



PKBWM

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA
WYPADKÓW MORSKICH

ROCZNA ANALIZA

2018

**WYPADKI
I INCYDENTY
MORSKIE**



Spis Treści

1. WSTĘP.....	1
2. INFORMACJE O KOMISJI	3
3. ANALIZA WYPADKÓW I INCYDENTÓW MORSKICH ZGŁOSZONYCH W 2018 R.....	6
3.1. Powiadomienia o wypadkach i incydentach w 2018 r.	6
3.2. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg ich rodzaju.....	6
3.3. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg rodzaju i bandery statków.	7
3.4. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg uczestnictwa ludzi (wypadki z ludźmi).	10
3.5. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg miejsca zdarzenia.	10
3.6. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg przyczyny.....	11
3.7. Ocena zasadności kontynuowania badań.....	14
4. BADANIA WYPADKÓW W 2018 R.....	15
4.1. Publikacja raportów z badania wypadków.....	15
4.2. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydane na podstawie badań wypadków zakończonych w 2018 r.....	15
4.2.1. WIM 21/17 Jacht żaglowy Dunlin.....	16
4.2.2. WIM 28/17 - Jacht żaglowy BEZ-2	16
4.2.3. WIM 40/17 Katamaran żaglowy G-836	17
4.2.4. WIM 55/17 Jacht żaglowy Portowiec Gdański III	17
4.2.5. WIM 63/17 - m/v Selfoss	18
4.2.6. WIM 84/17 – m/v Kamelia.....	19
4.2.7. WIM 108/17 - Jacht żaglowy Vagant.....	20
4.3. Zestawienie zaleceń Komisji wysłanych w okresie od 01.07. 2017 r. do 30.06.2018. r. i reakcji podmiotów do których skierowano te zalecenia.	21



5. OSTRZEŻENIE O MOŻLIWYM NIEBEZPIECZEŃSTWIE (WCZESNY ALERT)	
.....	24
6. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI.	24
7. SPIS WYKRESÓW	25
8. SPIS TABEL	25
9. WYCIĄG Z PRZEPISÓW.	25



1. WSTĘP

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich (PKBWM), powołana ustawą z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich¹ zwanej dalej Ustawą, rozpoczęła działalność w maju 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 (kodeksu badania wypadków), przyjętego przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego (MSC) Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO).

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 badaniu o winie lub odpowiedzialności osób uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim, a raporty z badania nie mogą stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności za spowodowanie wypadku, którego raport dotyczy. To oznacza, że żaden z organów orzekających w takich postępowaniach nie może powołać się na informacje zawarte w raporcie Komisji jako podstawę do orzekania.

Komisja jest zobowiązana prawnie do badania każdego bardzo poważnego wypadku i poważnego wypadku morskiego. 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. unieruchomienie napędu statku, rozległe uszkodzenie pomieszczeń mieszkalnych, zmiany w stateczności statku, uszkodzenie kadłuba w części podwodnej - powodujące, że statek stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa osób lub środowiska, czyniące go niezdatnym do kontynuowania podróży. Za poważny wypadek uważa się także wyrządzenie szkody w środowisku, w tym szkody spowodowanej zanieczyszczeniem, lub awarię, przy której istnieje konieczność holowania statku lub udzielenia mu pomocy z lądu.

¹ Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2012 r. poz. 1068 z późn. zm.)



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 podobnym wypadkom lub incydentom morskim w przyszłości.

Komisja bada wypadki i incydenty morskie, w których uczestniczyły statki o polskiej przynależności, a 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 na przykład w przypadku, w którym w wypadku morskim śmierć ponieśli polscy marynarze.

Podkreślenia wymaga fakt, że po otrzymaniu przez PKBWM zgłoszenia wypadku morskiego, zakładana jest Karta WIM (Karta Informacyjna Wypadku / Incydentu Morskiego) z numerem porządkowym, zawierająca podstawowe dane dotyczące zdarzenia.

W każdym przypadku Komisja podejmuje czynności niezbędne do dokonania wstępnej oceny przyczyn zaistnienia wypadku, a na podstawie zebranych materiałów, według opisanych wyżej aktów prawnych podejmuje decyzję o odstąpieniu od badania, odstąpieniu od prowadzonego badania lub kontynuacji prowadzonego badań.

Działania Komisji są podporządkowane przepisom Ustawy, a także przepisom Regulaminu² PKBWM

² ZARZĄDZENIE NR 23 Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 26 czerwca 2018 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich oraz jej siedziby.



2. INFORMACJE O KOMISJI

PKBWM prowadziła od 01. 01. 2018 r działalność w składzie:



kpt. ż. w. Eugeniusz Chodań – Przewodniczący Komisji



kpt. ż. w. Marek Szymankiewicz – Sekretarz Komisji



kpt. ż. w. Krzysztof Kuropieska – Członek Komisji



st. of. mech. okr. Zbigniew Łosiewicz – Członek Komisji

W ciągu roku 2018 w Komisji nastąpiły zmiany personalne:



- dnia 01. 03. 2018 r. stanowisko Wiceprzewodniczącego PKBWM objął kpt. ż. w. Tadeusz Wojtasik, dnia 21. 04. 2018 r pracę w Komisji zakończył kpt. ż.w. Krzysztof Kuropieska – Członek Komisji, od dnia 05. 07. 2018 r. pracę w Komisji podjęła st.of.pokł. Monika Hapanionek jako Członek Komisji, a dnia 03. 12. 2018 r. pracę w Komisji zakończył kpt. ż.w. Eugeniusz Chodań – Przewodniczący Komisji.

Komisja zakończyła rok 2018 w składzie:



kpt. ż. w. Tadeusz Wojtasik – Wiceprzewodniczący Komisji



kpt. ż. w. Marek Szymankiewicz – Sekretarz Komisji



st.of.mech.okr. Zbigniew Łosiewicz – Członek Komisji



st.of.pokł.. Monika Hapanionek – Członek Komisji



Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich jest organem niezależnym. Działa przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej, ale nie jest komórką organizacyjną Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Siedzibą Komisji od dnia 01.06.2017 r. jest Szczecin (Zarządzenie Nr12 Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 marca 2017 r.).

Adres korespondencyjny i dane kontaktowe Komisji są następujące:

Pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin

tel. 91 44 03 290,

e-mail: pkbwm@mgm.gov.pl

www.pkbwm.gov.pl

tel. alarmowy: 664 987 987 (24 h)



3. ANALIZA WYPADKÓW I INCYDENTÓW MORSKICH ZGŁOSZONYCH W 2018 R.

3.1. Powiadomienia o wypadkach i incydentach w 2018 r.

W 2018 r. Komisja została powiadomiona o 110 wypadkach i incydentach.

Po wstępnej analizie zgłoszenia, Komisja uznała, że:

- w 13 przypadkach zgłoszone zdarzenie nie spełnia kryteriów wypadku morskiego, zawartych w definicji określonej w art.2 ust.1 pkt 1³ Ustawy.
- w 2 przypadkach zgłoszone wypadki morskie nie podlegały badaniu z uwagi na postanowienia art.15 ust.1 ustawy o PKBWM⁴. Dotyczyło to zaginięcia członka załogi nie będącego polskim obywatelem na statku bandery cyprijskiej w czasie żeglugi po wodach Łotwy oraz wypadnięcia za burtę jachtu bandery niemieckiej w czasie żeglugi po wodach Rosji członka załogi, nie będącego polskim obywatelem,
- w 29 przypadkach zgłoszone wypadki nie podlegały badaniu z uwagi na postanowienia art. 15 ust.2⁵,
- w 66 przypadkach Komisja rozpoczęła dalsze badania wypadków i incydentów.

3.2. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg ich rodzaju.

