

CEZARY ŁUCZYWEK*

BADANIE WYPADKÓW MORSKICH
W UNII EUROPEJSKIEJ – OBOWIĄZKI SPOCZYWAJĄCE
NA ORGANACH DOCHODZENIOWYCH
PAŃSTW CZŁONKOWSKICH UNII EUROPEJSKIEJ
W ŚWIELE DOŚWIADCZEŃ POLSKI.
ZMIANY W DYREKTYWIE 2009/18/WE
ZAPROPONOWANE PRZEZ KOMISJĘ EUROPEJSKĄ

Abstrakt

Od kwietnia 2009 r., od kiedy Parlament Europejski i Rada przyjęły dyrektywę 2009/18/WE ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego, badanie wypadków i incydentów morskich przez państwa będące członkami Unii Europejskiej jest prowadzone w jednolity sposób. W tym czasie powstało 16 nowych organów badających wypadki morskie i obecnie każde z państw członkowskich UE ma w swojej strukturze administracji rządowej tego rodzaju organ. W Polsce jest nim utworzona w maju 2013 r. Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich (PKBWM).

Obowiązki, które spoczywają na PKBWM, a także na innych organach państw UE badających wypadki morskie, wynikają z międzynarodowych regulacji prawnych przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) – głównie z Kodeksu badania wypadków (*Casualty Investigation Code*) oraz Unię Europejską, w tym przede wszystkim z Dyrektywy 2009/18/WE. W artykule omówiono podstawy prawne funkcjonowania, organizację i sposób działania PKBWM na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat oraz najnowsze propozycje Komisji Europejskiej dotyczące zmian w Dyrektywie 2009/18/WE, podyktowane zmianami w międzynarodowym otoczeniu regulacyjnym oraz postępem technologicznym, a także doświadczeniem zdobytym w trakcie wykonywania dyrektywy, od czasu jej wejścia w życie.

* kpt. ż.w. Cezary Łuczywek, doktor nauk prawnych. Deputy Managing Director w Green Management Gdynia, przedsiębiorstwie zarządzającym statkami morskimi. ORCID 0000-0001-8574-1702.

Słowa kluczowe: wypadek morski, incydent morski, bezpieczeństwo morskie, kodeks badania wypadków, dyrektywa 2009/18/WE, organ badający wypadek, ustawa o PKBWM, dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa na morzu, państwo żywotnie zainteresowane

WPROWADZENIE

W kwietniu 2009 r. została uchwalona Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE¹, która ustanowiła podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i przewidziała system dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa. Celem dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa morskiego oraz zapobieganie zanieczyszczaniu przez statki, a co za tym idzie – ograniczenie ryzyka wypadków morskich w przyszłości przez: a) ułatwienie szybkiego przeprowadzania dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz właściwej analizy wypadków i incydentów morskich w celu określenia ich przyczyn oraz b) zapewnienie terminowego i szczegółowego przedstawiania sprawozdań z dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz propozycji działań naprawczych.

Dochodzenia w sprawie wypadków morskich objętych zakresem dyrektywy prowadzone są przez niezależne organy lub podmioty prowadzące dochodzenie (zwane w treści dyrektywy z 2009 r. „organem dochodzeniowym” – *investigative body*)² utworzone w państwach członkowskich. Ich celem jest poprawa bezpieczeństwa morskiego, a także ochrona środowiska morskiego, przez wyciąganie wniosków z wypadków, które miały miejsce w przeszłości, aby zapobiec ich ponownemu wystąpieniu w przyszłości.

Dochodzenia prowadzone na mocy dyrektywy 2009/18/WE nie zmierzają do ustalenia odpowiedzialności ani do przypisania winy. Państwa członkowskie mają jednak obowiązek zapewnienia, aby organ dochodzeniowy nie powstrzymywał się od pełnego relacjonowania przyczyn wypadku lub incydentu morskiego ze względu na ewentualną możliwość określenia odpowiedzialności lub przypisania winy na podstawie jego ustaleń.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 114).

² Terminologia stosowana w dyrektywie z 2009 r. będzie w wielu przypadkach zmieniona w nowym tekście dyrektywy, który przygotowała Komisja Europejska we wniosku do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmiany dyrektywy 2009/18/WE (wniosek z dnia 25 października 2024 r.; dokument PE-CONS 90/24); <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-90-2024-INIT/PL/pdf> (dostęp: 20.11.2024). Więcej na ten temat w dalszej części artykułu.

Od uchwalenia dyrektywy dotyczącej dochodzeń w sprawach wypadków morskich powstało w Unii Europejskiej 16 tego rodzaju organów dochodzeniowych³. Przed 2009 r. większość państw europejskich prowadziło dochodzenia przede wszystkim do celów postępowania karnego (o ile w ogóle je prowadziło). Powstanie *accident investigative bodies* – (AIB) spowodowało zwiększenie liczby dochodzeń w sprawie wypadków prowadzonych ze względów bezpieczeństwa, przy czym nacisk położono na niezależność dochodzenia i opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa służących zapobieganiu wypadkom. Dyrektywa 2009/18/WE zapewniła spójne ramy prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków morskich i tym samym zagwarantowała, że dochodzenia w sprawie wypadków są prowadzone w jednolity i zharmonizowany sposób w całej Unii Europejskiej.

W dniu 31 sierpnia 2012 r. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej uchwalił ustawę o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich⁴. Ustawa (zwana dalej „Ustawą o PKBWM” lub „Ustawą z 2012 r.”) reguluje organizację i funkcjonowanie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (zwanej dalej „Komisją” lub „PKBWM”), zasady i metody badania wypadków i incydentów morskich, sporządzanie raportów z przeprowadzonych badań oraz wydawanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Zgodnie z ustawą Komisja ma obowiązek prowadzenia badania wypadków i incydentów morskich na podstawie przepisów ustawy, a także norm, zasad i zalecanych praktyk uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), wiążących Rzeczpospolitą Polską.

Ustawa o PKBWM zmieniła takie polskie akty prawne jak: ustawę z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich⁵, ustawę z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski⁶ oraz ustawę z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim⁷, a także, co istotne, dokonała w zakresie swojej regulacji transpozycji wspomnianej już dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. Od czasu przyjęcia ustawy przez polski Parlament w 2012 r. do chwili obecnej ustawa była zmieniana trzykrotnie: w 2015, 2017 oraz w 2019 r.

Dyrektywa 2009/18 ma na celu poprawę bezpieczeństwa morskiego i zapobieganie zanieczyszczaniu morza przez statki – a tym samym ograniczenie ry-

³ Pełną listę organów państw członkowskich UE badających wypadki morskie można znaleźć na stronie <https://emsa.europa.eu/csn-menu/items.html?cid=14&id=5352> (dostęp: 20.11.2024), w załączniku nr 6 do publikacji Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2024.

⁴ Dz. U. z 2012 r. poz. 1068 ze zm. Podczas głosowania nad projektem ustawy (zgłoszonym przez Rząd) w Sejmie w dniu 27 lipca 2012 r., spośród 439 posłów biorących udział w głosowaniu, reprezentujących 6 partii politycznych, za przyjęciem ustawy opowiedziało się 439.

⁵ Dz. U. z 2020 r. poz. 159.

⁶ Dz. U. z 2023 r. poz. 1309.

⁷ Dz. U. z 2024 r. poz. 1068.

zyka wystąpienia wypadków morskich – przez ułatwienie szybkiego przeprowadzania dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz właściwej analizy wypadków i incydentów morskich w celu ustalenia ich przyczyn, a także zapewnienie terminowego i szczegółowego przedstawiania sprawozdań z dochodzeń (raportów) w sprawie bezpieczeństwa oraz propozycji działań zaradczych.

Ten sam ogólny cel został sformułowany w Kodeksie międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich (Kodeks badania wypadków) (Kodeks CIC – *Casualty Investigation Code*)⁸, wydanym rok wcześniej i przyjętym wraz ze zmianami do rozdziału XI-1 Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu z 1974 r. (konwencja „SOLAS”)⁹. Kodeks zdefiniował dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa morskiego jako „śledztwo lub dochodzenie (w zależności od tego, jak postępowanie to nazwane jest przez państwo, którego organ postępowanie prowadzi) w sprawie wypadku morskiego lub incydentu morskiego, prowadzone w celu zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości”.

Obowiązek prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków morskich, określanych również jako „dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa morskiego”, a w Polsce nazwanych „badaniami wypadków morskich”, wynika z szerszego zakresu odpowiedzialności państw bandery wynikających z postanowień Konwencji SOLAS z 1974 r. (prawidło I/21), Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych z 1966 r. (art. 23)¹⁰ oraz Międzynarodowej konwencji o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki z 1973 r. (art. 12)¹¹. Państwo, które bierze na siebie odpowiedzialność za przeprowadzenie badania przyczyn wypadku morskiego, nazywane jest zgodnie z Kodeksem CIC „państwem prowadzącym dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa morskiego” (*marine safety investigating State*).

⁸ Rezolucja MSC.255 (84) przyjmująca Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich (Kodeks badania wypadków), przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w dniu 16 maja 2008 r. (Dz. Urz. MI z 2011 r. Nr 9, poz. 44).

⁹ Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 oraz z 2017 r. poz. 142).

¹⁰ Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, sporządzona w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. poz. 282) wraz z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. poz. 372 i 373).

¹¹ Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmieniona Protokołem z 1978 r. sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101, z późn. zm.) oraz Protokołem z 1997 r. uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679 i 1680).

Należy też dodać, że na podstawie art. 2 Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawie morza z dnia 10 grudnia 1982 r. (UNCLOS)¹² państwa nadbrzeżne mają prawo do badania przyczyn każdego wypadku morskiego zaistniałego na ich morzu terytorialnym, który może stanowić zagrożenie dla życia lub środowiska, w którym państwa te angażują swoje organy poszukiwawcze i ratownicze lub który w inny sposób wpływa na to państwo nadbrzeżne, oraz wskazać, że art. 94 Konwencji UNCLOS stanowi wprost, iż państwo bandery ma obowiązek wszcząć dochodzenie, które prowadzone będzie przez osobę lub osoby odpowiednio wykwalifikowane, w sprawie każdego wypadku lub incydentu związanego z żegluga morską, w którym uczestniczył jego statek i spowodował utratę życia lub poważne obrażenia ciała obywateli innego państwa albo poważne uszkodzenie statków lub instalacji innego państwa albo znaczną szkodę w środowisku morskim.

W oparciu o powyższe, art. 8 Dyrektywy 2009/18 zobowiązał państwa członkowskie Unii Europejskiej do zapewnienia, aby dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa były prowadzone pod nadzorem bezstronnego stałego organu dochodzeniowego, wyposażonego w niezbędne uprawnienia, oraz przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, kompetentnych w sprawach związanych z wypadkami i incydentami morskimi¹³.

Ten bezstronny stały organ dochodzeniowy, który zgodnie z Kodeksem badania wypadków (CIC) jest „organem państwowym odpowiedzialnym za prowadzenie dochodzeń zgodnie z Kodeksem”, otrzymał w Polsce nazwę Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich (PKBWM)¹⁴ i rozpoczął działalność w maju 2013 r. po powołaniu przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej trzeciego z pięciu przewidzianych przez ustawę członków Komisji¹⁵. Było to dziewięć miesięcy po uchwaleniu przez polski parlament ustawy o PKBWM.

¹² Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543).

¹³ W tym miejscu można jedynie zaznaczyć, że art. 8 Dyrektywy 2009/18 będzie miał nowe brzmienie po zmianach dyrektywy zaproponowanych przez Komisję Europejską <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-90-2024-INIT/PL/pdf> (dostęp: 20.11.2024). Część art. 8 w nowym brzmieniu zacytowano w dalszej części artykułu.

¹⁴ Zob. też C. Łuczywek, *The legal basis and scope of authority and activity of the Polish State Marine Accident Investigation Commission*, Prawo Morskie 2017, t. 33

¹⁵ Przez pierwsze półtora roku od utworzenia Komisji Komisja działała w ograniczonym, trzy osobowym składzie. W następnych dwóch latach Komisja pracowała w cztero- lub ponownie trzy osobowym składzie. Od 2018 r. w Komisji pracowało na stałe czterech członków, a od stycznia 2022 r. do chwili obecnej Komisja działa w pełnym 5-cio osobowym przewidzianym przez ustawę składzie.

1. ORGANIZACJA PKBWM

Ustawa z 2012 r. stanowi, że Komisja jest organem stałym i niezależnym. Działa przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej, składa się z pięciu członków, w tym przewodniczącego, zastępcy przewodniczącego i sekretarza. Przewodniczący Komisji kieruje jej pracami i reprezentuje Komisję na zewnątrz. Powoływany jest przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej na okres 5 lat¹⁶. Pozostali członkowie powoływani są przez ministra na taki sam okres 5 lat po zasięgnięciu opinii Przewodniczącego Komisji.

Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej odwołuje (cofa wyznaczenie) członka Komisji w dwóch przypadkach. Pierwszy ma miejsce wtedy, gdy Przewodniczący po uzyskaniu informacji, że w toku postępowania wyjaśniającego w pracach Komisji (w tym w pracach zespołu śledczego) brał lub bierze udział członek Komisji, który powinien być wyłączony, zarządził weryfikację czynności prowadzonych przez tego członka i po dokonaniu weryfikacji Przewodniczący powziął wątpliwości co do bezstronności członka Komisji i złożył do ministra wniosek o cofnięcie wyznaczenia temu członkowi Komisji. Natomiast drugi przypadek dotyczy tej samej sytuacji z członkiem Komisji, ale dotyczy okresu po zakończeniu postępowania wyjaśniającego lub po publikacji raportu z wypadku. Minister może również cofnąć wyznaczenie członka Komisji na wniosek Komisji przyjęty bezwzględną większością głosów.

Zgodnie z ustawą o PKBWM członkiem Komisji może zostać osoba, która jest obywatelem polskim i korzysta z pełni praw cywilnych, ma pełną zdolność do czynności prawnych, nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo popełnione umyślnie, posiada wykształcenie wyższe oraz tytuł zawodowy magistra, magistra inżyniera albo równorzędny potwierdzający wykształcenie wyższe na tym samym poziomie¹⁷, w zakresie nauk technicznych, matematycznych, fizycznych, chemicznych, ekonomicznych, humanistycznych lub prawnych; posiada wiedzę z zakresu bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska morskiego oraz posiada co najmniej pięcioletnią praktykę zawodową w zakresie: nawigacji morskiej lub eksploatacji handlowej statku, lub eksploatacji siłowni okrętowych, lub eksploatacji statków rybackich, lub budowy i konstrukcji statków morskich, lub statkowych instalacji elektrycznych i automatyki, lub ratownictwa chemicznego i walki z pożarami, lub prawa morskiego.

¹⁶ Ustawa nie używa określenia „powołanie” a „wyznaczenie”. Nie należy zatem mylić powołania jako podstawy nawiązania stosunku pracy z wyznaczaniem przez pracodawcę do pełnienia określonego stanowiska. Członkowie Komisji są zatrudnieni na podstawie umów o pracę zawieranych z odpowiednim ministrem (obecnie Ministrem Infrastruktury), są pracownikami ministerstwa, a pełnią swoje funkcje na podstawie aktów wyznaczenia.

