

PRZEGLĄD WYPADKÓW MORSKICH 2010



SPIS TREŚCI

PODSUMOWANIE	4
1. WPROWADZENIE	7
2. WYPADKI W PODZIALE NA TYPY STATKÓW	7
2.1. <i>Statki towarowe</i>	8
2.2. <i>Zbiornikowce</i>	9
2.3. <i>Kontenerowce</i>	10
2.4. <i>Statki pasażerskie</i>	10
2.5. <i>Statki Rybackie</i>	12
2.6. <i>Inne typy statków</i>	13
3. TYPY WYPADKÓW	14
3.1. <i>Zatonięcia</i>	14
3.2. <i>Wejścia na mieliznę</i>	16
3.3. <i>Kolizje/Kontakty</i>	17
3.4. <i>Pożary/Wybuchy</i>	18
3.5. <i>Wypadki innego typu</i>	20
4. SKUTKI WYPADKÓW	21
4.1. <i>Utrata życia</i>	21
4.2. <i>Zanieczyszczenia</i>	22
5. PODZIAŁ REGIONALNY	24
5.1. <i>Wybrzeże Atlantyku, Morze Północne i Kanał Angielski</i>	25
5.2. <i>Morze Bałtyckie z podejściami</i>	27
5.3. <i>Morze Śródziemne i Morze Czarne</i>	29

PODSUMOWANIE

Niniejszy jest czwartym z serii przeglądów rocznych, mających na celu uświadomienie zarówno społeczności morskiej UE jak i obywatelom UE wypadków morskich mających miejsce na wodach wokół UE. Obejmują one wybrzeże Atlantyku (włącznie z Morzem Północnym i Kanałem Angielskim), Morze Bałtyckie oraz związane z UE części Morza Śródziemnego i Morza Czarnego, a także wody wokół Norwegii i Islandii.

Informacje zawarte w niniejszym przeglądzie pochodzą z szeregu źródeł, w tym od służb Unii Europejskiej monitorujących media, wiarygodnych źródeł, uznanych systemów informacji żeglugowej informacji powypadkowych, mediów morskich i ogólnych oraz szeroki zakres informacji internetowych (zamieszczone na końcu przeglądu podziękowania pokazują główne źródła). Informacje zostały zebrane w bazę danych celem sporządzenia tablic, wykresów, diagramów i map w dokumencie. O ile nie stwierdzono inaczej, liczby w tekście odnoszą się do uczestniczących statków, a nie do ilości wypadków. Przekonani jesteśmy, że liczby reprezentują stosunkowo dokładny zarys wypadków mających miejsce w roku 2010 na wodach UE i wokół UE, aczkolwiek niemożliwe jest pełne zagwarantowanie wyczerpującej sprawozdawczości.

Nie miały miejsca katastrofy żeglugowe w skali *Estonii* przed niemal 17 laty na Morzu Bałtyckim, nie doszło też do poważnych zanieczyszczeń na miarę wypadku statku *Prestige* u brzegów Hiszpanii ponad 8 lat temu. Mogą zachodzić wskazania, że różne inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa morskiego podjęte przez władze na poziomie krajowym, UE i globalnym przyniosły znaczący skutek pozytywny.

Mimo jednak z sporego zmniejszenia się dotkliwości wypadków w ostatnich latach, liczby za rok 2010 pokazują, że zarówno liczba statków uczestniczących w wypadkach jak i liczba wypadków śmiertelnych, raz jeszcze uległa zwiększeniu. Ponadto, progresywnie niższa liczba wypadków zanieczyszczeń wykryta przez satelity należące do EMSA systemu CleanSeaNet sugerować może, że żegluga staje się bardziej świadoma monitorowania jej z góry. Wyraźny spadek liczby wypadków i utraty życia w roku 2009 w porównaniu z boomem lat 2007/2008, a potem niewielkim wzrostem w 2010 roku, sugeruje istnienie powiązania pomiędzy liczbą wypadków i aktywnością gospodarczą.

W ciągu roku, przy kilku okazjach szkody spowodowane poszczególnymi wypadkami dały

powody do zaniepokojenia. Doszło też do szeregu wypadków, których konsekwencje mogły potencjalnie być znacznie gorsze (patrz „Najbardziej znaczące wypadki” w Rozdziale 3). Z przeglądu 2010 wynika jednak jasne przesłanie, że chociaż od dekady nie doszło do poważnej katastrofy, nadal każdego roku dochodzi do setek wypadków, których znaczna część prowadzi do uszkodzeń statków, zanieczyszczenia środowiska i/lub utraty życia. W konsekwencji, ważne jest aby nadal wdrażane były inicjatywy mające na celu poprawę monitorowania statków, ładunków i/lub zanieczyszczeń, reagowania na wypadki i bezpieczeństwa na morzu ogólnie.