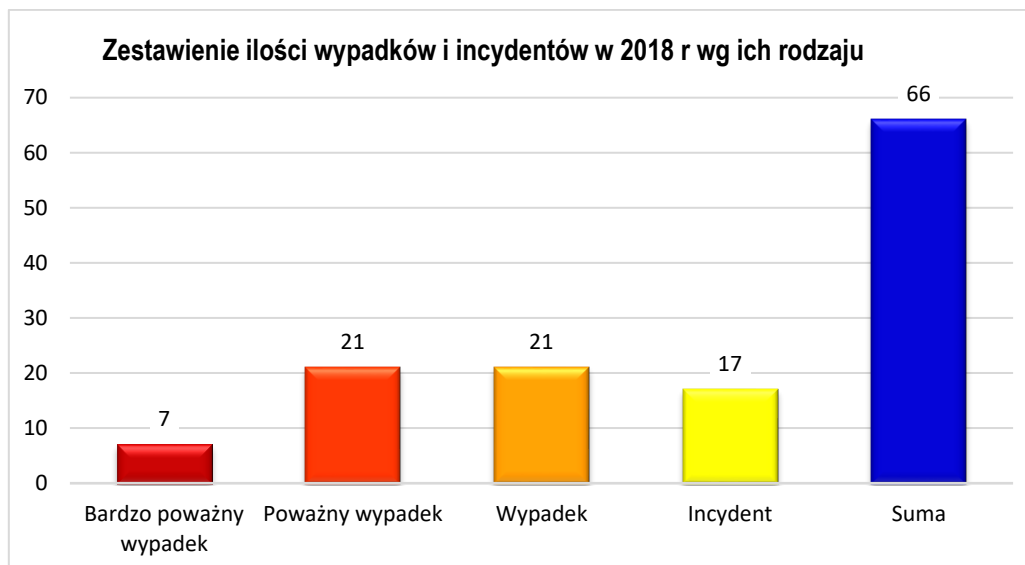
Wśród 66 badanych przypadków było:

- 7 bardzo poważnych wypadków,
- 21 poważnych wypadków,
- 21 wypadków,
- 17 incydentów.

³ Treść przepisu została zamieszczona w Wyciągu z przepisów

⁴ Treść przepisu została zamieszczona w Wyciągu z przepisów

⁵ Treść przepisu została zamieszczona w Wyciągu z przepisów



Wykres 1. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg ich rodzaju w 2018 r

3.3. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg rodzaju i bandery statków.

W 7 bardzo poważnych wypadkach uczestniczyło łącznie 9 statków, z których 3 zatonięły (kuter rybacki, łódź rybacka, jacht komercyjny) a 2 zostały uszkodzone.

W badanych wypadkach i incydentach uczestniczyły ogółem 72 statki.

Wśród ww. statków były:

Statki handlowe:

- 19 drobnicowców,
- 6 masowców,
- 3 kontenerowce,
- 3 statki Ro-Ro,
- 3 samochodowce,
- 2 statki Ro-Pax,
- 2 chemikaliowce
- 2 gazowce,
- 1 zbiornikowiec olejowy (tzw. tankowiec),
- 1 statek badawczy,

Jednostki rybackie:

- 3 łodzie rybackie,
- 2 kutry rybackie,

Jachty:

- 6 rekreacyjnych jachtów żaglowych (w tym jacht „Pitu” dwukrotnie)

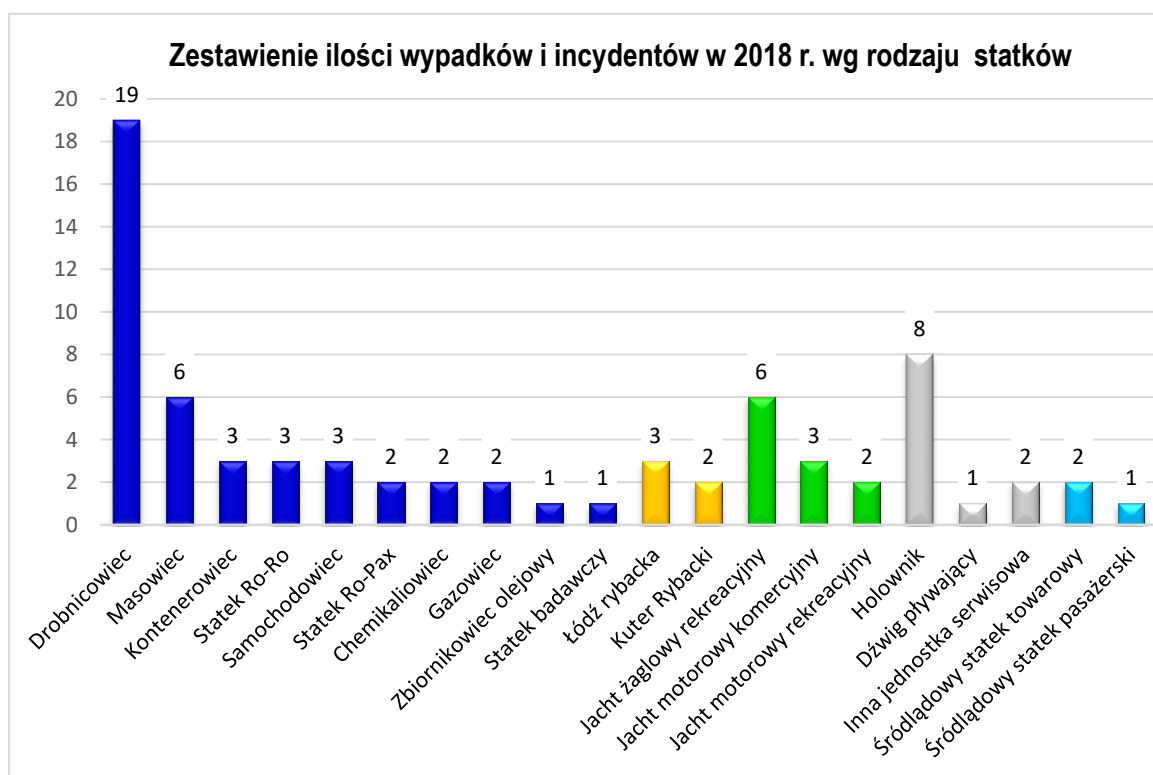
- 3 komercyjne jachty motorowe,
- 2 rekreacyjne jachty motorowe,

Jednostki floty wsparcia (pomocniczej)

- 8 holowników lub zestawów holowniczych,
- 1 dźwig pływający
- 2 inne jednostki serwisowe,

Jednostki śródlądowe

- 2 śródlądowe statki towarowe,
- 1 śródlądowy statek pasażerski.