¹⁷ Takie wymaganie postawił zmieniony w 2018 r. ustawą Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. z 2018 r. poz. 1669), przepis art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy o PKBWM.

Przewodniczącym Komisji może zostać osoba spełniająca warunki, o których mowa wyżej, oraz posiadająca co najmniej 15-letni staż pracy w gospodarce morskiej, w tym co najmniej 10-letni staż pracy na statkach handlowych, w tym co najmniej 5-letni staż pracy na stanowiskach na poziomie zarządzania¹⁸, o którym mowa w Międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzonej w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (konwencji STCW)¹⁹. Członkostwo w Komisji wygasa z upływem okresu wyznaczenia, z chwilą śmierci, zaprzestania spełniania wymagań określonych w ustawie, cofnięcia wyznaczenia dokonanego przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej lub z chwilą przyjęcia rezygnacji przez tego ministra.

Poza członkami Komisji, w pracach Komisji mogą uczestniczyć, w zależności od potrzeb, eksperci powołani przez Przewodniczącego²⁰. Ekspertem może być osoba posiadająca wykształcenie co najmniej średnie lub średnie branżowe²¹ oraz doświadczenie w zakresie niezbędnym przy badaniu wypadku lub incydentu morskiego. Członek lub ekspert uczestniczący w pracach Komisji, nawet po ustaniu członkostwa w Komisji lub zakończeniu prac eksperckich Komisji, jest obowiązany do zachowania w tajemnicy informacji uzyskanych w związku z prowadzonym przez Komisję badaniem wypadku lub incydentu morskiego i może być zwolniony z obowiązku zachowania tajemnicy przez właściwy organ tylko wtedy, gdy nadrzędny interes publiczny uzasadnia odstępianie od zasady poufności. Ustawa stanowi, że członek Komisji lub jej ekspert nie może występować w charakterze biegłego w postępowaniu przed sądem lub innym organem w sprawach prowadzonych przez Komisję, w których ten członek lub ekspert brał lub bierze udział.

Podmiotem obowiązany do zapewnienia obsługi administracyjnej Komisji oraz środków finansowych na jej działanie jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Minister ma obowiązek w szczególności zapewnić wyna-

¹⁸ Może to zatem być osoba, która zdobyła doświadczenie w pracy na statkach na stanowiskach: kapitana, starszego oficera, starszego mechanika lub drugiego mechanika.

¹⁹ Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wykształcenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286, z 2013 r. poz. 1092 i 1093, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103).

²⁰ Ustawa pozostawia wybór ekspertów Komisji w gestii jej Przewodniczącego. W latach 2016-2017 Komisja napotykała trudności ze strony ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w kwestii wyboru osób na ekspertów Komisji. Podobną obstrukcję wykazywał minister właściwy w kwestii powołania proponowanej przez Przewodniczącego osoby na stanowisko zastępcy przewodniczącego Komisji. Działania te naruszały niezależność Komisji zagwarantowaną art. 3 ustawy o PKBWM.

²¹ Obniżenie wymogu wykształcenia eksperta ze średniego do średniego branżowego nastąpiło po czterech latach od powołania Komisji (zmiana wprowadzona w Dz. U. z 2017 r. poz. 60).

grodzenia jej członków i ekspertów uczestniczących w pracach Komisji oraz wyposażenie techniczne, szkolenia, publikację materiałów Komisji, prowadzenie jej strony internetowej, a także koszty ekspertyz, badań i analiz prowadzonych na zlecenie Przewodniczącego Komisji.

Komisja podejmuje rozstrzygnięcia w sprawach badanych wypadków i incydentów morskich w formie uchwał. Ustawa o PKBWM stanowi, że przy podejmowaniu uchwały członkowie Komisji kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów. Szczegółowe sprawy, które mają być regulowane uchwałami, określa wydany w rok po wejściu w życie ustawy Regulamin Komisji²². Do chwili obecnej Regulamin był zmieniany czterokrotnie²³.

2. DOCHODZENIE W SPRAWIE WYPADKU

Kodeks badania wypadków (CIC) oraz Dyrektywa 2009/18 nakładają na państwo obowiązek badania bardzo poważnych wypadków morskich. Polska ustawa z 2012 r. rozszerza ten obowiązek również na poważne wypadki²⁴. Definicje wypadków (*marine casualty*) i incydentów morskich (*marine incident*) pochodzą z Kodeksu badania wypadków oraz okólnika MSC-MEPC.3/Circ.3 Komitetów Bezpieczeństwa Morskiego i Ochrony Środowiska IMO z dnia 18 grudnia 2008 r.²⁵. Wszystkie te definicje zostały włączone do polskiej ustawy.

²² Regulamin działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich został ogłoszony w Załączniku do Zarządzenia nr 20 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 30 lipca 2013 r. (poz. 42). Zgodnie z § 11 Regulaminu Komisja na posiedzeniu podejmuje uchwały w sprawach dotyczących: 1) odstąpienia od prowadzonego badania poważnego wypadku morskiego; 2) wyników zakończonego badania w sprawie wypadku lub incydentu morskiego; 3) przyjęcia raportu końcowego lub tymczasowego, albo uproszczonego; 4) wyłączenia Przewodniczącego Komisji z prac Komisji lub zespołu prowadzącego czynności badawcze; 5) wniosku o cofnięcie wyznaczenia członkowi Komisji przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

²³ Pierwsza zmiana Regulaminu, z kwietnia 2017 r., dotyczyła zmiany siedziby Komisji. Komisja została przeniesiona z Warszawy do Szczecina. Następne zmiany Regulaminu miały miejsce w latach 2018, 2021 i 2023.

²⁴ Warto tu zaznaczyć, że w „nowej”, tzn. zmienionej dyrektywie 2009/18/WE nie będzie już odniesienia do pojęcia „poważny wypadek”, które zdefiniowane jest w okólniku MSC-MEPC.3/Circ.3 Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO i Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego z dnia 18 grudnia 2008 r. Okólnik ten został zastąpiony w 2014 r. okólnikiem MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1.

²⁵ Jak wyżej wspomniano ten okólnik został zastąpiony okólnikiem MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1 wydanym 18 listopada 2014 r., który usunął z zakresu swoich definicji „poważne” i „mniej poważne” wypadki, a pozostawił jedynie trzy rodzaje zdarzeń podlegających badaniu: „bardzo poważne wypadki morskie” (*very serious marine casualty*), „wypadki morskie” (*marine casualty*) oraz „incydenty morskie” (*marine incident*).

Ustawa o PKBWM definiuje bardzo poważny wypadek jako wypadek morski, w którym doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka lub do wyrządzenia poważnej szkody w środowisku. Przez poważny wypadek należy rozumieć wypadek morski inny niż bardzo poważny, który powoduje takie skutki jak: 1) unieruchomienie napędu głównego statku, rozległe uszkodzenia pomieszczeń mieszkalnych, zmiana w zakresie stateczności statku, poważne uszkodzenia konstrukcyjne podwodnej części kadłuba – powodujące, że statek nie odpowiada wymaganiom określonym w konwencjach międzynarodowych i stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa osób na nim przebywających lub dla środowiska, czyniące go niezdatnym do kontynuowania podróży, lub 2) wyrządzenie szkody w środowisku, innej niż szkoda w znacznych rozmiarach, w tym zanieczyszczenie środowiska, lub 3) awaria wymagająca holowania statku lub udzielenia statkowi pomocy z lądu. Według ustawy incydem morskim jest zdarzenie lub ciąg zdarzeń, inne niż wypadek morski, bezpośrednio związane z eksploatacją statku, które miało lub mogło mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwu statku, osób na nim przebywających lub środowisko. Jednakże umyślne działanie lub zaniechanie podjęte z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku nie jest uznawane ani za wypadek morski ani za incydent morski.

Komisja ma bezwzględny obowiązek zbadania każdego bardzo poważnego wypadku morskiego. W przypadku poważnego wypadku morskiego Komisja może odstąpić od badania po dokonaniu wstępnej oceny przyczyn jego zaistnienia. W przypadku wypadku innego niż bardzo poważny lub poważny wypadek morski lub w przypadku incydentu Komisja podejmuje decyzję o podjęciu badania lub o odstąpieniu od niego. Przy podejmowaniu decyzji Komisja bierze pod uwagę powagę zaistniałego zdarzenia, rodzaj statku lub ładunku oraz to, czy wyniki badania przyczynią się do zapobiegania wypadkom i incydem morskim w przyszłości.

Na podstawie postanowień Dyrektywy 2009/18 oraz zgodnie z ustawą o PKBWM Komisja bada wypadki i incydenty morskie, w których uczestniczyły: statki o polskiej przynależności, statki obce – jeżeli wypadek lub incydent morski wydarzył się na polskich morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym, oraz promy pasażerskie typu ro-ro lub szybkie statki pasażerskie – jeżeli wypadek lub incydent morski wydarzył się poza morskimi wodami wewnętrznymi lub morzem terytorialnym państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku gdy ostatnim portem zawinięcia był port w Polsce. Komisja bada również wypadki, w odniesieniu do których Polska jest państwem istotnie zainteresowanym²⁶.

²⁶ Kodeks badania wypadków (CIC) oraz polska ustawa z 2012 r. określają „państwo istotnie zainteresowane” jako państwo: 1) które jest państwem bandery statku uczestniczącego w wypadku lub incydencie morskim lub 2) które jest państwem nadbrzeżnym, na którego wodach doszło do

Polska Komisja nie jest obowiązana do badania wypadków i incydentów morskich, w których uczestniczyły wyłącznie: jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub Policji oraz statki bez napędu mechanicznego lub statki drewniane o prostej konstrukcji. Podobnie, Komisja nie bada wypadków (o ile nie jest to bardzo poważny wypadek) z udziałem statków wykonujących wyłącznie specjalną służbę państwową lub eksploatowanych przez państwo w celach niekomercyjnych, statków rybackich o długości do 15 m²⁷, jachtów rekreacyjnych oraz statków i obiektów pływających wchodzących w skład zespołów holowniczych, innych niż statek holujący²⁸. PKBWM nie prowadzi też dochodzeń w sprawie wypadków na stałych platformach wiertniczych, w których nie uczestniczyły statki morskie.

Jedną z najważniejszych zasad regulujących prowadzenie badania wypadku morskiego przez Komisję jest ta, która mówi o tym, że Komisja nie rozstrzyga o winie lub odpowiedzialności (art. 16 ustawy o PKBWM). Wynika to także z Kodeksu badania wypadków (CIC) i Dyrektywy 2009/18. Pierwszy artykuł dyrektywy wyraźnie stanowi, że „Dochodzenia prowadzone na mocy niniejszej dyrektywy nie zmierzają do ustalenia odpowiedzialności ani do przypisania winy²⁹. Państwa członkowskie zapewniają jednak, aby organ dochodzeniowy nie powstrzymywał się od pełnego relacjonowania przyczyn wypadku lub incydentu morskiego ze względu na ewentualną możliwość określenia odpowiedzialności lub przypisania winy na podstawie jego ustaleń³⁰”.

wypadku lub incydentu morskiego, lub 3) którego środowisko naturalne doznało szkody w znacznych rozmiarach w wyniku wypadku, 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 ważnymi 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, uznany za istotny przez samą Komisję.

²⁷ Wyłączenie spod badania małych statków rybackich wynika zarówno z ustawy o PKBWM (art. 15 ust. 2 pkt 2 lit. b), jak i Dyrektywy 2009/18/WE (art. 2 ust. 2 lit. d). W ostatniej części artykułu przedstawiono propozycje Komisji Europejskiej dotyczące zmian w dyrektywie i objęcie tego rodzaju statku badaniem prowadzonym przez organ uprawniony do badania wypadków morskich.

²⁸ Badanie wypadków statków i obiektów pływających wchodzących w skład zespołu holowniczego, innych niż statek holujący (holownik), wpisane zostało do ustawy o PKBWM w 2015 r. na wniosek Komisji.

²⁹ Między innymi z tego powodu takich postępowań nie mogą prowadzić funkcjonujące w Polsce od ponad 90 lat izby morskie.

³⁰ Tak stanowi art. 1 ust. 2 Dyrektywy 2009/18. W nowej wersji dyrektywy będzie on brzmiał następująco: „2. Ponieważ celem dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu (zwanych dalej „dochodzeniami w sprawie bezpieczeństwa”) prowadzonych na podstawie niniejszej dyrektywy nie jest określenie odpowiedzialności ani przypisywanie winy, na podstawie ustaleń z tych do-

Ponadto, dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa (badania wypadków morskich) są niezależne od dochodzeń karnych lub innych równolegle prowadzonych postępowań prowadzonych w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy i nie mogą być w nieuzasadniony sposób uniemożliwiane, zawieszane lub opóźniane z powodu prowadzenia takich dochodzeń. Wynika to wprost z postanowienia art. 4 Dyrektywy 2009/18³¹ i art. 16 ust. 4 ustawy o PKBWM.

Celem badania wypadku lub incydentu morskiego (do którego instrumenty międzynarodowe odnoszą się jako do „dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa morskiego”) jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia w celu zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego. Zgodnie z ustawą z 2012 r. dochodzenie (badanie) prowadzone przez polską Komisję obejmuje gromadzenie i analizę dowodów oraz określenie czynników, które miały wpływ na zaistnienie wypadku lub incydentu morskiego. W rzeczywistości dochodzenie w sprawie wypadku jest procesem składającym się z kilku etapów, takich jak: wstępna reakcja na zgłoszenie o wypadku, zarządzanie miejscem zdarzenia, spotkanie początkowe (głównie w przypadkach, gdy dochodzenie obejmuje więcej niż jedno państwo), zbieranie dowodów, inspekcja miejsca wypadku, gromadzenie lub rejestrowanie dowodów rzeczowych, informacje od świadków, przegląd dokumentów, procedur i zapisów (rejestrów), przeprowadzanie specjalistycznych badań (w razie potrzeby), rekonstrukcja i analiza, rekonstrukcja zdarzeń prowadzących do wypadku i określenie związków zachodzących pomiędzy nimi oraz analiza bezpieczeństwa.

Czynności w ramach postępowania dochodzeniowego (czynności badawcze) prowadzi zespół powołany przez Przewodniczącego Komisji, składający się

chodzeń nie można przypisywać winy ani określać odpowiedzialności. Państwa członkowskie zapewniają, aby organom ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu (zwanym dalej „organami ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa”) nie uniemożliwiano ani nie utrudniano pełnego zgłaszania przyczyn wypadku lub incydentu morskiego.” – <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-90-2024-INIT/PL/pdf> str. 9 (dostęp: 20.11.2024).”.

