



**PKBWM**

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA  
WYPADKÓW MORSKICH

# ROCZNA ANALIZA

**2022**

**WYPADKI  
I INCYDENTY  
MORSKIE**



## ROCZNA ANALIZA 2022



**PKBWM**

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA  
WYPADKÓW MORSKICH



## Spis Treści

|                                                                                                                                                        |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. WSTĘP.....</b>                                                                                                                                   | <b>5</b>  |
| <b>2. INFORMACJE O KOMISJI .....</b>                                                                                                                   | <b>7</b>  |
| <b>3. ANALIZA WYPADKÓW I INCYDENTÓW MORSKICH ZGŁOSZONYCH<br/>W 2022 r. ....</b>                                                                        | <b>9</b>  |
| 3.1. Powiadomienia o wypadkach i incydentach w 2022 r. ....                                                                                            | 9         |
| 3.2. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg ich rodzaju.....                                                                                      | 9         |
| 3.3. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg rodzaju i bandery statków. ....                                                                       | 10        |
| 3.4. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg uczestnictwa ludzi (wypadki z ludźmi). 12                                                             |           |
| 3.5. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg miejsca zdarzenia. ....                                                                               | 12        |
| 3.6. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg przyczyny. ....                                                                                       | 14        |
| 3.7. Ocena zasadności kontynuowania badań. ....                                                                                                        | 15        |
| <b>4. BADANIA WYPADKÓW W 2022 r. ....</b>                                                                                                              | <b>16</b> |
| 4.1. Publikacja raportów z badania wypadków.....                                                                                                       | 16        |
| 4.2. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydane na podstawie badań wypadków<br>zakończonych w 2022 r.....                                               | 17        |
| 4.2.1. WIM 008/21 - Łódź wędkarska PSR -06 .....                                                                                                       | 17        |
| 4.2.2. WIM 028/21 - statek żaglowy Dar Młodzieży oraz holownik Fairplay IV....                                                                         | 17        |
| 4.2.3. WIM 033/21 - statek New Leo.. ....                                                                                                              | 18        |
| 4.2.4. WIM 074/21 – jacht żaglowy Scheria .....                                                                                                        | 19        |
| 4.2.5. WIM 002/22 – kuter rybacki WŁA-67.....                                                                                                          | 19        |
| 4.2.6. WIM 004/22 – m/s SMP Novodvinsk .....                                                                                                           | 20        |
| 4.2.7. WIM 013/22 – jacht żaglowy Yachting .....                                                                                                       | 21        |
| 4.3. Zestawienie zaleceń Komisji wysłanych w okresie od 01.07.2021 r. do 30.06.2022 r.<br>i reakcji podmiotów do których skierowano te zalecenia. .... | 23        |



|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| <b>5. OSTRZEŻENIE O MOŻLIWYM NIEBEZPIECZEŃSTWIE (WCZESNY ALERT)</b> |    |
| .....                                                               | 25 |
| <b>6. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI.</b>                           | 25 |
| <b>7. SPIS WYKRESÓW</b>                                             | 26 |
| <b>8. SPIS TABEL</b>                                                | 26 |
| <b>9. WYCIĄG Z PRZEPISÓW</b>                                        | 26 |



## 1. WSTĘP

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich (PKBWM), powołana ustawą z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich<sup>1</sup> 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)<sup>2</sup>.

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 zgodnie z obowiązującymi ją przepisami prawa 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.

---

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz.U.2019.1374 z dnia 2019.07.24).

<sup>2</sup> Rezolucja MSC.255 (84) Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk podczas badania w sprawie bezpieczeństwa morskiego dotyczącego wypadku lub incydentu morskiego.



W przypadku 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 oraz statki podnoszące obcą banderę, 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 (SIS), czyli na przykład w przypadku, w którym w wypadku morskim śmierć ponieśli polscy marynarze lub pasażerowie.

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

Działania Komisji są podporządkowane przepisom Ustawy, a także przepisom Regulaminu<sup>3</sup> PKBWM.

---

<sup>3</sup> Zarządzenie nr 22 Ministra Infrastruktury z dnia 13 października 2021 r. w sprawie ustalenia regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich oraz jej siedziby



## 2. INFORMACJE O KOMISJI

PKBWM prowadziła od 01.01.2022 r działalność w składzie:



kpt. ż. w. Tadeusz Wojtasik – Przewodniczący Komisji



kpt. ż. w. Grzegorz Suszczewicz – Zastępca Przewodniczącego Komisji



kpt. ż. w. Marek Szymankiewicz – Sekretarz Komisji



st. of. pokł. Monika Hapanionek – Członek Komisji



st. mech. Tadeusz Gontarek – Członek Komisji (w PKBWM od 01.01.2022)

W ciągu roku 2022 nie było zmian w składzie Komisji.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich jest organem niezależnym. Działa przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej. Nie jest jednostką organizacyjną podległą lub nadzorowaną przez Ministra Infrastruktury.<sup>4</sup>

Adres korespondencyjny i dane kontaktowe Komisji są następujące:

Pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin

tel. 91 44 03 290,

e-mail: [pkbwm@pkbwm.gov.pl](mailto:pkbwm@pkbwm.gov.pl)

[www.pkbwm.gov.pl](http://www.pkbwm.gov.pl)

tel. alarmowy: 664 987 987 (24 h)

---

<sup>4</sup> Siedzibą Komisji od dnia 01.06.2017 r. jest Szczecin (Zarządzenie Nr 12 Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 marca 2017 r.).

### 3. ANALIZA WYPADKÓW I INCYDENTÓW MORSKICH ZGŁOSZONYCH W 2022 R.

#### 3.1. Powiadomienia o wypadkach i incydentach w 2022 r.

W 2022 r. Komisja została powiadomiona o **168** wypadkach i incydentach.

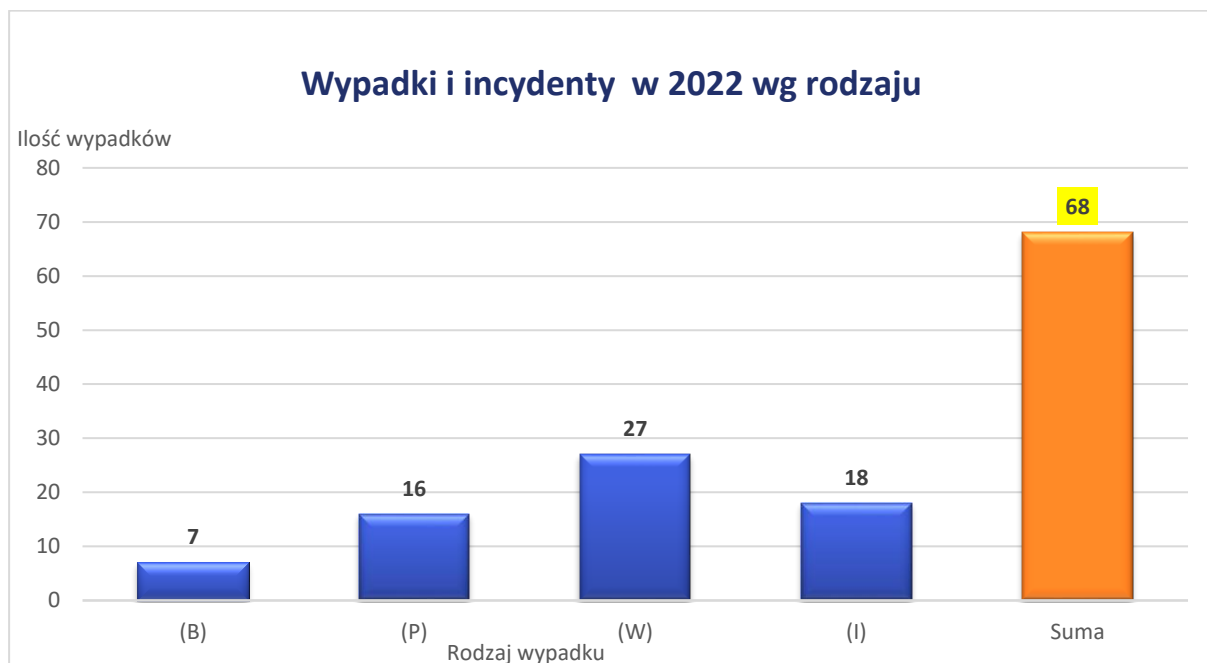
Po wstępnej analizie zgłoszenia, Komisja uznała, że:

