



**PKBWM**

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA  
WYPADKÓW MORSKICH

# ROCZNA ANALIZA

# 2025

**WYPADKI  
I INCYDENTY  
MORSKIE**



## Spis Treści

<b>1. WSTĘP</b> .....	3
<b>2. INFORMACJE O KOMISJI</b> .....	5
<b>3. ANALIZA WYPADKÓW I INCYDENTÓW MORSKICH ZGŁOSZONYCH W 2025 r.</b> ..	7
3.1. Powiadomienia o wypadkach i incydentach w 2025 r. ....	7
3.2. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg ich rodzaju. ....	7
3.3. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg rodzaju i bandery statków.....	8
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.....	12
3.7. Ocena zasadności kontynuowania badań.....	13
<b>4. BADANIA WYPADKÓW W 2025 r.</b> .....	14
4.1. Publikacja raportów z badania wypadków. ....	14
4.2. Zalecenia dot. bezpieczeństwa wydane na podstawie badań wypadków zakończonych w 2025r.	14
4.2.1. WIM 014/24 - m/v „Oktan” .....	15
4.2.2. WIM 057/24 – jacht żaglowy “Duży Ptak” .....	16
4.2.3. WIM 059/24 - jacht żaglowy „Sylviana” .....	16
4.2.4. WIM 115/24 - jacht żaglowy „Kiliki” .....	16
4.2.5. WIM 128/24 – łódź rybacka „USM-19” .....	19
4.3. Zestawienie zaleceń Komisji wysłanych w okresie od 01.07.2024 r. do 30.06.2025 r. i reakcji podmiotów do których skierowano te zalecenia. ....	20
<b>5. OSTRZEŻENIE O MOŻLIWYM NIEBEZPIECZEŃSTWIE (WCZESNY ALERT)</b> .....	20
<b>6. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI</b> .....	21
<b>7. SPIS WYKRESÓW</b> .....	21
<b>8. SPIS TABEL</b> .....	21
<b>9. WYCIĄG Z PRZEPISÓW</b> .....	22



## 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

---

<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 środowisku, w tym szkody spowodowanej zanieczyszczeniem, lub awarię, przy której istnieje konieczność holowania statku lub udzielenia mu pomocy z lądu.

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 01.01.2025 r działalność w składzie:



kpt. ż. w. Marek Szymankiewicz – Przewodniczący Komisji



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



st. of. pokł. Monika Hapanionek – Sekretarz Komisji





st. mech. Tadeusz Gontarek – Członek Komisji



kpt. ż. w. Maciej Rostrygin – Członek 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 - Sekretariat

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

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

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 2025 R.

#### 3.1. Powiadomienia o wypadkach i incydentach w 2025 r.

W 2025 r. Komisja została powiadomiona o **130** wypadkach i incydentach.

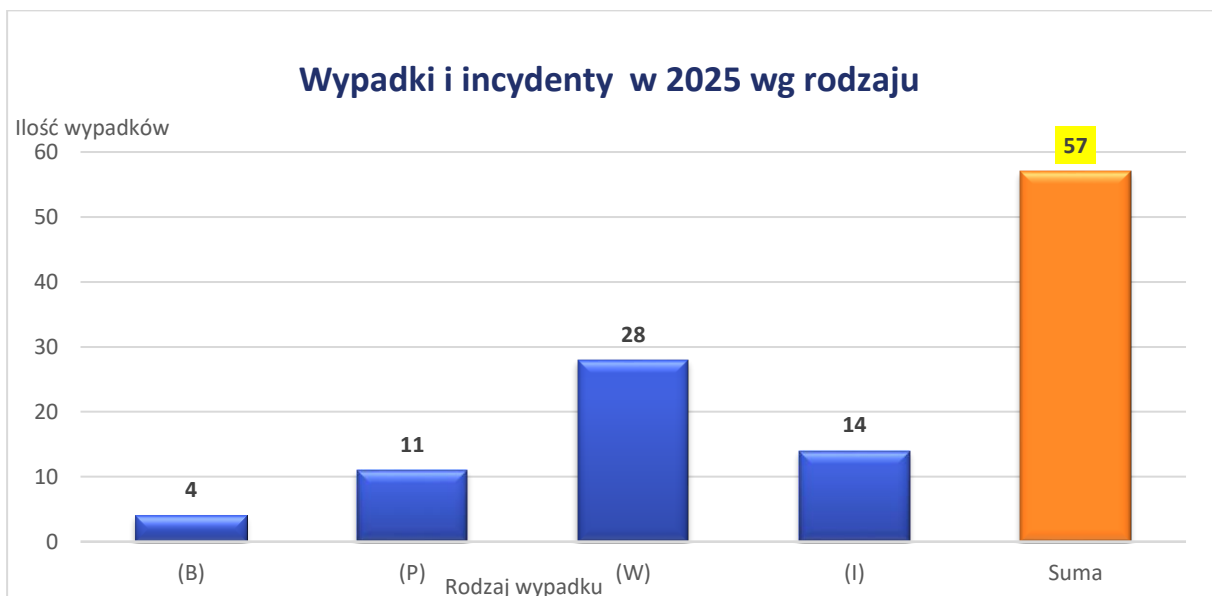
Po wstępnej analizie zgłoszenia, Komisja uznała, że:

- w **30** 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 **43** przypadkach zgłoszone wypadki nie podlegały badaniu z uwagi na postanowienia art. 15 ust.2 ustawy o PKBWM<sup>6</sup>.
- w **57** przypadkach Komisja rozpoczęła dalsze badania wypadków i incydentów.

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

Wśród **57** badanych przypadków było:

- **4** bardzo poważne wypadki (**B**),
- **11** poważnych wypadków (**P**),
- **28** wypadków (**W**),
- **14** incydentów (**I**).



Wykres 1. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg ich rodzaju w 2025 r

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

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



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

W 4 bardzo poważnych wypadkach uczestniczyło łącznie 5 jednostek, z których 2 zatonięły (jacht żaglowy i jacht motorowy).

W 57 badanych wypadkach i incydentach uczestniczyło ogółem 60 statków.