³¹ Postanowienie art. 4 ust. 1 lit. a Dyrektywy dotyczące prowadzenia dochodzeń w sprawach bezpieczeństwa niezależnie od dochodzeń w sprawach karnych lub innych prowadzonych równolegle w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy zostało zmienione i w „nowej” dyrektywie wymagane będzie aby takie postępowania „były niezależne od postępowań przygotowawczych w sprawach karnych lub prowadzonych równolegle innych dochodzeń, które to postępowania lub dochodzenia są prowadzone w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy oraz aby organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa mogły składać sprawozdania z wyników dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa w sposób wolny od poleceń lub ingerencji ze strony jakichkolwiek osób, organizacji lub stron, na które wynik tych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa może mieć wpływ” (cyt. za dokumentem z <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-90-2024-INIT/PL/pdf> str. 13 (dostęp: 20.11.2024)).

z członków Komisji oraz, w miarę potrzeb, ekspertów biorących udział w pracach Komisji. Zespół prowadzący czynności badawcze składa się z co najmniej dwóch osób, w tym co najmniej jednego członka Komisji.

Zgodnie z ustawą o PKBWM po otrzymaniu zawiadomienia o wypadku lub incydencie morskim Komisja ustala, czy doszło do wypadku lub incydentu morskiego i niezwłocznie przystępuje do badania, nie później jednak niż w terminie 2 miesięcy od dnia wypadku lub incydentu morskiego. Jednakże praktyką operacyjną Komisji jest wysłanie zespołu badawczego na miejsce wypadku tak wcześnie, jak to jest możliwe, ponieważ im krótszy czas upływa od wypadku, tym więcej i bardziej wiarygodnych informacji można uzyskać od świadków i ograniczyć utratę dowodów, które podlegają łatwemu zniszczeniu.

Wypadki i incydenty morskie mogą mieć wiele przyczyn, a leżące u ich podłoża kwestie dotyczące bezpieczeństwa często znajdują się z dala od miejsca wypadku. Właściwa identyfikacja takich kwestii wymaga podjętego w porę i metodycznego badania, wykraczającego daleko poza bezpośrednie dowody, w poszukiwaniu czynników mogących powodować wypadki w przyszłości. Badania wypadków morskich powinny być zatem postrzegane jako sposób identyfikacji nie tylko zdarzeń prowadzących do wypadków (*accident events*), ale także uchybień w zakresie bezpieczeństwa (*safety deficiencies*) w całościowym zarządzaniu eksploatacją statku, od strategii armatora po jej wdrożenie, a także w regulacjach, przeglądach i inspekcjach. Z tego powodu badania wypadków (dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa) powinny mieć wystarczająco szeroki zakres, aby spełnić te nadrzędne kryteria.

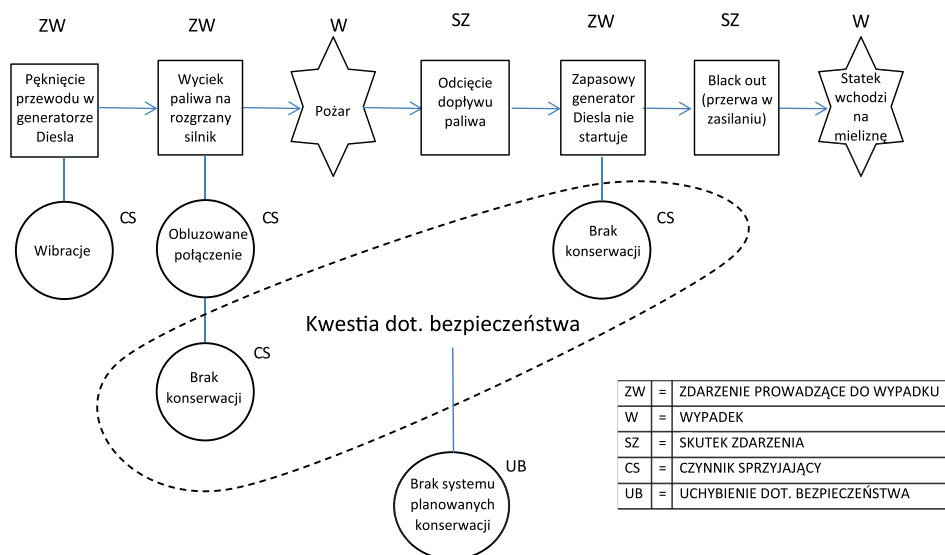
Zakres każdego badania wypadku morskiego można podzielić na pięć obszarów: ludzie, środowisko, sprzęt, procesy i procedury, a także organizacja i wpływy zewnętrzne.

W celu pozyskiwania informacji od świadków oraz gromadzenia i rejestrowania dowodów rzeczowych członkowie Komisji na mocy ustawy z 2012 r. otrzymali szerokie uprawnienia³². Wśród głównych uprawnień można wymienić: dostęp do miejsca wypadku lub incydentu morskiego; dostęp do statku, wraku, wyposażenia, ładunku i ich szczątków; udział w poszukiwaniu lub usuwaniu wraku, szczątków i elementów statku lub substancji wymagających ekspertyzy, badania lub analizy; występowanie o wykonanie ekspertyz, badań lub analiz niezbędnych do prowadzenia badania wypadku oraz dostępu do ich wyników; dostęp do dokumentów, w tym ich kopiowanie i używanie, dostęp do

³² Jeżeli chodzi o pozyskiwanie informacji od świadków, to należy zauważyć, że w 2019 r. w ustawie o PKBWM wprowadzono przepis nakładający na Komisję obowiązek wykonywania obowiązków wynikających z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu i Rady (UE) 2016/679 z kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie przepływu takich danych. Od tego czasu Komisja ma obowiązek podawania osobom, których dane zamierza zbierać, informacji wymaganych w tym przepisie.

informacji i danych, w tym danych z rejestratorów VDR lub S-VDR dotyczących statku, rejsu, ładunku, załogi i pasażerów; dostęp do wyników badań ciał ofiar wypadku morskiego; żądanie przeprowadzenia badań członków załogi lub innych osób uczestniczących w eksploatacji statku, które mogą mieć istotne znaczenie dla badania wypadku, w szczególności pobrania odcisków palców, próbek pisma, fotografowanie osoby lub nagrywanie jej głosu oraz dostęp do wyników takiego badania; wysłuchanie osób³³; dostęp do informacji i dokumentacji dotyczących inspekcji statku będących w dyspozycji armatora, państwa bandery, instytucji klasyfikacyjnej; zapoznanie się z wynikami ekspertyz, badań lub analiz dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, będących w posiadaniu Policji, prokuratury, Straży Granicznej, izby morskiej lub sądu.

PKBWM w prowadzonych przez siebie badaniach opiera się, tak jak większość organów badających wypadki morskie, na Kodeksie badania wypadków (CIC) i podczas rekonstrukcji zdarzeń i ich analizy korzysta z poniższego schematu ilustrującego przykładową sekwencję zdarzeń prowadzących do wypadku morskiego³⁴.



³³ Ustawodawca zdecydował, że Komisja nie będzie przesłuchiwała świadków (choć tak literalnie brzmi postanowienie art. 8 ust. 4 lit. g Dyrektywy 2009/18) i tym samym nie będzie mogła korzystać z uprawnień zawartych w przepisach Kodeksu postępowania karnego (przepisach o przesłuchiwanie świadków), a jedynie wysłuchiwała osoby, których wyjaśnienia mogą pomóc w ustaleniu przyczyn i okoliczności wypadku.

³⁴ Schemat opracowany jest na podstawie przyjętej 4 grudnia 2013 r. przez Komitet Bezpieczeństwa Morskiego IMO Rezolucji A.1075(28) zatytułowanej *Wytyczne mające na celu wsparcie osób prowadzących badanie wypadków morskich we wdrażaniu Kodeksu badania wypadków*.

W razie zajścia wypadku lub incydentu morskiego członkowie Komisji i eksperci zaangażowani w jej prace mają prawo do wykonywania swoich uprawnień w pierwszej kolejności. Oznacza to, że nikt nie może przeszkadzać członkom Komisji w wykonywaniu ich obowiązków na miejscu wypadku³⁵. W celu przeprowadzenia badania wypadku lub incydentu morskiego członkowie Komisji oraz eksperci uczestniczący w pracach Komisji mają prawo wstępu do wszystkich polskich portów i dostęp do infrastruktury portowej.

Badając wypadek członkowie polskiej Komisji mają obowiązek przestrzegania odpowiednich postanowień zawartych w wytycznych IMO dotyczących sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku morskiego³⁶. Ten obowiązek nie wynika z ustawy z 2012 r., a został zawarty w regulaminie działania PKBWM.

Ponadto, w trakcie dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu morskiego członkowie Komisji prowadzą badanie w taki sposób, aby nie powodowało ono nieuzasadnionego opóźnienia statku w porcie. W wyjątkowych przypadkach, w celu umożliwienia dokończenia prowadzonego badania, Komisja może, wydając decyzję podlegającą natychmiastowemu wykonaniu, zatrzymać statek w porcie na czas niezbędny do zakończenia badania, nie dłużej jednak niż na 24 godziny.

W celu ustalenia, w jaki sposób doszło do wypadku lub incydentu, czasami konieczne może być przeprowadzenie specjalistycznych badań. Mogą to być np. specjalistyczne badania metalurgiczne uszkodzonych części maszyn lub lin okrętowych, analiza żywności lub paliwa, obliczenia i rekonstrukcja cech statecznościowych statku, specjalistyczna analiza warunków pogodowych na morzu w czasie i miejscu wypadku, a także wykorzystanie symulatorów do rekonstrukcji i analizy sekwencji zdarzeń. Chociaż nie jest to wymagane przepisami ustawy, PKBWM współpracuje z takimi podmiotami jak: Polski Rejestr Statków w Gdańsku, Instytut Ekspertyz Sądowych w Krakowie, Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji w Warszawie, Szkoła Główna Służby Pożarniczej z Warszawy, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy (IMGW) w Gdyni oraz wyższe uczelnie morskie z Gdyni (Uniwersytet Morski) i Szczecina (Politechnika Morska).

³⁵ Przewodniczący Komisji (autor niniejszego artykułu) podpisał w dniu 27 października 2014 r. porozumienie o wzajemnej współpracy z Prokuratorem Generalnym RP, zgodnie z którym PKBWM oraz organy prowadzące postępowania karne, takie jak prokurator, Policja, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Żandarmeria Wojskowa i Straż Graniczna, działają równolegle i niezależnie, z wzajemnym poszanowaniem kompetencji i nie utrudniając osiągnięcia celów określonych przepisami prawa.

³⁶ Rezolucja LEG.3(91) przyjęta 27 kwietnia 2006 r. *Wytyczne w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w przypadku badania wypadku morskiego*.

3. RAPORTY I ZALECENIA

Ustawa o PKBWM nakłada na Komisję obowiązek sporządzania i ogłaszania trzech rodzajów raportów³⁷ z badania wypadków lub incydentów morskich: końcowego, okresowego lub uproszczonego.

Raport końcowy jest najszerszym „sprawozdaniem” z zakończonego badania i powinien zawierać m.in: zestawienie podstawowych faktów dotyczących wypadku lub incydentu morskiego, w tym informacje o rannych, ofiarach śmiertelnych lub zanieczyszczeniu środowiska; określenie państwa bandery statku, jego właściciela, armatora i instytucji klasyfikacyjnej; informacje dotyczące statków uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim, ich wielkości i mocy, a także informacje o członkach załogi, w szczególności o zakresie ich obowiązków i okresie zaokrętowania; opis okoliczności wypadku lub incydentu morskiego; analizę i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku lub incydentu morskiego, w tym czynników mechanicznych, ludzkich lub organizacyjnych; opis wyników dochodzenia, w tym identyfikację kwestii bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania, a także zalecenia dotyczące bezpieczeństwa³⁸ – w stosownych przypadkach.

Raport uproszczony zawiera podobne elementy, jak raport końcowy, ale nie ma w nim zaleceń.

Komisja publikuje na swojej stronie internetowej raporty końcowe w terminie 12 miesięcy³⁹ od dnia wypadku lub incydentu morskiego. Jeżeli ze względu na szczególną zawłość prowadzonego badania sporządzenie i ogłoszenie raportu końcowego w tym terminie nie jest możliwe, Komisja sporządza i ogłasza w tym terminie raport tymczasowy. Tego rodzaju raport powinien zawierać informacje zawarte w powiadomieniu o wypadku, ustalone już okoliczności jego wystąpienia oraz przewidywany czas sporządzenia i ogłoszenia raportu końcowego. Przewodniczący Komisji ma ustawowy obowiązek niezwłocznego informowania ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej o sporządzeniu wszystkich raportów⁴⁰.

³⁷ W polskiej wersji językowej dyrektywy 2009/18 użyto mało adekwatnego określenia „sprawozdanie dotyczące wypadku”.

³⁸ Więcej na temat zaleceń wydawanych przez Komisję zob. D. Pyć *Wpływ zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich na stan bezpieczeństwa morskiego*, GSP 2017, t. 38.

³⁹ Termin 12 miesięcy wynika z Dyrektywy 2009/18 i polskiej ustawy z 2012 r., ale nie jest określony w Kodeksie badania wypadków (CIC).

⁴⁰ Podobny obowiązek nałożony jest na Przewodniczącego Komisji w stosunku do Komisji Europejskiej a także IMO, ale w tym ostatnim przypadku chodzi tylko o raporty z bardzo poważnych wypadków. Nowym, istniejącym od 2017 r. obowiązkiem Przewodniczącego jest przekazywanie raportów z wypadków, które dotyczyły zdarzeń związanych z działalnością polegającą na poszukiwaniu, rozpoznawaniu lub wydobywaniu węglowodorów ze złóż w granicach polskich obszarów morskich. Tego typu raport Przewodniczący przekazuje Prezesowi Wyższego Urzędu Górniczego.

Jedną z istotniejszych kwestii dotyczących raportów porusza przepis ustawy o PKBWM stanowiący, że raport sporządzony przez Komisję nie stanowi dowodu w postępowaniu karnym ani w innym postępowaniu mającym na celu ustalenie odpowiedzialności lub przypisanie winy za wypadek lub incydent morski, opisany w raporcie. Ani Kodeks badania wypadków (CIC) ani Dyrektywa 2009/18 nie wprowadzają takich ograniczeń. Oba akty odnoszą się jednak szerzej do zagadnienia poufności materiałów zebranych podczas prowadzenia badania wypadków morskich i zastrzegają możliwość ich ujawnienia tylko w ściśle określonych przypadkach.

Na podstawie informacji uzyskanych podczas badania wypadku lub incydentu morskiego Komisja opracowuje zalecenia dotyczące bezpieczeństwa. Zalecenia stanowią propozycje działań skierowanych do podmiotów, które mogą przyczynić się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim, w tym armatorów statków, uznanych organizacji, organów administracji morskiej, Straży Granicznej, Policji, służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy oraz innych podmiotów uznanych przez Komisję za właściwe. Komisja może opracować zalecenia na podstawie analizy danych zbiorczych albo na podstawie ogólnych wyników przeprowadzonych badań wypadków lub incydentów morskich. Zalecenia nie mogą ustalać odpowiedzialności lub winy osób biorących udział w wypadku.

