



Cel badania przyczyn i okoliczności wypadków morskich

Michał Małczyński | Uniwersytet Gdański
<https://orcid.org/0000-0002-6437-7080>

Streszczenie

Słowa kluczowe:

prawo morskie,
bezpieczeństwo
morskie, wypadek
morski, kultura
bezpieczeństwa,
Państwowa Komisja
Badania Wypadków
Morskich (PKBWM)

Celem artykułu jest wykazanie, że podejmowanie badań nad przyczynami i okolicznościami wypadków morskich realnie wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa morskiego. Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich, w przeciwieństwie do organów sądowych, nie dąży do ujawnienia odpowiedzialnych za wypadek lub incydent morski. Głównym zadaniem Komisji jest zapobieganie wypadkom i incydentom morskim w przyszłości. Autor w niniejszym artykule omówi również rolę zaleceń prewencyjnych wydawanych przez PKBWM oraz konieczność kształtowania kultury bezpieczeństwa.

The purpose of investigating the causes and circumstances of marine accidents (Summary)

Keywords:

maritime law,
maritime safety,
maritime accident,
safety culture,
SMAIC – State
Marine Accident
Investigation
Commission

The purpose of the article is to prove that undertaking research into the causes and circumstances of maritime accidents has a significant impact on increasing the level of maritime safety. State Marine Accident Investigation Commission, unlike the judicial authorities, does not seek to find those responsible for a marine accident or incident. The Commission's main task is to prevent future maritime accidents and incidents. The author of the article will also highlight the role of preventive recommendations issued by the PKBWM and the need to create a safety culture.

Wstęp

Błąd jest częścią każdej ludzkiej działalności. Jednak podczas podejmowania aktywności na morzu konsekwencje popełnionego błędu bardzo często przybierają dotkliwe rozmiary. O tym, jak niebezpieczną dziedziną jest uprawianie międzynarodowej żeglugi morskiej świadczy to, że niejednokrotnie pozornie drobne zaniedbanie na skutek stresu, obciążenia nadmierną ilością pracy czy zmęczenia może skutkować uszczerbkiem na zdrowiu i utratą życia marynarzy oraz pasażerów, a także uszkodzeniem statku, zanieczyszczeniem środowiska morskiego czy po prostu znacznymi stratami finansowymi. Szacuje się, że od 70 do 90% wypadków w transporcie morskim, którym można było zapobiec, jest bezpośrednio lub pośrednio skutkiem ludzkiego błędu (Dhillon 2007: 1–2). Co więcej, badania pokazują, że przyczyna każdego poważnego wypadku morskiego niemal zawsze wystąpiła wcześniej, w toku eksploatacji innych statków, powodując incydenty morskie, zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu (*near misses*) oraz wiele innych zdarzeń o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa (*safety-critical events and unsafe acts*) (Kristainsen 2005: 59).

Błąd popełniany przez człowieka podczas uprawiania żeglugi dzieli się na dwie kategorie: błąd ludzki (*human error*) – w pojęciu tym mieszczą się wszystkie błędy operacyjne, prawne i oparte na wiedzy – i czynnik ludzki (*human element*), skupiający w sobie wszystkie błędy o podłożu osobistym, grupowym i organizacyjnym. Do najczęstszych przyczyn wypadków morskich należą: zaniedbania załogi, słabe wykształcenie załogi oraz praca w nieodpowiednich warunkach (Mokhtari, Khodadadi Didani 2013: 365; Mousavi, Jafari 2017: 256). W Polsce, według danych zawartych w rocznej analizie Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (PKBWM) z 2018 roku, spośród 53 przebadanych przyczyn wypadków i incydentów morskich 23 miały podłoże techniczne, 26 było błędami popełnionymi przez ludzi, a w jednym przypadku nie udało ustalić się przyczyny. Wśród popełnionych błędów wyszczególniono: 15 przypadków niezachowania ostrożności przy manewrach, 3 błędy w prowadzeniu nawigacji, 3 błędy na skutek nieuwagi i po jednym przypadku braku regularnych przeglądów i konserwacji, braku kontroli składu chemicznego w miejscu pracy, nieprzestrzegania procedur podczas bunkrowania paliwa, złej organizacji pracy przy manewrach i przemęczenia (PKBWM 2018).