Wśród ww. statków były:

- 1 okręt wojenny,

Statki pasażerskie:

Jednostki rybackie:

- 4 statki pasażerskie,

- 1 łódź rybacka,

Statki handlowe:

Jachty:

- 15 drobnicowców,

- 4 rekreacyjne jachty żaglowe,,

- 1 kontenerowiec,

- 1 rekreacyjne jachty motorowe,

- 3 masowce,

- 4 komercyjne jachty żaglowe,

- 4 tankowce,

- 2 komercyjny jacht motorowy,

- 3 statek Ro-Ro,

Jednostki serwisowe:

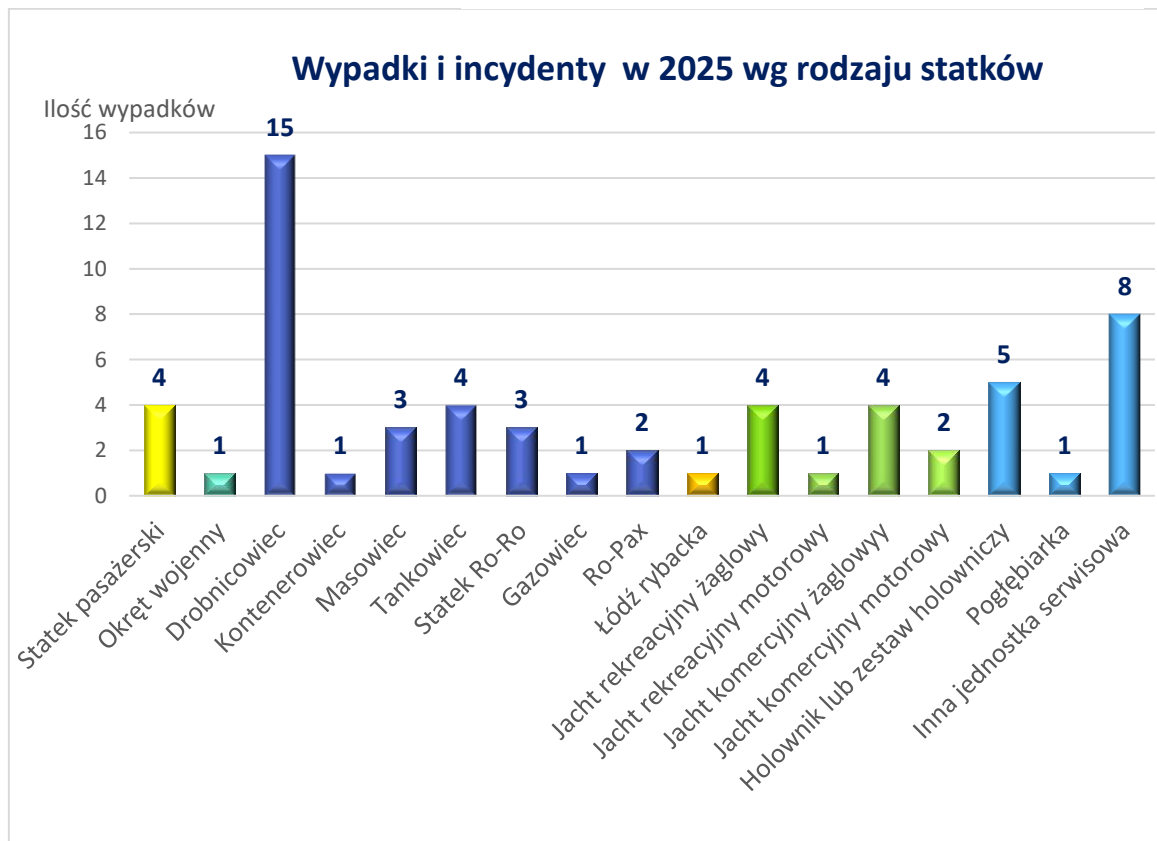
- 1 gazowiec,

- 5 holowników lub zestawów holowniczych,

- 2 ro-pax,

- 1 pogłębiarka,

- 8 inna jednostka serwisowa,

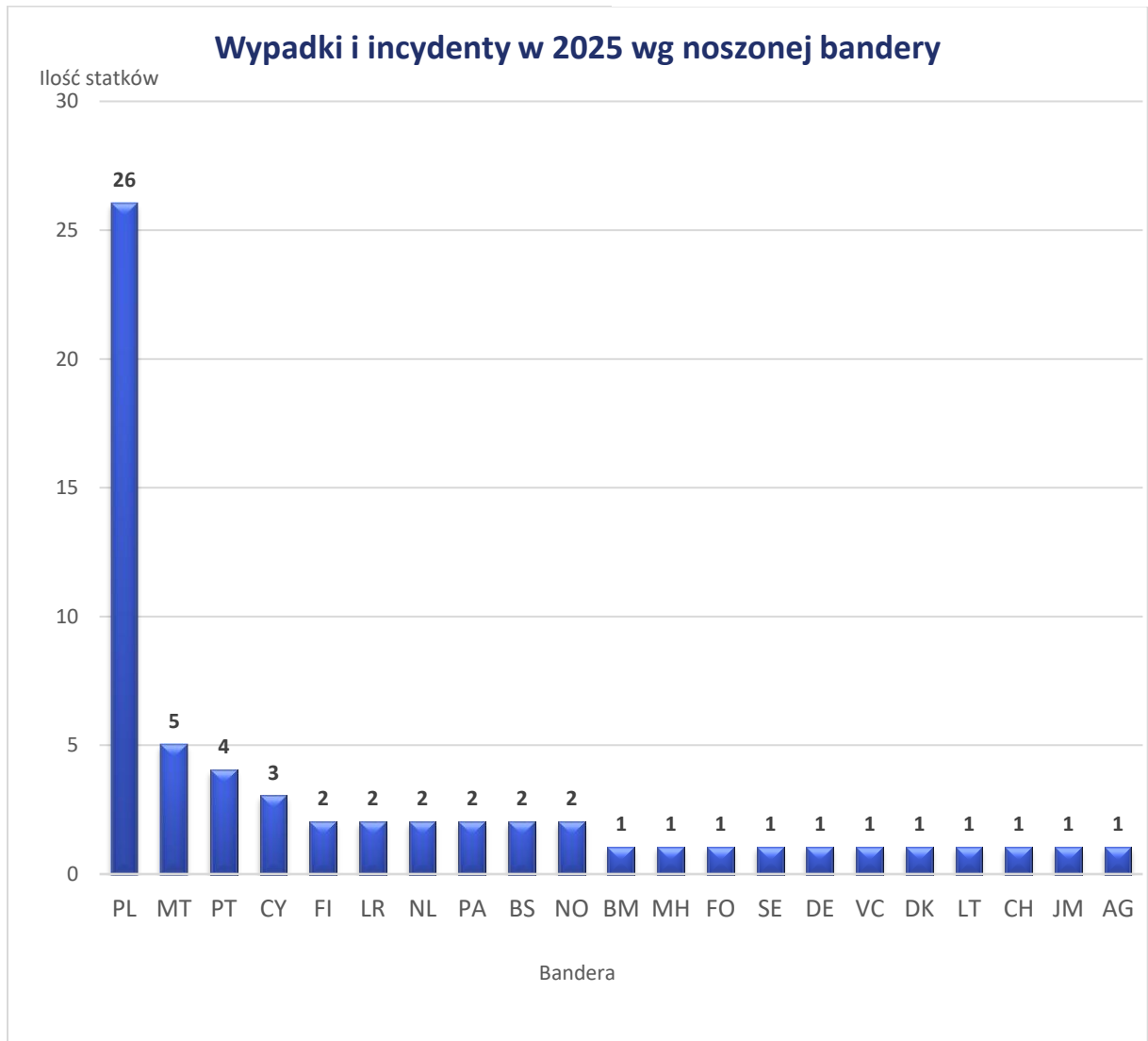


Wykres 2. Zestawienie ilości wypadków i incydentów w 2025 r. wg rodzaju statków



**Podział 60 statków wg noszonej bandery:**

- **26** statków bandery Polski (**PL**),
- **5** statków bandery Malty (**MT**),
- **4** statki bandery Portugalii (**PT**),
- **3** statki bandery Cypru (**CY**),
- **2** statki bandery Finlandii (**FI**),
- **2** statki bandery Liberii (**LR**),
- **2** statki bandery Holandii (**NL**),
- **2** statki bandery Panamy (**PA**),
- **2** statki bandery Bahamów (**BS**),
- **1** statek bandery Norwegii (**NO**),