W przypadku, gdy w trakcie dochodzenia okaże się, że istnieją takie uchybienia w zakresie bezpieczeństwa (*safety deficiencies*), które stanowią poważne potencjalne zagrożenie dla życia ludzi, dla statków lub środowiska, Komisja, aby zapobiec ryzyku zaistnienia kolejnych wypadków lub incydentów morskich, kieruje do podmiotów, których działanie może przyczynić się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim, w tym armatorów statków, organów administracji morskiej, służb ratowniczych oraz innych podmiotów uznanych przez Komisję za właściwe, ostrzeżenie o możliwym niebezpieczeństwie, które nazwane jest ustawowo „wczesnym alertem” (*early alert*). Chodzi o to, aby nie opóźniać działań mających na celu zapobiegnięciu zagrożeniom bezpieczeństwa do czasu zakończenia badania przez Komisję. W okresie dziesięciu lat działalności Komisji wczesny alert Komisja wystosowała tylko dwukrotnie, w 2013 i 2018 r.

Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, skierowane do konkretnych podmiotów (osób, organów, organizacji), powinny zostać zrealizowane w rozsądnym okresie po ogłoszeniu raportu końcowego. Polskie prawo nakłada na te podmioty obowiązek powiadomienia Przewodniczącego Komisji o uwzględnieniu (wykonaniu) zaleceń lub o przyczynach ich nieuwzględnienia w terminie do 6 miesięcy od dnia doręczenia raportu⁴¹. Dobrą praktyką jest wzmocnienie pozytywnych

⁴¹ Niewykonanie tego obowiązku skutkuje karą administracyjną w postaci kary pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

działań w zakresie bezpieczeństwa, podjętych w odpowiedzi na zalecenia, przez ich upublicznienie. W pierwszych latach działalności PKBWM Komisja publikowała wydane przez siebie zalecenia, wraz z informacjami o podjętych działaniach, przekazanymi przez adresatów zaleceń, na stronie internetowej Komisji. Od kilku lat praktyka ta została zaniechana. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa można znaleźć jedynie na stronach poszczególnych raportów końcowych, które ogłasza PKBWM na swojej stronie internetowej.

4. OBOWIĄZKI STRON TRZECICH

Polskie prawo nie nakłada powszechnego obowiązku informowania Komisji o wypadku morskim. Ustawa o PKBWM nakłada na osobę, która zauważyła porzucony statek, wrak, szczątki statku lub zanieczyszczenie środowiska morskiego albo była świadkiem wypadku lub incydentu morskiego, obowiązek niezwłocznego powiadomienia o tym najbliższego terenowego organu administracji morskiej (dyrektora urzędu morskiego) lub Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Służby SAR), lub Marynarki Wojennej, Straży Granicznej, Policji, lub Państwowej Straży Pożarnej, lub innych służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy. Natomiast podmioty, które otrzymały takie powiadomienie, są obowiązane do niezwłocznego poinformowania o wypadku lub incydencie morskim Komisji.

Obowiązek informowania Komisji o wypadku morskim mają natomiast armatorzy i kapitanowie statków morskich, a także podmioty zarządzające portem i użytkownicy infrastruktury portowej, których dotyczy wypadek, w wyniku którego doszło do śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka lub obiekty infrastruktury zostały uszkodzone lub spowodowały szkodę. Poza obowiązkiem bezpośredniego poinformowania Komisji o wypadku morskim, muszą oni zabezpieczyć ślady i dowody dotyczące tego wypadku.

Jednym z ważniejszych obowiązków ustawowych, który jest bardzo pomocny w wypełnianiu obowiązków przez członków Komisji, jest ten, który stanowi, że organy administracji publicznej, w tym terenowe organy administracji morskiej, Służba SAR, Marynarka Wojenna, Straż Graniczna, Policja i Państwowa Straż Pożarna są obowiązane do udzielania niezbędnej pomocy Komisji w wykonywaniu czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego.

Ustawa z 2012 r. nakłada na osobę dysponującą środkami łączności mogącymi pomóc w przekazaniu wiadomości o wypadku lub incydencie morskim oraz środkami rejestracji obrazu lub dźwięku albo materiałami lub informacjami mogącymi pomóc w ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu morskiego, obowiązek ich niezwłocznego przekazania na żądanie Komisji. Podobnie, osoba która dysponuje informacjami związanymi z wypadkiem lub incy-

dentem morskim pochodzącymi z map, dzienników, zapisów elektronicznych i magnetycznych oraz taśm wideo, w tym informacjami z rejestratorów VDR lub S-VDR i innych urządzeń elektronicznych, odnoszących się do okresu przed, w trakcie i po zajściu badanego wypadku lub incydentu morskiego, jest obowiązana do ich zachowania, zapobieżenia nadpisaniu lub innym zmianom tych informacji. Osoba dysponująca innymi urządzeniami, które mogłyby zostać zasadnie uznane za mające związek z badaniem wypadku lub incydentu morskiego, jest obowiązana do zapobieżenia ingerencji w te urządzenia. Obowiązek ten trwa do czasu poinformowania tej osoby przez Komisję, że nie są one niezbędne do prowadzenia dochodzenia, nie dłużej jednak niż przez 3 miesiące od dnia zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego.

Ustawa o PKBWM przewiduje kary dla każdego, kto będąc świadkiem wypadku lub incydentu morskiego nie powiadomił jednego z podmiotów, które ustawowo powinny być powiadomione o wypadku; dla tego kto uniemożliwia członkom Komisji lub jej ekspertom korzystania z przysługujących im uprawnień, a także dla tego, kto nie udostępnia Komisji, na jej żądanie, środków, materiałów lub informacji mogących pomóc w ustaleniu okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu morskiego. Osoby takie podlegają karze pieniężnej do wysokości nieprzekraczającej dwudziestokrotnego przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Kary pieniężne wymierza, w drodze decyzji, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, a z wnioskiem o ukaranie (nałożenie kary pieniężnej) występuje Przewodniczący Komisji⁴².

5. WSPÓŁPRACA KOMISJI Z PAŃSTWAMI ISTOTNIE ZAINTERESOWANYMI

Kodeks badania wypadków (CIC) oraz Dyrektywa 2009/18 wymagają, aby wszystkie państwa istotnie zainteresowane współpracowały z państwem (lub państwami) prowadzącym dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa morskiego w praktycznie możliwie największym zakresie. Państwo prowadzące dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa morskiego powinno zapewnić udział w dochodzeniu (badaniu wypadku) istotnie zainteresowanym państwom w zakresie, w jakim jest to wykonalne⁴³.

⁴² Jest to nowy przepis, wprowadzony w 2023 r. zmianą w Regulaminie działania PKBWM.

⁴³ Odniesienie do „praktycznie możliwego zakresu” lub „zakresu wykonalnego” może oznaczać na przykład, że współpraca lub uczestnictwo w badaniu przez obce państwo są ograniczone, ponieważ przepisy krajowe uniemożliwiają pełną współpracę lub uczestnictwo.

Ustawa o PKBWM ustanawia zasadę, że Komisja prowadzi dochodzenie w sprawie wypadku lub incydentu morskiego samodzielnie. Dopuszcza jednak możliwość przekazania prowadzenia dochodzenia innemu państwu istotnie zainteresowanemu wypadkiem lub incydentem morskim, dopuszczania do udziału w dochodzeniu w sprawie wypadku lub incydentu morskiego innego państwa istotnie zainteresowanego wypadkiem lub incydentem morskim oraz włączenia się Komisji do dochodzenia w sprawie wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez inne niż Polska państwo istotnie zainteresowane.

Gdy wypadek morski ma miejsce na pełnym morzu lub w wyłącznej strefie ekonomicznej, Kodeks badania wypadków (CIC) wymaga, aby państwo bandery statku lub statków uczestniczących w wypadku powiadomiło inne istotnie zainteresowane państwa tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe. Jeżeli wypadek morski ma miejsce na terytorium, w tym na morzu terytorialnym, państwa nadbrzeżnego, państwo bandery i państwo nadbrzeżne powiadamiają się wzajemnie, a następnie powiadamiają inne istotnie zainteresowane państwa tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe. Takich przepisów brakuje w polskiej ustawie o PKBWM. Ustawa nakłada jedynie na Przewodniczącego Komisji obowiązek informowania Komisji Europejskiej o każdym wypadku i incydencie morskim oraz o umorzeniu dochodzenia (odstąpieniu od badania) w sprawie wypadku innego niż bardzo poważny wypadek, przez przekazanie informacji na formularzu udostępnionym w bazie danych EMCIP (Europejska Platforma Informacyjna w sprawie Wypadków Morskich). Przepis ten jest zgodny z wymogiem przewidzianym w Dyrektywie 2009/18.

Niemniej jednak Komisja postępuje zgodnie z postanowieniami zawartymi w Kodeksie badania wypadków (CIC) i powiadamia zarówno państwa członkowskie UE – za pomocą portalu EMCIP, jak i państwa trzecie – przy użyciu typowego formatu powiadomienia przewidzianego przez Kodeks CIC.

Ze statystyk podawanych przez Komisję na swojej stronie internetowej wynika, że liczba powiadomień o zaistniałych wypadkach jest różna w poszczególnych latach. Przykładowo w 2014 r. Komisja 16-krotnie notyfikowała wypadki do innych państw, które uznała za istotnie zainteresowane. Organami badającymi wypadki, do których Komisja się zwróciła były: BSU (Niemcy), DMAIB (Dania), DMS MAID (Cypr), MAIB (Anglia) oraz MSIU (Malta). W 2016 r. Komisja aż w 44 przypadkach notyfikowała zaistnienie wypadków innym państwom unijnym za pomocą platformy EMCIP i dwukrotnie notyfikowała o wypadkach państwa istotnie zainteresowane spoza Unii Europejskiej (Szwajcarię i Federację Rosyjską). Organami, które Komisja powiadamiała były: BSU (Niemcy), DMAIB (Dania), HBMCI (Grecja), MAIB (Anglia), MAIC (Cypr), SHK (Szwecja), DSB (Holandia), a także STSB (Szwajcaria), FATO (Rosja) oraz USCG (USA).

W ostatnich latach PKBWM nie ujmuje w swoich dokumentach (analizach rocznych) informacji na temat notyfikacji przesyłanych przez Komisję. Nie

oznacza to jednak, że Komisja nie wywiązuje się z ustawowego obowiązku powiadamiania o wypadku państw istotnie zainteresowanych zgodnie z postanowieniami Kodeksu badania wypadków (CIC).

W badaniu wypadku lub incydentu morskiego Komisja posługuje się wspólną metodologią badań wypadków i incydentów morskich określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1286/2011 z dnia 9 grudnia 2011 r.⁴⁴. PKBWM może, w szczególnym przypadku, odstąpić od wspólnej metodologii, jeżeli w opinii członków Komisji, opartej na ich wiedzy zawodowej, można uzasadnić takie odstępstwo oraz jeżeli jest to potrzebne do osiągnięcia celu badania. Odstąpienie od przyjętej metodologii wymaga zgody Przewodniczącego Komisji.

Główna zasada dotycząca współpracy PKBWM z organami właściwymi w sprawie badania wypadków lub incydentów morskich państw trzecich (innych niż państwa członkowskie UE) w dochodzeniach w sprawie bezpieczeństwa morskiego mówi, że Komisja ma współpracować z nimi w maksymalnie możliwym zakresie. Istotnie zainteresowane państwa trzecie mogą dołączyć do badania wypadku prowadzonego przez Komisję, na dowolnym jego etapie, ale po zawarciu porozumienia, którego postanowienia zapewniają prowadzenie badania zgodnie z wymaganiami Kodeksu badania wypadków (CIC). Podobnie polska Komisja ma prawo dołączyć do badania prowadzonego przez inne państwo, ale tylko wówczas, gdy uda jej się zawrzeć z tym państwem (właściwym jego organem) porozumienie, którego postanowienia zapewniają prowadzenie badania zgodnie z wymaganiami Kodeksu.

Sposób współpracy PKBWM z innymi istotnie zainteresowanymi państwami UE został określony w Dyrektywie 2009/18. Państwa członkowskie UE, w ścisłej współpracy z Komisją Europejską, ustanowiły ramy stałej współpracy (PCF)⁴⁵, umożliwiające ich odpowiednim organom dochodzeniowym (takim jak PKBWM) współpracę między sobą w zakresie niezbędnym do osiągnięcia celu dyrektywy. Ustawa o PKBWM nałożyła na Komisję obowiązek udziału w pracach zespołu do spraw stałej współpracy, funkcjonującego w Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) w Lizbonie. Przedstawiciel Komisji, najczęściej jej Przewodniczący, bierze regularnie udział w pracach tego zespołu⁴⁶.

⁴⁴ Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 328 z 10.12.2011, str. 36. Wspólna metodologia została zastąpiona w nowej dyrektywie wytycznymi IMO dotyczącymi pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków wydanymi w 2013 r. (rezolucja IMO A.1075(28)).

⁴⁵ PCF jest skrótem od *Permanent Cooperation Framework*. Ramy współpracy reguluje Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 651/2011 z 5 lipca 2011 r. przyjmujące reguły stałej współpracy ustanowione przez państwa członkowskie we współpracy z Komisją zgodnie z art. 10 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 177 z 06.07.2011, str. 18).

⁴⁶ Autor niniejszego artykułu uczestniczył jako przedstawiciel Polski w posiedzeniach PCF od czasu powstania Komisji w 2013 r. do połowy 2017 r.

6. EMCIP I GISIS

Zarówno Dyrektywa 2009/18, jak i okólnik IMO MSC-MEPC.3/Circ.4 wymagają, aby szczegółowe dane dotyczące wypadków morskich były wprowadzane odpowiednio do bazy danych EMCIP i modułu GISIS dotyczącego wypadków i incydentów morskich, wraz z ostateczną wersją raportu z dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa morskiego.

Ustawa o PKBWM definiuje bazę EMCIP jako elektroniczną bazę danych o nazwie Europejska Platforma Informacyjna w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP), w której są gromadzone i przechowywane informacje dotyczące wypadków i incydentów morskich. Komisja jest uprawniona do dostępu do informacji zawartych w bazie EMCIP, a co ważniejsze sama regularnie dostarcza do niej znaczną ilość danych.

Przewodniczący PKBWM powiadamia Komisję Europejską o każdym wypadku lub incydencie morskim oraz o odstąpieniu od badania wypadku morskiego, od którego Komisja może odstąpić, przekazując informacje na formularzu zamieszczonym w bazie danych EMCIP⁴⁷. Przewodniczący ma również obowiązek przekazywania KE kopii raportów wydanych przez Komisję. Informacje dotyczące wypadku lub incydentu morskiego będącego przedmiotem raportu, Komisja zamieszcza na formularzu udostępnionym w bazie EMCIP.

