w skali roku i stwierdziła, że więcej wypadków miało miejsce w drugiej połowie roku niż w pierwszej. Miesiącem z rekordową liczbą wypadków (10) był sierpień. Wynika to ze zwiększonej liczby jachtów morskich używanych do żeglugi w okresie sezonu żeglarskiego (większość wypadków, w których uczestniczą jachty ma miejsce od maja do września).



Spośród 47 zgłoszonych do Komisji zdarzeń innych niż incydenty morskie Komisja ustaliła: 15 wejść statków na mieliznę (z tego siedmiokrotnie przez jachty morskie), 4 kolizje, 3 pożary, 3 uderzenia statków w falochron, 3 utonięcia, 3 uderzenia statków w nabrzeże podczas cumowania (w portach Szczecin i Świnoujście), dwukrotny przypadek zatonięcia jednostki, ale bez jej całkowitej utraty, dwukrotne zatonięcie i utrata jednostki, dwukrotną konieczność holowania unieruchomionego jachtu żaglowego.

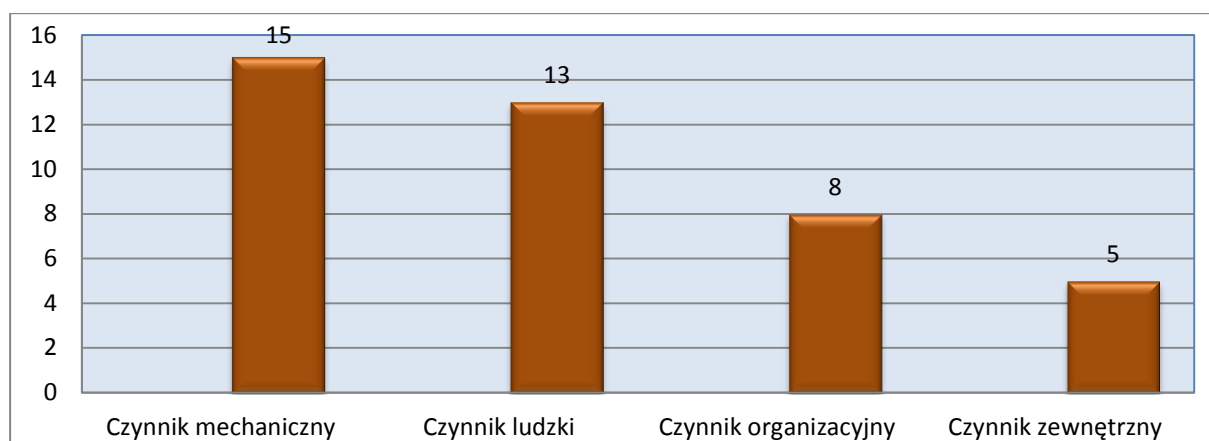


12

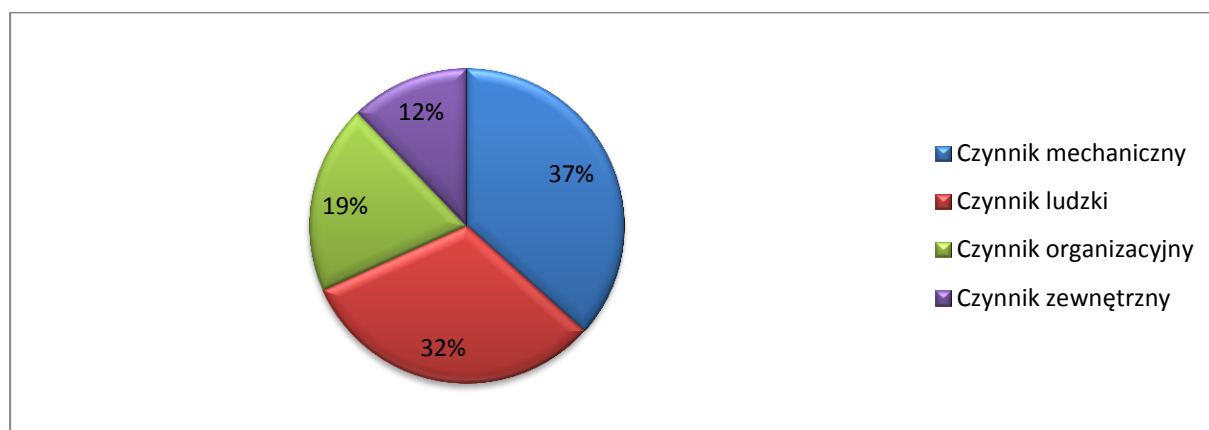
motorowego, uszkodzenia masztu jachtu żaglowego, uszkodzenia płetwy sterowej jachtu żaglowego, uderzenia statku „Progres” w boję zakotwiczoną na rzece, nabierania wody przez niezabezpieczone włazy łodzi roboczej „Turbot” i konieczność wezwania pomocy z lądu, kolizji i uderzenia w nabrzeże przez holownik, uszkodzenia dalby cumowniczej w porcie w Gdańsku przez przyciśnięty do dalby przez statek „Overseas Yellowstone” holownik „Virtus”, uszkodzenia ciała oraz śmierć pletwonurka podczas nurkowania wrakowego ze statku „Nitrox”.