Wyeliminowanie wszystkich błędów popełnianych przez człowieka w jakiegokolwiek dziedzinie jego działalności wydaje się niemożliwe. Niemniej jednak poprzez przestrzeganie standardów i procedur oraz zalecanych metod postępowania, zawartych m.in. w kodeksach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), statek morski wraz z wszystkimi przebywającymi na nim osobami, a także ładunek i środowisko mogą być maksymalnie zabezpieczone przed zagrożeniem. Stan ten można osiągnąć, stosując szerokie instrumentarium środków prewencyjnych, zarówno obligatoryjnych, jak i fakultatywnych (Pyć 2019: 121). Środki te zawarte są również w Kodeksie międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk podczas badania w sprawie

bezpieczeństwa morskiego dotyczącego wypadku lub incydentu morskiego (Kodeks badania wypadków) (Res. MSC 255(84)). Badanie wypadków morskich i zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu stanowi element ciągłej poprawy (*continuous improvement*) systemu zarządzania bezpieczeństwem. Argumentem przemawiającym za skutecznością kodeksów IMO jest to, że za pomocą analizy i oceny takich zdarzeń można stale usprawniać systemy zarządzania bezpieczeństwem (Pyć 2019: 129).

Niniejszy artykuł ma na celu udowodnienie, iż zgodnie z treścią art. 1.1 Kodeksu badania wypadków celem prowadzenia badań przyczyn i okoliczności wypadków morskich jest zapobieganie wypadkom i incydentom morskim w przyszłości. Co więcej, w artykule tym zostanie udowodniona również teza, że kodeks ten wpływa realnie na poprawę bezpieczeństwa morskiego (*maritime safety*), nie tylko w zakresie bezpośredniego skutku zaleceń prewencyjnych, lecz także ze względu na ich pośrednie oddziaływanie na proces prawotwórczy na przykładzie zaleceń wydawanych przez PKBWM.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich

W 2012 roku uchwalono ustawę z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1374), która stworzyła i uregulowała zupełnie nowy krajowy organ odpowiadający za badanie wypadków i incydentów morskich oraz sporządzanie raportów z tych wypadków i wydawanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa morskiego. Ustawa ta przenosi na poziom polskiego prawa postanowienia Kodeksu międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich (Kodeks badania wypadków), stanowiącego część Konwencji SOLAS oraz implementuje dyrektywę 2009/18 WE, która była częścią tzw. trzeciego pakietu morskiego – ERIKA III. Dyrektywa, na której opiera się ustawa, u swoich fundamentów ma dwa istotne założenia, które zostały wyrażone już na samym jej początku, w dwóch pierwszych jej motywach. Po pierwsze, celem tego aktu prawnego jest utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w transporcie morskim w Europie, a także podjęcie starań, by ograniczyć liczbę wypadków i incydentów morskich. Po drugie, zgodnie z dyrektywą należy zapewnić szybkie przeprowadzanie dochodzeń technicznych w sprawie wypadków morskich, co ma na celu zapobiegać występowaniu kolejnych wypadków morskich w przyszłości. Co istotne, ustawa ta zrewolucjonizowała ówczesne zasady prowadzenia dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów morskich. Przed powołaniem PKBWM postępowania w tej sprawie prowadziły izby morskie, w związku z tym dochodzenia w sprawie wypadków morskich były wtedy prowadzone pod kątem orzekania o winie lub stopniu winy osób bezpośrednio lub pośrednio związanych z wypadkiem, nie zaś pod kątem szybkiego ustalenia przyczyn wypadku. Ponadto quasi-sądowa struktura izb morskich powodowała, że zalecenia wynikające z przeprowadzonych dochodzeń podlegały zasadom procedury właściwej sprawom

sądowym, co utrudniało szybkie i efektywne wcielenie w życie wniosków z przeprowadzonych dochodzeń, które miały wpływ na bezpieczeństwo żeglugi. Dodatkowym czynnikiem opóźniającym sprawność działania izb morskich w podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa morskiego było obciążenie tego organu przez inne nałożone na niego obowiązki rejestrowo-administracyjne (uzasadnienie do ustawy o PKBWM).