Ustawa z 2012 r. nakłada na Przewodniczącego Komisji obowiązek przesłania Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) kopii raportu końcowego z badania bardzo poważnego wypadku morskiego oraz wypadku morskiego innego niż bardzo poważny lub incydentu morskiego, w którym zawarte są informacje mogące zapobiec lub zmniejszyć skutki wypadków lub incydentów morskich w przyszłości. Wszystko to musi odbywać się za pośrednictwem Glo-

⁴⁷ W nowej, zmienionej dyrektywie 2009/18/WE, art. 17, który traktuje o Europejskiej bazie danych o wypadkach morskich został zmieniony. Jego treść rozszerzono o nowy ust. 2a, który brzmi następująco: „Państwa członkowskie zgłaszają do EMCIP wszystkie wypadki i incydenty morskie zgodnie z formatem przedstawionym w załączniku II, a w przypadku prowadzenia dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przekazują dane wynikające z tego dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa zgodnie z systemem baz danych EMCIP. W przypadku statków rybackich o długości nieprzekraczającej 15 metrów wymagane jest zgłaszanie jedynie bardzo poważnych wypadków morskich. W przypadku gdy nie bada się bardzo poważnych wypadków morskich z udziałem statków rybackich o długości nieprzekraczającej 15 metrów, uzasadnienie takiej decyzji przekazuje się do EMCIP.”. Natomiast ust. 3 tego artykułu otrzymał brzmienie: „Organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa zgłaszają do EMCIP wszystkie bardzo poważne wypadki morskie. Państwa członkowskie mogą wybrać i wyznaczyć właściwy organ krajowy lub właściwe organy krajowe do zgłaszania wszystkich innych wypadków i incydentów morskich. Jeżeli Komisja wie o wypadku lub incydencie morskim, informuje o nim właściwe organy krajowe.”.

balnego Zintegrowanego Systemu Informacji Żeglugowej (GISIS), stanowiącego bazę informacji w zakresie bezpieczeństwa, ochrony żeglugi i środowiska morskiego, prowadzoną przez IMO⁴⁸.

7. STATYSTYKI PKBWM

Ustawa z 2012 r. nakłada na PKBWM liczne obowiązki dotyczące przygotowania i ogłaszania wyników badania wypadków (raporty) lub informowania innych organów o wynikach swojej pracy (np. ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, Komisję Europejską, IMO). Nie przewidziano jednak w ustawie wprost obowiązku Komisji do analizy wyników swoich badań i podawania ich do publicznej wiadomości.

Tego rodzaju obowiązek wprowadził wydany w 2013 r. przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Regulamin działania PKBWM. Regulamin nałożył na Komisję obowiązek przygotowania rocznej analizy wypadków i incydentów morskich, które miały miejsce w ciągu roku kalendarzowego i opublikowania jej na stronie internetowej Komisji do końca marca następnego roku. Analiza powinna zawierać w szczególności następujące elementy: liczbę zawiadomień o wypadkach i incydentach morskich, liczbę podjętych badań, liczbę badań zakończonych w ciągu ostatniego roku, określenie liczby wypadków według ich rodzaju, opis przyczyn wypadków i incydentów morskich, zestawienie i opis zaleceń dotyczących bezpieczeństwa wydanych przez Komisję, zestawienie zaleceń nieuwzględnionych i opis przyczyn ich nieuwzględnienia, opis środków podjętych przez podmioty, do których skierowano zalecenia, liczbę i treść wydanych ostrzeżeń o możliwym niebezpieczeństwie (wczesnych alertów), w tym powiadomień przesyłanych do Komisji Europejskiej oraz opis współpracy, jeżeli taka miała miejsce, z państwami istotnie zainteresowanymi w sprawach wypadków i incydentów morskich.

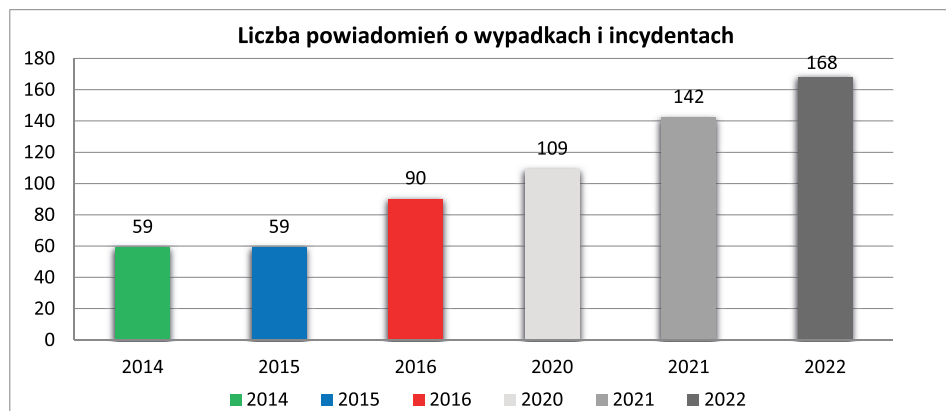
W 2021 r. dokonano zmiany Regulaminu działania PKBWM i obowiązek dokonywania przez Komisję corocznych analiz badanych wypadków morskich usunięto z Regulaminu⁴⁹.

⁴⁸ Więcej na temat systemu GISIS zobacz C. Łuczywek, *Globalny Zintegrowany System Informacji Żeglugowej* [w:] *Leksykon prawa morskiego*, 100 podstawowych pojęć, (red.) D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowska, wyd. C.H. Beck, 2020, s. 114-123.

⁴⁹ W 2017 r. minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zmienił regulamin działania Komisji i usunął z niego rozdział VII zatytułowany „Roczna analiza wypadków i incydentów morskich”. Zdaniem autora niniejszego opracowania decyzja była błędna, głównie dlatego, że „zwolniła” Komisję od obowiązku podawania do publicznej wiadomości i analizowania bardzo istotnych w działalności organu badającego wypadki kwestii, takich jak: opisywanie (wyjaśnianie) ustalonych w trakcie prowadzonych badań przyczyn wypadków i incydentów morskich; dokony-

Okres działania Komisji obejmuje jedenaście lat (2013-2024), z tego dziesięć pełnych lat kalendarzowych (2014-2023), w których możliwa jest analiza pełnych rocznych danych dotyczących zgłaszanych do Komisji i badanych przez nią wypadków i incydentów morskich. Poniżej przedstawiono wybrane dane statystycznych za pierwsze trzy pełne lata (2014-2016) oraz trzy przedostatnie lata (2020-2022) działalności Komisji⁵⁰.

Za pierwsze trzy lata (2014-2016) działalności Komisji statystyki porównawcze pokazują, że liczba wypadków i incydentów, o których Komisja została powiadomiona wzrosła z 59 w 2014 r. do 90 w 2016 r. W latach 2020-2022 było ich odpowiednio od 109 do 168.



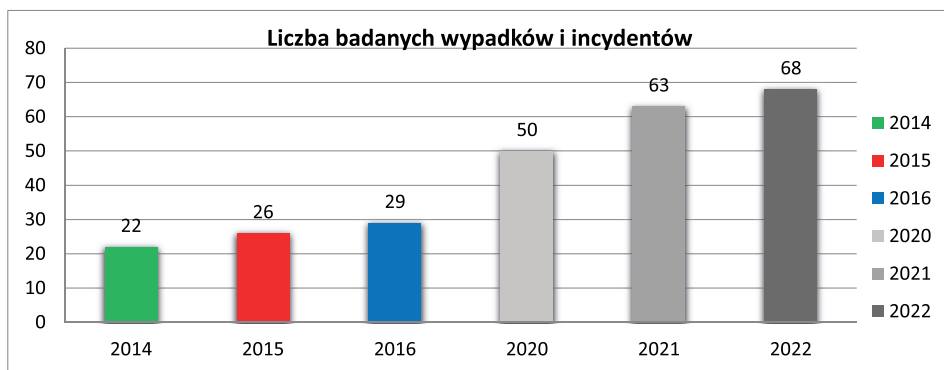
Nie oznacza to, że rzeczywista liczba wypadków w Polsce w ostatnich dziesięciu latach wzrosła prawie trzykrotnie. To oznacza, że wzrosła wiedza i świadomość różnych podmiotów w zakresie obowiązku zgłaszania wypadków i incydentów morskich do Komisji.

wanie zestawień i opisywanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa wydanych przez Komisję; dokonywanie zestawień zaleceń nieuwzględnionych i podawanie przyczyn ich nieuwzględnienia; podawanie do wiadomości środków podjętych przez podmioty, do których skierowano zalecenia; informowanie o liczbie i treści wydanych przez Komisję ostrzeżeń o możliwym niebezpieczeństwie (wczesnych alertów), w tym powiadomień przesłanych do Komisji Europejskiej; a także podawanie informacji o współpracy, jeżeli taka miała miejsce, z państwami istotnie zainteresowanymi w sprawach wypadków i incydentów morskich. Od czasu wprowadzonych zmian w Regulaminie Komisja ogranicza się w swoich rocznych analizach do podawania suchych faktów dotyczących: liczby otrzymanych powiadomień o wypadkach, rodzajów wypadków, rodzaju uczestniczących w nim statków i ich bandery, liczby wypadków z ludźmi, miejsca zdarzenia (morze, port) oraz ogólnej przyczyny wypadku, jeżeli Komisji udało się ją ustalić w trakcie badania.

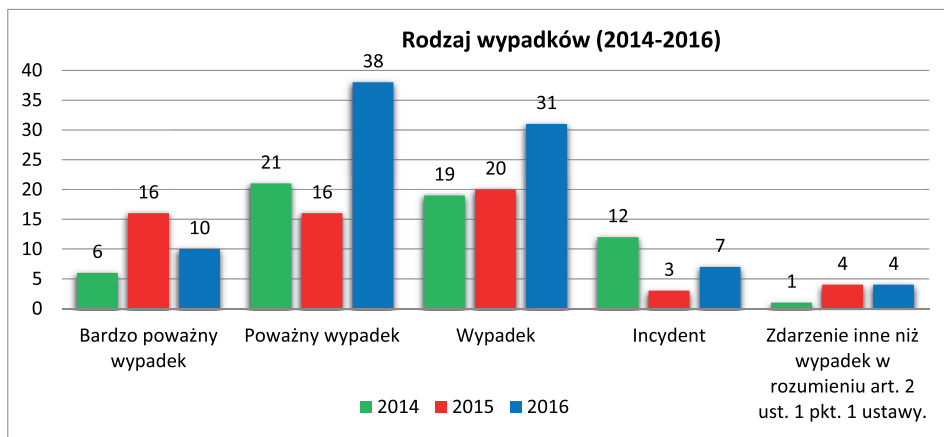
⁵⁰ Dane prezentowane na wykresach są dostępne są w dokumentach „Roczne Analizy WIM” zawartych w zakładce „Analizy” na stronie internetowej Komisji (<https://pkbwm.gov.pl>). Głównym źródłem danych z lat 2014-2016 jest załącznik do Rocznej Analizy 2016, str. 37 i nast.

W pierwszym pełnym roku swojej działalności (2014) Komisja wszczęła badania 22 wypadków i incydentów morskich. Stanowiło to 37% wszystkich zgłoszonych zdarzeń. W roku 2022 Komisja wszczęła 68 badań, co stanowiło 40% wszystkich powiadomień o wypadkach w tym roku. Pełne statystyki z lat 2014-2022 pokazują, że Komisja podejmuje badania średnio nieco ponad 40% zgłaszanych do Komisji wypadków i incydentów morskich.

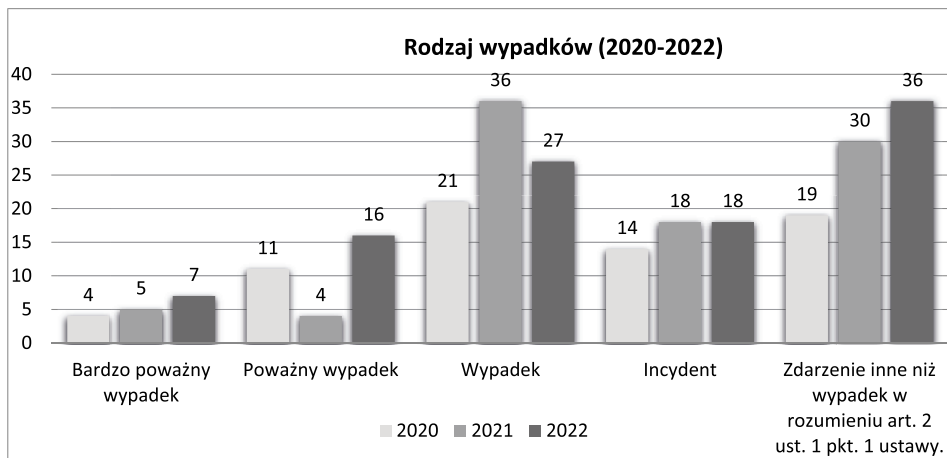
Dokładne liczby podjętych przez Komisję badań wypadków i incydentów morskich w analizowanych dwóch okresach przedstawione zostały na wykresie poniżej.



Rodzaje wypadków (zdarzeń) badanych w latach 2014-2016 przedstawiono na poniższym wykresie.

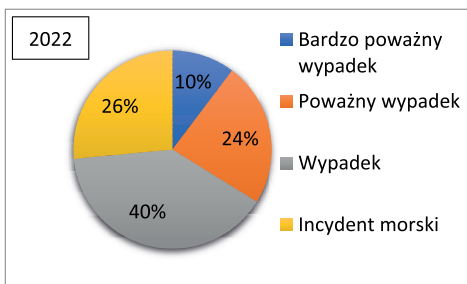
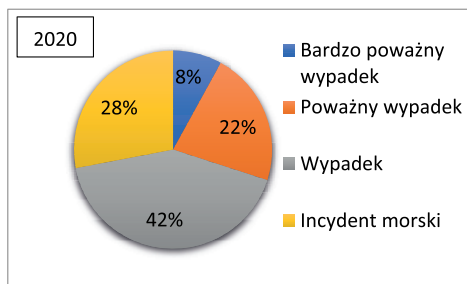
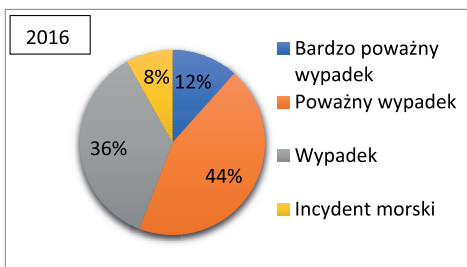
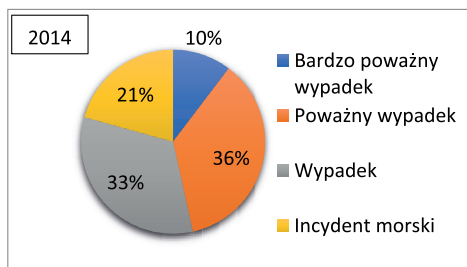


W latach 2020-2022 analizy roczne Komisji pokazują następujący rozkład wypadków.



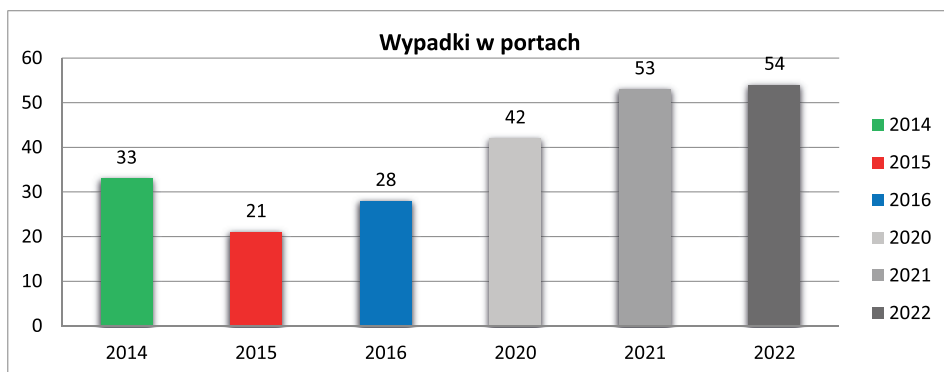
Z powyższych statystyk wynika, że w ostatnich latach działania Komisja przyjęła inny niż na początku funkcjonowania sposób kwalifikowania zgłoszonych zdarzeń. Komisja wielokrotnie częściej kwalifikowała zdarzenie zawarte w powiadomieniu jako zdarzenie nie będące wypadkiem morskim.