- w **36** przypadkach zgłoszone zdarzenie nie spełnia kryteriów wypadku morskiego, zawartych w definicji określonej w art.2 ust.1 pkt.1 ustawy o PKBWM<sup>5</sup>.
- w **64** przypadkach zgłoszone wypadki nie podlegały badaniu z uwagi na postanowienia art. 15 ust.2 ustawy o PKBWM<sup>6</sup>.
- w **68** przypadkach Komisja rozpoczęła dalsze badania wypadków i incydentów.

#### 3.2. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg ich rodzaju.

Wśród **68** badanych przypadków było:

- **7** bardzo poważnych wypadków (**B**),
- **16** poważnych wypadków (**P**),
- **27** wypadków (**W**),
- **18** incydentów (**I**).



Wykres 1. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg ich rodzaju w 2022 r

<sup>5</sup> Treść przypisu została zamieszczona w Wyciągu z przepisów

<sup>6</sup> Treść przypisu została zamieszczona w Wyciągu z przepisów

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

W 7 bardzo poważnych wypadkach uczestniczyło łącznie 7 jednostek, z których 1 zatonęła (1 kuter rybacki).

W 68 badanych wypadkach i incydentach uczestniczyło ogółem 76 statków.

Wśród ww. statków były:

Statki pasażerskie:

- 6 statków pasażerskich,

Statki handlowe:

- 18 drobnicowców,
- 4 kontenerowce,
- 4 masowce,
- 3 statki Ro-Ro,
- 2 statki Ro-Pax,
- 1 tankowiec,
- 1 samochodowiec,

Jednostki rybackie:

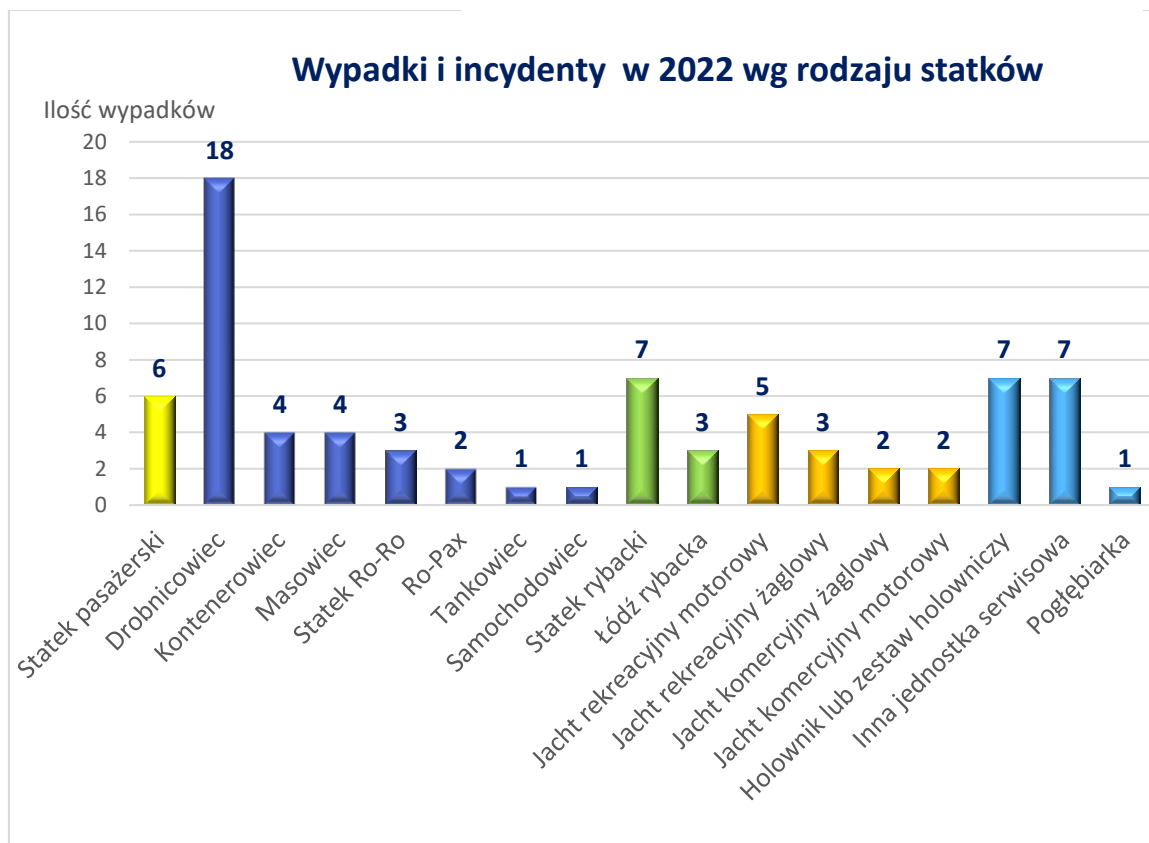
- 7 statków rybackich,
- 3 łodzie rybackie,

Jachty:

- 5 rekreacyjnych jachtów motorowych,
- 3 rekreacyjne jachty żaglowe,
- 2 komercyjne jachty żaglowe,
- 2 komercyjne jachty motorowe,

Jednostki serwisowe:

- 7 holowników lub zestawów holowniczych,
- 7 innych jednostek serwisowych,
- 1 pogłębiarka.