Powołanie wyspecjalizowanego organu, takiego jak PKBWM, było środkiem zaradczym na wszystkie wyżej wymienione problemy (Szymankiewicz 2017: 53), które pojawiały się podczas prowadzenia badań nad przyczynami wypadków morskich. Zgodnie z ustawą PKBWM nie ma kompetencji do ustalania i orzekania winy oraz jest ciałem niezależnym. Oznacza to, że posiada pełną autonomię w prowadzonych badaniach i nie podlega żadnemu z naczelnych organów administracji publicznej. Nadanie takiej pozycji prawnej Komisji było zgodne z motywem 26 dyrektywy nr 2009/18 EC, który podkreśla, że zarówno wnioski z dochodzenia, jak i zalecenia dotyczące bezpieczeństwa w żadnym wypadku nie powinny służyć ustaleniu odpowiedzialności ani przypisaniu winy.

Nadto, w przypadku gdy w odniesieniu do badanego wypadku równolegle jest prowadzone postępowanie dotyczące ustalenia odpowiedzialności, PKBWM jako organ badający wypadek lub incydent morski nie może zawiesić ani opóźnić prowadzonego przez siebie badania ze względu na to inne prowadzone postępowanie. Jest to uzasadnione zasadą, że prowadzenie innych postępowań nie może uniemożliwiać lub opóźniać badania prowadzonego przez Komisję.

Do obowiązków PKBWM należy badanie wypadków i incydentów morskich, w których uczestniczył statek o polskiej przynależności, statek o obcej przynależności – jeżeli wypadek lub incydent morski nastąpił na polskich morskich wodach wewnętrznych lub polskim morzu terytorialnym, a także prom pasażerski typu ro-ro lub statek pasażerski – jeżeli wypadek lub incydent morski nastąpił poza wodami wewnętrznymi lub morzem terytorialnym państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w przypadku gdy ostatnim portem zawinięcia statku był port w Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto Komisja bada wypadki i incydenty, którymi Rzeczpospolita Polska jest istotnie zainteresowana¹, a także ma obowiązek badania każdego bardzo

¹ Za państwo istotnie zainteresowane według ustawy uznaje się państwo: bandery statku uczestniczącego w wypadku lub incydencie morskim lub nadbrzeżne, na którego morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym doszło do wypadku lub incydentu morskiego, lub którego środowisko naturalne, w tym wody i terytorium, nad którymi państwo to sprawuje jurysdykcję, doznało szkody w znacznych rozmiarach w wyniku wypadku morskiego, lub 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 którego obywatele w wyniku wypadku morskiego ponieśli śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu, lub dysponujące istotnymi informacjami, które Komisja uznała za użyteczne w badaniu przyczyn wypadku lub incydentu morskiego, lub które z innych powodów ma interes w badaniu wypadku lub incydentu morskiego, uznany za istotny przez Komisję.

poważnego² i poważnego wypadku morskiego³. Jeśli zaś chodzi o incydenty morskie Komisja zajmuje się nimi tylko wtedy, gdy po dokonaniu wstępnej oceny dojdzie do wniosku, że wyjaśnienie powodów zaistnienia incydentu może przyczynić się do zapobiegania wypadkom morskim lub powtarzaniu się takich incydentów w przyszłości.

Procedura postępowania PKBWM po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub incydencie morskim przewiduje, że Komisja ustala niezwłocznie, czy rzeczywiście doszło do wypadku lub incydentu morskiego, a jeśli tak, to przystępuje do badania wypadku lub incydentu morskiego niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 2 miesięcy od dnia zaistnienia wypadku lub incydentu morskiego. Badanie obejmuje gromadzenie i analizę dowodów, identyfikację przyczyn i w razie potrzeby formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa. Kodeks badania wypadków wyraźnie zastrzega, iż prowadzone dochodzenie powinno być traktowane na równi z każdym innym postępowaniem, w tym karnym. Kodeks też precyzuje w pkt 16.5, że nadrzędnym celem dochodzenia jest bezpieczeństwo morskie, a gwarancją jego zapewnienia jest właściwa identyfikacja przyczyn wypadku. Wymaga ona przeprowadzenia we właściwym czasie metodycznego badania, wykraczającego daleko poza bezpośrednie dowody oraz poszukiwania ukrytych uwarunkowań, które mogą być niezwiązane z miejscem wypadku lub incydentu morskiego, i które mogą stać się powodem przyszłych wypadków i incydentów morskich. Dlatego badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego należy postrzegać jako środek rozpoznania nie tylko bezpośrednich czynników sprzyjających, ale również ewentualnych zaniedbań mogących istnieć w całym łańcuchu odpowiedzialności.