Rozkład procentowy wypadków poszczególnych rodzajów w latach 2014, 2016, 2020 i 2022 r. przedstawia się tak, jak to widać na poniższych czterech wykresach.

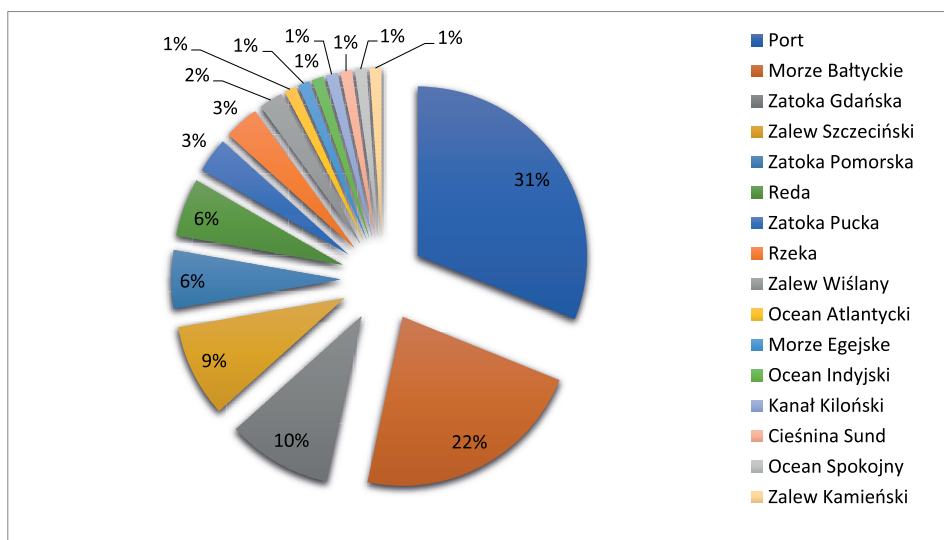


Z pokazanych wyżej rozkładów wynika też, że dużo więcej zdarzeń w ostatnich latach Komisja kwalifikowała jako incydenty, a nie wypadki morskie.

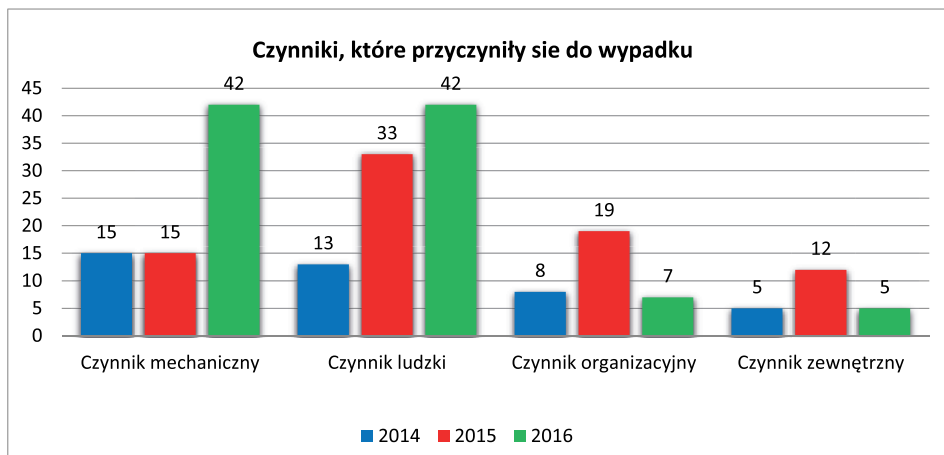
W latach 2014-2016 prawie 40% zgłoszonych wypadków miało miejsce w portach. W okresie 2020-2022 wypadki te stanowiły 35% wszystkich zgłoszonych do Komisji wypadków. Liczbowo wypadki te przedstawia poniższy wykres.



Pozostała część zdarzeń miała miejsce na morzu lub morskich wodach wewnętrznych (m.in. na rzekach, kanałach, redach i zatokach). Dla zobrazowania tego rodzaju analiz prowadzonych przez Komisję poniżej wskazano miejsca wypadków zidentyfikowane w 2016 r.

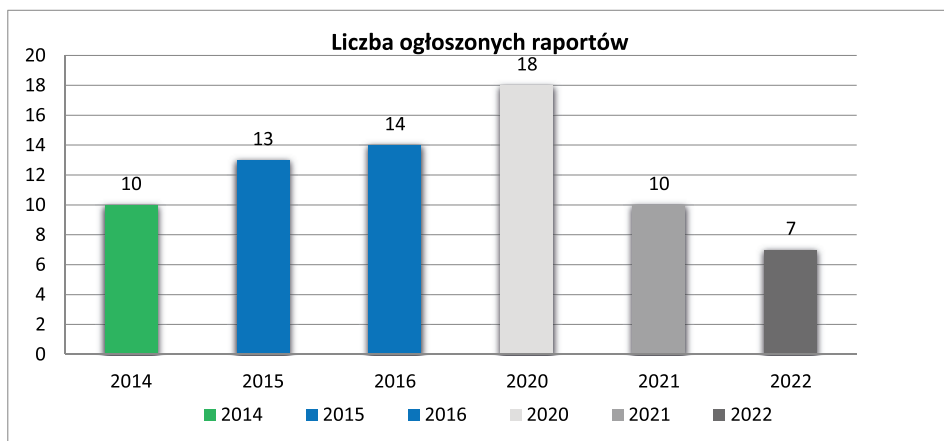


Czynniki, które przyczyniły się do powstania wypadków w latach 2014-2016, najczęściej dzielone na mechaniczne, ludzkie, organizacyjne i zewnętrzne (środowiskowe), przedstawia poniższy diagram.



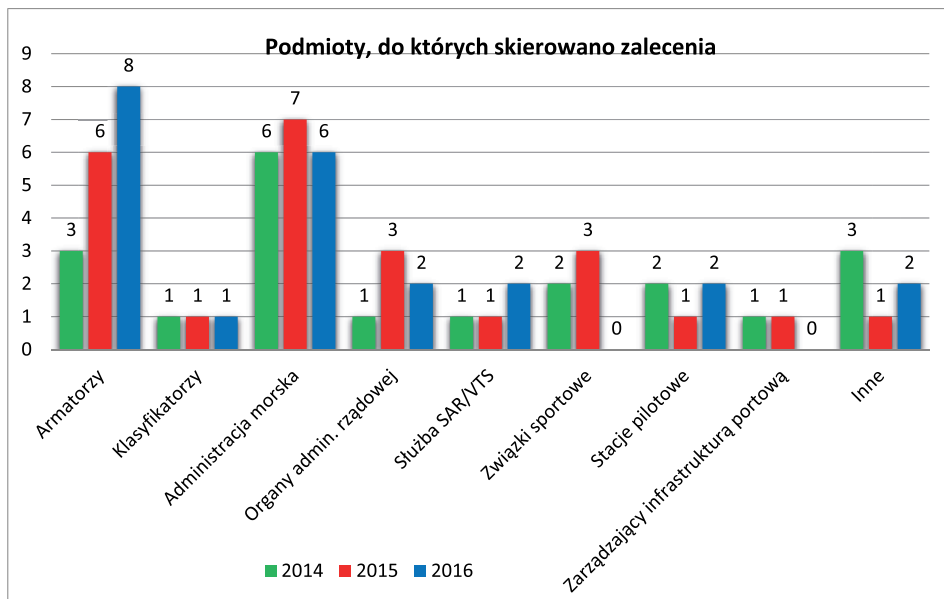
W ostatnim badanym okresie (2020-2022) Komisja nie prowadziła tego typu analiz.

Komisja publikuje co roku kilkanaście raportów dotyczących bezpieczeństwa. W okresie 2014-2016 było to: 10 raportów w 2014 r., 13 w 2015 r. i 14 w 2016 r. W ostatnich trzech analizowanych latach Komisja ogłosiła odpowiednio 18 w 2020 r., 10 w 2021 r. i 7 raportów w 2022 r.



W pierwszym badanym okresie średnio dziesięć raportów każdego roku zawierało zalecenia dotyczące bezpieczeństwa. Liczba podmiotów, do których skierowano zalecenia, wahała się od 20 w 2014 r., do 24 w 2015 r. i 23 w 2016 r.

Poniżej przedstawiono informację, do jakiego rodzaju podmiotów związanych z żeglugą i gospodarką morską Komisja skierowała zalecenia w latach 2014-2016.



W drugim rozpatrywanym okresie, w latach 2020-2022, Komisja nie publikowała tego typu danych na swojej stronie internetowej, a informacje dotyczące wydanych zaleceń Komisja zawierała w odrębnych zestawieniach ujętych w Analizach rocznych. Wynika z nich, że w okresie trzech ostatnich lat (ale liczonych od połowy 2019 r. do połowy 2022 r.) Komisja wydała: 13 raportów z zaleceniami w pierwszym roku, 12 raportów w drugim roku oraz 9 raportów z zaleceniami w sprawie bezpieczeństwa w trzecim roku. Komisja łącznie zwróciła się w tym czasie z zaleceniami do 66 różnych, ale niejednokrotnie powtarzających się w zestawieniu, podmiotów. Jednym z nich był minister właściwy do spraw gospodarki morskiej. Komisja wystosowała zalecenia do tego podmiotu w 28 przypadkach. W zdecydowanej większości (w 18 przypadkach) podmiot ten nie odpowiedział na zalecenia Komisji.

Od początku swojej działalności w maju 2013 r. do połowy 2017 r. Komisja wszczęła 96 dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, przygotowała i przyjęła 272 uchwały, opublikowała 53 raporty w sprawie bezpieczeństwa, w tym 43 końcowe, 5 okresowych i 5 uproszczonych. Spośród wszystkich raportów bezpieczeństwa wydanych w tamtym okresie przez Komisję 34 raporty zawierały zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

W ostatnich trzech analizowanych latach, tj. 2020-2022 Komisja wszczęła 181 dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa morskiego, przygotowała i przyjęła 407 uchwał, opublikowała 35 raportów w sprawie bezpieczeństwa, w tym 30 raportów końcowych, 1 tymczasowy i 4 uproszczone.

8. ZMIANY W DYREKTYWIE 2009/18/WE ZAPROPONOWANE PRZEZ KOMISJĘ EUROPEJSKĄ I PRZYJĘTE PRZEZ PARLAMENT I RADĘ UE

Komisja Europejska przedstawiła 1 czerwca 2023 r. pięć wniosków ustawodawczych służących unowocześnieniu unijnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa morskiego i zapobiegających zanieczyszczeniu wód przez statki⁵¹. Biorąc pod uwagę, że 75 % handlu zagranicznego UE odbywa się drogą morską, transport morski należy traktować nie tylko jako ważny element krwioobiegu zglobalizowanej gospodarki, ale również podstawowy czynnik rozwoju wysp oraz peryferyjnych i odległych regionów przybrzeżnych UE. Chociaż poziom bezpieczeństwa morskiego na wodach UE jest obecnie bardzo wysoki, liczba ofiar śmiertelnych niewielka i nie dochodzi ostatnio do poważnych wycieków ropy naftowej, to jednak co roku notuje się nadal ponad 2 tys. wypadków i incydentów na morzu⁵².

Proponowane we wnioskach rozwiązania mają za cel wyposażenie UE w nowe narzędzia wspierające czystą i nowoczesną żeglugę. Pozwolą na dostosowanie prawa UE do przepisów międzynarodowych, zrównując szanse wszystkich podmiotów sektora morskiego, usprawniając jednocześnie proces wdrażania i egzekwowania przepisów dzięki rozwiązaniom cyfrowym i ściślejszej współpracy w obrębie UE⁵³.

Trzy z pięciu wniosków koncentrują się na modernizacji i poprawie przepisów dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Zwraca się w nich szczególną uwagę na kontrolę państwa portu i badanie przyczyn wypadków morskich oraz skuteczniejsze egzekwowanie przepisów w celu ograniczenia liczby incydentów i wypadków, a w ostatecznym rozrachunku zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i zapobieżenia zanieczyszczeniu środowiska.

Wniosek Komisji Europejskiej COM (2023) 270, dotyczący zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r., ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego, został poddany właściwej procedurze

⁵¹ https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/maritime-safety-new-proposals-support-clean-and-modern-shipping-2023-06-01_en (dostęp: 20.11.2024).

⁵² Dokładne statystyki wypadków morskich podawane są corocznie w publikacji Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA) *Annual Overview of Marine Casualties and Incidents*. Ostatni dane dotyczące wypadków za 2023 r. zob. <https://emsa.europa.eu/csn-menu/items.html?cid=14&id=5352> (dostęp: 21.11.2024).

⁵³ Istotną rolę we wdrażaniu nowych wymogów ma odgrywać Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), która ma zapewnić odpowiednie wsparcie władzom państw członkowskich w egzekwowaniu nowych przepisów. W odrębnym wniosku zaproponowano wprowadzenie zmian w mandacie EMSA w celu uwzględnienia tych nowych zadań.

legislacyjnej (2023/0164/COD) i w dniu 25 października 2024 r. Komisja przyjęła końcowy projekt Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmiany dyrektywy 2009/18/WE ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia Komisji (UE) nr 1286/2011⁵⁴.

Powodem złożenia przez Komisję Europejską do Parlamentu i Rady wniosku o zmianę dyrektywy 2009/18 była przeprowadzona w 2018 r., w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) oraz Programu lepszego stanowienia prawa, ocena *ex post*⁵⁵ oraz ocena adekwatności dotycząca transportu morskiego⁵⁶. Z ocen tych wynika, że chociaż dyrektywa z 2009 r. w dużej mierze pozwoliła osiągnąć zamierzone cele i zapewnić europejską wartość dodaną, to wymaga ona jednak aktualizacji i pewnych udoskonaleń. Ogólnym celem zmiany dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Komisja uznała, że obowiązujące ramy regulacyjne UE należy zaktualizować w celu 1) utrzymania w mocy przepisów UE w przypadkach, w których jest to konieczne i proporcjonalne, 2) zapewnienia ich prawidłowego wykonywania oraz 3) wyeliminowania potencjalnego nakładania się obowiązków i występowania niespójności między powiązаныmi aktami prawnymi. Celem nadrzędnym jest ustanowienie jasnych, prostych i aktualnych ram prawnych, które zwiększą ogólny poziom bezpieczeństwa.

W uzasadnieniu projektu dyrektywy zmieniającej Komisja, a za nią Parlament Europejski i Rada⁵⁷, zauważają, że od czasu wejścia w życie dyrektywy 2009/18/WE nastąpiły zmiany w międzynarodowym otoczeniu regulacyjnym oraz postęp technologiczny. Te zmiany i postęp, a także doświadczenie zdobyte w trakcie wykonywania dyrektywy należy wziąć pod uwagę. Unia Europejska, zgodnie ze swoimi międzynarodowymi zobowiązaniami dotyczącymi ochrony środowiska morskiego, powinna nadal odgrywać wiodącą rolę w sektorze regulowanym zarówno na poziomie europejskim, jak i międzynarodowym.