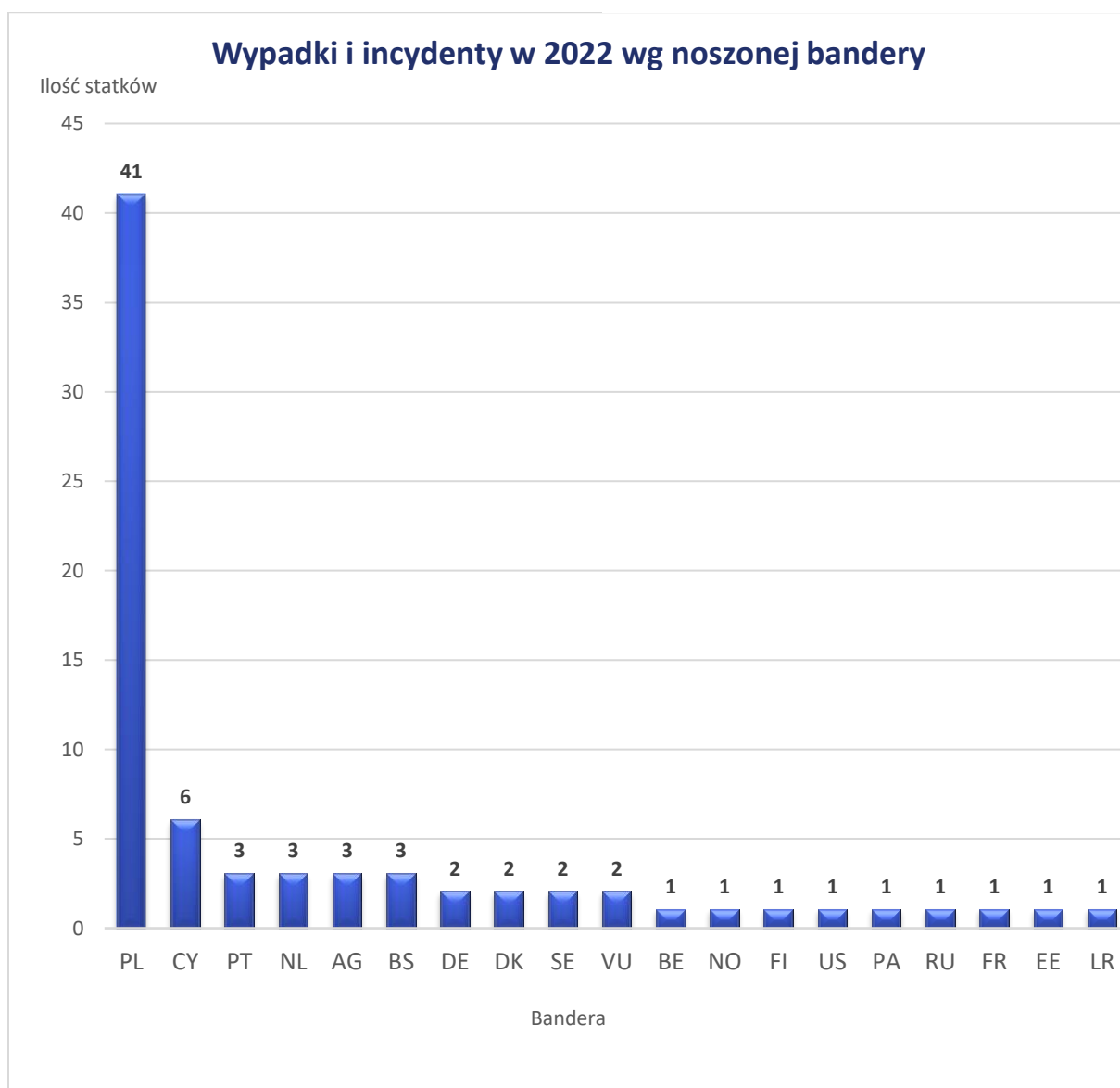


Wykres 2. Zestawienie ilości wypadków i incydentów w 2022 r. wg rodzaju statków



### Podział 76 statków wg noszonej bandery:

- 41 statków bandery Polski (PL),
- 6 statków bandery Cypru (CY),
- 3 statki bandery Portugalii (PT),
- 3 statki bandery Niderlandów (Holandii) (NL),
- 3 statki bandery Antigua i Barbuda (AG),
- 3 statki bandery Wspólnoty Bahamów (BS),
- 2 statki bandery Niemiec (DE),
- 2 statki bandery Danii (DK),
- 2 statki bandery Szwecji (SE),
- 2 statki bandery Vanuatu (VU),
- 1 statek bandery Belgii (BE),
- 1 statek bandery Norwegii (NO),
- 1 statek bandery Finlandii (FI),
- 1 statek bandery USA (US),
- 1 statek bandery Panamy (PA),
- 1 statek bandery Rosji (RU),
- 1 statek bandery Francji (FR),
- 1 statek bandery Estonii (EE),
- 1 statek bandery Liberii (LR).



Wykres 3. Podział 76 statków wg noszonej bandery

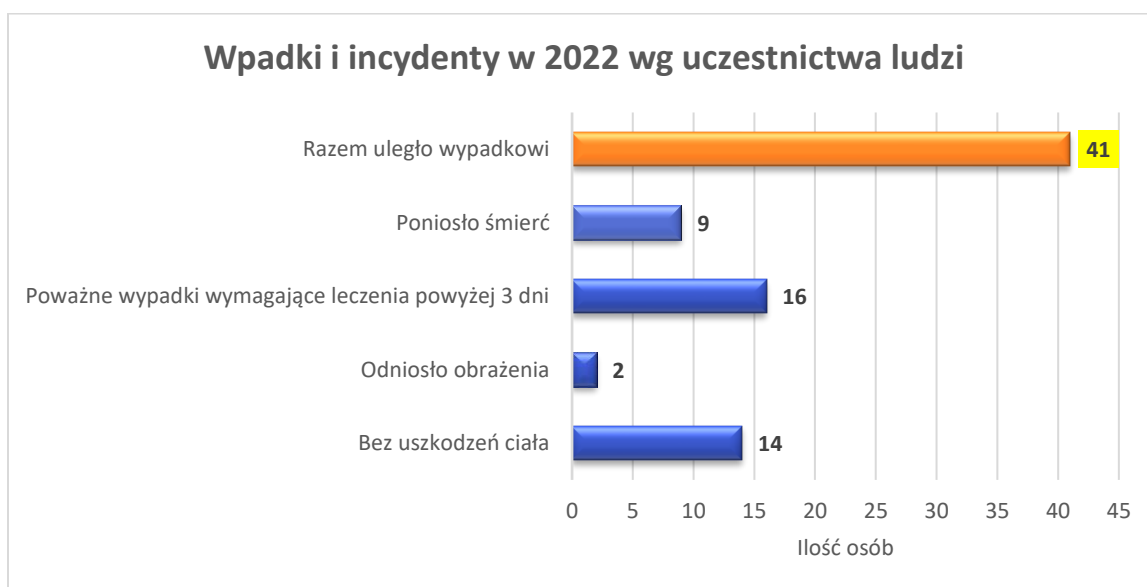
### 3.4. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg uczestnictwa ludzi (wypadki z ludźmi)

W wyniku 7 bardzo poważnych wypadków 9 osób poniosło śmierć. W tym 6 zmarłych osób było członkami załóg jednostek pływających, a 3 zmarłe osoby były pasażerami.

Ogólnie we wszystkich 68 badanych przypadkach, wypadkom uległo 41 osób, (27 członków załóg statków i 14 pasażerów).

Stopień utraty zdrowia był zróżnicowany i tak:

- 9 osób poniosło śmierć,
- 16 osób uległo poważnym wypadkom wymagającym leczenia powyżej 3 dni (72 godz.),
- 2 osoby odniosły obrażenia,
- 14 osób w wypadkach bez uszkodzeń ciała.