Badanie wypadku lub incydentu morskiego powinno być przeprowadzone w taki sposób, aby nie powodowało nieuzasadnionego przestoju statku w porcie. Jednak w wyjątkowych przypadkach, w celu umożliwienia dokończenia prowadzonego badania wypadku lub incydentu morskiego, Komisja może, w drodze decyzji, zatrzymać statek w porcie na czas niezbędny do zakończenia badania, nieprzekraczający 24 godzin. O zatrzymaniu statku w porcie Komisja informuje niezwłocznie kapitana portu właściwego dla miejsca zatrzymania statku. Od takiej decyzji przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

² Przez bardzo poważny wypadek należy rozumieć wypadek morski, w wyniku którego doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka lub wyrządzenia szkody w środowisku w znacznych rozmiarach.

³ Przez poważny wypadek należy rozumieć wypadek morski inny niż bardzo poważny wypadek, którego skutkiem jest: unieruchomienie napędu głównego statku, rozległe uszkodzenie pomieszczeń mieszkalnych, zmiana w zakresie stateczności statku, poważne uszkodzenie konstrukcji statku w podwodnej części kadłuba (powodujące, że statek nie odpowiada wymaganiom określonym w umowach międzynarodowych i stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa osób na nim przebywających lub dla środowiska, czyniące go niezdadnym do kontynuowania podróży) lub wyrządzenie szkody w środowisku innej niż szkoda w znacznych rozmiarach, w tym szkody spowodowane zanieczyszczeniem środowiska, lub też awaria, przy której istnieje konieczność holowania statku lub udzielenia statkowi pomocy z lądu.

Po zakończonym badaniu Komisja sporządza i ogłasza raport w zależności od okoliczności końcowy, tymczasowy albo uproszczony. Raport tymczasowy ogłasza się ze względu na szczególną zawziętość, jeżeli ogłoszenie raportu końcowego nie jest możliwe w terminie 12 miesięcy. Z kolei raport uproszczony sporządza się, gdy Komisja rozstrzygnie, że rezultat badania nie przyczyni się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości. Co należy podkreślić, raport sporządzony przez Komisję nie może stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy.

Na podstawie informacji uzyskanych podczas badania wypadku lub incydentu morskiego Komisja sporządza zalecenia dotyczące bezpieczeństwa. Komisja może sporządzić zalecenia na podstawie analizy danych zbiorczych albo na podstawie ogólnych wyników przeprowadzonych badań wypadków lub incydentów morskich. Zalecenia nie mogą ustalać odpowiedzialności lub winy. Zawierają one propozycje działań mających na celu zapobieganie wypadkom i incydentom morskim w przyszłości i skierowane są do podmiotów, których działanie może przyczynić się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim, w tym do armatorów statków, instytucji klasyfikacyjnych, organów administracji morskiej, Straży Granicznej, policji oraz innych służb ustawowo powołanych do niesienia pomocy oraz innych podmiotów uznanych przez Komisję za właściwe. Komisja przed wydaniem zalecenia ma też możliwość na dowolnym etapie badania wypadku lub incydentu morskiego, w celu zapobieżenia ryzyka zaistnienia kolejnych wypadków lub incydentów morskich, skierowania 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, ostrzeżenia o możliwym niebezpieczeństwie, tzw. wczesnego alertu. Również dyrektywa 2009/18 EC w motywie 25 wyraźnie podkreśla konieczność stosowania się państw i ich organów do zaleceń dotyczących bezpieczeństwa wydanych na podstawie przeprowadzonego wcześniej dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa.

Zalecenia PKBWM jako prewencyjny instrument poprawy bezpieczeństwa morskiego

Rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 1286/2011 z dnia 9 grudnia 2011 r. (Dz. Urz. UE z 10.12.2011 L328) stanowi, że wszelkie zalecenia dotyczące bezpieczeństwa mają być oparte na analizie i powinny być kierowane do tych organizacji lub podmiotów indywidualnych, które są w stanie najskuteczniej podjąć działania naprawcze. Załącznik do powyższego rozporządzenia precyzuje, że w celu skutecznego wdrażania zaleceń przez ich adresatów powinny one charakteryzować się niezbędnością, potencjalną skutecznością, wykonalnością, istotnością, ukierunkowaniem, a nadto winny być sformułowane jasno, zwięźle i bezpośrednio. Muszą być też wyrażone w taki sposób, żeby mogły stanowić podstawę do sporządzenia planów naprawczych, czyli

wskazać możliwie najdokładniej elementy, które negatywnie wpływają na poziom bezpieczeństwa, aby poprzez właściwe ich zdefiniowanie, mieć możliwość ich usunięcia w przyszłości (Pyć 2017: 479).