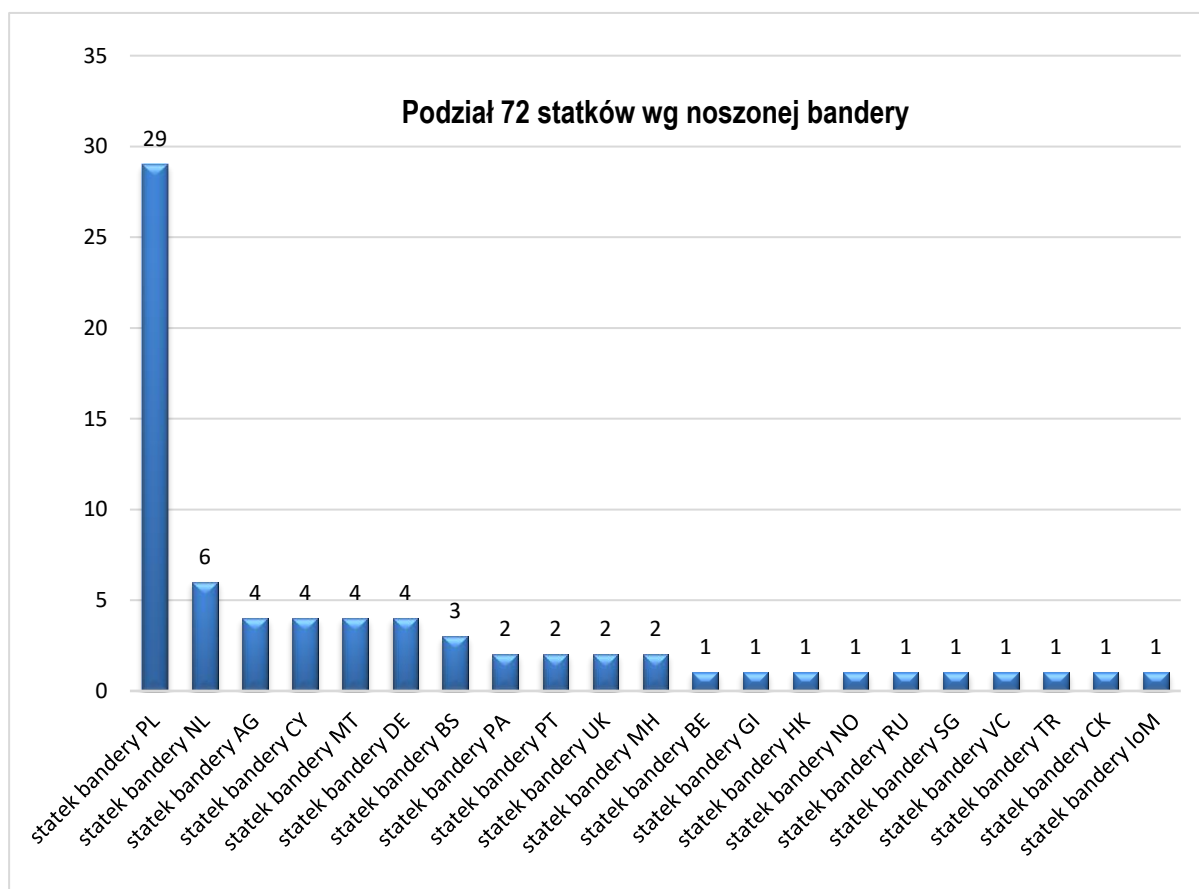
Wykres 2. Zestawienie ilości wypadków i incydentów w 2018 r. wg rodzaju statków

Podział 72 statków wg noszonej bandery:

- 29 statków bandery Polski (PL),
- 6 statków bandery Niderlandów (Holandii)(NL)
- 4 statki bandery Antigua i Barbuda (AG),
- 4 statki bandery Cypru (CY),
- 4 statki bandery Malty (MT),
- 4 statki bandery Niemiec (DE),
- 3 statki bandery Bahamy (BS),



- 2 statki bandery Panamy (PA),
- 2 statki bandery Portugalii (PT),
- 2 statki bandery Wielkiej Brytanii (UK),
- 2 statki bandery Wysp Marshalla (MH),
- 1 statek - bandery Belgii (BE),
- 1 statek bandery Gibraltaru (GI),
- 1 statek bandery Hongkongu (HK),
- 1 statek bandery Norwegii (NO),
- 1 statek bandery Rosji (RU),
- 1 statek bandery Singapuru (SG),
- 1 statek bandery St. Vincent i Grenadines (VC),
- 1 statek bandery Turcji (TR),
- 1 statek bandery Wysp Cooka (CK),
- 1 statek bandery Wysp Man (IoM).



Wykres 3. Podział 72 statków wg noszonej bandery

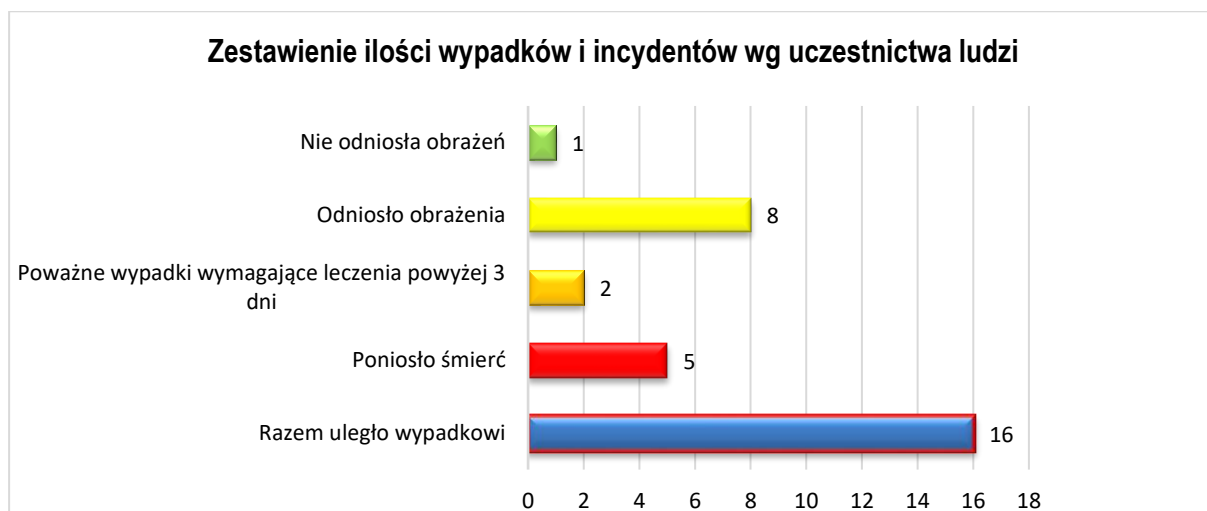
3.4. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg uczestnictwa ludzi (wypadki z ludźmi)

W wyniku 7 bardzo poważnych wypadków 5 osób poniosło śmierć, przy czym dotyczyło to 4 członków załóg statków i 1 pasażera.

Ogólnie we wszystkich 66 badanych przypadkach, wypadkom uległo 16 osób, w tym 12 członków załóg statków.

Stopień utraty zdrowia był zróżnicowany i tak:

- 5 osób poniosło śmierć,
- 2 osoby uległy poważnym wypadkom wymagającym leczenia powyżej 3 dni (72 godz.)
- 8 osób odniosło obrażenia,
- 1 osoba nie odniosła obrażeń.



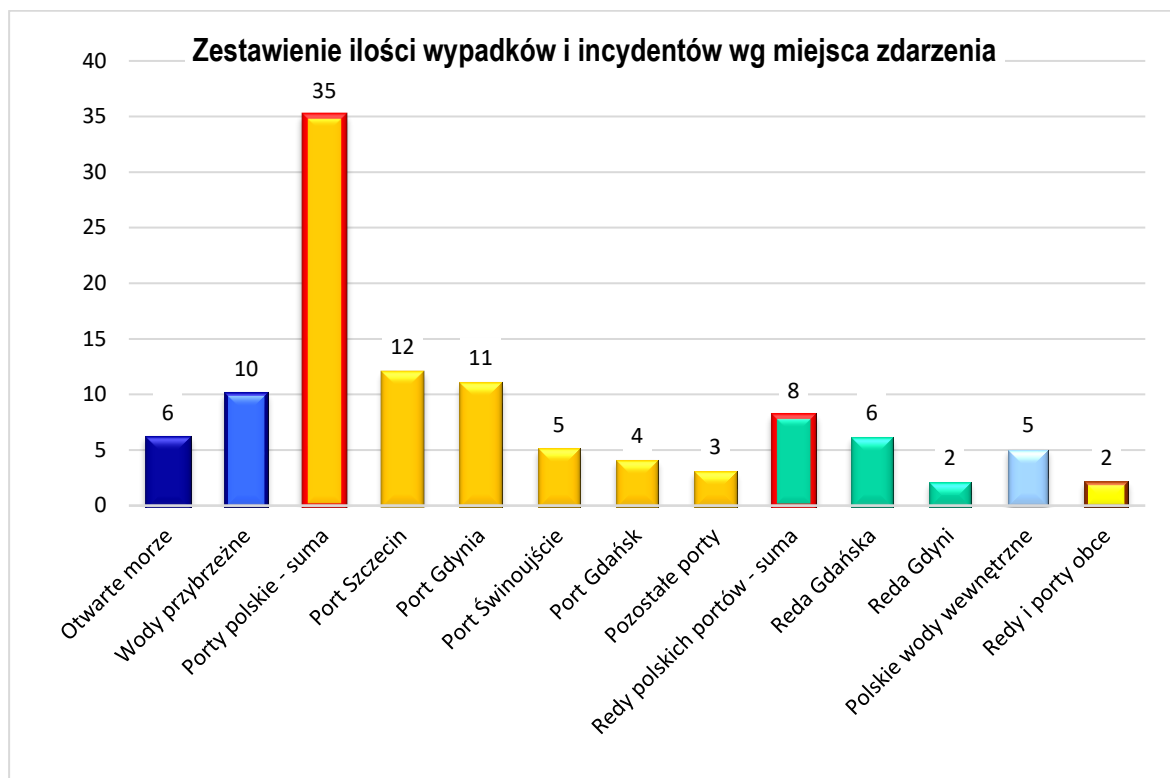
Wykres 4. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg uczestnictwa ludzi