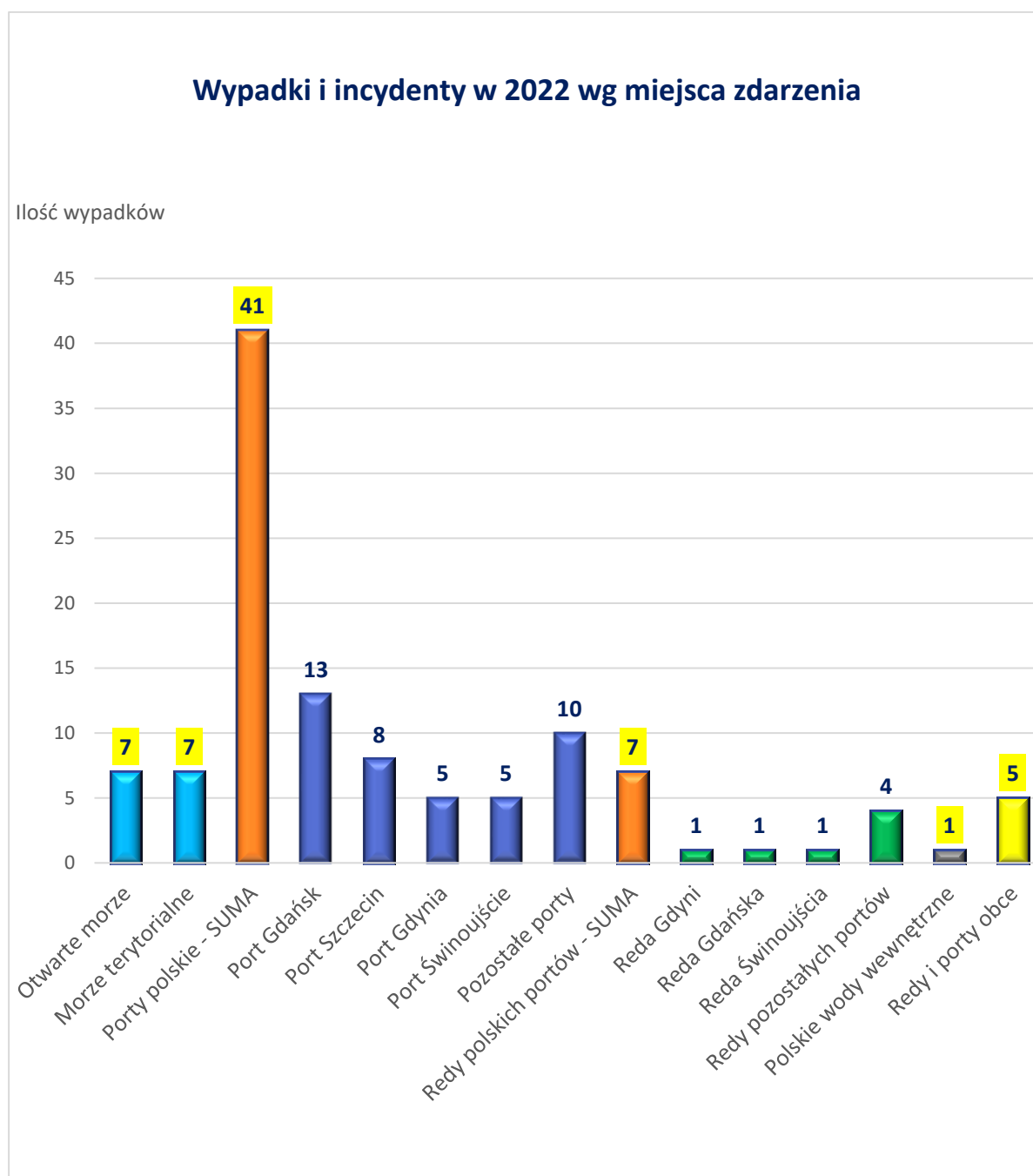
Wykres 4. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg uczestnictwa ludzi

### 3.5. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg miejsca zdarzenia.

Spośród 68 wypadków i incydentów miało miejsce:

- 7 na morzu otwartym (powyżej 12 Mm od lądu),
- 7 na morzu terytorialnym (do 12 Mm od lądu),
- 41 w portach polskich:
  - 13 w Gdańsku,
  - 8 w Szczecinie,
  - 5 w Gdyni,
  - 5 w Świnoujściu,
  - 10 w pozostałych polskich portach,

- 7 na redach portów polskich:
  - 1 na redzie Gdyni,
  - 1 na redzie Gdańska,
  - 1 na redzie Świnoujścia,
  - 4 na redzie pozostałych portów,
- 1 na polskich wodach wewnętrznych,
- 5 na redach i w portach obcych.