Zalecenia powinny opierać się na wnioskach z badań w sprawie bezpieczeństwa lub z danych i analiz abstrakcyjnych (Abuelenin 2017: 121). Z perspektywy efektywności procesu ich wdrażania korzystne jest jeśli są formułowane we współpracy i w porozumieniu z zainteresowanymi stronami, gdyż strony te często posiadają zdolność do konkretniejszego określenia tych działań i ich szybkiego wdrożenia. Ostateczną decyzję co do treści i adresatów zaleceń w zakresie bezpieczeństwa podejmuje jednak PKBWM.

Chociaż zalecenia nie są źródłem prawa w rozumieniu art. 87 Konstytucji RP, nie stanowią podstawy do wydania decyzji administracyjnej ani nie nakładają sztywnego obowiązku ich wykonania na adresata, to ich wpływu na proces legislacyjny nie można bagatelizować. Zalecenia kierowane są przez PKBWM nierzadko do naczelnych organów administracji rządowej lub terenowych organów administracji morskiej. Zawarte w nich wskazania uwzględniają propozycje zmian w obowiązującym prawie, np. poprzez zwrócenie uwagi na konieczność wprowadzenia zupełnie nowych przepisów nakazujących lub zakazujących podejmowania określonych czynności w danym akcie prawnym. Wpływ zaleceń na legislację jest zatem znaczny, gdyż czasami dostarczają one organom gotowych do uchwalenia projektów aktów prawnych, które są już zredagowane i osadzone w konkretnym miejscu danego aktu. Przykładowo, w raporcie końcowym PKBWM 15/15 jacht Down North (Raport PKBWM Down North) Komisja w zaleceniu skierowanym do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej rekomendowała wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 11 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim, które umożliwią wykonywanie inspekcji przez inspektorów inspekcji państwa portu (PSC) na obcych jachtach morskich zawijających do portów polskich, których status ze względu na sposób eksploatacji (rekreacyjny lub komercyjny) nie jest znany lub budzi uzasadnione wątpliwości. W zaleceniu zostały zawarte projekty zmiany przepisów powyższej ustawy. Z kolei w zaleceniach zawartych w raporcie po wypadku statku Achilles z 2014 roku (Raport PKBWM Achilles) Komisja zasugerowała zmiany w prawie miejscowym poprzez zalecenie wydane Dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni, w którym wskazała na konieczność zmiany przepisu § 129 Zarządzenia nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 20 lutego 2013 roku – Przepisy portowe, w taki sposób, aby wyraźnie określał on miejsce zdawania pilotów dla statków o dużym zanurzeniu. Komisja zaproponowała, aby miejsce to było nie bliżej niż 5 kabli na wschód od pary boi G1-G2 i umieściła gotowy projekt przepisu w zmienionym brzmieniu.

Należy też wspomnieć, że organy, do których zostały skierowane dyspozycje zaleceń, mają obowiązek powiadomienia przewodniczącego PKBWM w terminie 6 miesięcy od dnia doręczenia raportu końcowego o uwzględnieniu lub o przyczynach nieuwzględnienia zaleceń wydanych przez Komisję. Ze względu na to jednak, że zalecenia te

dotyczą poprawy stanu bezpieczeństwa i potencjalnie przekładają się na ochronę ludzkiego życia, zdrowia i mienia, to w praktyce organy wprowadzają rekomendacje zmian legislacyjnych w brzmieniu zaproponowanym przez Komisję.

Współpraca między państwem prowadzącym badanie a państwami istotnie zainteresowanymi

Kodeks badania wypadków wymaga, aby wszystkie państwa istotnie zainteresowane współpracowały z państwem prowadzącym badanie w sprawie bezpieczeństwa morskiego w tak szerokim zakresie, w jakim jest to możliwe, zaś państwo prowadzące badanie powinno współpracować z państwami istotnie zainteresowanymi w tym samym stopniu.