3.5. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg miejsca zdarzenia.

Spośród 66 wypadków i incydentów miało miejsce:

- 6 na morzu otwartym (powyżej 12 Mm od lądu)
- 10 na wodach przybrzeżnych,
- 35 w portach polskich:
 - 12 w Szczecinie,
 - 11 w Gdyni,
 - 5 w Świnoujściu,
 - 4 w Gdańsku,
 - 3 w pozostałych portach,
- 8 na redach portów polskich:

- 6 na redzie Gdańska
- 2 na redzie Gdyni
- 5 na polskich wodach wewnętrznych,
- 2 na redach i w portach obcych.



Wykres 5. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg miejsca zdarzenia

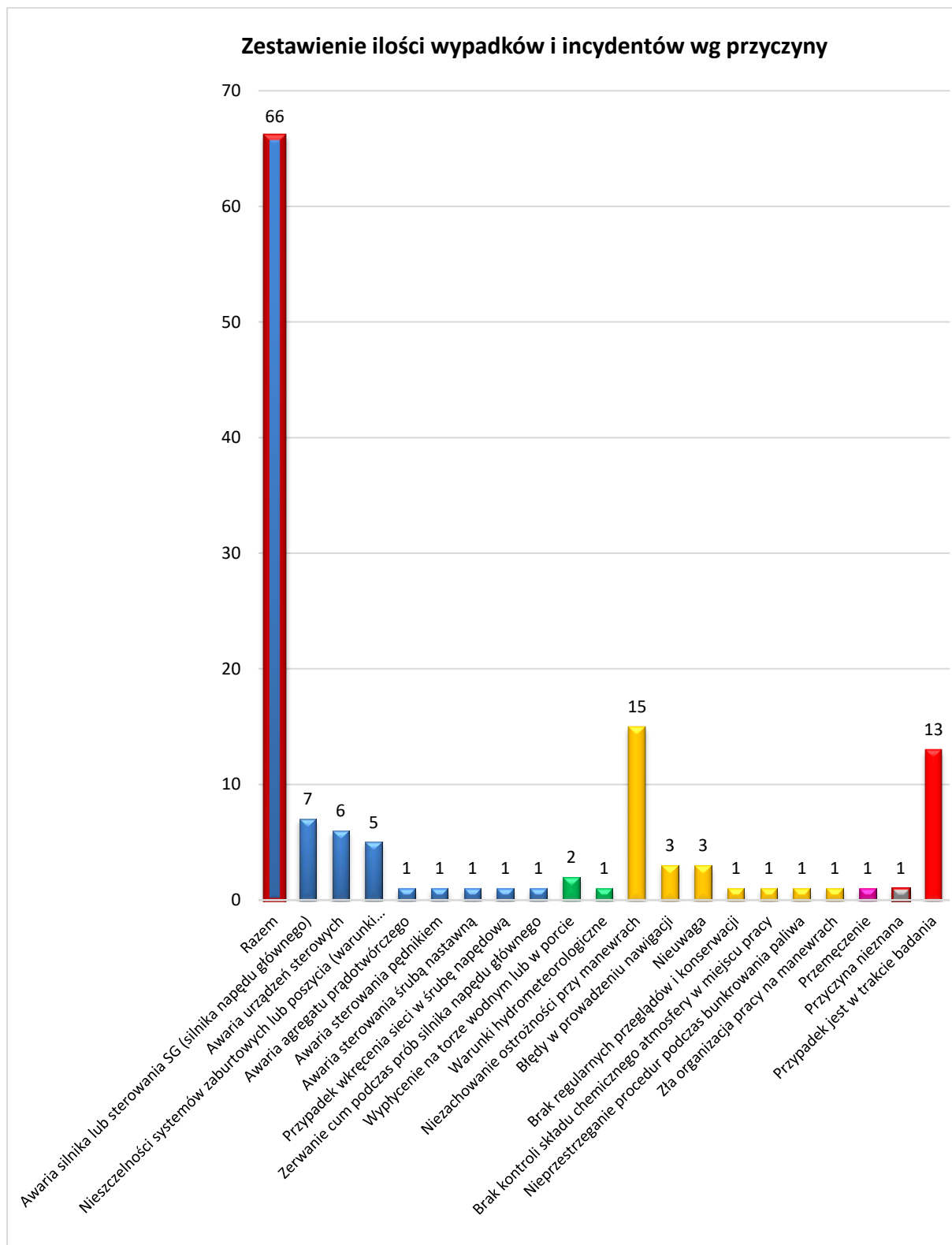
3.6. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg przyczyny.

Spośród 66 badanych przypadków przyczynami wypadków i incydentów były:

- przyczyny techniczne (23):
 - 7 awarii silnika lub sterowania SG (silnika napędu głównego),
 - 6 awarii urządzeń sterowych,
 - 5 przypadków nieszczelności systemów zaburtowych lub poszycia spowodowanych warunkami zimowymi,
 - 1 awaria agregatu prądotwórczego,
 - 1 awaria sterowania pędnikiem,
 - 1 awaria sterowania śrubą nastawną,
 - 1 przypadek wkręcenia sieci w śrubę napędową,
 - 1 przypadek zerwania cum podczas prób silnika napędu głównego,
- przyczyny hydrometeorologiczne (3):



- 2 przypadki wypłynienia na torze wodnym lub w porcie,
- 1 przypadek spowodowany warunkami hydrometeorologicznymi,
- błędy popełnione przez ludzi (26):
 - 15 przypadków niezachowania ostrożności przy manewrach,
 - 3 przypadki błędów w prowadzeniu nawigacji,
 - 3 nieuwaga,
 - 1 przypadek braku regularnych przeglądów i konserwacji,
 - 1 przypadek braku kontroli składu chemicznego atmosfery w miejscu pracy,
 - 1 przypadek nieprzestrzegania procedur podczas bunkrowania paliwa,
 - 1 przypadek złej organizacji pracy na manewrach,
 - 1 przypadek przemęczenia,
- 1 przypadek, w którym nie udało się ustalić przyczyny (przyczyna nieznana),
- 13 przypadków jest w trakcie badania.