11. Przyczyny wypadków i incydentów morskich

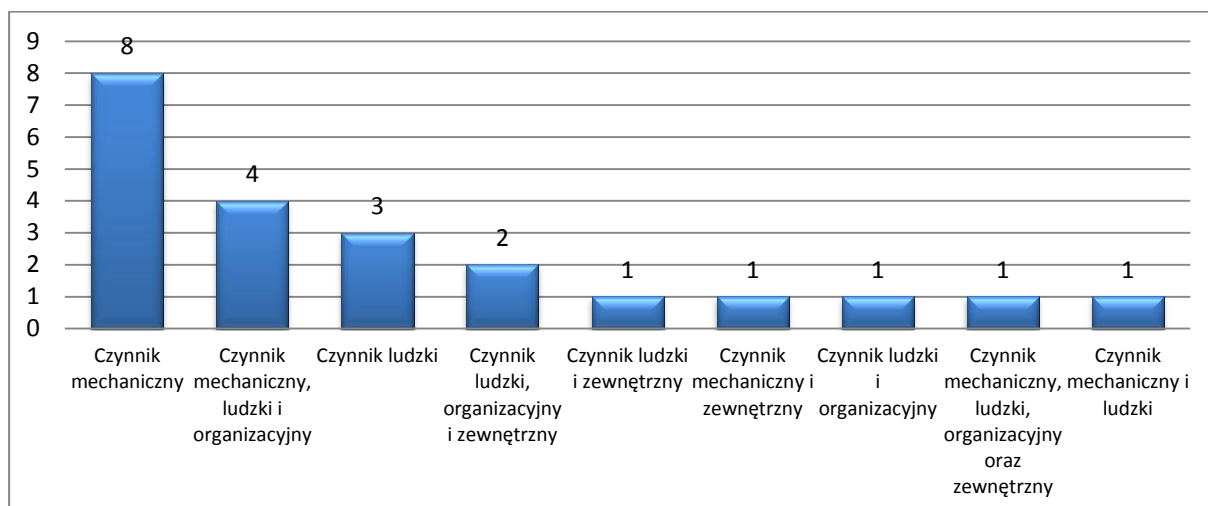
W 22 podjętych przez Komisję badaniach wypadków, najwięcej, bo aż w 15 przypadkach na ich powstanie miał wpływ czynnik mechaniczny. W 13 przypadkach wystąpił czynnik ludzki, w 8 czynnik organizacyjny, a tylko w 5 przypadkach do wypadku przyczynił się czynnik zewnętrzny, czyli głównie złe warunki atmosferyczne.