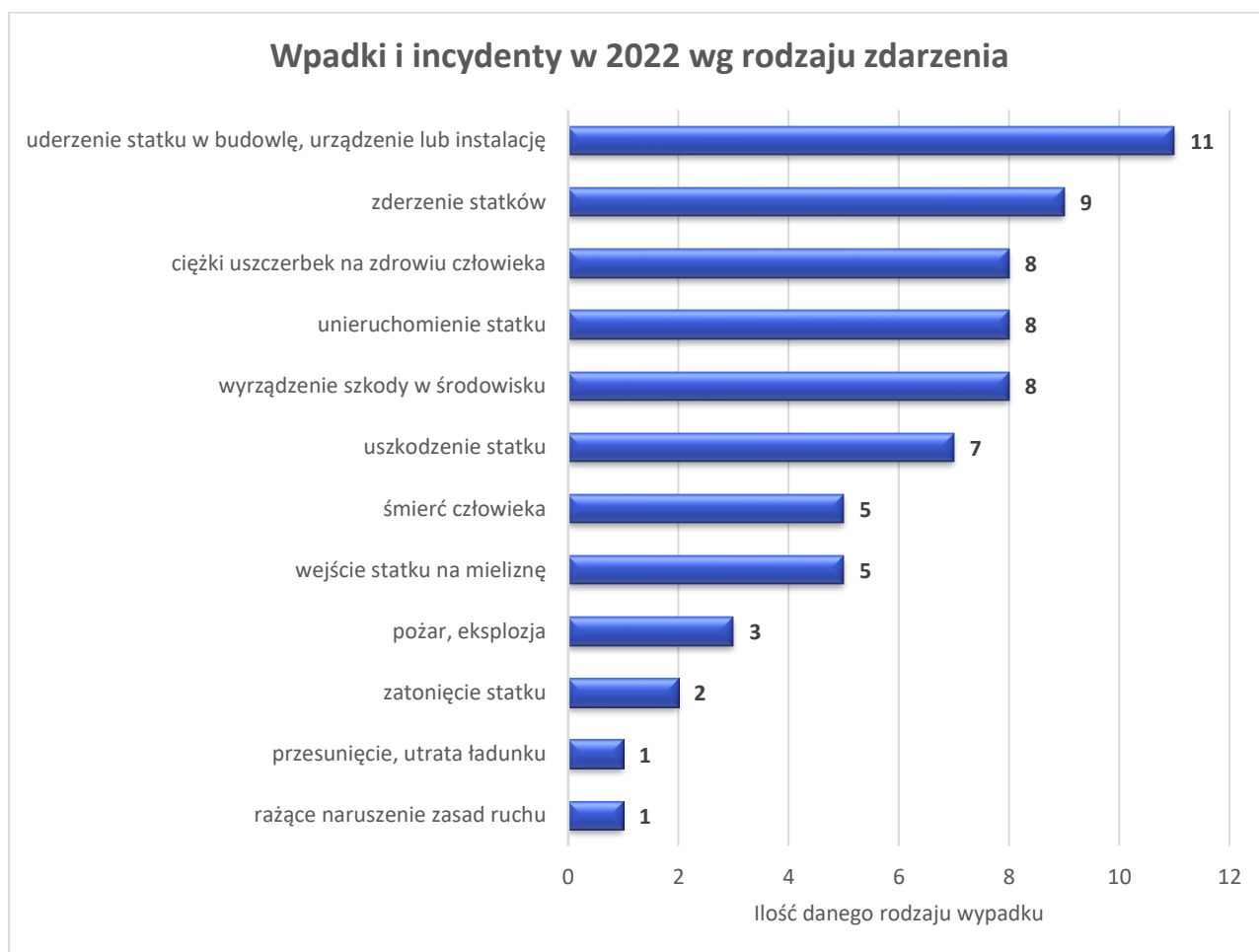


Wykres 5. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg miejsca zdarzenia

### 3.6. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg rodzaju zdarzenia.

Spośród 68 badanych wypadków i incydentów były następujące zdarzenia:

- 11 uderzenie statku w budowlę, urządzenie lub instalację,
- 9 zderzenie statków,
- 8 ciężki uszczerbek na zdrowiu człowieka,
- 8 unieruchomienia statku,
- 8 wyrządzenie szkody w środowisku lub wywołanie niebezpiecz. wyrządzenia takiej szkody,
- 7 uszkodzenia statku, wpływającego w znacznym stopniu na jego konstrukcję, zdolności manewrowe lub eksploatacyjne, wymagającego poważnych napraw,
- 5 śmierć człowieka,
- 5 wejścia statku na mieliznę, zetknięcia z dnem, uderzenia w podwodną przeszkodę,
- 3 pożar, eksplozja,
- 2 zatonięcie, zaginięcie lub utrata statku w inny sposób,
- 1 przesunięcie ładunku, utrata ładunku,
- 1 rażące naruszenie zasad ruchu.



Wykres 6. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg rodzaju zdarzenia



### 3.7. Ocena zasadności kontynuowania badań.

Spośród **68** zgłoszonych w 2022 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 **12** przypadkach odstępuje od prowadzonego badania na podstawie [art.20 ust.2](#)<sup>7</sup> ustawy o PKBWM,
- w **43** przypadkach odstępuje od badania na podstawie [art.20 ust.3](#)<sup>8</sup> ustawy o PKBWM.

Komisja zdecydowała, że w **9** zgłoszonych wypadkach będzie prowadzone badanie.

W porozumieniu z innymi państwami istotnie zainteresowanymi w badaniu niektórych spośród ww. wypadków Komisja na podstawie [art.21](#)<sup>9</sup> ustawy o PKBWM uchwaliła że:

- prowadzi samodzielnie badania **9** wypadków:
  - WIM 002/22 WŁA-67
  - WIM 004/22 SMP Novodvinsk
  - WIM 013/22 Yachting
  - WIM 024/22 Delphia 24
  - WIM 044/22 Alina (GDY-346)
  - WIM 084/22 Wiatr SAR
  - WIM 114/22 Odys & TRD Voyager
  - WIM 133/22 Nordic Italia & DZI-18
  - WIM 139/22 Galar Gdański 1
- dołącza do badania **4** wypadków prowadzonych przez inne państwa:
  - WIM 041/22 Irma (Cypr)
  - WIM 054/22 Curacao Pearl (Bahamy)
  - WIM 143/22 Huckleberry Finn (Szwecja)
  - WIM 159/22 Ary (Vanuatu)

<sup>7</sup> Treść przypisu została zamieszczona w Wyciągu z przepisów

<sup>8</sup> Treść przypisu została zamieszczona w Wyciągu z przepisów

<sup>9</sup> Treść przypisu została zamieszczona w Wyciągu z przepisów



#### 4. BADANIA WYPADKÓW W 2022 R

##### 4.1. Publikacja raportów z badania wypadków.

Rok 2022 Komisja rozpoczęła z 10 prowadzonymi badaniami wypadków, które wydarzyły się w 2020r. – 2 wypadki, w 2021r. – 8 wypadków.

Należy do nich dodać badania 13 wypadków morskich, które zdarzyły się w okresie 01.01.2022 – 31.12.2022r.

W trakcie 2022 roku Komisja zakończyła badania dotyczące 8 wypadków i ogłosiła raporty końcowe, w tym 1 badania prowadzonego przez inne państwo (Portugalia).

Terminy opublikowania raportów przedstawiono w poniższej tabeli.

*Tabela 1. Publikacje raportów w 2022 r.*

| L.p.                                  | WIM    | Statek                                                                  | Data       | Data opublikowania raportu |                  |
|---------------------------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------|------------|----------------------------|------------------|
|                                       |        |                                                                         |            | Tymczasowego               | Końcowego        |
| Badania własne                        |        |                                                                         |            |                            |                  |
| 1.                                    | 008/21 | Łódź wędkarska <b>PSR -06</b>                                           | 16.01.2021 |                            | styczeń 2022     |
| 2.                                    | 028/21 | statek żaglowy <b>Dar Młodzieży</b><br>oraz holownik <b>Fairplay IV</b> | 22.04.2021 |                            | marzec 2022      |
| 3.                                    | 033/21 | statek <b>New Leo</b>                                                   | 15.05.2021 |                            | kwiecień 2022    |
| 4.                                    | 074/21 | jacht żaglowy <b>Scheria</b>                                            | 20.07.2021 |                            | czerwiec 2022    |
| 5.                                    | 002/22 | kuter rybacki <b>WŁA-67</b>                                             | 09.01.2022 |                            | październik 2022 |
| 6.                                    | 004/22 | m/s <b>SMP Novodvinsk</b>                                               | 12.01.2022 |                            | wrzesień 2022    |
| 7.                                    | 013/22 | jacht żaglowy <b>Yachting</b>                                           | 23.02.2022 |                            | grudzień 2022    |
| Badania prowadzone przez inne państwa |        |                                                                         |            |                            |                  |
| 8.                                    | 111/21 | m/v <b>Ilha da Madeira</b>                                              | 02.10.2021 |                            | listopad 2022    |

Komisja nie zakończyła prac nad badaniem 15 wypadków, które wydarzyły się w:

- 2020 r. / 2 wypadki, w których dołączyła do badań prowadzonych przez inne państwa (Antigua i Barbuda, Portugalia),
- 2021 r. / 3 wypadki, w których dołączyła do badań prowadzonych przez inne państwa (Belgia, Wielka Brytania, Wspólnota Bahamów),
- 2022 r. / 6 wypadków prowadzonych jako badania własne i 4 wypadki prowadzone przez inne państwa (Cypr, Wspólnota Bahamów, Szwecja, Vanuatu) przy współudziale Polski jako SIS.