Wykres 6. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg przyczyny



3.7. Ocena zasadności kontynuowania badań.

Spośród 66 zgłoszonych w 2018 r. i badanych wstępnie wypadków i incydentów, po zebraniu niezbędnych informacji i dowodów Komisja podjęła uchwały - biorąc pod uwagę powagę zaistniałego zdarzenia, typ statku lub ładunku oraz przekonanie, że wyniki badań nie przyczynią się do zapobieganiu wypadkom i incydentom morskim w przyszłości – że:

- w 19 przypadkach odstępuje od prowadzonego badania na podstawie art. 20 ust. 2⁶ ustawy o PKBWM,
- w 34 przypadkach odstępuje od badania na podstawie art. 20 ust. 3⁷ ustawy o PKBWM.

Komisja zdecydowała, że 13 zgłoszonych wypadkach będzie prowadzone badanie.

W porozumieniu z innymi państwami istotnie zainteresowanymi w badaniu niektórych spośród ww. wypadków Komisja na podstawie art. 21⁸ ustawy o PKBWM uchwaliła że:

- prowadzi samodzielnie badania 8 wypadków:
 - WIM 6 City of Rome
 - WIM 7 Euros
 - WIM 22 HEL 103,
 - WIM 32 Hunter i Translontano
 - WIM 45 Holownik Zeus i ponton
 - WIM 54 Skagerak
 - WIM 72 KOŁ 73
 - WIM 77 Peak Bergen
- prowadzi badania w 2 przypadkach przy współudziale państw istotnie zainteresowanych:
 - WIM 51 Karukera
 - WIM 92 Miętus II i Begonia S
- dołącza do badania 3 wypadków prowadzonych przez inne państwa:
 - WIM 78 Stena Spirit
 - WIM 93 Norwid
 - WIM 109 Seatruck Pace

⁶ Treść przypisu została zamieszczona w Wyciągu z przepisów

⁷ Treść przypisu została zamieszczona w Wyciągu z przepisów

⁸ Treść przypisu została zamieszczona w Wyciągu z przepisów



4. BADANIA WYPADKÓW W 2018 R

4.1. Publikacja raportów z badania wypadków.

Rok 2108 Komisja rozpoczęła z 9 prowadzonymi badaniami wypadków, które wydarzyły się w 2017r.

Należy do nich dodać badania 13 wypadków morskich, które zdarzyły się w okresie 1.01.2018 r. – 31.12.2018 r.

W trakcie minionego roku Komisja zakończyła badania dotyczące 7 wypadków i ogłosiła raporty końcowe, a ponadto ogłosiła 2 raporty tymczasowe dotyczące 2 pozostałych wypadków z 2017 r. W przypadku poważnego wypadku morskiego, któremu uległ w lipcu 2017 r. w Świnoujściu statek Selfoss, Komisja najpierw w lipcu 2018 r. opublikowała raport tymczasowy, a następnie w grudniu 2018 r. – raport końcowy.

Komisja nie zakończyła prac nad badaniem wypadków, które wydarzyły się w 2018 r.

Tabela 1 Publikacje raportów w 2018 r.

L.p.	WIM	Statek	Data	Miesiąc opublikowania raportu	
				tymczasowego	końcowego
1.	21/17	s/y Dunlin	23.04.2017	-	kwiecień 2018
2.	24/17	Zestaw holowniczy - holownik Ikar oraz prom rzeczny samochodowo-pasażerski Siebengebirge	30.04.2017	kwiecień 2018	-
3.	28/17	s/y BEZ 2	07.05.2017	-	maj 2018
4.	40/17	s/y Tornado G-836	11.06.2017	-	czerwiec 2018
5.	55/17	s/y Portowiec Gdański III	02.07.2017	-	czerwiec 2018
6.	63/17	m/v Selfoss	12.07.2017	lipiec 2018	grudzień 2018
7.	84/17	m/v Kamelia	23.08.2017	-	sierpień 2018
8.	96/17	s/y Prodigy 2	13.10.2017	wrzesień 2018	-
9.	108/17	s/y Vagant	21.11.2017	-	listopad 2018

4.2. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydane na podstawie badań wypadków zakończonych w 2018 r.

Komisja uznała, że w celu zaakcentowania edukacyjnej misji PKBWM, w rocznej analizie należy przypomnieć najpoważniejsze zbadane w 2018 r. wypadki morskie. Poniżej umieszczono fragmenty raportów dotyczące zaleceń służących podniesieniu poziomu bezpieczeństwa żeglugi. Przy każdym omawianym wypadku zamieszczono numer WIM w celu



ułatwienia odszukania na stronie internetowej PKBWM (www.pkbwm.gov.pl) treści całego raportu.

4.2.1. WIM 21/17 Jacht żaglowy Dunlin

Wejście jachtu „Dunlin” na mieliznę Eierlandsche Gronden na Morzu Północnym, skutkujące śmiercią kapitana i zniszczeniem jednostki, nastąpiło prawdopodobnie w wyniku błędu nawigacyjnego.

Zalecenia wynikające z raportu końcowego WIM 21/17 jacht żaglowy Dunlin.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich uznała za uzasadnione skierowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, stanowiących propozycję działań, które mogą przyczynić się do zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości, do Polskiego Związku Żeglarskiego. Zalecono rozważenie możliwości uproszczenia formalnej procedury przechodzenia pod polską banderę w niektórych przypadkach np. przy zakupie jachtu za granicą w taki sposób, aby właściciele jachtów nabywanych za granicą mogli bez dodatkowych kosztów (np. konieczności podróży do Polski i/lub delegacji mierniczego za granicę) dopełnić wszystkich formalności pozwalających na żeglugę (do Polski lub gdzie indziej) w pełnej i prawidłowej konfiguracji (bandera, nazwa, sygn. rozp., MMSI, EPIRB, ubezpieczenie, etc.).

4.2.2. WIM 28/17 - Jacht żaglowy BEZ-2

Możliwe przyczyny wywrócenia jachtu i utonięcie 3 osób na Zalewie Szczecińskim to:

- Wywrócenie jachtu pod ciężarem załogi w trakcie np. czynności wędkarsko połowowych.
- Wywrócenie jachtu przy próbie podjęcia osoby, która wcześniej wypadła za burtę.
- Przebalastowanie na zawietrzną pod żaglami w wyniku nieumiejętnego manewru lub niespodziewanego podmuchu wiatru.

Zalecenia wynikające z raportu końcowego WIM 28/17 - Jacht żaglowy BEZ-2.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich uznała za uzasadnione skierowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, stanowiących propozycję działań, które mogą przyczynić się do zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości, do Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich zaleciła rozważenie możliwości wykorzystania do lokalizacji zaginionych danych posiadanych przez operatorów komórkowych (i ogólnie - satelitarnych) na podstawie historii logowania się telefonów do stacji bazowych i rozpowszechnienia tej metody na inne podmioty takie jak WOPR czy Policja.



Ponadto Komisja zaleciła wyposażenie ośrodka ratownictwa i poszukiwania w Trzebieży w łódź ratunkową, której zanurzenie i/lub napęd pozwoli na operowaniu na płytkowodziu w rejonach objętych nadzorem SAR.

4.2.3. WIM 40/17 Katamaran żaglowy G-836

Wypadnięcie za burtę i utonięcie właściciela katamaranu na Zatoce Puckiej na skutek awarii steru. Dramatyczna i tragicznie zakończona sytuacja, w której znalazła się załoga „Tornado G-836” wynikała głównie z braku jakichkolwiek środków bezpieczeństwa.

Zalecenia wynikające z raportu końcowego WIM 40/17 Katamaran żaglowy G-836

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich uznała za uzasadnione skierowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, stanowiących propozycję działań, które mogą przyczynić się do zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości, do:

1. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa

Rozważyć zmiany procedur zmierzające do przyspieszenia wezwania śmigłowca do akcji.