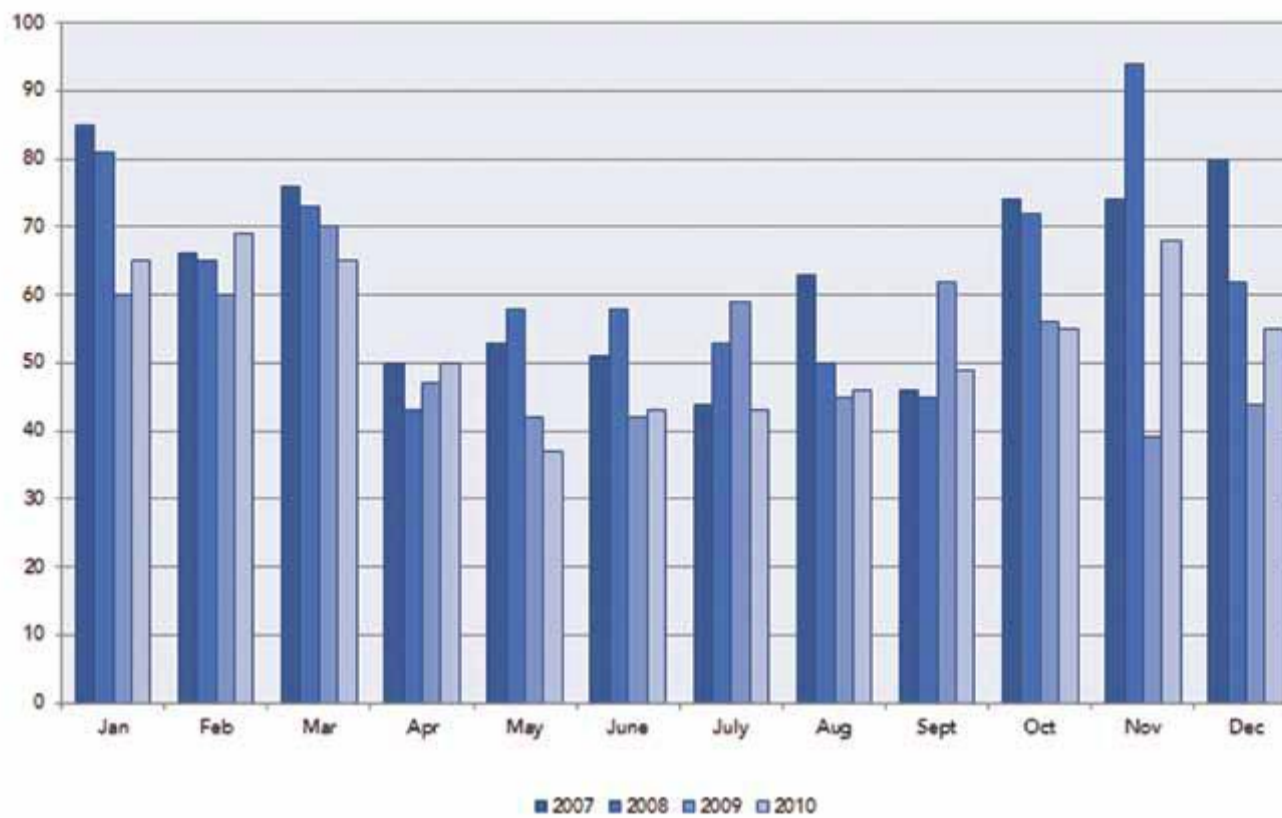
Patrząc naprzód, istnieje potencjał większych skutków wypadków w wyniku dostarczania coraz większych statków. Pojawiają się pytania odnośnie zdolności aktualnych systemów reagowania do radzenia sobie z usuwaniem niektórych z tych bardzo dużych statków z miejsca wypadku i wszelkimi związanymi zanieczyszczeniami.

Za wyjątkiem stycznia i grudnia, rok 2010 wykazał się klasycznym rocznym profilem wypadkowości, ze szczytami w okresie zimowym i zmniejszeniami w ciepłym okresie letnim kiedy pogoda jest lepsza. Okres pod koniec 2009 i na początku 2010 roku był szczególnie interesujący, ze względu na skok z po około 40 wypadków w listopadzie i grudniu 2009, do po 60-70 wypadków w styczniu, lutym marcu 2010 roku (wzrost o ponad 50%).