#### **4.2. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydane na podstawie badań wypadków zakończonych w 2021 r.**

Komisja uznała, że w celu zaakcentowania edukacyjnej misji PKBWM, w rocznej analizie należy przypomnieć najpoważniejsze zbadane w 2022 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](http://www.pkbwm.gov.pl) ) treści całego raportu.

##### **4.2.1. WIM 008/21 Łódź wędkarska PSR -06**

W wyniku przeprowadzonych badań Komisja doszła do następujących wniosków:

1. Łódź wędkarska PSR-06, nie była dobrze przystosowana do wędkowania dla dwóch osób z powodu jej niestabilności grożącej wywróceniem.
2. Faktyczny przebieg wypadku nie jest możliwy do odtworzenia na podstawie zgromadzonego materiału. Dostępnymi dowodami są zatopiona motorówka z siecią nawiniętą na korpus silnika oraz odnalezione ciała zmarłych wędkarzy.
3. Nie stwierdzono udziału osób trzecich w wypadku.
4. Stwierdzono na podstawie obliczeń, że jednocześnie przebywanie dwóch osób bardzo blisko siebie w rejonie rufy łodzi wędkarskiej przy burcie mogło spowodować nadmierne zbliżenie się wewnętrznej krawędzi burty i pawęży do powierzchni wody i wdarcie się wody do wnętrza łodzi, a w konsekwencji wywrócenie i podtopienie łodzi. Podano dwa przykłady zdarzeń mogących doprowadzić do takiej sytuacji:
  - wspólne podejmowanie sieci z toni wodnej,
  - próba udzielenia pomocy towarzyszowi, który wypadł za burtę łodzi.

##### Zalecenia wynikające z raportu końcowego WIM 008/21 - Łódź wędkarska PSR -06.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich odstąpiła od formułowania zaleceń w związku z ograniczonymi możliwościami ustalenia przyczyny wypadku oraz śmiercią wędkarzy.

##### **4.2.2. WIM 028/21 statek żaglowy Dar Młodzieży oraz holownik Fairplay IV**

W ocenie Komisji na wypadek jaki miał miejsce na pokładzie statku „Dar Młodzieży” decydujący wpływ miały następujące czynniki:

- gwałtowne pociągnięcie holu który wcześniej był zupełnie luźny,



- przebywanie poszkodowanego na pokładzie rufowym w strefie, która powinna być traktowana jako możliwa strefa rażenia zerwanego holu.
- wykorzystanie liny osłabionej przez jej wcześniejsze używanie.

Zalecenia wynikające z raportu końcowego – WIM 028/21 - statek żaglowy Dar Młodzieży oraz holownik Fairplay IV

1. Uniwersytet Morski w Gdyni (armator statku żaglowego).

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich zaleca wyraźne oznaczenie możliwych stref rażenia pękniętymi linami holowniczymi i cumowniczymi (snap-back danger zones) w których nie powinien nikt przebywać w czasie pracy lin pod obciążeniem. Jednocześnie Komisja przypomina o ustawowym obowiązku niezwłocznego zgłaszania wypadku przez armatora lub kapitana statku, których dotyczy wypadek lub incydent morski zgodnie z artykułem 47 pkt 3 ustawy o PKBWM (Dz.U. z 2019 r. poz. 1374).

2. Fairplay Towage, Sp. z o.o. Sk. k (armator holownika)

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich zaleca przeszkolenie osób których zadaniem będzie ocena stanu technicznego lin typu HMPE eksploatowanych na holownikach. W ocenie Komisji kontrola stanu lin i kwalifikowanie ich do dalszej eksploatacji powinno być wykonywane częściej niż raz na pół roku. Komisja zaleca również skonsultowanie z producentem lin prawidłowości wykorzystania lin składających się z odcinków połączonych zaplecionych lin oraz doboru liny poliestrowej mającej zadanie kompensowania gwałtownych zmian naprężenia lin HMPE.

Komisja zaleca przeszkolenie załóg holowników mające na celu zapoznanie się właściwościami lin HMPE oraz zasadami ich wykorzystania w czasie prowadzonych holowań.

**4.2.3. WIM 033/21 statek New Leo.**

Komisja uznała, że czynniki które miały zdecydowany wpływ na zaistnienie wypadku to:

- zła organizacja pracy na mostku,
- brak bieżącego określania pozycji, oraz
- brak właściwej obserwacji.

Zalecenia wynikające z raportu końcowego WIM 033/21 statek New Leo.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich uznała za uzasadnione skierowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, stanowiących propozycję działań, które mogą przyczynić się do zapobiegnięcia podobnemu wypadkowi w przyszłości, do następujących podmiotów:

1. Stacja pilotowa



Praca pilota wymaga ciągłej uwagi podczas pilotowania statków w każdych warunkach pogodowych. Pilot musi pracować w jasnym lub słabym oświetleniu, uzależnionym od pogody lub pory dnia. Jest to zawód wymagający szczególnej sprawności psychotechnicznej.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich zaleca wprowadzenie wewnętrznego obowiązku wykonywania badań okulistycznych w uznanych poradniach okulistycznych lub u lekarzy posiadających uprawnienia do wykonywania badań w tzw. „ciemni”<sup>10</sup>.

Dodatkowo komisja zaleca wykorzystanie treści niniejszego raportu w programie szkolenia pilotów morskich zgodnie z zapisem zawartym w Aneksie 1 Rezolucji IMO A.960(23)<sup>11</sup>.

#### 4.2.4. WIM 074/21 – jacht żaglowy Scheria

Bezpośrednią przyczyną wypadku - wypadnięcia za burtę skipera jachtu było niezachowanie ostrożności, polegające na niewłaściwym zamocowaniu bomu grota przy operacji opuszczania żagla i jego klarowaniu, a także nie sterowanie jachtem na wiatr podczas tej operacji. Poza tym oddziaływanie na jacht dość wysokiej fali do 1.5 m, wywołującej jego przechyły boczne przez co luźny bom uderzył w pierś żeglarza, powodując jego wypadnięcie za burtę.

Rekomendacje wynikające z raportu końcowego WIM 074/21 – jacht żaglowy Scheria.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich uznała, że treść raportu opisującego kolejne zdarzenie w wyniku którego uderzony bomem członek załogi wypadł za burtę i utonął, powinna stać się kolejnym ostrzeżeniem dla żeglarzy w kwestii bezpiecznego przebywania i pracy na jachcie w różnych warunkach pogodowych.

#### 4.2.5. WIM 002/22 – kuter rybacki WŁA-67

Komisja przyjęła, że czynnikami, które przyczyniły się do wypadku były:

- czynniki mechaniczne: związane z utratą wodoszczelności maszynowni kutra, najprawdopodobniej na skutek rozszczelnienia elastycznego złącza systemu chłodzenia wody morskiej silnika głównego, oraz awaria układu alarmowego sygnalizacji o podwyższeniu poziomu cieczy w zenzach maszynowni,
- czynniki ludzkie: brak regularnych kontroli prawidłowego działania układu alarmowego wysokiego poziomu wody zenzowej w maszynowni,
- czynniki organizacyjne: - brak odpowiednich procedur/zwyczajów dokonywania regularnych kontroli maszynowni podczas całego okresu pobytu kutra w morzu.