2. Morski Oddział Straży Granicznej

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich zaleca jednostkom Morskiego Oddziału SG dokumentowanie fotograficzne stanu jednostek odnajdywanych w akcjach poszukiwawczo-ratowniczych jeśli nie ma takiego zwyczaju. W wielu przypadkach to jedyna dokumentacja stanu odnalezionych jednostek przed ewentualnym transportem i zmianami w ustawieniu osprzętu.

3. Departament Gospodarki Morskiej, MG MiŻŚ

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich zaleca wydawcy Przewodnika dla żeglarzy i armatorów jachtów, by w przyszłych wydaniach uwzględnili sytuację, w której jacht zaprojektowany i zbudowany wyłącznie do regat (a zatem nie podlegający wymaganiom RCD, wymaganiom co do wyposażenia i in.) po okresie eksploatacji regatowej traci certyfikat klasy i formalnie staje się po prostu jachtem np. rekreacyjnym. Mimo to, jacht taki nadal stawia załozdze wysokie wymagania co do umiejętności żeglarskich i pływani na nim na ogół przedstawia zwiększone ryzyko.

4.2.4. WIM 55/17 Jacht żaglowy Portowiec Gdański III

Śmierć kapitana na skutek utonięcia po uderzeniu bomem i wypadnięciu za burtę na Zatoce Gdańskiej



Wypadnięcie za burtę i śmierć kapitana jachtu „Portowiec Gdański III” nastąpiły na skutek nieprzygotowania jachtu i załogi do wyjścia w morze oraz na skutek niezachowania ostrożności w pracy na pokładzie i przy prowadzeniu jednostki. Przed wyjściem w morze nie włożono osobistych środków ratunkowych i nie przygotowano do natychmiastowego użycia innych środków asekuracyjnych. Podobnie nie sklarowano jachtu tak, aby po wyjściu za główki portu nie trzeba było mocować ruchomego sprzętu i sprzątać jego wnętrza.

Zalecenia wynikające z raportu końcowego

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich uznała za uzasadnione skierowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, stanowiących propozycję działań, które mogą przyczynić się do zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości, do:

1. Armator jachtu

Zaleca się armatorowi jachtu:

- dokonanie rejestracji jachtu jako jachtu przeznaczonego do użytku komercyjnego i podjęcie konsekwentnie dalszych działań określonych prawem, jeśli armator planuje czarterowanie jachtu,

- przeszkolenie opiekunów i kapitanów swych jachtów w zakresie procedur przygotowania do wyjścia w morze ze szczególnym uwzględnieniem meteorologicznego przygotowania podróży oraz sprawdzenia wyposażenia i przeszkolenia załóg co do rozmieszczenia i sposobu użycia sprzętu,

- usunięcie albo zastąpienie tabliczki z niewłaściwym sygnałem rozpoznawczym jachtu.

2. Zarządca jachtowej przystani w Wisłoujściu

PKBWM zaleca wywieszanie aktualnych informacji pogodowych w miejscu ogólnie dostępnym dla żeglarzy korzystających z przystani w Wisłoujściu.

4.2.5. WIM 63/17 - m/v Selfoss

W wyniku przeprowadzonego badania Komisja ustaliła, że przyczyną wypadku były błędnie wykonane manewry statku przez kapitana przy biernej postawie pilota, który powinien aktywnie uczestniczyć w prowadzonych manewrach.

Zalecenia wynikające z raportu końcowego WIM 63/17 - statek Selfoss

Państwowa Komisja Badania wypadków Morskich uznała za uzasadnione skierowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, stanowiących propozycje działań, które mogą przyczynić się do zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości, do następujących podmiotów:

1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej



Zaleca przeprowadzenie audytu wszystkich jednostek organizacyjnych posiadających upoważnienie do prowadzenia szkolenia pilotów. Celem audytu powinno być wyeliminowanie niezgodności wynikających z niespełniania wymagań obowiązujących przepisów, a także wdrożenie monitoringu procesu szkoleniowego.

2. Armator statku „Selfoss”

Zaleca armatorowi statku „Selfoss” dokonanie weryfikacji i uaktualnienia rozdziału „Żegluga z pilotem” w Księdze zarządzania bezpieczeństwem tak aby odpowiadał aktualnym przepisom międzynarodowym oraz aktualnej interpretacji wynikającej z programu „Dowodzenia wachtą nawigacyjną” (BRM).

Jednocześnie Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich zaleca rozważenie skierowania na ten kurs kapitanów oraz oficerów nawigatorów zatrudnionych na statkach eksploatowanych przez armatora.

3. OT Port Świnoujście

Zaleca sporządzenie aktualnej instrukcji eksploatacji nabrzeża Hutników uwzględniających aktualne wyposażenie, a w związku z tym nowej instrukcji BHP dla obsługujących dźwigi i suwnice. Należy uwzględnić procedury kontrolne określające obowiązki i odpowiedzialność osób funkcyjnych za bezpieczne przeprowadzenie operacji cumowania i odcumowania.

4.2.6. WIM 84/17 – m/v Kamelia

W trakcie przeprowadzonego badania określono czynniki, które przyczyniły się do zaistnienia wypadku wyłożenia się samoistnie steru 20° na prawo, utraty kontroli nad sterem, i oparcie się statku dziobem o nabrzeże Cementowe w Szczecinie. Według opinii Komisji należy traktować oba zdarzenia jako wynik niewłaściwego działania urządzenia sterowego, autopilota, śruby nastawnej oraz nakładających się na nie popełnionych błędów ludzkich i organizacyjnych.

Zalecenia wynikające z raportu końcowego WIM 84/17 - statek Kamelia

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich uznała za uzasadnione skierowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, stanowiących propozycję działań, które mogą przyczynić się do zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości, do Armatora statku

W czasie przeprowadzania audytów funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) na statku położenie szczególnego nacisku na prawidłowe realizowanie przez załogę procedur dotyczących przygotowania statku przed wejściem/wyjściem do/z portu oraz do żeglugi z pilotem. Dotyczy to w szczególności kontroli urządzenia sterowego i sprawności systemu sterowania śrubą nastawną.



Wprowadzenie efektywnego systemu awaryjnej łączności pomiędzy mostkiem i stanowiskami manewrowymi.

4.2.7. WIM 108/17 - Jacht żaglowy Vagant

Bezpośrednią przyczyną wypadku - wypadnięcia za burtę kapitana jachtu - było niezachowanie ostrożności z jego strony. Nie działała tu siła wyższa ani nie dające się przewidzieć okoliczności. Oprócz panujących ciemności, warunki na morzu nie były trudne, sytuacja nawigacyjna nie zmuszała do podejmowania natychmiastowych, nieprzygotowanych czynności. Jedynym zagrożeniem w pierwszej chwili była możliwość uszkodzenia lub nawet zniszczenia czy utraty dodatkowego żagla - spinakera, który nie był niezbędny do bezpiecznego kontynuowania żeglugi do portu przeznaczenia. Mimo to, niezabezpieczony uprzęzą ani kamizelką ratunkową kapitan podjął natychmiastowe działania na pokładzie dziobowym, zmierzające do zrzucenia i sklarowania spinakera. W trakcie próby wyciągnięcia żagla z wody wypadł za burtę.