W odniesieniu do utraty życia, w lutym (41 wypadków śmiertelnych) oraz marcu (15 wypadków śmiertelnych), przyczyniły się razem do 43% łącznej liczby wypadków śmiertelnych (patrz sekcja 4.1). Jeśli chodzi o zanieczyszczenia wynikające z wypadków, jedyne znaczne rozlewy w 2010 roku miały miejsce w lutym, czerwcu, październiku i grudniu (patrz sekcja 4.2).

Liczby całkowite na rok 2010

644 statków uczestniczyło w 559 wypadkach (zatonienia, zderzenia, wejścia na mieliznę, pożary/wybuchy i inne znaczące wypadki) na wodach UE i wokół nich w 2010 roku. Liczby pokazują, że chociaż ilość statków uczestniczących w wypadkach w 2010 roku była zasadniczo niższa niż w szczytowych latach 2007/2008, nadal jest wyższa niż w roku 2009. W tym kontekście ważne znaczenie ma odnotowanie różnicy w liczbach całkowitych statków uczestniczących w wypadkach przed i po rozpoczęciu kryzysu gospodarczego po koniec 2008 roku.



Szacuje się, że po roku 2008 ruch morski zmalał o 15-20%, wobec czego nie jest zaskoczeniem, że w rezultacie tego, mamy do czynienia z mniejszą liczbą wypadków.

W roku 2010 zgłoszono śmierć 61 marynarzy w wyniku wypadków z udziałem statków komercyjnych operujących na wodach UE i ją otaczających (w porównaniu z 52 w roku 2009 i 82 zarówno w roku 2008 jak i w 2007). Ofiary dotyczyły w większości wypadków statków rybackich (33%) zaś wypadki śmiertelne z udziałem statków towarowych obejmowały 28% przypadków ofiar śmiertelnych w roku 2010 (patrz sekcja 4.1).

W 2010 roku zgłoszono, że największa liczba statków uczestniczących w wypadkach obejmowała zderzenia i kontakty z infrastrukturą (45). Około 22% stanowiły wejścia na mieliznę (znacznie mniej niż w minionych latach) a około 13% dotyczyło pożarów i wybuchów. Mniej niż 5% statków uczestniczących w wypadkach zatonięło, co czyni liczbę zgłoszonych zatonięć w okresie 2009/2010 znacznie mniejszą niż poziom 2007/2008.

Liczba statków uczestniczących w wypadkach (2007-2010)

	2007	2008	2009	2010
Zatonięcia	55	61	28	32
Zderzenia/Kontakty	304	308	292	288
Wejścia na mieliznę	197	217	177	143
Pożary/Wybuchy	91	89	67	83
Inne	115	79	62	98
Razem	762	754	626	644

Jeśli chodzi o zanieczyszczenia powypadkowe, doszło do pięciu rozlewów większych niż sto ton i kilku innych poniżej 10 ton każdy (patrz sekcja 4.2). Nie uwzględniając rozlewu paliwa odrzutowego (z podwójno-kałubowego zbiornikowca do przewozu ropy surowej *Mindoro* na południowym wybrzeżu Holandii w październiku, szacunkowa ilość rozlanej ropy w zgłoszonych wypadkach raz jeszcze uległa zmniejszeniu, tym razem o 1,000-1,500 ton (w porównaniu z 1,500-2,000



Istnieje sezonowość wypadków: występują one częściej w okresie od października do marca niż w miesiącach letnich.

w roku 2009, 2,000-3,000 ton w 2008 i 7,000-8,000 ton w 2007). Jednak rozlew paliwa odrzutowego oszacowano przez władze holenderskie na około 7,000 ton, co zwiększa oszacowanie na 2010 rok do ponad 8,000 ton. Byłby to większy kłopot, gdyby dotyczyło to rozlewu ciężkiego oleju.

20% statków uczestniczących w wypadkach w 2010 roku było o tonażu brutto (gt) poniżej 500 ton, 41% należało do kategorii 500-5000 gt a 39% miało pojemność powyżej 5000 gt. 76% statków miało, które zatoneły miało tonaż poniżej 500 gt, a 72% z nich było statkami rybackimi. Ponad 52% wypadków śmiertelnych miało miejsce na statkach poniżej 500 gt, a zdecydowana ich większość miała miejsce na statkach rybackich i na drobnicowcach. Rozlewy zanieczyszczające ponad 100 ton dotyczyły różnych większych statków (patrz podsekcja 4.2.2).

Według kraju rejestru, większość (63%) statków uczestniczących w wypadkach na wodach UE i wokół nich zarejestrowana była w krajach UE, zaś około 37% z nich podnosiło bandery spoza UE. Proporcje te pozostają stosunkowo niezmiennie w ciągu ostatnich czterech lat.