Dyrektywa 2009/18/WE odnosi się w swojej treści do niektórych aktów prawnych przyjętych przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO), które zostały uchylone lub zmienione od czasu jej wejścia w życie. Dyrektywa odnosi się na przykład do Kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków morskich i incy-

⁵⁴ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-90-2024-INIT/PL/pdf> (dostęp: 20.11.2024).

⁵⁵ SWD(2018) 232 final; zob. https://transport.ec.europa.eu/system/files/2018-05/swd20180233-ex-post-eval-exec-summ_en.pdf (dostęp: 21.11.2024).

⁵⁶ SWD(2018) 228 final; zob. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9128-2018-INIT/en/pdf> (dostęp: 21.11.2024).

⁵⁷ Tekst dyrektywy zmieniającej znajduje się w Bazie aktów prawnych Unii Europejskiej EUR-Lex zob. pod <https://eur-lex.europa.eu/search.html?scope=EURLEX&text=PE-CONS+90%2F24&lang=pl&type=quick&qid=1732190569103> (dostęp: 21.11.2024).

dentów, stanowiącego załącznik do rezolucji A.849(20) Zgromadzenia Ogólnego IMO z dnia 27 listopada 1997 r. („kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich IMO”). Kodeks ten został uchylony przez Kodeks międzynarodowych norm i zalecanych praktyk w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa przy wypadkach lub incydentach morskich przyjęty rezolucją IMO MSC.255(84) z dnia 16 maja 2008 r. (zwany dalej „kodeksem dochodzeń w sprawach wypadków IMO”). W nowym kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków IMO wprowadzono nowe definicje, takie np. jak „organ do spraw dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu”, natomiast inne pojęcia, takie jak np. „poważny wypadek”, o którym wcześniej już wspomniano, zostały usunięte. Zmiany te zostały również uwzględnione w zmienionej dyrektywie.

Dyrektywa z 2009 r. odnosi się – w aspekcie poważnego wypadku – do okólnika IMO MSC/MEPC.3/Circ.3 z dnia 18 grudnia 2008 r. zatytułowanego *Reports on Marine Casualties and Incidents. Revised Harmonized Reporting Procedures* (Sprawozdania z wypadków i incydentów morskich. Zmienione zharmonizowane procedury sprawozdawcze). Ten okólnik został zastąpiony okólnikiem IMO MSC/MEPC. 3/Circ.4/Rev.1 z dnia 18 listopada 2014 r., o tym samym tytule, ale nie został przywołany w zmienionej dyrektywie, gdyż pojęcie poważnego wypadku zostało z dyrektywy usunięte.

Wytyczne dotyczące pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków, przyjęte rezolucją IMO A.1075(28) z dnia 4 grudnia 2013 r.⁵⁸ (zwane dalej „wytycznymi IMO dotyczącymi pomocy inspektorom we wdrażaniu kodeksu dochodzeń w sprawach wypadków”), zawierają praktyczne porady na temat systematycznego prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków i incydentów morskich oraz umożliwiają opracowanie skutecznych analiz i działań zapobiegawczych. Wytyczne te zastępują wspólną metodologię określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1286/2011⁵⁹, do której odwołuje się dyrektywa z 2009 r., w związku z tym zostały one uwzględnione w zmienionej dyrektywie 2009/18/WE⁶⁰, a rozporządzenie (UE) nr 1286/2011 zostaje przez art. 3 dyrektywy zmieniającej uchylone.

Jedną z istotnych zmian, która będzie miała wpływ na zakres badania wypadków morskich jest propozycja włączenia do zakresu stosowania dyrektywy badania wypadków małych statków rybackich. Statki rybackie o długości nie-

⁵⁸ Rezolucja ta również uchyliła postanowienia kodeksu badania wypadków morskich z 1997 r.

⁵⁹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1286/2011 z dnia 9 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metodologii badań w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowanej zgodnie z art. 5 ust. 4 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 328 z 10.12.2011, s. 36).

⁶⁰ Definicja tych Wytycznych zostaje wprowadzona do słowniczka w art. 3 Dyrektywy 2009/18/WE.

przekraczającej 15 metrów są obecnie wyłączone z zakresu stosowania dyrektywy 2009/18/WE. W związku z tym prowadzenie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa obejmujących takie statki rybackie nie jest ani systematyczne, ani zharmonizowane. Takie statki są bardziej podatne na wywrócenie i stosunkowo często dochodzi do wypadania członków ich załogi za burtę. W związku z tym, aby zapewnić ochronę tych statków rybackich, ich załogi i środowiska, Komisja Europejska zaproponowała, a Parlament i Rada przyjęły, że należy przewidzieć wstępną ocenę bardzo poważnych wypadków morskich z udziałem takich statków rybackich w celu ustalenia, czy organy mają wszcząć dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa, uwzględniając między innymi dostępne dowody, a także prawdopodobieństwo, że wyniki dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa przyczynią się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości. Oczekuje się, że środek ten będzie miał znaczny pozytywny wpływ pod względem liczby osób uratowanych na morzu i unikniętych obrażeń, a w szczególności ochroni życie i zdrowie europejskich rybaków.

Komisja Europejska uznała, że niektóre definicje podane w dyrektywie z 2009 r. są niejasne. Komisja poprawiła, ale też rozszerzyła znacznie katalog definicji z art. 3 dyrektywy. W zmienionej dyrektywie wprowadzono m.in. definicję „poważnego urazu”, o którym mowa w Kodeksie badania wypadków (CIC), definicję „uproszczonego rejestratora danych z podróży” (SVDR), „długości statku rybackiego”⁶¹ oraz „urazu śmiertelnego” (*fatal injury*)⁶². Dyrektywa definiuje na nowo pojęcie organu badającego wypadek morski (takiego, jakim jest w Polsce PKBWM) przez odesłanie do istniejącej w Kodeksie CIC definicji „organu do spraw badania bezpieczeństwa morskiego” (*marine safety investigation authority*)⁶³.

⁶¹ Definicję długości statku rybackiego wprowadzono głównie z tego względu, że możliwe są sytuacje, w których mogą zaistnieć różnice w zakresie podejścia i obowiązków organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa na morzu w zależności od długości statku rybackiego.

⁶² Powodem wprowadzenia tej definicji było to, że Kodeks dochodzeń w sprawach wypadków IMO stanowi, że w przypadku bardzo poważnego wypadku morskiego należy przeprowadzić dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa. Nie istnieją jednak wytyczne dotyczące okresu, w którym musi nastąpić śmierć w następstwie wypadku, aby wypadek ten został uznany za bardzo poważny wypadek morski, w sprawie którego należy przeprowadzić dochodzenie w sprawie bezpieczeństwa.

⁶³ Organom badającym wypadki morskie Dyrektywa z 2009 r. poświęca cały artykuł 8. Nosi on tytuł „organy dochodzeniowe” (*Investigative bodies*). W nowej wersji dyrektywy ten artykuł będzie zatytułowany „Organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa” (w ang. wersji: *Safety investigation authority*) i będzie miał zmienione brzmienie. Ponieważ jest to jeden z bardziej istotnych artykułów tej dyrektywy, warto zacytować pierwszą część ust. 1 oraz dwa ostatnie ustępy nr 7 i 8, które zostały dodane w tym artykule:

„Artykuł 8. *Organ ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa*

1. Państwa członkowskie zapewniają prowadzenie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa pod nadzorem bezstronnego, niezależnego i stałego organu ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa,

W związku z tym, że w kodeksie dochodzeń w sprawach wypadków IMO jest mowa o wydarzeniu lub ciągu zdarzeń, które są „związane bezpośrednio z eksploatacją statku”⁶⁴, a użycie tego pojęcia powoduje, zdaniem KE, znaczące rozbieżności w jego interpretacji i rozbieżności te mają wpływ na działania organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, w szczególności w odniesieniu do wypadków w portach, możliwości prowadzenia wspólnych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz gromadzenia danych na temat wypadków i dochodzeń, Komisja zaproponowała doprecyzowanie tego pojęcia w nowym art. 5 dyrektywy⁶⁵.

wyposażonego w niezbędne uprawnienia, wystarczające środki i zasoby finansowe, a także posiadającego odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, którzy mają kompetencje w zakresie wypadków i incydentów morskich, tak aby zapewnić wypełnianie obowiązków państw członkowskich wynikających z niniejszej dyrektywy.

Organom ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa nie uniemożliwia się tymczasowego wyznaczania odpowiednich inspektorów posiadających niezbędne umiejętności specjalistyczne do udziału w dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa ani korzystania z usług konsultantów w celu uzyskania opinii eksperta na temat dowolnego aspektu dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.

7. Każde państwo członkowskie może opracować, wdrożyć i utrzymywać system zarządzania jakością na potrzeby swojego organu ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.

8. W ramach stałej współpracy, o których mowa w art. 10, wspiera się organy ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa i zwiększa ich zdolności w zakresie prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa poprzez sporządzanie wytycznych i zaleceń w celu zapewnienia spójnego prowadzenia dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, oraz w powiązaniu z tymi działaniami opracowuje się i wdraża program wzajemnej oceny.”

⁶⁴ Pojęcie to występuje w definicji wypadku morskiego, która w Kodeksie CIC brzmi następująco: 2.9 *Wypadek morski* oznacza zdarzenie lub ciąg zdarzeń, pozostający w bezpośrednim związku z eksploatacją statku lub statków, w wyniku którego nastąpiło, co najmniej jedno z poniższych: 1) śmierć lub poważne obrażenia poniesione przez osobę; lub 2) wypadnięcie osoby za burtę; lub 3) utrata, domniemana utrata lub porzucenie statku; lub 4) fizyczne uszkodzenie statku; lub 5) osadzenie na mieliźnie lub unieruchomienie statku, lub udział statku w kolizji; lub 6) szkoda materialna w infrastrukturze morskiej zewnętrznej w stosunku do statku, która mogła poważnie zagrozić bezpieczeństwu statku, innego statku lub osobie; lub 7) znaczna szkoda w środowisku, lub zagrożenie wyrządzenia takiej szkody, z powodu uszkodzenia statku lub statków. Jednakże, o *wypadku morskim* nie stanowi zamierzone działanie lub zaniechanie, z zamiarem spowodowania szkody dla bezpieczeństwa statku, jednostki lub dla środowiska.

⁶⁵ Jak już wcześniej wspomniano art. 5 dyrektywy 2009/18, określający obowiązek przeprowadzenia przez organ badający wypadek dochodzenia, otrzymał nowe brzmienie. Ustęp 7 tego artykułu, dotyczący bezpośredniego związku wypadku z eksploatacją statku brzmi następująco: „7. Podejmując decyzję, czy wypadek lub incydent morski, do którego doszło gdy statek jest przy nabrzeżu, zacumowany lub w doku, z udziałem pracowników zatrudnionych na lądzie lub w porcie, miał miejsce „bezpośrednio w związku z eksploatacją statku” i dlatego podlega dochodzeniu w sprawie bezpieczeństwa, państwa członkowskie zgodnie ze swoim prawem krajowym zwracają szczególną uwagę na związek konstrukcji statku, jego wyposażenia, procedur, załogi i kierownictwa statku i ich znaczeniu dla podejmowanego działania.”

Doświadczenia zebrane podczas dokonywania przez KE oceny funkcjonowania Dyrektywy 2009/18/WE pozwoliły na ustalenie, że personel i zasoby operacyjne będące do dyspozycji organów państw członkowskich ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa znacznie różnią się od siebie, co powoduje nieskuteczne oraz niespójne raportowanie (składanie sprawozdań) i prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków morskich. W związku z tym Komisja, korzystając ze wsparcia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), zobowiązała się do zapewnienia wysoce wyspecjalizowanego wsparcia analitycznego na potrzeby indywidualnych dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa (umiejętności miękkie), a także narzędzi i urządzeń analitycznych (sprzęt). W zmienionej dyrektywie 2009/18 wprowadzony został nowy art. 17a poświęcony temu zagadnieniu⁶⁶.

Ponadto w preambule do dyrektywy Parlament Europejski i Rada zachęcają do współpracy i wzajemnej pomocy między państwami członkowskimi w zakresie dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa oraz wspierania tej współpracy i pomocy, w szczególności w świetle nowych wyzwań w zakresie bezpieczeństwa morskiego związanych z kwestiami środowiskowymi, społecznymi, a także dotyczącymi zdrowia publicznego i pracy. Na Agencję (EMSA) nałożone zostaje w związku z tym zadanie organizowania regularnych szkoleń w zakresie konkretnych technik oraz nowych osiągnięć i technologii, które mogłyby być przydatne przy prowadzeniu dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa w przyszłości. Takie szkolenia powinny koncentrować się między innymi na paliwach odnawialnych i niskoemisyjnych, które są szczególnie istotne w świetle pakietu „Gotowi na 55” oraz na automatyzacji, a także na ogólnych przepisach dotyczących ochrony danych zawartych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁶⁷. Działania te powinny przyczynić się do poprawy bezpieczeń-

⁶⁶ *Artykuł 17a. Szkolenia i wsparcie operacyjne*

1. Komisja, przy wsparciu Agencji i we współpracy z państwami członkowskimi, ułatwia rozwój zdolności w organach ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa, jak również wymianę wiedzy między nimi poprzez przeprowadzanie regularnych szkoleń w zakresie nowych regulacji prawnych i postępu technologicznego, konkretnych technik i narzędzi oraz technologii związanych ze statkami, ich wyposażeniem i eksploatacją, w zależności od potrzeb organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.

2. Na wniosek organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa i przy założeniu, że nie zachodzi konflikt interesów, Komisja udziela państwom członkowskim wsparcia operacyjnego w prowadzeniu dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa. Wsparcie takie może obejmować dostarczanie specjalistycznych narzędzi analitycznych lub sprzętu, a także specjalistycznej wiedzy fachowej, pod warunkiem że udzielenie wsparcia nie doprowadzi do naruszenia niezależności danych organów ds. dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa.

⁶⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 4.5.2016, s. 1).

stwa na statkach, a także do poprawy stanu zdrowia i bezpieczeństwa pracujących na nich marynarzy i rybaków.

W celu dostosowania Dyrektywy 2009/18/WE do rozwoju międzynarodowego prawa morskiego związanego z dochodzeniami w sprawie bezpieczeństwa dotyczącymi wypadków w sektorze transportu morskiego oraz w celu ułatwienia gromadzenia, wymiany i przekazywania wiedzy Parlament Europejski i Rada postanowiły przekazać Komisji Europejskiej uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmiany załączników do tej dyrektywy. Organy te zaleciły, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁶⁸. W konsultacjach tych powinny być w szczególności wykorzystywane ramy stałej współpracy ustanowione dyrektywą 2009/18/WE. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

Ponadto, w związku z pełnym cyklem wizyt w państwach członkowskich przeprowadzanych przez EMSA w celu monitorowania wykonywania Dyrektywy 2009/18/WE KE ma dokonać oceny wykonywania dyrektywy zmieniającej nie później niż pięć lat po dniu jej transpozycji i przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z tej oceny. Dyrektywa nakłada na państwa członkowskie obowiązek współpracy z Komisją Europejską w celu gromadzenia wszystkich informacji niezbędnych do przeprowadzenia tej oceny.