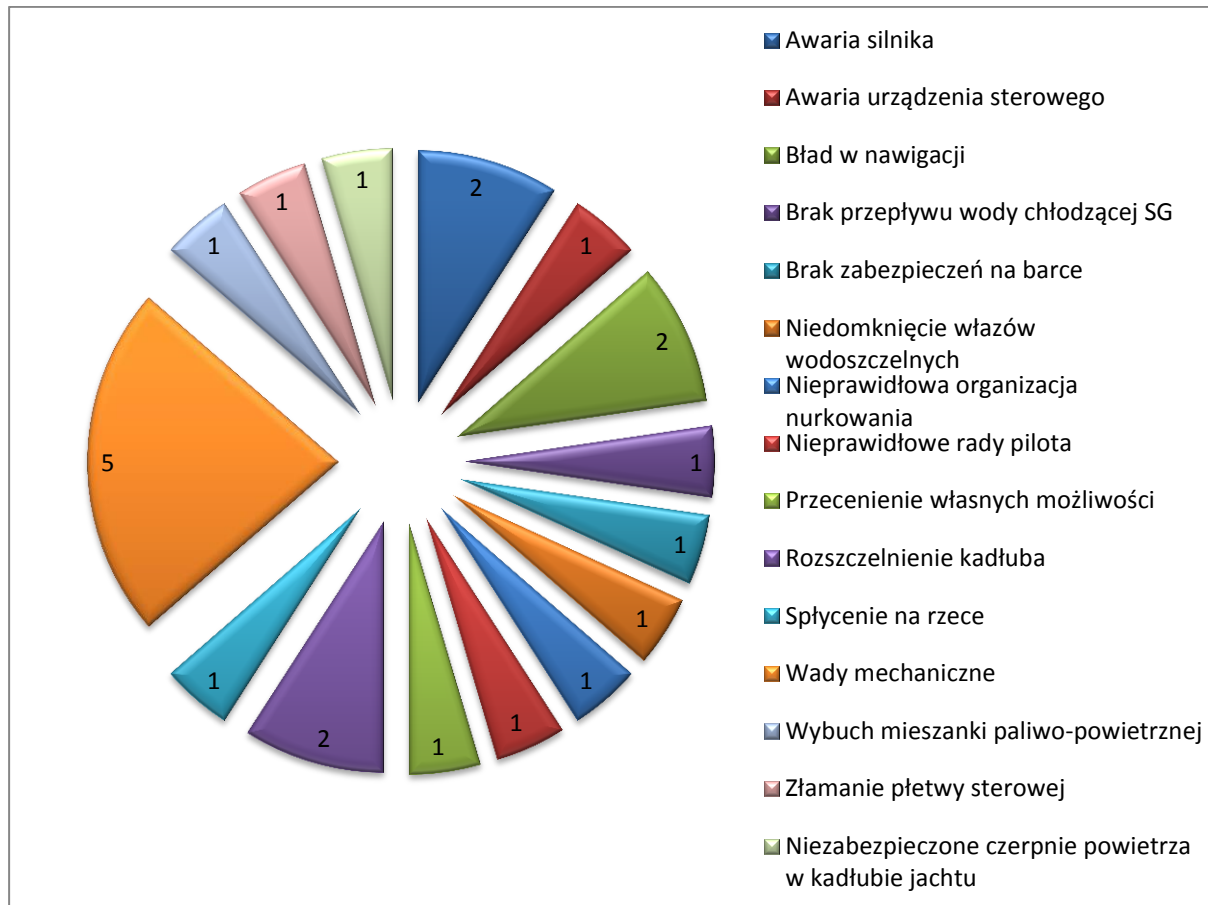
Procentowe zestawienie udziału poszczególnych czynników, które miały wpływ na powstanie wypadku w ogólnej liczbie badanych wypadków przedstawiono na diagramie.



W 8 badanych wypadkach Komisja stwierdziła, że czynnik mechaniczny był jedynym czynnikiem, który przyczynił się to ich zaistnienia. Trzykrotnie przyczyną wypadku był tylko czynnik ludzki. Żaden z pozostałych czynników, tj. ani organizacyjny ani zewnętrzny, nie był w żadnym z wypadków jedynym czynnikiem, który miał wpływ na zaistnienie wypadku.