W 2010, proporcja wypadków na wodach UE i wokół nich z udziałem statków nie posiadających certyfikatów towarzystw klasyfikacyjnych wynosiła około 24%, zaś udział statków ze świadectwami uznanych organizacji UE wynosił około 74%. Udział w wypadkach statków klasyfikowanych przez towarzystwa klasyfikacyjne nie mające uznania UE był ponownie w zakresie 1-2 %. Uznane przez UE organizacje klasyfikują dobrze ponad 90% floty światowej w kategorii tonażu, aczkolwiek udział ten jest niższy jeśli chodzi o liczbę statków. W oparciu liczby wykorzystane w niniejszym przeglądzie około 98% statków komercyjnych uprawiających żeglugę na wodach UE i wokół nich certyfikowane jest albo przez uznane przez UE organizacje albo przez same Państwa Członkowskie.

Wśród statków uczestniczących w wypadkach na wodach UE i wokół nich, około 81% zarządzanych było z UE (podobnie w poprzednich latach). 80% wypadków śmiertelnych miało miejsce na statkach zarządzanych z UE, a cztery na pięć statków uczestniczących w poważnych powypadkowych zanieczyszczeniach były także zarządzane z UE (patrz podsekcja 4.2.20). Najpoważniejsze wypadki do których doszło w 2010 roku opisane są bardziej szczegółowo w Rozdziale 3.

1. WPROWADZENIE

Niniejszy przegląd koncentruje się na znaczących wypadkach z udziałem statków komercyjnych w każdym wieku i rozmiarze (włącznie ze statkami rybackimi), do których doszło w roku 2010. Do celów przeglądu znaczące wypadki obejmują wszystkie całkowite/częściowe zatonięcia, zderzenia, wejścia na mieliznę, pożary oraz wybuchy dotyczące statków w drodze, w trakcie holowania, na kotwicy, zacumowanych lub w budowie/konserwacji. Ponadto włączone są także znaczące wypadki dotyczące straty członków załogi/pasażerów za burtą, znaczącej utraty ładunku, poważnych uszkodzeń w wyniku ciężkiej pogody, uszkodzeń strukturalnych. wypadków z udziałem łodzi ratunkowych i szkód w infrastrukturze.

O ile nie stwierdza się inaczej, liczby odnoszą się raczej do ilości statków uczestniczących w wypadkach a nie do ilości wypadków (np. dwa lub więcej statków może uczestniczyć w jednym przypadku zderzenia, nawet gdy tylko jeden ze statków może odnieść skutki zderzenia, osiąść na mieliznie i/lub zatonać). Kiedy statek uczestniczył w więcej niż jednym wydarzeniu równocześnie (zatonienie, zderzenie, wejście na mieliznę, pożar, etc.), jedynie wydarzenie uznane za

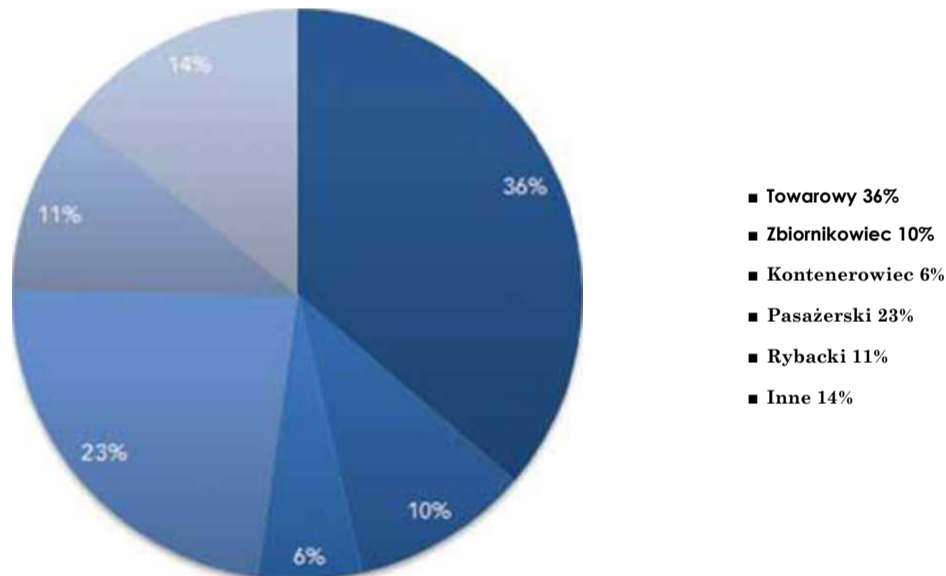
najbardziej znaczące zostanie odnotowane. Na przykład, jeśli statek zderzy się a następnie zatoni, odnotowane zostanie jego zatonięcie, albo jeśli statek po zderzeniu wejdzie na mieliznę, odnotowany jest według kategorii powodującej największe szkody i/lub, która oceniona jest jako mająca największe skutki.