- **1** statek bandery Bermudów (**BM**),
- **1** statek bandery Wysp Marshalla (**MH**),
- **1** statek bandery Wysp Owczych (**FO**),
- **1** statek bandery Szwecji (**SE**),
- **1** statek bandery Niemiec (**DE**),
- **1** statek St. Vincent i Grenadyny (**VC**),
- **1** statek bandery Danii (**DK**),
- **1** statek bandery Litwy (**LT**),
- **1** statek bandery Szwajcarii (**CH**),
- **1** statek bandery Jamajki (**JM**),
- **1** statek bandery Antigua i Barbuda (**AG**),



Wykres 3. Podział 60 statków wg noszonej bandery



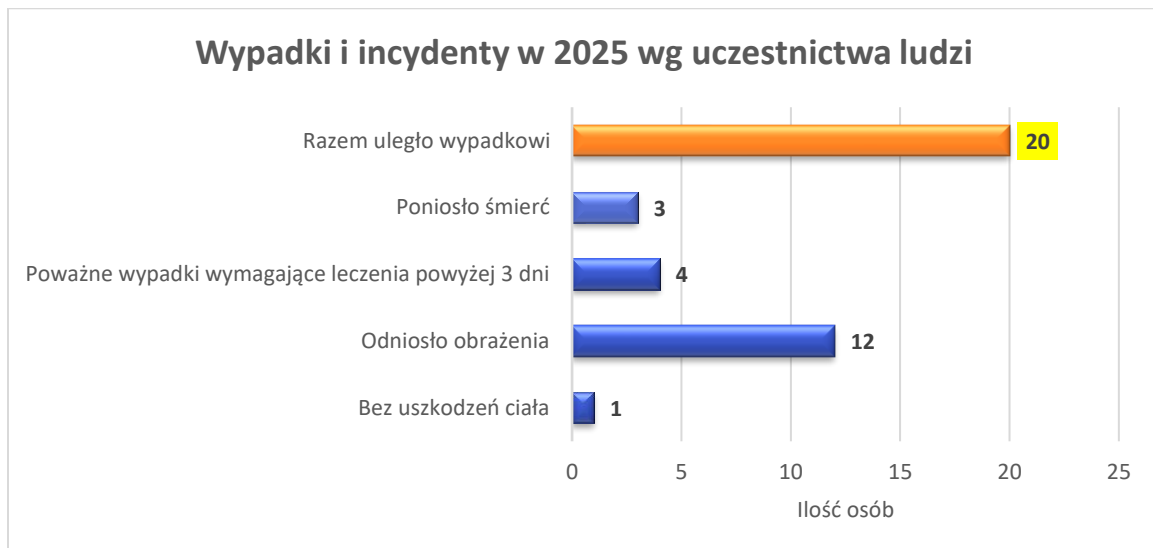
### 3.4. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg uczestnictwa ludzi (wypadki z ludźmi)

W wyniku 4 bardzo poważnych wypadkach 3 osoby poniosły śmierć. Wszystkie 3 zmarłe osoby były członkami załóg jednostek pływających.

Ogólnie we wszystkich 57 badanych przypadkach, wypadkom uległo 20 osób, (15 członków załóg statków i 5 pasażerów).

Stopień utraty zdrowia był zróżnicowany i tak:

- 3 osoby poniosły śmierć,
- 4 osoby uległy poważnym wypadkom wymagającym leczenia powyżej 3 dni (72 godz.),
- 12 osób odniosło obrażenia,
- 1 osoba w wypadku bez uszkodzeń ciała.