Kodeks ten przewiduje również obowiązek powiadomienia przez państwo bandery statku lub statków uczestniczących o wypadku morskim, który wydarzył się na morzu otwartym lub w wyłącznej strefie ekonomicznej, państwa istotnie zainteresowane tak szybko, jak tylko będzie to możliwe. W przypadku wystąpienia wypadku morskiego na terytorium, w tym na morzu terytorialnym, państwa nadbrzeżnego, państwo bandery i państwo nadbrzeżne powinny powiadomić się wzajemnie oraz wspólnie powiadomić inne państwa istotnie zainteresowane tak szybko, jak tylko będzie to możliwe. Mimo że w ustawie o PKBWM nie funkcjonuje tożsamy przepis, to Komisja stosuje się do tych obowiązków i informuje państwa członkowskie Unii Europejskiej, wykorzystując do tego bazę danych EMCIIP Europejskiej Agencji ds. Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA), oraz państwa trzecie, wykorzystując do tego standardowy format notyfikacji, który powinien zawierać nazwę statku i jego państwo bandery, numer identyfikacyjny IMO, charakter wypadku morskiego, miejsce wypadku morskiego, datę i godzinę wypadku morskiego, liczbę poważnie rannych lub zabitych, skutki wypadku dla osób, mienia oraz środowiska oraz identyfikację każdego innego statku uczestniczącego w wypadku (Łuczywek 2012: 301). Co ważne, brak pełnych informacji nie może powodować opóźnienia w powiadomieniu.

W ramach UE państwa członkowskie w ścisłej współpracy z Komisją Europejską ustanowiły ramy stałej współpracy między krajowymi organami dochodzeniowymi, która polega m.in. na udostępnianiu i współużytkowaniu instalacji, urządzeń i sprzętu do technicznego badania przyczyn wypadków morskich, wymiany informacji czy wiedzy fachowej, przygotowania wspólnych zasad realizacji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, odpowiedniego zarządzania środkami szybkiego ostrzegania, a także organizowaniu wspólnych zajęć szkoleniowych. Ponadto organy dochodzeniowe, przeprowadzając dochodzenia dotyczące bezpieczeństwa, posługują się wspólną metodologią dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowaną zgodnie z rozporządzeniem nr 1286/2011. Niewątpliwie współpraca międzynarodowa w dziedzinie prowadzenia dochodzeń nad przyczynami wypadków morskich skutkuje efektywniejszym i szybszym wprowadzeniem w życie rozwiązań mających poprawić stan bezpieczeństwa morskiego.

Zakończenie

Konieczność prowadzenia szybkich oraz skutecznych badań przyczyn i okoliczności wypadków morskich została spowodowana w dużej mierze pasmem tragicznych katastrof morskich, które wydarzyły się u schyłku XX wieku. W 1987 roku prom ro-ro Herald of Free Enterprise przewrócił się i zatonął u wybrzeży Belgii, co spowodowało śmierć 193 osób, w 1994 roku na Morzu Bałtyckim zatonął statek pasażerski Estonia, a życie wtedy straciły 852 osoby, zaś w 1999 tankowiec Erika zatonął u wybrzeży Francji, wywołując katastrofę środowiskową – ze zbiorników statku do morza przedostało się wówczas 20 000 ton ropy.

Po tych wydarzeniach społeczność międzynarodowa, w tym państwa członkowskie IMO, uznały, że badanie przyczyn i okoliczności wypadków morskich wraz z ich analizą prowadzi do większej świadomości na temat ich przyczyn i może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa i ochrony środowiska morskiego za pomocą podejmowania odpowiednich środków zaradczych. Co więcej, bez względu na to, czy przyczyną wypadku jest czynnik ludzki czy niedociągnięcie techniczne, dzięki poprawnie przeprowadzonemu badaniu można skutecznie zapobiegać takim wydarzeniom w przyszłości albo przynajmniej łagodzić ich skutki poprzez zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych oraz zapobieżenie całkowitemu znoszeniu statków i zanieczyszczeniu środowiska morskiego.