Dane nie obejmują uszkodzeń mechanizmów (tj. takich nie mających dalszych skutków), niewielkich strat ładunku, utraty kotwicy, etc. Chociaż liczby dotyczące wypadków śmiertelnych w wyniku zdarzeń z udziałem statków komercyjnych włączone są do raportu, istnieje ryzyko niedoszacowania, zwłaszcza w kontekście statków rybackich. Jeśli chodzi o statki o tonażu poniżej 50 gt: w niniejszym przeglądzie odnotowano jedynie zatonięcia i wypadki śmiertelne.

Wreszcie, przegląd nie koncentruje się na przyczynach wypadków. Należy to do analiz dokonywanych w ramach odnośnych organów dochodzeniowych. Celem niniejszego przeglądu jest dokonanie zestawienia raportów powypadkowych i statystyk pochodzących z różnych źródeł, dla celów zwiększenia świadomości w zakresie ilości i typów wypadków morskich mających miejsce na wodach UE i wokół nich.

2. WYPADKI W PODZIALE NA TYPY STATKÓW

Wypadki w roku 2010 wg typu statku



2.1. Statki towarowe

Do celów niniejszego przeglądu kategoria ta składa się z drobnicowców, statków ro-ro, masowców i pojazdowców: które razem reprezentują znaczącą większość żeglugi komercyjnej. W 2010 roku, raz jeszcze stanowiły one zdecydowanie największą kategorię statków uczestniczących w wypadkach na wodach UE wokół niej, zaś liczby pokazały znaczące zmniejszenie liczby statków uczestniczących w wypadkach w latach kryzysu gospodarczego (2009/2010) w porównaniu z latami boomu (2007/2008). Oba największe w roku bieżącym rozlewy (drobnicowiec *North Spirit* oraz masowiec

Liczba statków towarowych uczestniczących w wypadkach (2007-2010)

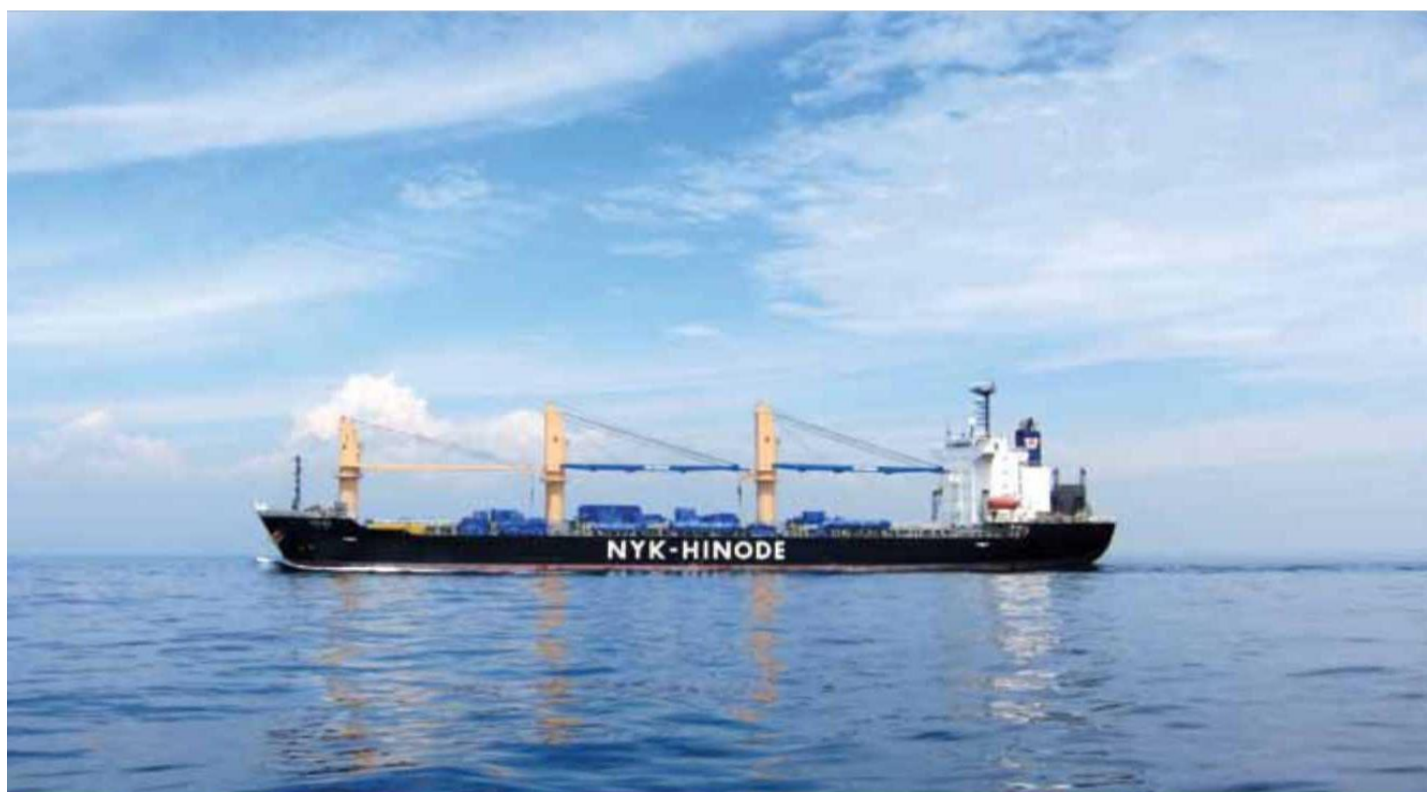
Statki towarowe	2007	2008	2009	2010
Zatonięcia	11	10	6	6
Zderzenia/Kontakty	132	120	93	97
Wejścia na mieliznę	108	115	76	72
Pożary/Wybuchy	29	26	30	17
Inne	50	36	20	42
Razem	330	307	225	234