Wykres 4. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg uczestnictwa ludzi

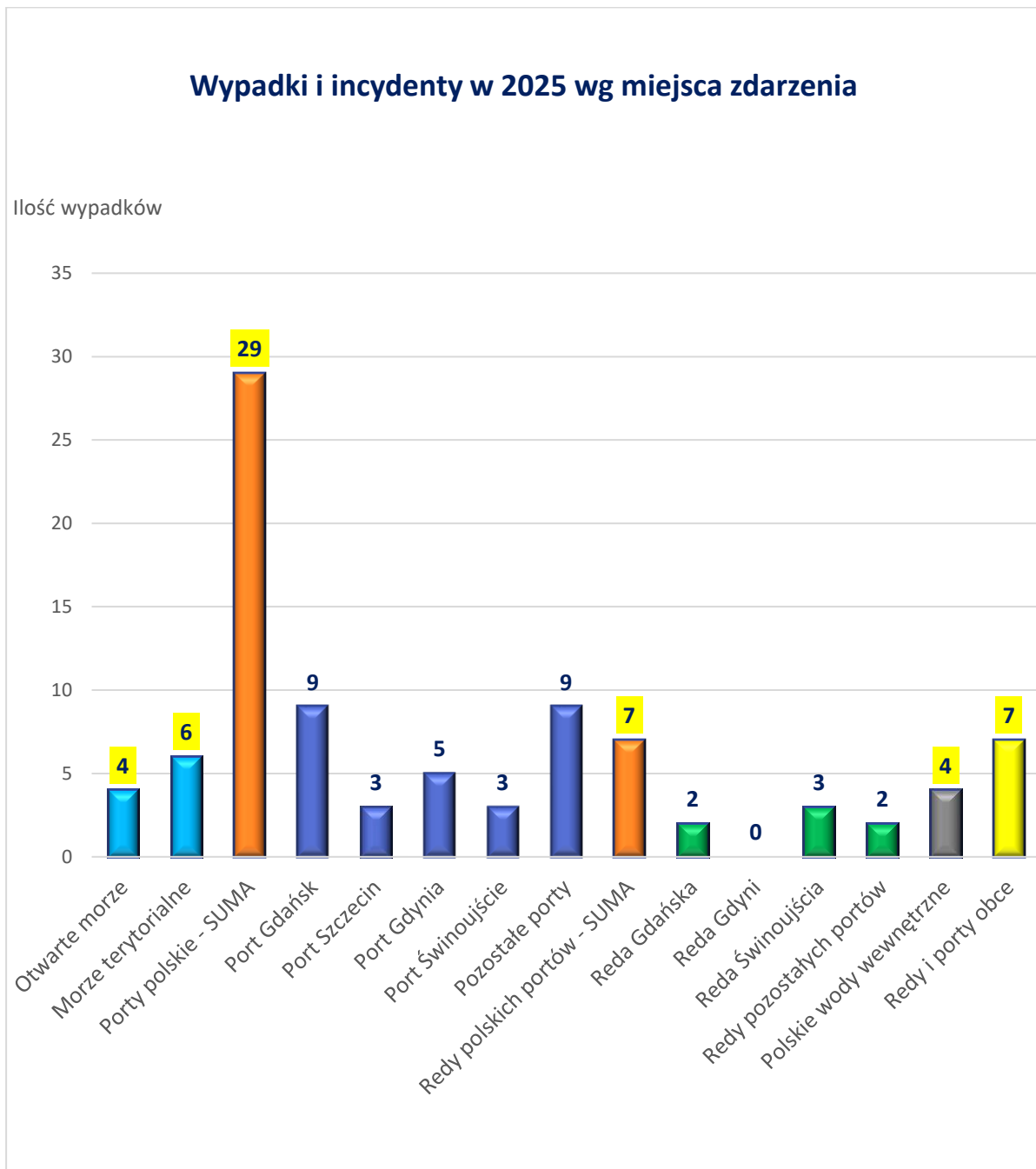
### 3.5. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg miejsca zdarzenia.

Spośród 57 wypadków i incydentów miało miejsce:

- 4 na morzu otwartym (powyżej 12 Mm od lądu),
- 6 na morzu terytorialnym (do 12 Mm od lądu),
- 29 w portach polskich:
  - 9 w Gdańsku,
  - 3 w Szczecinie,
  - 5 w Gdyni,
  - 3 w Świnoujściu,
  - 9 w pozostałych polskich portach,