Reasumując, celem badania przyczyn i okoliczności wypadków i incydentów morskich jest ogólna poprawa bezpieczeństwa morskiego. Celowi temu sprzyja nie tylko literalne brzmienie przepisów, chociażby Kodeksu badania wypadków, ale też fakt, że zapewnienie bezpieczeństwa jest nadrzędnym i jedynym jego celem. Raporty sporządzone z przeprowadzonych badań nie mogą stanowić dowodu w postępowaniu karnym, zatem ustalenie winy nie jest w ogóle objęte kognicją przepisów. Warto też wspomnieć, że wysiłek IMO na rzecz zapobiegania wypadkom morskim nie ogranicza się tylko do analizy przyczyn wydarzeń, które już spowodowały wypadek bądź incydent morski. W wytycznych dotyczących zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu⁴ IMO wprowadziło pojęcie *just culture*, czyli procesu kształtowania odpowiedzialnego zachowania wśród pracowników i przedsiębiorców sektora morskiego, które polega na transparentnym i rzetelnym raportowaniu o każdym zdarzeniu potencjalnie mogącym zagrozić bezpieczeństwu. Podejście to opiera się na zasadzie zachęcania zarówno pracowników, jak i pracodawców do zgłaszania każdego incydentu, nawet jeśli wydarzył się on na skutek błędu lub zaniedbania i obciąża jednego z nich. IMO w takiej sytuacji proponuje nawet zrezygnowanie z wymierzania kary, jeśli osoba odpowiedzialna notyfikuje organizację o wydarzeniu, aby strach przed odpowiedzialnością nie powodował zatajania takich zdarzeń.

⁴ MSC.MEPC.Guidance on near-miss reporting: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Documents/MS%20MEPC.7-circ.7.pdf> (dostęp: 02.04.2020).

Bibliografia

Abuelenin A., 2017, *Obligations of Authorities Investigations towards the Improvement of procedures of Marine Accident Investigation*, „Journal of Social Science Studies”, No. 4.

Dhillon B.S., 2007, *Human Reliability and Error in Transportation Systems*, London.

Kristiansen S., 2005, *Maritime Transportation: Safety Management and Risk Analysis*, Elsevier.

Łuczynek C., 2012, *Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich*, „Prawo Morskie”, Gdańsk.

Łuczynek C., 2017, *The legal basis and scope of authority and activity of the Polish State Marine Accident Investigation Commission*, „Maritime Law”, Vol. XXXIII.

Mokhtari A.H., Khodadadi Didani H.R., 2013, *An Empirical Survey on the Role of Human Error in Marine Incidents*, „TransNav the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation”, No. 7.

Mousavi M., Jafari M., 2017, *Marine accidents investigation methods based on the role of human factors in accidents*, „International Journal of Scientific Study”, No. 5.

Pyć D., 2019, *Bezpieczeństwo jako funkcja morskiego prawa publicznego*, Prawo Morskie, t. XXXVI.

Pyć D., 2017, *Wpływ zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich na stan bezpieczeństwa morskiego*, *Gdańskie Studia Prawnicze*, t. XXXVIII.

Szymankiewicz D., 2017, *Legal aspects of investigating marine accidents in Poland*, *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie*, nr 51.

Prawo międzynarodowe

Rezolucja MSC IMO:

W sprawie przyjęcia Kodeksu Standardów Międzynarodowych i Zalecanych Praktyk Dotyczących Badania Wypadku Morskiego lub Incydentu Morskiego (Kodeks Badania Wypadków) (MSC.255(84))

Rozporządzenie KE

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 z 10.12.2011 L328).

Prawo krajowe

Ustawa z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1374 z późn. zm.).

Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 234 z późn. zm.).

Inne

MSC.MEPC.Guidance on near-miss reporting: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Documents/MS%20MEPC.7-circ.7.pdf> (dostęp: 2.04.2020).

Raport PKBWM: http://pkbwm.gov.pl/images/uchwaly_raporty/raporty/Raport_koncowy_WIM_15_15_Down_North.pdf.

Raport PKBWM: http://pkbwm.gov.pl/images/uchwaly_raporty/raporty/Raport_koncowy_Achilles.pdf.

Roczna analiza wypadków i incydentów morskich PKBWM 2018: https://pkbwm.gov.pl/wp-content/uploads/images/sampledata/analizy/Analiza_roczna_2018.pdf (dostęp: 25.03.2020).

Uzasadnienie do ustawy o PKBWM: http://bip.kprm.gov.pl/download/75/12857/RM_106911_uzasadnienie.pdf (dostęp: 25.03.2020).

Biogram

Michał Małczyński – absolwent studiów prawniczych na WPiA Uniwersytetu Gdańskiego. Przygotowuje się do podjęcia studiów doktoranckich i napisania doktoratu w obszarze badawczym prawa morskiego. Poza prawem interesuje się m.in. polityką i historią. W wolnych chwilach gotuje i słucha Franka Sinatry.