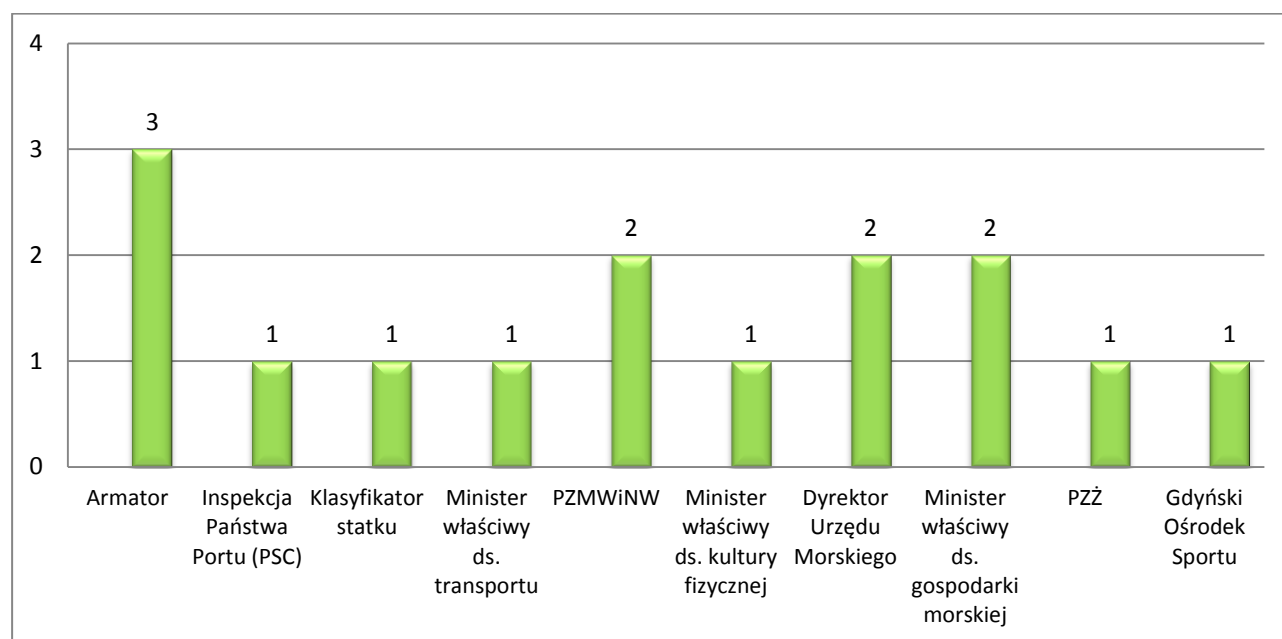
Na poniższym diagramie przedstawione zostały w sposób opisowy przyczyny wszystkich wypadków, które badała Komisja.



Najczęstszą przyczyną (5 przypadków) była wada mechaniczna któregoś z mechanizmów statku. W dwóch przypadkach do wypadku doszło z powodu awarii silnika, błędu nawigacyjnego oraz rozszczelnienia kadłuba. Pozostałe, pojedyncze przyczyny wypadków pokazano na powyższym diagramie.

12. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Komisja skierowała zalecenia dotyczące bezpieczeństwa do 15 podmiotów, które według Komisji mogą przyczynić się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości. Najliczniejszą grupą byli armatorzy statków, które uczestniczyły w wypadkach. Po dwa zalecenia Komisja skierowała do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, dyrektorów urzędów morskich i Polskiego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego. W pozostałych przypadkach Komisja przesłała zalecenia do: Inspekcji państwa portu (PSC), klasyfikatora statku (uznanej organizacji), ministra właściwego do spraw kultury fizycznej, Polskiego Związku Żeglarskiego oraz Gdyńskiego Ośrodka Sportu.



Zestawienie zaleceń, na które Komisja powinna otrzymać odpowiedź w 2014 r.

Zgodnie z ustawą o PKBWM podmioty, do których Komisja skierowała zalecenia mają obowiązek powiadomić przewodniczącego Komisji w terminie do 6 miesięcy od dnia doręczenia raportu końcowego, o uwzględnieniu lub o przyczynach nieuwzględnienia zaleceń

wydanych przez Komisję. Pierwsze zalecenia, ujęte w raporcie końcowym w sprawie promu „Karsibór III” Komisja opracowała i ogłosiła w listopadzie 2013 r. Następnie w maju 2014 r. Komisja skierowała zalecenia w sprawie statku „Godafoss” do trzech podmiotów: ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie oraz do Stacji Pilotów Szczecin.