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



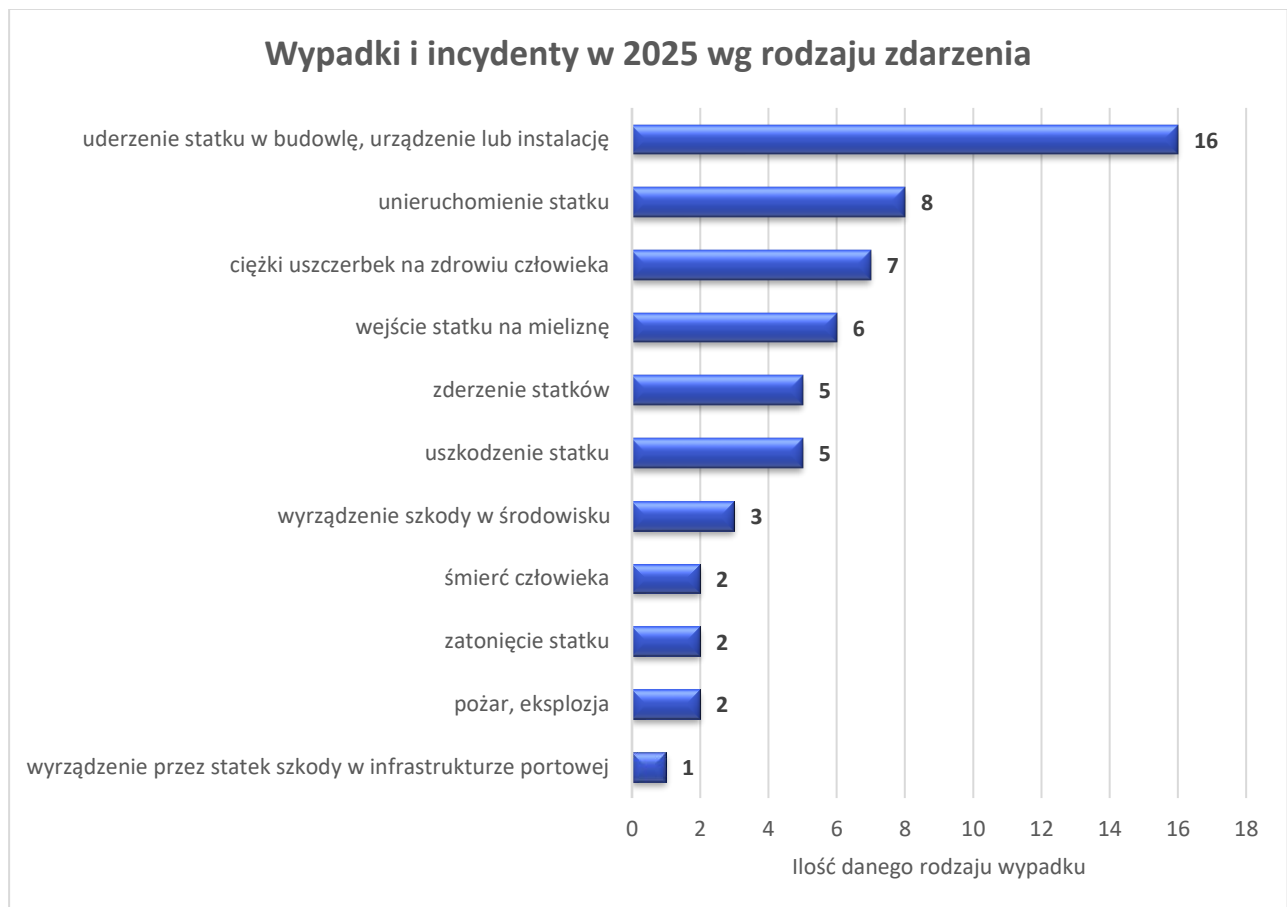
Wykres 5. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg miejsca zdarzenia



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

Spośród 57 badanych wypadków i incydentów były następujące zdarzenia:

- 16 uderzenie statku w budowlę, urządzenie lub instalację,
- 8 unieruchomienia statku,
- 7 ciężki uszczerbek na zdrowiu człowieka,
- 6 wejścia statku na mieliznę, zetknięcia z dnem, uderzenia w podwodną przeszkodę,
- 5 zderzenie statków
- 5 uszkodzenia statku, wpływającego w znacznym stopniu na jego konstrukcję, zdolności manewrowe lub eksploatacyjne, wymagającego poważnych napraw,
- 3 wyrządzenie szkody w środowisku lub wywołanie niebezp. wyrządzenia takiej szkody,
- 2 śmierć człowieka,
- 2 zatonięcie, zaginięcie lub utrata statku w inny sposób,
- 2 pożar, eksplozja,
- 1 wyrządzenie przez statek istotnej szkody w infrastrukturze portowej,



Wykres 6. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg rodzaju zdarzenia



### 3.7. Ocena zasadności kontynuowania badań.

Spośród **57** zgłoszonych w 2025 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 **9** przypadkach odstępuje od prowadzonego badania na podstawie art.20 ust.2<sup>7</sup> ustawy o PKBWM,

- w **41** przypadkach odstępuje od badania na podstawie art.20 ust.3<sup>8</sup> ustawy o PKBWM.

Komisja zdecydowała, że w **7** 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 **6** wypadków:

- WIM 012/25 Carrier 8
- WIM 022/25 Junker Joerg i Argonaut
- WIM 041/25 Pilot GDN
- WIM 078/25 Milou
- WIM 100/25 jacht Chimaera
- WIM 129/25 Tollund

- dołącza do badania **1** wypadku prowadzonego przez inne państwa:

- WIM 003/25 Antero de Quental i Bina (Portugalia-PT)

---

<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 2025 R

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

Rok 2025 Komisja rozpoczęła z 8 prowadzonymi badaniami wypadków, które wydarzyły się: w 2024r. - 5 wypadków prowadzonych jako badania własne,

- 3 wypadki w których dołączyła jako SIS do badań prowadzonych przez:

Portugalia (PT), Antigua i Barbuda (AG), Szwecja (SE)

W okresie 01.01.2025 – 31.12.2025r. zdarzyło się 7 wypadków morskich (lista w pkt 3.7).

W trakcie 2025 roku Komisja zakończyła badania dotyczące 6 wypadków i ogłosiła raporty końcowe, w tym 5 badań prowadzonych jako własne i 1 badanie prowadzone przez inne państwo: Portugalia (PT).

Terminy opublikowania raportów przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 1. Publikacje raportów w 2025 r.

L.p.	WIM	Statek	Data wypadku	Data opublikowania raportu	
				Tymczasowego	Końcowego
<i>Badania własne</i>					
1.	014/24	m/v <b>Oktan</b>	14.02.2024		luty 2025
2.	057/24	jacht żaglowy <b>Duży Ptak</b>	28.06.2024		czerwiec 2025
3.	059/24	jacht żaglowy <b>Sylviana</b>	02.07.2024		czerwiec 2025
4.	115/24	jacht żaglowy <b>Kiliki</b>	27.09.2024		wrzesień 2025
5.	128/24	łódź rybacka <b>USM-19</b>	16.11.2024		wrzesień 2025
<i>Badania prowadzone przez inne państwa</i>					
6.	003/25	<b>Antero de Quental i Bina</b>	06.01.2025		marzec 2025

Komisja nie zakończyła prac nad badaniem 9 wypadków, które wydarzyły się w:

- 2024 r. / 3 wypadki, w których dołączyła do badań prowadzonych przez: Portugalia (PT), Antigua i Barbuda (AG), Szwecja (SE)

- 2025 r. / 6 wypadków jako badania własne,

##### 4.2. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wydane na podstawie badań wypadków zakończonych w 2025 r.

Komisja uznała, że w celu zaakcentowania edukacyjnej misji PKBWM, w rocznej analizie należy przypomnieć najpoważniejsze zbadane w 2025 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.gov.pl/pkbwm/](http://www.gov.pl/pkbwm/) ) treści całego raportu.