Państwa członkowskie UE mają 30 miesięcy do daty wejścia w życie zmian do Dyrektywy 2009/18/WE na przyjęcie i ogłoszenie własnych przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania tej dyrektywy.

WNIOSKI

Wypadki skutkujące utratą życia przez ludzi, zatonięciem i utratą statków oraz zanieczyszczeniem środowiska morskiego ciągle się zdarzają. Międzynarodowa społeczność morską, reprezentowana głównie przez państwa członkowskie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), uznając, że badanie wypadków i incydentów morskich i właściwa ich analiza może prowadzić do większej

⁶⁸ Dz. Urz. UE L 123 z 12.5.2016, s. 1.

świadomości co do ich przyczyn i skutków podjęciem środków zaradczych w celu poprawy bezpieczeństwa życia na morzu i ochrony środowiska morskiego, uznając międzynarodowy charakter żeglugi i potrzebę współpracy między państwami mającymi istotny interes w badaniu wypadku lub incydentu morskiego w celu ustalenia jego okoliczności i przyczyn, oraz potrzebę ujednoliconego podejścia do kwestii dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów morskich w celu zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości, przyjęła w 1997 r. pierwszy Kodeks badania wypadków i incydentów morskich (*Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents*), który w 2008 r. został poprawiony i otrzymał nazwę Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich (*Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident* – w skrócie: *Casualty Investigation Code* – CIC).

Kodeks CIC zalecił rządów państw będących członkami konwencji SOLAS, aby zapewniły, aby organy badające wypadki morskie, czyli organy państwowe odpowiedzialne za prowadzenie dochodzenia w sprawach bezpieczeństwa morskiego zgodnie z Kodeksem, dysponowały odpowiednio wykwalifikowanym personelem oraz wystarczającymi zasobami materialnymi i finansowymi, które umożliwią im wypełnienie obowiązków państwa związanych z prowadzeniem dochodzeń w sprawach bezpieczeństwa morskiego (badaniem wypadków i incydentów morskich) zgodnie z Kodeksem.

Parlament Europejski, mając na uwadze szereg katastrof morskich, które miały miejsce w ostatnich latach XX i na początku XXI wieku, takich jak katastrofa promu *Herald of Free Enterprise*, statku pasażerskiego *Estonia* oraz tankowców *Erica* i *Prestige*, w swojej rezolucji z 21 kwietnia 2004 r. w sprawie poprawy bezpieczeństwa na morzu zalecił Komisji Europejskiej, aby przedstawiła propozycję dyrektywy w sprawie badania wypadków morskich. Komisja przygotowała i przedłożyła 5 lat później Parlamentowi do uchwalenia Dyrektywę 2009/18 ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenie w sprawie wypadków w sektorze transportu morskiego.

Dyrektywa ta uznając, że należy utrzymać wysoki ogólny poziom bezpieczeństwa w transporcie morskim w Europie oraz dołożyć wszelkich starań, aby zmniejszyć liczbę wypadków i incydentów morskich, zauważając, że sprawne przeprowadzanie badań technicznych w sprawie wypadków morskich poprawia bezpieczeństwo morskie, ponieważ pomaga zapobiegać ponownym wypadkom, które powodują utratę życia, utratę statków i zanieczyszczenie środowiska morskiego, nałożyła na państwa członkowskie Unii Europejskiej obowiązek zapewnienia, aby dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa były prowadzone pod nadzorem bezstronnego stałego organu dochodzeniowego, wyposażonego w niezbędne uprawnienia, oraz przez odpowiednio wykwalifikowanych inspektorów, posiadających kompetencje w zakresie wypadków i incydentów morskich.

Kierując się tym źródłem prawa europejskiego, polski Parlament uchwalił w 2012 r. ustawę o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich i powołał krajowy organ badania wypadków uprawniony do badania przyczyn wypadków zaistniałych na każdym statku o polskiej przynależności oraz każdym obcym statku znajdującym się na polskim morzu terytorialnym lub morskich wodach wewnętrznych.

Komisja PKBWM powstała w 2013 r. Przez jedenaście lat swojego funkcjonowania Komisja, działając zgodnie z ustawą oraz wiążącymi Rzeczpospolitą Polską normami, standardami i zalecanymi praktykami uzgodnionymi w ramach IMO, dokonała ponad tysiąc wstępnych ocen przyczyny zgłoszonych do Komisji wypadków i incydentów morskich oraz podjęła w ponad czterystu przypadkach badanie w celu ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu a także, co nie mniej ważne, wydała kilkaset zaleceń dotyczących bezpieczeństwa i skierowała je do różnych podmiotów, których działania mogły lub nadal mogą przyczynić się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim w przyszłości.

W wyniku wydanych przez Komisję zaleceń dotyczących bezpieczeństwa zmienionych zostało tylko w pierwszych czterech latach funkcjonowania PKBWM siedem aktów prawa powszechnie obowiązującego, w tym cztery ustawy i trzy rozporządzenia oraz jeden akt prawa miejscowego⁶⁹. Komisja powinna nadal dokonywać jak najszerzych analiz przyczyn i okoliczności zaistnienia wypadków morskich i podejmować starania, aby minister właściwy do spraw gospodarki morskiej, będący organem władzy wykonawczej, przy którym działa Komisja, zmieniał pod wpływem jej zaleceń prawo, w granicach swoich kompetencji (rozporządzenia), oraz występował do organu władzy ustawodawczej z propozycjami ustawowych zmian legislacyjnych mających na celu poprawę bezpieczeństwa morskiego⁷⁰.

Doświadczenia jedenastu lat funkcjonowania Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich upoważniają do stwierdzenia, że jej powstanie i działalność

⁶⁹ Chodzi m.in. o: ustawę o bezpieczeństwie morskim, ustawę o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich, rozporządzenie w sprawie bezpiecznego uprawiania żeglugi przez jachty morskie oraz zarządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni.

⁷⁰ Dosyć pilną, a jednocześnie prostą zmianą legislacyjną, którą Komisja powinna zaproponować w akcie, który ją samą statuuje (ustawie o PKBWM), jest zmiana definicji wypadków określonych w ustawie i dostosowanie nomenklatury ustawowej do pojęć funkcjonujących od wielu lat w prawie międzynarodowym. W 2014 r. Międzynarodowa Organizacja Morska okólnikiem IMO MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1, usunęła z zakresu pojęciowego wypadków pojęcie „poważnego wypadku morskiego”. Taka zmiana w ustawie ułatwiłaby w pewnej mierze prace Komisji w zakresie kwalifikacji wypadków morskich po otrzymaniu powiadomień o nich zaistnieniu. Byłoby to ponadto działanie zgodne z rozwiązaniami proponowanymi przez Komisję Europejską w pakiecie pięciu wniosków ustawodawczych złożonych 1 czerwca 2023 r. wspierających czystą i nowoczesną żeglugę.

doprowadziła do wzrostu świadomości przyczyn wypadków i incydentów morskich i niewątpliwie pozytywnie wpływa na poziom bezpieczeństwa morskiego w Polsce.

Dziewięć lat po uchwaleniu Dyrektywy 2009/18/WE Komisja Europejska w 2018 r. po przeprowadzeniu w ramach programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT) oraz Programu lepszego stanowienia prawa oceny *ex post* oraz oceny adekwatności dotyczącej transportu morskiego uznała, że chociaż dyrektywa z 2009 r. w dużej mierze pozwoliła osiągnąć zamierzone cele i zapewnić europejską wartość dodaną, to wymaga ona jednak aktualizacji i pewnych udoskonaleń.

Po pięciu latach przygotowań Komisja Europejska przedstawiła w 2023 r. pięć wniosków ustawodawczych służących unowocześnieniu unijnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa morskiego i zapobiegających zanieczyszczaniu wód morskich przez statki, wśród nich wniosek dotyczący zmiany dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE, ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego. Wniosek został poddany procedurze legislacyjnej i pod koniec 2024 r. Komisja przyjęła końcowy projekt Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmiany dyrektywy 2009/18/WE ustanawiającej podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego oraz w sprawie uchylenia rozporządzenia Komisji (UE) nr 1286/2011.

Ogólnym celem zmiany dyrektywy jest poprawa bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Komisja uznała, że obowiązujące ramy regulacyjne UE należy zaktualizować w celu utrzymania w mocy przepisów UE w przypadkach, w których jest to konieczne i proporcjonalne, zapewnienia ich prawidłowego wykonywania oraz wyeliminowania potencjalnego nakładania się obowiązków i występowania niespójności między powiązanymi aktami prawnymi. Celem nadrzędnym, który przyświecał zmianom w dyrektywie było ustanowienie jasnych, prostych i aktualnych ram prawnych, które zwiększą ogólny poziom bezpieczeństwa.

Komisja Europejska, a za nią Parlament i Rada UE stwierdziły, że ponieważ cele dyrektywy ustanowienia przepisów dotyczących dochodzeń w sprawie bezpieczeństwa dotyczących wypadków w sektorze transportu morskiego w celu poprawy bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, to ze względu na rozmiary i skutki niezbędnych działań możliwe będzie ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, która może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Stąd wszystkie te organy uznały zgodnie, że należy odpowiednio zmienić dyrektywę 2009/18/WE⁷¹.

⁷¹ Nowa dyrektywa otrzymała nr 2024/3017 i została ogłoszona w dniu 6 grudnia 2024 r. w Dz. Urz. UE L z 6.12.2024 s. 1 (zob. <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/3017/oj>).

INVESTIGATION OF MARINE CASUALTIES IN THE EUROPEAN UNION – OBLIGATIONS INCUMBENT ON INVESTIGATIVE BODIES OF EU MEMBER STATES IN THE LIGHT OF POLAND'S EXPERIENCE. AMENDMENTS TO DIRECTIVE 2009/18/EC PROPOSED BY THE EUROPEAN COMMISSION

Keywords: marine casualty, marine incident, maritime safety, Casualty Investigation Code, Directive 2009/18/EC, marine safety investigation authority, Act on the State Marine Accident Investigation Commission, maritime safety investigation, substantially interested State.

Abstract

Since April 2009, when the European Parliament and the Council adopted Directive 2009/18/EC laying down the basic principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector, the investigation of maritime accidents and incidents by Member States of the European Union has been conducted in a uniform manner. During this time, 16 new maritime accident investigation bodies have been set up and now each EU Member State has such a body in its government structure. In Poland, it is the State Maritime Accident Investigation Commission (PKBWM), established in May 2013.

The obligations that lie with the PKBWM, as well as other EU authorities investigating maritime accidents, result from international legal regulations adopted by the IMO (International Maritime Organization), mainly from the Casualty Investigation Code, and the European Union, including primarily Directive 2009/18/EC.

The article discusses the legal basis for the functioning, organization and operation of the Polish State Maritime Accident Investigation Commission over the last several years and the latest proposals of the European Commission regarding changes in Directive 2009/18/EC, dictated by changes in the international regulatory environment and technological progress, as well as the experience gained during the implementation of the directive since its entry into force.

BIBLIOGRAFIA

Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2024, EMSA, 30.06.2024

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego i zmieniająca dyrektywę Rady 1999/35/WE oraz dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 131 z 28.05.2009, str. 114)

- Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, sporządzona w Montego Bay 10 grudnia 1982 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 59, poz. 543)
- Łuczywek C., *Globalny Zintegrowany System Informacji Żeglugowej* [w:] *Leksykon prawa morskiego, 100 podstawowych pojęć*, (red.) D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórska, wyd. C.H. Beck, 2020, s. 114-123
- Łuczywek C., *The legal basis and scope of authority and activity of the Polish State Marine Accident Investigation Commission*, *Prawo Morskie* 2017, t. 33
- Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzona w Londynie dnia 1 listopada 1974 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 869 oraz z 2017 r. poz. 142)
- Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, sporządzona w Londynie dnia 5 kwietnia 1966 r. (Dz. U. z 1969 r. poz. 282) wraz z Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o liniach ładunkowych, 1966, sporządzonym w Londynie dnia 11 listopada 1988 r. (Dz. U. z 2009 r. poz. 372 i 373)
- Międzynarodowa konwencja o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht, 1978, sporządzona w Londynie dnia 7 lipca 1978 r. (Dz. U. z 1984 r. poz. 201 i 202, z 1999 r. poz. 286, z 2013 r. poz. 1092 i 1093, z 2018 r. poz. 1866 i 2088 oraz z 2019 r. poz. 103)
- Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, 1973, sporządzona w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmieniona Protokołem z 1978 r. sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. poz. 101, z późn. zm.) oraz Protokołem z 1997 r. uzupełniającym sporządzonym w Londynie dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 1679 i 1680)
- Okólnik MSC-MEPC.3/Circ.3 Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO i Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego z dnia 18 grudnia 2008 r.
- Okólnik MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1 Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego IMO i Komitetu Ochrony Środowiska Morskiego z dnia 18 listopada 2014 r.
- Porozumienie międzyinstytucjonalne pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej a Komisją Europejską w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. (Dz. Urz. UE L 123 z 12.5.2016, s. 1)
- Pyć D., *Wpływ zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich na stan bezpieczeństwa morskiego*, *GSP* 2017, t. 38
- Regulamin działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich – Załącznik do Zarządzenia nr 20 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 30 lipca 2013 r. (poz. 42)
- Rezolucja LEG.3(91) przyjęta 27 kwietnia 2006 r. Wytyczne w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w przypadku badania wypadku morskiego – Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2011 r. w sprawie podania do publicznej wiadomości niektórych przepisów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dotyczących badania wypadków i incydentów morskich (Dz. Urz. MI z 2011 r. Nr 9, poz. 44)
- Rezolucja IMO A 28/Res. 1075 przyjęta 4 grudnia 2013 r. *Guidelines to Assist Investigators in the Implementation of the Casualty Investigation Code* (Resolution MSC.255(84)) (Wytyczne mające na celu wsparcie osób prowadzących badanie wypadków morskich we wdrażaniu Kodeksu badania wypadków)
- Rezolucja MSC.255 (84) przyjmująca Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów

- morskich (Kodeks badania wypadków), przyjęta przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) w dniu 16 maja 2008 r. (Dz. Urz. MI z 2011 r. Nr 9, poz. 44)
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1286/2011 z dnia 9 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metodologii badań w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowanej zgodnie z art. 5 ust. 4 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 328 z 10.12.2011, s. 36)
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 4.5.2016, s. 1)
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 651/2011 z 5 lipca 2011 r. przyjmujące reguły stałej współpracy ustanowione przez państwa członkowskie we współpracy z Komisją zgodnie z art. 10 dyrektywy 2009/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 177 z 06.07.2011, str. 18)
- Ustawa z dnia 1 grudnia 1961 r. o izbach morskich (Dz. U. z 2020 r. poz. 159)
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309)
- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2024 r. poz. 1068)
- Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1309)
- Ustawa z dnia 3 lipca 2018 r. – Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. poz. 1669)