Opis przyczyn nieuwzględnienia zaleceń i środków podjętych przez podmioty, do których skierowano zalecenia

W kwietniu 2014 r. Komisja otrzymała od armatora statku „Karsibór III” Żegluga Świnoujska, do którego zalecenia były skierowane, powiadomienie o niemożności zastosowania się do tych zaleceń Komisji, które dotyczyły modernizacji nabrzeża, w które podczas wypadku uderzył prom „Karsibór III”, ze względów na brak wystarczających środków finansowych.

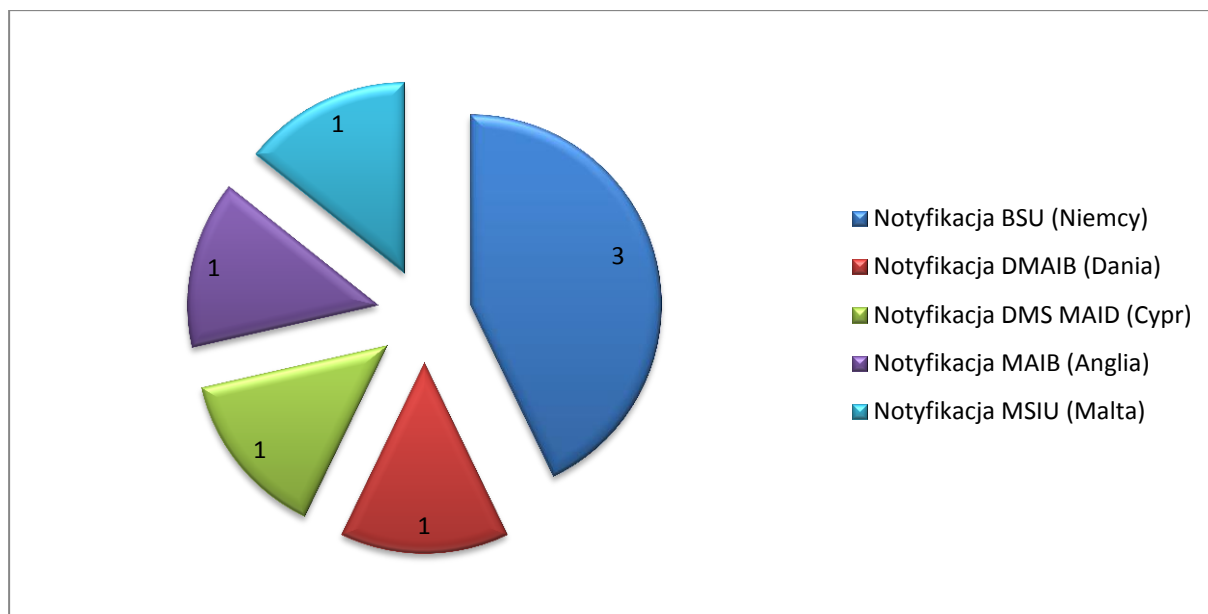
W okresie od września do listopada 2014 r. przewodniczący Komisji otrzymał informację od wszystkich podmiotów, do których skierowano zalecenia w sprawie wypadku statku „Godafoss”, o działaniach podjętych lub planowanych, w kierunku wykonania zaleceń, oraz wyjaśnienia, które zalecenia nie mogą być, i z jakiego powodu, wykonane. Komisja przyjęła wyjaśnienia i jednocześnie ustaliła, że dalsze działania podmiotów w tym zakresie powinny być monitorowane przez administrację morską.

13. Ostrzeżenia o możliwym niebezpieczeństwie

W 2014 r. Komisja nie wydała żadnego ostrzeżenia o możliwym niebezpieczeństwie (*early alert*). Komisja nie wysłała też żadnego powiadomienia tego typu do Komisji Europejskiej.

14. Współpraca z państwami istotnie zainteresowanymi

Komisja otrzymała w 2014 r. 7 notyfikacji o wypadkach morskich oraz 16-krotnie notyfikowała wypadki do innych państw, które Komisja uznała za istotnie zainteresowane.



Komisja współpracowała z istotnie zainteresowanymi państwami trzecimi. Przewodniczący Komisji dwukrotnie w 2014 r. spotykał się z przedstawicielami administracji Bahamów i rozmawiał w sprawie wyników badania i raportu z wypadku (kolizji) statków „Baltic Ace” i „Corvus J”, w którym zginęli polscy marynarze, który miał miejsce na Morzu Północnym w grudniu 2012 r.