#### **4.2.1. WIM 014/24 m/v Oktan**

Komisja uznała, że czynnikami będącymi bezpośrednimi przyczynami wejścia statku na mieliznę były:

- przejście statku nad wypłynieniem w rejonie Bocznej Świny pomijając wytyczoną drogę wodną oznakowaną „bramką” pław SW-1 i SW-2 co było spowodowane błędem nawigacyjnym,
- błędnie sporządzony plan podróży i brak jego weryfikacji pomimo szeregu ostrzeżeń generowanych przez ECDIS.

#### **Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.**

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:

#### **Urząd Morski w Szczecinie.**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich zaleca Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Szczecinie dokonanie weryfikacji aktualnie obowiązujących przepisów o zwolnieniu z pilotażu obowiązkowego ze względu na zmianę warunków żeglugi na akwenach portowych oraz wymagania stawiane kapitanom, którzy posiadają takie zwolnienia.

Jednocześnie Komisja rekomenduje stworzenie procedury zarządzania ryzykiem umożliwiające dokonywanie okresowego pomiaru i dostosowania wprowadzanych zmian w przepisach zgodnie ze zmianami poziomu bezpieczeństwa.

#### **Armator Statku m/t „Oktan”**

1. Komisja zaleca aby armator statku podjął starania podwyższenia kwalifikacji swoich załóg w aspekcie zrozumienia działania systemów ECDIS w zakresie planowania podróży i zapobiegania wejścia na mielizny.
2. Komisja zaleca również aby armator podwyższał kompetencje zatrudnianych kapitanów w aspekcie efektywnego i bezpiecznego manewrowania statkami poprzez umożliwienie ich uczestnictwa w kursach i szkoleniach.
3. Komisja zaleca wprowadzenia prawidłowych punkt referencyjnego dla ECDIS 1 na statku OKTAN



#### 4.2.2. WIM 057/24 jacht żaglowy „Duży Ptak”

Komisja uznała, że czynnikiem będącym bezpośrednią przyczyną zatonięcia jachtu podczas Morskich Żeglarskich Mistrzostw Polski ORC na Zatoce Gdańskiej było gwałtowne zjawisko meteorologiczne, typowe dla sezonu letniego – wał szkwałowy z intensywnym podmuchem wiatru. Zmiana warunków była dostrzegalna, jednak jej intensywność przekroczyła prognozowane wartości. Komisja nie sformułowała zaleceń ani rekomendacji w tym raporcie.

#### 4.2.3. WIM 059/24 jacht żaglowy „Sylviana”

W ocenie Komisji do wypadku przyczyniło się nadmierne zaufanie do elektroniki (plotera) oraz niewłaściwe jego wykorzystanie. Nie ma również wątpliwości, że obserwacja akwenu nie była prowadzona właściwie. Pomimo jasnego słońca padającego na ploter, możliwego zasłonięcia mieliżny na mapie grubą linią trasy i utrudnień w obserwacji poprzez postawione żagle, omińnięcie niebezpiecznej mieliżny na zachód od trzech pław kardynalnych nie powinno przysparzać załodze jachtu trudności.

#### Rekomendacje dotyczące bezpieczeństwa

Aktualnie relatywnie niskie ceny i szeroka oferta urządzeń elektronicznych wykorzystywanych do prowadzenia nawigacji powoduje wielokrotnie bezkrytyczne akceptowanie ich wskazań. Obserwując i analizując informacje o wypadkach na jachtach rekreacyjnych Komisja rekomenduje korzystanie ze sprawdzonych urządzeń do prowadzenia nawigacji oraz dokładne zapoznanie się z ich obsługą, a także umiejętne ich programowanie. Wyznaczone automatycznie trasy powinny być porównane z danymi odczytanymi na mapach nawigacyjnych i uzupełnione informacjami uzyskanymi z wydawnictw nawigacyjnych opisujących charakter akwenów wodnych na których prowadzona będzie nawigacja.

Podobnie bezkrytyczne korzystanie z odczytów uzyskanych z ogólnie dostępnych aplikacji pogodowych w telefonach komórkowych było przyczyną wielu problemów i wypadków związanych z żegluga na jachtach. Aplikacje te przedstawiają jedynie modele pogodowe analizujące dane statystyczne. Warunki pogodowe aktualne i prognozowane powinny być odczytywane z komunikatów stacji meteorologicznych ulokowanych na wybrzeżach akwenów gdzie prowadzona jest żegluga.

#### 4.2.4. WIM 115/24 jacht żaglowy „Kiliki”

Komisja uznała, że bezpośrednią przyczyną wypadku było uderzenie fali, która nadeszła z kierunku innego niż stałe falowanie, prawie prostopadłego do burty. Fala ta miała też większą wysokość niż fala regularna. Presja związana z terminową realizacją planu rejsu nie powinna



mieć wpływu na decyzję kapitana o wypłynięciu w morze przy tak prognozowanych warunkach pogodowych.

### **Rekomendacje dotyczące bezpieczeństwa.**

Przeplnięcie Zatoki Biskajskiej jachtem żaglowym powinno być poprzedzone starannym przygotowaniem się do rejsu, dogłębnym zrozumieniem specyficznych warunków pogodowych oraz zaawansowanymi umiejętnościami żeglarskimi.

Należy wybierać najlepszy czas na przeprawę śledząc uważnie prognozy pogody. Jacht powinien być wyposażony w niezbędny sprzęt bezpieczeństwa jak radio VHF , transponder AIS, odbiornik (NAVTEX). Jacht musi być integralny konstrukcyjnie, systemy zasilania, wyposażenie, takielunek i żagle powinny być w należyтым stanie. Wyposażenie musi być zabezpieczone przed utratą w czasie sztormowania.

Należy wziąć pod uwagę fakt, że żegluga po Zatoce Biskajskiej wiąże się z poważnym zagrożeniem jakim są trudno przewidywalne warunki pogodowe. Ważne jest aby śledzić nieprzerwanie prognozowanie pogody i zmieniające się falowanie, aby zminimalizować niebezpieczeństwo związane z żeglugą na tym akwenu i korzystać z warunków bardziej przewidywalnych zawartych w prognozach pogody. Przyjmuje się, że okres późnej wiosny do wczesnej jesieni (przed końcem września) jest najlepszym okresem do żeglowania.