Zalecenia wynikające z raportu końcowego WIM 108/17 - jacht żaglowy Vagant

Państwowa Komisja Badania wypadków Morskich uznała za uzasadnione skierowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, stanowiących propozycje działań, które mogą przyczynić się do zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości, do następujących podmiotów:

1. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa

PKBWM zaleca wdrożyć procedury zapewniające odnotowywanie i zachowywanie wszystkich istotnych informacji, podanych przez zgłaszające się osoby, nawet jeśli w danej chwili nie są podstawą do natychmiastowego wszczęcia akcji. Należy przeszkolić inspektorów operacyjnych w zakresie sposobu rozmowy z osobami będącymi w stresie

i zalecić inspektorom udzielanie wszelkiej pomocy, jaka jest możliwa w danej chwili. O ile tylko nie jest akurat prowadzona inna akcja, inspektor powinien co najmniej otworzyć ALRS vol. 5 i podać stosowne konkretne kontakty. W rzeczywistości jednak, zamiast kierowania powierzchownych informacji w stronę rozmówcy, MRCK zapewne powinno wykonać dokładnie to, co wykonało nazajutrz UK MRCC - próbować połączyć się z jachtem, a po 24 h bez kontaktu - zawiadomić służby SAR w rejonie, przekazując wszelkie starannie zebrane informacje.

2. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej

1) Polecieć Morskiej Służbie Poszukiwania i Ratownictwa zawarcie umów z dealerem systemu Iridium umożliwiającymi namierzania abonenta w trybie „Iridium Polling/Iridium



Rescue” w ramach prowadzonych akcji poszukiwania SAR wzorem wielu innych ośrodków ratownictwa na Świecie.

2) Wprowadzić zmiany w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 28 lutego 2012 r. w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskiej:

a. W części I należy zastąpić sformułowanie „koło ... zaopatrzone w pławkę świetlną i tyczkę z flagą” tak, by uwzględnić rozwiązanie polegające na zaopatrzeniu tyczki w światło sygnalizacyjne, bez oddzielnej pławki świetlnej.

b. W części IV należy zastąpić sformułowanie „satelitarny telefon komórkowy” przez „telefon satelitarny” z wymogiem uwzględnienia rejonów zasięgu poszczególnych systemów satelitarnych, zależnie od rejonu żeglugi.

3. Urząd Komunikacji Elektronicznej

PKBWM zaleca umieścić w ramowych programach szkolenia i w wymaganiach egzaminacyjnych na pozwolenia operatorów SRC i LRC zagadnienia dotyczące zapewnienia obsługi urządzeń GMDSS w niebezpieczeństwie także w sytuacji, gdy operator jest niezdolny do obsługi tych urządzeń (tzw. karty procedur i instrukcje dla całej załogi).

4. Minister Sportu i Turystyki

PKBWM zaleca uwzględnić wymaganie posiadania uprawnień radiooperatora jako warunku wydania patentu kapitana jachtowego.

4.3. Zestawienie zaleceń Komisji wysłanych w okresie od 01.07. 2017 r. do 30.06.2018. r. i reakcji podmiotów do których skierowano te zalecenia.



Tabela 2. . Zestawienie zaleceń Komisji wysłanych w okresie od 01.07. 2017 r. do 30.06.2018. r. i reakcji podmiotów do których skierowano te zalecenia

Lp.	Nr rej. WIM	Nazwa statku	Data ogłoszenia raportu	Podmiot do którego wystosowano zalecenia	Data wysłania raportu	Termin na odpowiedź	Data otrzymania odpowiedzi	Wykonanie zaleceń
1	22/16	Miracle	czerwiec 2017	Polski Związek Żeglarski	24.07.2017	24.01.2018	24.01.2018	tak
				Polski Związek Motorowodny i Narciarstwa Wodnego	24.07.2017	24.01.2018	14.02.2018	tak
2	90/16	Ikar	lipiec 2017	Bez zaleceń	-	-	-	-
3	39/15	Green Egersund	lipiec 2017	Stocznia Marynarki Wojennej - Syndyk	24.07.2017	24.01.2018	29.12.2017	tak
				Fairplay Towage Polska - Dyrektor	24.07.2017	24.01.2018	04.08.2017	tak
4	72/16	Perła Gdynia	wrzesień 2017	Kapitan jachtu	23.10.2017	23.04.2018	08.05.2018	tak
5	69/17	Enforcer	październik 2017	Raport Uproszczony - bez zaleceń	-	-	-	-
6	76/16	Sunrise	październik 2017	Kapitan jachtu	31.10.2017	30.04.2018	brak	x
				Urząd Lotnictwa Cywilnego	31.10.2017	30.04.2018	04.12.2017	tak
				Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa	31.10.2017	30.04.2018	22.05.2018	tak
7	60/16	Stena Spirit	sierpień 2017	Armator statku Stena Spirit	30.11.2017	30.05.2018	brak	-
				Klasyfikator statku Lloyd's Register	30.11.2017	30.05.2018	19.06.2018	-
				Inspekcja Państwa Portu (PSC)	30.11.2017	30.05.2018	14.06.2018	tak



				Minister właściwy do spraw gosp. morskiej	30.11.2017	30.05.2018	19.06.2018	tak
8	76/16	Regina R	październik 2017	Kapitan jachtu	19.12.2017	19.06.2018	25.06.2018	x
				Urząd Komunikacji Elektronicznej (UKE)	19.12.2017	19.06.2018	14.06.2018	tak
				Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC)	19.12.2017	20.06.2018	16.07.2018	tak
				Minister Sportu	19.12.2017	21.06.2018	24.04.2018	tak
9	21/17	Dunlin	kwiecień 2018	Polski Związek Żeglarski	23.04.2018	23.10.2018	21.12.2018	tak
10	28/17	BEZ - 2	maj 2018	Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa	10.05.2018	10.11.2018	22.05.2018	tak
11	40/17	Katamaran	czerwiec 2018	Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa	07.06.2018	07.12.2018	20.12.2018	tak
				Morski Oddział Straży Granicznej	07.06.2018	07.12.2018	17.09.2018	tak
				DGM MG MiŻŚ	07.06.2018	07.12.2018	22.11.2018	tak
12	55/17	Portowiec Gdański III	czerwiec 2018	Armator jachtu	27.06.2018	27.12.2018	25.01.2019	tak
				Komandor Przystani Twierdza Wisłoujście	27.06.2018	27.12.2018	11.02.2019	tak

Stanowiska adresatów zaleceń w ich pełnym brzmieniu są do wglądu w zakładce „zalecenia” na stronie internetowej (<http://pkbwm.gov.pl/pl/zalecenia/zalecenia-2018>).

W przypadku Kapitana jachtu Sunrise utracony został z nim kontakt z uwagi na zmianę adresu zamieszkania i nie odebranie wysłanego przypomnienia o obowiązku udzielenia informacji.

Armator statku Stena Spirit nie udzielił odpowiedzi i z uwagi na jego siedzibę poza granicami Polski, dalszych działań nie podejmowano.

Kapitan jachtu Regina R wydał oświadczenie o zakończeniu pływania na jednostkach żaglowych.



5. OSTRZEŻENIE O MOŻLIWYM NIEBEZPIECZEŃSTWIE (WCZESNY ALERT)

Komisja opublikowała 26 marca 2018 r. ostrzeżenie dotyczące wypadków i incydentów morskich, które miały miejsce na torze wodnym Szczecin – Świnoujście i były związane z żeglugą przy użyciu sterowania automatycznego (autopilota) lub bezpośrednio po przełączeniu z na ręczne lub odwrotnie.

Do ostrzeżenia tego odniósł się pismem z dnia 30 listopada 2018 r. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

Po ponownej analizie problemu Komisja wydała nowe ostrzeżenie o charakterze lokalnym, które przedstawiła w piśmie z dnia 9 stycznia 2019 r. do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie .

Teksty wszystkich ww. ostrzeżeń i pisma Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie zamieszczone w zakładce Alerty na stronie internetowej PKBWM (<http://pkbwm.gov.pl/pl/alerty>)

6. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI.

Należy odnotować, że w 2018 r. Komisja prowadziła intensywną współpracę z organizacjami badającymi wypadki innych państw.