Antonis) przypadają do niniejszej kategorii (patrz 4.2.2).

W 2009 roku, statki towarowe uczestniczyły w 36% rocznych wypadkach z udziałem statków (w porównaniu z 41% w 2008 i 43% w 2007 roku). W roku 2010 w kategorii tej miały miejsce liczne poważne wypadki, włącznie z zatonięciem kilku drobnicowców (patrz 3.1). Co ważne, chociaż doszło do dwóch znaczących rozlewów z tych statków, skutki środowiskowe wypadków były mniej istotne niż przypadku statków towarowych w roku 2009.

W ramach tej kategorii, drobnicowce stanowią znaczną większość statków uczestniczących w wypadkach. Masowce stanowią inny realnie znaczący typ statku w ramach kategorii jeśli chodzi o udział w wypadkach, a ich udział wynoszący 17-18% w łącznej liczbie wypadków kategorii statków towarowych był nieznacznie większy niż w roku 2009 (16%).

Większość drobnicowców oraz liczne masowce i statki innego typu należą do zakresu 500-5000 gt. W 2010 roku, tak jak w latach poprzednich, większość wypadków dotyczyła wejść na mieliznę i zderzeń, podczas gdy kontakty z infrastrukturą, pożary/wybuchy i inne typy wypadków miały mniejsze znaczenie. Jednak liczba zgłoszonych pożarów stanowiła niemal połowę tej z roku 2008, zaś liczba „wypadków innego rodzaju” podwoiła się.



Statki towarowe są niezbędne do funkcjonowania gospodarki europejskiej. Liczby wypadków zebranych przez EMSA w ciągu ostatnich czterech lat wskazują, że istnieje związek między wzrostem i spadkiem wypadków statków towarowych a wzrostami i spadkami w ruchu morskim.

Liczba wypadków statków w wielkościach skonsolidowanych uległa nieznaczniemu zwiększeniu od 2009 roku, ale była znacznie niższa niż w roku 2008 i 2009. W 2009/2010, wszystkie liczby dotyczące zatonięć, zderzeń/kontaktów i wejść na mieliznę były znacząco mniejsze niż w latach boomu gospodarczego 2007 i 2008. W roku 2010, nadal zmniejszała się liczba wypadków śmiertelnych w tej kategorii, zginęło 17 marynarzy (mniej niż 19 w 2009, 25 w 2008 i 20 w roku 2007).

2.2. Zbiornikowce

Kategoria ta obejmuje wszystkie typy zbiornikowców. Zdecydowana ich większość eksploatowana na wodach UE i wokół niej ma podwójne kadłuby, zgodnie z międzynarodowym wymogiem wycofywania zbiornikowców z pojedynczym kadłubem..

Aczkolwiek nie doszło do poważnych zanieczyszczeń wybrzeża spowodowanych przez zbiornikowce w minionych latach, nadal dochodzi do sporej liczby dość poważnych wypadków z udziałem zbiornikowców (zwłaszcza zderzeń) (patrz sekcja 3).