Należy też zapoznać się z informacjami zawartymi w Locji oraz innymi informacjami zamieszczonymi w bogatej literaturze opisującej wyjątkowe cechy geograficzne i cechy zjawisk pogodowych tego akwenu. Wykorzystywanie aplikacji Windy do oceny sytuacji meteorologicznej w planowaniu podróży przez Zatokę Biskajską (i nie tylko) jest dalece niewystarczającą metodą.<sup>10</sup> „Część niedoświadczonych żeglarzy sięga do uproszczonych „narzędzi” mających na celu wizualizację warunków pogodowych przyjmując informacje zawarte w popularnych aplikacjach pogodowych jako w pełni wiarygodne.

Aplikacja „Windy” należy do jednego z najbardziej aktualnie uznanych i lubianych sposobów na wizualizację modeli pogodowych, jakie wykorzystywane są w prognozowaniu pogody. Dla

---

<sup>10</sup> Aplikacja Windy prezentująca kilka modeli pogodowych dla wskazanych rejonów geograficznych nie jest przydatna do prognozowania pogody i podejmowania decyzji o rozpoczęciu lub kontynuowaniu podróży szczególnie w rejonach i porze roku gdy zmiany pogody następują w sposób niezwykle dynamiczny Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich wielokrotnie już zwracała na to uwagę w swoich raportach. Szerzej uzasadnienie takiego stanowiska zostało zawarte w raporcie dotyczącym jachtu „Yachting” WIM 013/22. Do tekstu raportu dołączamy opisane w raporcie dotyczącym jachtu „Yachting” wyjaśnienie związane z aplikacjami prezentującymi modele pogodowe.



zwykłego użytkownika, model pogodowy (numeryczna prognoza pogoda) jest niezrozumiałym zapisem liczb, a aplikacja typu „Windy” daje możliwość odczytania strumieni liczb w postaci graficznej i zrozumiałej. Na świecie wykorzystywanych jest kilka znanych i uznanych modeli pogodowych, które są wykorzystywane przez biura meteorologiczne do sporządzania lokalnych (dla określonych rejonów) map synoptycznych. Aplikacja „Windy” wizualizuje kilka modeli pogodowych, które można odnaleźć w menu aplikacji i je porównać.

Jednak trzeba sobie zdawać sprawę że decydujące znaczenie mają lokalne prognozy synoptyczne i rozumieć jakie są metody prognozowania meteorologicznego. Metody tworzenia prognoz meteorologicznych można podzielić na cztery główne rodzaje:

- klasyczną metodę synoptyczną – synoptyk na podstawie zgromadzonych danych (obserwacji naniesionych na mapy dolne i górne, obrazów radarowych, zdjęć satelitarnych), zgodnie z posiadaną wiedzą oraz doświadczeniem interpretuje otrzymany na mapie obraz i określa, jak zmieni się sytuacja pogodowa w niedalekiej przyszłości. Metoda synoptyczna (analizy trendu) polega na obserwacji tempa i kierunku przemieszczania się układów barycznych, frontów atmosferycznych, stref zachmurzenia oraz towarzyszących im zjawisk atmosferycznych;
- metodę analogii – prognozę sporządza się na podstawie informacji dotyczących podobnych sytuacji w przeszłości; analizując te informacje, poszukuje się parametrów silnie skorelowanych z parametrami, które usiłuje się przewidzieć. Metoda ta polega na poszukiwaniu w przeszłości sytuacji synoptycznej zbliżonej do aktualnej. Znając jej skutki pogodowe, zakłada się, że w okresie objętym prognozą ukształtuje się podobny jak w przeszłości układ elementów;
- metodę fizyczną zwaną też dynamiczną – polegającą na poszukiwaniu związków przyczynowo - skutkowych pomiędzy parametrami atmosfery, a elementami pogody i przewidywaniu rozwoju sytuacji meteorologicznej na ich podstawie;
- metody numeryczne - stanowią rozwinięcie i szczególne zastosowanie metod fizycznych. Atmosfera jest systemem nieliniowym i można ją opisać wykorzystując równania fizyki atmosfery. Model matematyczny ma postać układu równań różniczkowych opisujących procesy dynamiczne i termodynamiczne w atmosferze. Wiele z tych równań zapisuje się w postaci przybliżonej w celu uproszczenia układu lub z powodu niepełnej wiedzy o naturze przedstawianych przez nie zależności, model jest zatem przybliżeniem rzeczywistości. Rozwiązania takich równań dla ograniczonego obszaru wymagają zadania warunków początkowych i brzegowych. Warunki brzegowe pobierane są z innego modelu numerycznego.



Warunki początkowe określa się z wyników pomiarów. Jakość prognoz pogody numerycznych jest duża i stale się poprawia, a obejmowany przez nie okres wydłużają się. Modele numeryczne umożliwiają przetwarzanie ogromnej liczby danych pomiarowych i informacji, ale i ta metoda prognozowania nie jest doskonała. Wiadomo już, że prognozowanie zachowania się układów nieliniowych, do których zalicza się atmosferę ziemską ma ograniczenia. Wynika z nich, że nie jest możliwe opracowanie idealnej prognozy pogody. Najmniejsza niedokładność w odtworzeniu stanu początkowego atmosfery narasta w trakcie obliczeń, powodując różnice między rzeczywistym i prognozowanym stanem atmosfery.