Dotyczyło to wymiany doświadczeń podczas spotkań międzynarodowych:

MAIIF – 19-23. 11.2018 r. (Singapur) - Sekretarz

EMAIF – 30-31. 05. 2018 r. (Islandia) – Przewodniczący i Sekretarz

EMSA (PCF) – 19-21. 06. 2018 r. (Lizbona – Portugalia) - Sekretarz

jak również przy zbieraniu informacji dotyczących wypadków (jachtów, pontonów i innych typów) jednostek pływających, które nie są badane przez pozostałe administracje.

Przy badaniu 5 wypadków z udziałem polskich obywateli lub statków pod polską banderą, które miały miejsce w ubiegłym roku Komisja nawiązała współpracę z administracjami państw nadbrzeżnych lub państw bandery statków.

Przy badaniu wypadku polskiego pasażera na promie Stena Spirit (WIM 78/18) Komisja dołączyła jako SIS (Substantially Interested State) do badania kierowanego przez państwo bandery promu, czyli Wspólnotę Bahamów.

Przy badaniu wypadku członka załogi (obywatela Polski) statku „Norwid” (WIM 93/18) Komisja dołączyła jako SIS do badania kierowanego przez państwo bandery statku, czyli Maltę.



Przy badaniu wypadku członka załogi (obywatela Polski) statku Seatruck Peace (WIM 108/18) Komisja dołączyła jako SIS do badania kierowanego przez państwo bandery statku, czyli Wielką Brytanię.

W przypadku prowadzonego przez Komisję badania wypadku kolizji jachtów s/y Karukera z m/y Flipper i śmierci dwóch obywateli Polski – członków załogi jachtu Karukera (WIM 51/18) do badania dołączyła Wielka Brytania Jako SIS w związku z banderą Flippera.

Badanie wypadku kolizji motorowego jachtu komercyjnego Miętus II bandery polskiej ze statkiem Begonia S bandery Wysp Cook'a (WIM 92/18) na wodach terytorialnych Danii wstępnie zostało podjęte przez Danię, a potem przekazane Polsce. Z uwagi na miejsce kolizji i banderę drugiego statku Komisja kieruje badaniem przy współudziale jako SIS Danii i Wysp Cook'a.

7. SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg ich rodzaju w 2018 r	7
Wykres 2. Zestawienie ilości wypadków i incydentów w 2018 r. wg rodzaju statków	8
Wykres 3. Podział 72 statków wg noszonej bandery	9
Wykres 4. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg uczestnictwa ludzi	10
Wykres 5. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg miejsca zdarzenia	11
Wykres 6. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg przyczyny	13

8. SPIS TABEL

Tabela 1 Publikacje raportów w 2018 r.	15
Tabela 2. . Zestawienie zaleceń Komisji wysłanych w okresie od 01.07. 2017 r. do 30.06.2018. r. i reakcji podmiotów do których skierowano te zalecenia	22

9. WYCIĄG Z PRZEPISÓW.

Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2012 r. poz. 1068 z późn. zm.)



Przypis [3]

Art. 2.

1. Ilekoć w ustawie jest mowa o:

1) wypadku morskim - należy przez to rozumieć zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, w którego następstwie doszło do:

- a) śmierci albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka lub
- b) zaginięcia człowieka przebywającego na statku, lub
- c) zatonięcia, zaginięcia lub utraty statku w inny sposób, lub
- d) uszkodzenia statku, wpływającego w znacznym stopniu na jego konstrukcję, zdolności manewrowe lub eksploatacyjne, wymagającego poważnych napraw, lub
- e) wejścia statku na mieliznę, zetknięcia z dnem, uderzenia w podwodną przeszkodę, unieruchomienia statku lub zderzenia statków, pożaru, eksplozji, uderzenia w budowlę, urządzenie lub instalację, przesunięcia ładunku, uszkodzenia powstałego wskutek złej pogody, uszkodzenia przez lód, pęknięcia kadłuba lub podejrzenia uszkodzenia kadłuba, lub
- f) wyrządzenia przez statek istotnej szkody w infrastrukturze portowej, infrastrukturze zapewniającej dostęp do portów lub przystani morskich, instalacji lub budowli na morzu, powodującej poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku, innych statków lub osób, lub
- g) wyrządzenia szkody w środowisku lub wywołania niebezpieczeństwa wyrządzenia takiej szkody

- z tym, że wypadkiem morskim nie jest świadome działanie lub zaniechanie podjęte z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku;

Przypis [4]

Art. 15.

1. Komisja bada wypadki i incydenty morskie:

- 1) w których uczestniczył:
 - a) statek o polskiej przynależności.
 - b) statek o obcej przynależności, jeżeli wypadek lub incydent morski nastąpił na polskich morskich wodach wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym,
 - c) prom pasażerski typu ro-ro lub szybki statek pasażerski, jeżeli wypadek lub incydent morski nastąpił poza wodami wewnętrznymi lub morzem terytorialnym państwa



członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku gdy ostatnim portem zawinięcia statku był port w Rzeczypospolitej Polskiej;

Przypis [5]

Art. 15.

2. Komisja nie bada wypadków i incydentów morskich:

1) w których uczestniczyły wyłącznie:

- a) jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji,
- b) statki bez napędu mechanicznego lub statki drewniane o prostej konstrukcji;

2) w których uczestniczyły wyłącznie:

a) inne, niż określone w pkt 1 lit. a, statki pełniące wyłącznie specjalną służbę państwową lub eksploatowane przez państwo w celach niehandlowych,

b) statki rybackie o długości całkowitej do 15 m,

c) jachty rekreacyjne,

d) 4 statki i obiekty pływające wchodzące w skład zespołu holowniczego, inne niż statek holujący

- z wyjątkiem bardzo poważnych wypadków;

3) na stałych platformach wiertniczych, w których nie uczestniczyły statki morskie.

Przypis [6]

Art. 20.

2. Po dokonaniu wstępnej oceny przyczyn zaistnienia poważnego wypadku Komisja może rozstrzygnąć o odstąpieniu od prowadzonego badania.

Przypis [7]

Art. 20.

3. W przypadku zaistnienia wypadku innego niż wypadek, o którym mowa w ust. 1, lub incydentu morskiego, Komisja rozstrzyga o podjęciu albo o odstąpieniu od badania.

Przypis [8]

Art. 21.

1. Komisja prowadzi badanie wypadku lub incydentu morskiego samodzielnie.

2. Komisja może:



1) przekazać kierowanie badaniem wypadku lub incydentu morskiego innemu niż Rzeczpospolita Polska państwu istotnie zainteresowanemu wypadkiem lub incydentem morskim;

2) dopuścić do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego inne niż Rzeczpospolita Polska państwo istotnie zainteresowane wypadkiem lub incydentem morskim;

3) dołączyć do badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo istotnie zainteresowane wypadkiem lub incydentem morskim.

3. Za państwo istotnie zainteresowane wypadkiem lub incydentem morskim, zwane dalej "istotnie zainteresowanym państwem", uznaje się państwo:

1) bandery statku uczestniczącego w wypadku lub incydencie morskim lub

2) nadbrzeżne, na którego morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym doszło do wypadku lub incydentu morskiego, lub

3) którego środowisko naturalne, w tym wody i terytorium, nad którymi państwo to sprawuje jurysdykcję, doznało szkody w znacznych rozmiarach w wyniku wypadku morskiego, lub

4) które, w odniesieniu do sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń, nad którymi państwo to sprawuje jurysdykcję, doznało w wyniku wypadku lub incydentu morskiego szkody lub było zagrożone niebezpieczeństwem wyrządzenia szkody, lub

5) którego obywatele w wyniku wypadku morskiego ponieśli śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu, lub

6) dysponujące istotnymi informacjami, które Komisja uznała za użyteczne w badaniu przyczyn wypadku lub incydentu morskiego, lub

7) które z innych powodów ma interes w badaniu wypadku lub incydentu morskiego, uznany za istotny przez Komisję.