<sup>10</sup> Aparatura badająca widzenie zmierzchowe.

<sup>11</sup> *Recommendations on training and Certification and on operational procedures for marine pilots other than deep-sea pilots*



Rekomendacje i zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, wynikające z raportu końcowego WIM 002/22 – kuter rybacki WŁA-67.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich biorąc pod uwagę, że armator po utracie jedynego kutra zakończył działalność połowową, odstąpiła od wydania zaleceń właścicielowi jednostki. Jednocześnie mając na uwadze względy bezpieczeństwa jednostek rybackich, Komisja rekomenduje załogom kutrów i łodzi rybackich, aby przed każdym rejsiem połowowym regularnie sprawdzała prawidłowość działania alarmu „wysoki poziom wody zenzowej w maszynowni” oraz dokonywała regularnych obchodów kontrolnych, celem wykrycia zagrożeń.

**1. Polski Rejestr Statków**

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

Komisja zaleca, aby uzupełnić przepisy klasyfikacji w Części VI, „Urządzenia Maszynowe i Instalacje rurociągów” obowiązujących „Przepisów Klasyfikacji i Budowy Małych Statków Morskich z 1 stycznia 2016 r. w taki sposób, aby miały one zastosowanie dla jednostek starszych zbudowanych lub modernizowanych przed 1 stycznia 2016 r. o wymóg zawarty w pkt. 15.1.9., dotyczący typu i konstrukcji niemetalowych złączy elastycznych, stosowanych w instalacjach rozpatrywanych i zatwierdzanych przez PRS w systemach wody chłodzącej, paliwa ciekłego i oleju smarnego.

Jednocześnie Komisja proponuje, aby rozważyć dokonanie zmiany w przepisach dotyczących klasyfikacji małych statków morskich, w taki sposób aby zalecane dotychczas wyposażenie statku w system instalacji sygnalizacji alarmowej „o podwyższeniu poziomu cieczy w zenzach maszynowni” stało się obowiązkowe i było certyfikowane przez Polski Rejestr Statków. Obowiązek powinien również obejmować małe statki morskie wyposażone już w systemy alarmowe „wysokiego poziomu zenz maszynowni” zainstalowane przez armatorów wcześniej z własnej inicjatywy.

**4.2.6. WIM 004/22 – m/s SMP Novodvinsk**

Komisja uznała, że czynnikami będącymi bezpośrednią przyczyną wejścia statku SMP Novodvinsk na mieliznę były łącznie:

- problemy techniczne (awaria żyrokompasu),
- trudne warunki hydrometeorologiczne i nawigacyjne (pogorszenie się widzialności po wyjściu na otwarte wody Zalewu Szczecińskiego bez możliwości wzrokowej obserwacji



oznakowania nawigacyjnego, ograniczone możliwości manewrów statku o długości 118 m w stosunku do szerokości toru żeglownego, oddziaływanie wiatru i ewentualnie poprzecznego prądu po minięciu I Bramy Torowej),

- dokładność wskazań urządzeń nawigacyjnych,
- czynniki ludzkie (nieporozumienia co do komend na ster, brak przepływu informacji o zmianach wartości kursu kompasowego, utrzymywanie nadmiernej prędkości statku, praca śrubą nastawną napędu statku na wstecz przez kapitana bez porozumienia z pilotem).

Zalecenia wynikające z raportu końcowego WIM 004/22 – m/s SMP Novodvinsk.

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

1. Stacja pilotowa w Szczecinie

Komisja zaleca stacji pilotowej Szczecin Pilot Sp. z o.o. zapoznanie wszystkich pilotów z niniejszym raportem, w szczególności omówionego w rozdz. 4.3 obowiązku zgłaszania niesprawności urządzeń statkowych, które mają krytyczne znaczenie dla bezpiecznej żeglugi statku w rejonie pilotażu. Przedstawiona analiza przyczyn wypadku winna być brana pod uwagę przy szacowaniu ryzyka dla bezpiecznego wykonania usługi pilotowej przy niesprawnym żyrokompasie i ograniczonej widzialności.

**4.2.7. WIM 013/22 – jacht żaglowy Yachting**

W ocenie Komisji brak odpowiedniego wyszkolenia żeglarskiego i ograniczona znajomość własnych możliwości związanych z żeglowaniem w czasie silnego zimowego sztormu na Morzu Bałtyckim doprowadziła do sekwencji zdarzeń zapoczątkowanych wypadnięciem członka załogi za burtę i zakończenia rejsu na holu jednostki ratowniczej.

Zalecenia i rekomendacje wynikające z raportu końcowego WIM 013/22 – jacht żaglowy Yachting.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich uznała za uzasadnione skierowanie zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa na jachtach morskich do firmy OK Events Kasper Orkisz –występującej pod nazwą Premium Yachting.

1. Premium Yachting

W związku z prowadzoną działalnością polegającą na wynajmie (charterze) pełnomorskich jednostek żaglowych Komisja zwraca uwagę na konieczność starannego i w pełni kontrolowanego systemu mającego na celu przygotowanie jednostek pod względem technicznym. Osoby odpowiedzialne za przygotowanie i wydanie czarterującym jachtów



powinny mieć odpowiednie kwalifikacje i wymaganą wiedzę w związku z wykonywanymi czynnościami.

## 2. Rekomendacje dla środowiska żeglarskiego

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich treść sporządzonego raportu kieruje do szeroko rozumianego środowiska żeglarskiego.

Wyniki badania wypadku jaki miał miejsce w związku rejsem turystycznym na jachcie „Yachting” w okresie zimowym po Morzu Bałtyckim niech będą jednocześnie ostrzeżeniem dla kolejnych załóg zamierzających wypłynąć w morze szczególnie w okresie zimowym.

Zarówno opisywany wypadek, jak też wcześniejsze raporty Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich dotyczące podobnych zdarzeń na jachtach, powinny stać się zachętą do analizy wszystkich czynników decydujących o bezpieczeństwie w czasie prowadzonych rejsów. Katalog tych czynników jest bardzo duży. Został też fachowo opisany w poradnikach napisanych przez doświadczonych żeglarzy.

W związku z opisywanym wypadkiem szczególne znacznie miało:

- śledzenie pogody i wcześniejsza analiza prognoz pogodowych z wiarygodnych źródeł,
- manewry „człowiek za burtą”. To podstawowy manewr który należy wykonać aby ratować członka załogi, który wypadł za burtę. Powinien być przeciwiczony w warunkach silnego wiatru i falowania przy wykorzystaniu: żagli, żagli i silnika, a także na samym silniku. Nie można się nauczyć tego manewru czytając poradniki. Ta umiejętność i wprawa decyduje o życiu członka załogi, który wypadł za burtę. Należy pamiętać, że większość wypadków wypadnięcia członka załogi jachtu ma miejsce w czasie pracy przy grocie,
- zapoznanie się z technikami sztormowania. Niestety zawsze może nastąpić nieprzewidziane załamanie pogody, a już szczególnie w porze zimowej. Techniki sztormowania są w dużej mierze uzależnione od wielkości i rodzaju jachtu.
- umiejętność czerpania wiedzy z wydawnictw nawigacyjnych, szczególnie Locji<sup>12</sup> dzięki której można znaleźć szczegółowe informacje dotyczące akwenów na których planowany jest rejs.