Dlatego też optymalną strategią jest połączenie elementów wszystkich opisanych metod prognozowania – modelowania matematycznego oraz subiektywnej interpretacji prognoz statystycznych, fizycznych i numerycznych. Współczesne prognozy synoptyczne powstają w oparciu o wyniki modeli numerycznych, ponieważ modele są narzędziem ułatwiającym przetwarzanie ogromnej ilości informacji w stosunkowo krótkim czasie. Niezmiennie jednak bardzo ważnym i nadal zalecanym przez WMO9 etapem ich tworzenia jest bieżąca weryfikacja wskazań modelu poprzez analizę dolnych map synoptycznych, zawierających aktualne obserwacje i pomiary, obserwacje metodami zdalnej detekcji atmosfery (satelitarne i radarowe) i analizę map górnych poziomów atmosfery. Treść prognozy synoptycznej jest zatem wypadkową wyliczeń modelu, wniosków wyciąganych na podstawie rozwoju sytuacji synoptycznej, jej oceny na podstawie posiadanej wiedzy i doświadczenia oraz intuicji i znajomości specyfiki osłanianego obszaru lub akwenu.

W związku z powyższym wyjaśnieniem należy pamiętać że modele numeryczne prezentowane (wizualizowane) przez popularne aplikacje komputerowe mogą być zawodne w prognozowaniu bieżącej pogody, a już na pewno w wersji, gdy odświeżenie obrazu ma miejsce co 12 godzin. Aby mieć pełny i najbardziej prawdopodobny obraz warunków pogodowych powinno się śledzić prognozy synoptyczne ogłaszane przez kilka stacji w rejonie prowadzonej żeglugi.”

#### **4.2.5. WIM 128/24 – łódź rybacka „USM-19”**

Komisja ustaliła, że zatonięcie łodzi rybackiej otwarto-pokładowej nastąpiło na skutek utraty pływerności w wyniku wtargnięcia bardzo dużej ilości wody zaburtowej do jej wnętrza z prawej burty w wyniku uderzenia fali przybojowej i dużego przechyłu na prawą burtę. Wdzierająca się woda zaburtowa spowodowała wyrzucenie za burtę rybaka znajdującego się w części rufowej przyczyniając się do jego utonięcia. Dodatkowo na zaistnienie wypadku miały wpływ:



- wyjście łodzi w morze w czasie warunków hydrometeorologicznych na granicy dopuszczalnych warunków żeglugi określonych w Karcie Bezpieczeństwa.

Dopuszczalne warunki hydrometeorologiczne:

- a. Siła wiatru 5°B prędkość wiatru: 8-10,7 m/s.
- b. Stan morza 3° odpowiada wysokości fal od 0,5 m do 1,25 m.

- niezłożenie przez członków załogi kamizelek asekuracyjnych<sup>11</sup> będących na wyposażeniu łodzi było zaniechaniem, które mogło przyczynić się do utonięcia jednego z rybaków.

### **Rekomendacje dotyczące bezpieczeństwa.**

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich biorąc pod uwagę, że armator po wypadku łodzi rybackiej „USM -19” zakończył działalność połowową, odstąpiła od wydania zaleceń właścicielowi jednostki. Jednocześnie mając na uwadze względy bezpieczeństwa jednostek rybackich, Komisja rekomenduje armatorom i załogom kutrów i łodzi rybackich:

- 1) używanie kamizelek asekuracyjnych lub pasów ratunkowych podczas trwania całego rejsu jako środka bezpieczeństwa zwiększającego szanse na przeżycie w przypadku zatonięcia łodzi lub wypadnięcia członka załogi za burtę,
- 2) przeszkolenie i zwrócenie uwagi zatrudnianym przez siebie szyprom, aby stosowali się do wytycznych zawartych w Karcie Bezpieczeństwa dotyczących ograniczeń uprawiania żeglugi dla danych warunków pogodowych.

### **4.3 Zestawienie zaleceń Komisji wysłanych w okresie od 01.07.2024 r. do 30.06.2025r. i reakcji podmiotów do których skierowano te zalecenia.**

nr.WIM	Nazwa statku	Data ogłoszenia raportu	Organ do którego wystosowano zalecenia	Data wysłania raportu	Termin na odpowiedź	Data otrzymania odpowiedzi	Wykonanie zaleceń
<b>014/24</b>	<b>Oktan</b>	luty 2025	Dyrektor UM w Szczecinie	13.02.2025	13.08.2025	07.08.2025	x
			Armator Arcturus	13.02.2025	13.08.2025	12.08.2025	x
<b>059/24</b>	<b>Sylviana</b>	czerwiec 2025	Minister właściwy ds. Gosp.morskiej	26.06.2025	bez odp.	x	x

*Tabela 2. Zestawienie zaleceń PKBWM*

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

W 2025 r. Komisja nie opublikowała ostrzeżeń o możliwym niebezpieczeństwie.



## 6. WSPÓŁPRACA Z INNYMI PODMIOTAMI.

Należy odnotować, że w 2025 r. Komisja prowadziła ścisłą współpracę z właściwymi organami innych państw zajmującymi się badaniem wypadków morskich.

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

Przy badaniu 1 wypadku w 2025r. przez inne państwo Komisja dołączyła do badań jako kraj istotnie zainteresowany –SIS (*Substantially Interested State*):

### **WIM 003/25 –Antero de Quental i Bina,**

Bardzo poważny wypadek zderzenia się statku pasażerskiego „Antero de Quental” bandery portugalskiej (PT) z jachtem motorowym - rekreacyjnym „Bina” bandery polskiej dnia 06.01.2025 na wodach portowych Lizbony. W wyniku tego wypadku śmierć poniosły dwie osoby, a dwie zostały ranne, wszyscy z załogi jachtu „Bina”. Jacht „Bina” został utracony po poważnych uszkodzeniach. Badanie prowadzone przez portugalskie Marine Safety Investigation Authority (GAMA), zakończone ukazaniem się raportu na stronie GAMA, oraz na stronie PKBWM w języku polskim.

## 7. SPIS WYKRESÓW

Wykres 1. Zestawienie ilości wypadków i incydentów wg ich rodzaju w 2025 r .....	7
Wykres 2. Zestawienie ilości wypadków i incydentów w 2025 r. wg rodzaju statków .....	8
Wykres 3. Podział 60 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 .....	12

## 8. SPIS TABEL

Tabela 1. Publikacje raportów w 2025 r. ....	14
Tabela 2. Zestawienie zaleceń Komisji wysłanych w okresie od 01.07.2024 r. do 30.06.2025 r. i reakcji podmiotów do których skierowano te zalecenia .....	20



## 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.