Liczba zbiornikowców uczestniczących w wypadkach (2007-2010)

Zbiornikowce	2007	2008	2009	2010
Zatonięcia	0	1	0	0
Zderzenia/Kontakty	23	31	30	34
Wejścia na mieliznę	23	20	28	17
Pożary/Wybuchy	11	11	2	7
Inne	6	13	7	7
Razem	63	76	67	65

Łączna liczba 65 wypadków z udziałem zbiornikowców reprezentuje około 10% łącznej liczby wypadków z udziałem statków na wodach UE i wokół niej w roku 2010 co jest niemal taka sama proporcją jak w roku 2008 i 2009.

80% zbiornikowców uczestniczących w wypadkach stanowiły zbiornikowce do przewozu ropy, zaś gazowce stanowiły 3% a pozostałe 17% było chemikaliowcami i innego typu zbiornikowcami. Poinformowano o śmierci pięciu osób w wyniku wypadków z udziałem zbiornikowców w roku 2010 (więcej niż dwie w roku 2009 i trzy w roku 2007 oraz mniej niż dziewięć w roku 2008).



Mimo, że nie odnotowano większych wycieków ropy w Europie od czasu wypadku PRESTIGE (2002), tankowce pozostają stale obecne na europejskim wybrzeżu. Przygotowanie do przyszłych wycieków ropy jest jedną z podstawowych działalności EMSA.

2.3. Kontenerowce

Z zadowoleniem przyjmuje się niską liczbę wypadków w roku 2010 z udziałem statków kontenerowych stanowiącą kontynuację utrzymującej się od roku 2007 tendencji spadkowej. Zgłoszono w roku 2010 udział w wypadkach 38 kontenerowców (spadek z 65 w roku 2007), co oznacza mniej niż 6% łącznej wypadkowości statków UE. Najbardziej godną uwagi obserwacją jest spore zmniejszenie się przypadków zderzeń/kontaktów i wejść na mieliznę. Raz jeszcze, rok 2010 wydaje się nie być znaczącym rokiem jeśli chodzi o straty kontenerów, aczkolwiek EMSA nie dysponuje wyczerpującymi danymi.

Liczba kontenerowców uczestniczących w wypadkach morskich (2007-2010)

Kontenerowce	2007	2008	2009	2010
Zatonięcia	1	0	0	0
Zderzenia/Kontakty	42	31	30	23
Wejścia na mieliznę	10	18	10	4
Pożary/Wybuchy	3	4	2	4
Inne	9	7	10	7
Total	65	60	52	38

Kontynuacja spadkowej tendencji wypadkowości będzie korzystna, zważywszy na potencjalnie kosztowne konsekwencje wypadków statków

kontenerowych. Niektóre z ostatnio zamówionych kontenerowców mogą przewozić 18,000 TEU. Takie statki mogą przewozić cztery razy więcej kontenerów niż *MSC Napoli*, oraz dwanaście razy więcej niż *Rokia Delmas*. Gdyby doszło do wypadku z udziałem tych większych statków, operacja ratunkowa byłaby znacznie bardziej skomplikowana.

2.4. Statki pasażerskie

Kategoria ta obejmuje promy i statki wycieczkowe. Rok 2010 był stosunkowo kiepski w kontekście liczby statków uczestniczących w wypadkach, ale lepszy w kontekście poniesionych strat. Liczba statków pasażerskich uczestniczących w wypadkach reprezentowała niemal 23% łącznej liczby dla UE, i była niemal na takiej samej wysokości jak w najwyższym punkcie w roku 2007. Wypadki śmiertelne były stosunkowo nieliczne, aczkolwiek doszło szeregu wypadków, których skutki mogłyby być znacznie gorsze. Zanieczyszczenie nie stanowiło istotnej sprawy.

Rozdział 3 opisuje najbardziej znaczące wypadki w tej kategorii, w tym poważny pożar na pasażerskim promie ro/ro.



Kontenerowce są coraz większe.

Lisco Gloria u wybrzeży Niemiec. Oprócz wysiłków w zakresie projektowania statków pasażerskich, praca UE na rzecz poprawy stateczności promów ro-ro ma szczególne znaczenie dla zachowania a nawet poprawy bezpieczeństwa w tym sektorze.