---

<sup>12</sup> Locja – Rodzaj przewodnika morskiego, dokładny opis danego akwenu wraz z opisanym oznakowaniem morskim mającym znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego.

**4.3 Zestawienie zaleceń Komisji wysłanych w okresie od 01.07.2021 r. do 30.06.2022r. i reakcji podmiotów do których skierowano te zalecenia.***Tabela 2. Zestawienie zaleceń PKBWM*

| 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  | 050/20      | Uran         | czerwiec 2021           | Minister właściwy ds. gosp. morskiej     | 17.07.2021            | bez odp.            | x                                     | x                 |
| 2  | 065/20      | Viking III   | lipiec 2021             | Minister właściwy ds. gosp. morskiej     | 23.07.2021            | bez odp.            | x                                     | x                 |
| 3  | 041/20      | Norman       | październik 2021        | Minister właściwy ds. gosp. morskiej     | 29.10.2021            | bez. odp.           | x                                     | x                 |
|    |             |              |                         | Stacja Pilotów Świnoujście-Szczecin      | 15.11.2021            | 15.05.2022          | 14.05.2022                            | x                 |
|    |             |              |                         | Armator (zarządzający statkiem)          | 15.11.2021            | 15.05.2022          | brak odpowiedzi łotewskiego armatora  |                   |
|    |             |              |                         | Komisja portugalska (jako SIS)           | 16.11.2021            | bez odp.            | x                                     | x                 |
| 4  | 102/20      | Euro Trader  | listopad 2021           | Minister właściwy ds. gosp. morskiej     | 22.11.2021            | bez. odp.           | x                                     | x                 |
|    |             |              |                         | Stacja Pilotów Świnoujście-Szczecin      | 04.01.2022            | bez. odp.           | x                                     | x                 |
|    |             |              |                         | Armator (zarządzający statkiem)          | 24.11.2021            | 24.05.2022          | Brak odpowiedzi armatora z Hong Kongu |                   |
| 5  | 109/20      | Leikværing   | grudzień 2021           | Minister właściwy ds. gosp. morskiej     | 08.12.2021            | bez odp.            | x                                     | x                 |



|   |        |                                         |               |                                      |            |            |            |   |
|---|--------|-----------------------------------------|---------------|--------------------------------------|------------|------------|------------|---|
| 6 | 008/21 | Łódź wędkarska PSR-06                   | styczeń 2022  | Minister właściwy ds. gosp. morskiej | 13.01.2022 | bez odp.   | x          | x |
| 7 | 028/21 | Dar Młodzieży oraz holownik Fairplay IV | Luty 2022     | Minister właściwy ds. gosp. morskiej | 11.03.2022 | bez odp.   | x          | x |
|   |        |                                         |               | Uniwersytet Morski w Gdyni           | 16.03.2022 | 16.09.2022 | 06.09.2022 | x |
|   |        |                                         |               | Fairplay                             | 14.03.2022 | 14.09.2022 | 07.09.2022 | x |
| 8 | 033/21 | New Leo                                 | kwiecień 2022 | Minister właściwy ds. gosp. morskiej | 27.04.2022 | bez odp.   | x          | x |
|   |        |                                         |               | Stacja Pilotowa Świnoujście-Szczecin | 27.04.2022 | 27.10.2022 | 27.10.2022 | x |
| 9 | 074/21 | Scheria                                 | czerwiec 2022 | Minister właściwy ds. gosp. morskiej | 08.06.2022 | bez odp.   | x          | x |



## 5. OSTRZEŻENIE O MOŻLIWYM NIEBEZPIECZEŃSTWIE (WCZESNY ALERT)

W 2022 r. Komisja nie opublikowała ostrzeżeń o możliwym niebezpieczeństwie.

## 6. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI.

Należy odnotować, że w 2022 r. Komisja prowadziła ścisłą współpracę z organizacjami badającymi wypadki innych państw.

W sytuacji konieczności prowadzenia badania wypadku poza granicami własnych krajów komisje badania wypadków morskich pomagają sobie wzajemnie przekazując prowadzenie badania komisji kraju, gdzie miało miejsce zdarzenie lub państwu bandery.

Przy badaniu 4 wypadków w 2022r. przez inne państwa Komisja dołączyła do badań jako kraj istotnie zainteresowany –SIS (*Substantially Interested State*):

**WIM 041/22** – bardzo poważny wypadek na statku „**Irma**”, bandery cypryjskiej, Trzeci mechanik narodowości polskiej zmarł w wyniku prawdopodobnego zatrucia hydratami metylu. Badanie prowadzone przez cypryjski The Marine Accidents and Incidents Investigation Committee (MAIC).

**WIM 054/22** – bardzo poważny wypadek na statku „**Curacao Pearl**” bandery Wspólnoty Bahamów, gdzie śmierć poniósł Bosman narodowości polskiej w wyniku poważnych obrażeń spowodowanych upadkiem z drabiny w ładowni statku. Badanie prowadzone przez The Bahamas Maritime Authority (BMA).

**WIM 143/22** – wypadek na statku „**Huckleberry Finn**” bandery szwedzkiej zacumowany w porcie Trelleborg. W wyniku przygniecenia manewrującym pojazdem członek załogi doznał rozległych obrażeń wewnętrznych. Badanie prowadzone przez Swedish Accident Investigation Authority (SHK).

**WIM 159/22** - bardzo poważny wypadek na statku „**Ary**” bandery Vanuatu jaki miał miejsce w holenderskim porcie Lauwersoog, gdzie polski członek załogi próbował wskoczyć z nabrzeża na pokład statku „Ary”, ale wpadł do zimnej wody i wkrótce po wypadku zmarł. Raport został sporządzony przez Administrację Flagi Vanuatu i nie był konsultowany z Holenderską Komisją Badania Wypadków (DSB) i z PKBWM jako stronami istotnie zainteresowanymi.



## 7. SPIS WYKRESÓW

|                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Wykres 1. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg ich rodzaju w 2022 r .....      | 9  |
| Wykres 2. Zestawienie ilości wypadków i incydentów w 2022 r. wg rodzaju statków ..... | 10 |
| Wykres 3. Podział 76 statków wg noszonej bandery .....                                | 11 |
| Wykres 4. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg uczestnictwa ludzi .....        | 12 |
| Wykres 5. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg miejsca zdarzenia .....         | 13 |
| Wykres 6. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg przyczyny .....                 | 14 |

## 8. SPIS TABEL

|                                                                                                                                                          |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela 1. Publikacje raportów w 2022 r. ....                                                                                                             | 16 |
| Tabela 2. Zestawienie zaleceń Komisji wysłanych w okresie od 01.07.2021 r. do 30.06.2022 r. i reakcji podmiotów do których skierowano te zalecenia ..... | 23 |

## 9. WYCIĄG Z PRZEPISÓW.

**Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2019 r. poz. 1374)**

Przypis [5]

### **Art. 2.**

1. Ilekroć 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 [6]

**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 [7]

**Art. 20.**

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

Przypis [8]

**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 [9]

**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.