Liczba statków pasażerskich uczestniczących w wypadkach (2007-2010)

Statki pasażerskie	2007	2008	2009	2010
Zatonięcia	4	0	0	2
Zderzenia/Kontakty	73	77	80	70
Wejścia na mieliznę	24	26	30	22
Pożary/Wybuchy	17	17	11	30
Inne	31	14	14	23
Razem	149	134	135	147

W roku 2010 zgłoszono udział w wypadkach 147 statków pasażerskich (w tym 126 promów i 21 wycieczkowców) (co oznacza wzrost o niemal 10% w porównaniu z 2009 i 2008). Raz jeszcze była to druga co do wielkości kategoria wypadkowości statków, nieco za statkami towarowymi, ale znacznie przed zbiornikowcami. Kontakty promów z infrastrukturą pozostawały główną kategorią wypadków, zaliczając się do około 35% wszystkich wypadków z udziałem statków pasażerskich. Znaczącą zmianą był wzrost liczby pożarów/wybuchów (z 11 w roku 2009 do 30 w 2010), wraz ze znaczącym wzrostem ilości przypadków szkód w wyniku działania dużych fal. Odnotować należy, że liczby nie wykazują znaczącego zmniejszenia ilości statków uczestniczących w wypadkach w okresie kryzysu gospodarczego (2009/2010), co jest ewidentne w przypadku niektórych innych kategorii statków.

Dwa statki pasażerskie, które zatonęły (60-letni wycieczkowiec 5,500 gt *Melody* i 48-letni prom pasażerski/ro-ro *Egholm II*) nie były promami w eksploatacji. Jeden był odstawiony a drugi holowany do stoczni.



Europejska branża rejsów wycieczkowych doświadcza obecnie silnego wzrostu.

2.5. Statki rybackie

Liczba statków rybackich uczestniczących w wypadkach (2007-2010)

Statki rybackie	2007	2008	2009	2010
Zatonięcia	27	29	18	18
Zderzenia/Kontakty	17	14	22	15
Wejścia na mieliznę	14	20	20	16
Pożary/Wybuchy	16	14	9	15
Inne	4	3	5	4
Razem	78	80	74	68

Liczba zgłoszonego udziału statków rybackich w wypadkach była niska w porównaniu z ubiegłymi laty. Jak w roku 2009 zgłoszono zatonięcie jedynie 18 statków rybackich (w porównaniu z 29 w 2008 roku). Stanowiło to 56% przypadków wszystkich zatonięć statków komercyjnych na wodach UE i ją

otaczających w roku 2010. Aby liczby znalazły się w kontekście, należy pamiętać, że liczby dotyczące typów wypadków innych niż zatonięcia i utraty życia zgłaszane jedynie odnośnie większych statków rybackich o pojemności przekraczającej 50 gt.

W wyniku wypadków z udziałem statków rybackich w roku 2010 zgłoszono śmierć 20 członków. Chociaż stanowi to wzrost w stosunku do 16 przypadków zgłoszonych w roku 2009, nadal wskazuje istotną tendencję poprawy bezpieczeństwa statków rybackich na wodach UE i ją otaczających, ponieważ liczba wypadków śmiertelnych zmalała z 31 i 30, odpowiednio w roku 2007 i 2008.. Najpoważniejsze wypadki z udziałem statków rybackich opisane są w podsekcji 4.1.2. Jednak niedoszacowanie wypadków jest w tej kategorii bardzo prawdopodobne.



Polowanie ryb pozostaje jednym z najniebezpieczniejszych zawodów na świecie, mającym swoje odbicie w zakresie utraconego życia na wodach europejskich każdego roku. 2010 nie był wyjątkiem.

2.6. Statki innego typu

Kategoria niniejsza obejmuje wszystkie inne typy statków zaangażowanych w prace komercyjne na wodach UE i ją otaczających włącznie z holownikami, statkami wsparcia offshore, mobilnymi platformami/statkami wiertniczymi, jednostkami obsługi kotwic, barkami, statkami badawczymi, statkami do przewozu ładunków ciężkich i pogłębiarkami. W roku 2010, 92 takie statki (około 14 % uczestniczących w wypadkach na wodach UE i ją otaczających) uczestniczyło w wypadkach, co stanowi znaczący wzrost z 73 w roku 2009 i bliskie jest szczytowi 97 mającemu miejsce w roku 2008.

Doszło jedynie do pięciu zatonięć, co stanowi poprawę w porównaniu ze stosunkowo wysoką liczbą zatonięć w 2008 roku. Poinformowano o 12 wypadkach śmiertelnych, podobnie jak w dwóch poprzednich latach. Raz jeszcze, zderzenia były w znacznej mierze najpowszechniejszym typem wypadków dla tej kategorii, zaś inne rodzaje wypadków występowały na znacząco niższych poziomach.

W roku 2010 doszło w tej kategorii do dwóch poważnych wypadków. Trzech członków załogi zginęło kiedy pogłębiarka *DN 31* zatonięła w wyniku zderzenia ze zbiornikowcem chemikaliowym/produktowym *Crystal Topaz* u wybrzeży Belgii w grudniu (patrz podsekcja 3.1.2) a dwóch zginęło kiedy holownik *Fairplay-22* zatonięła u brzegów Holandii w dniu 11 listopada.

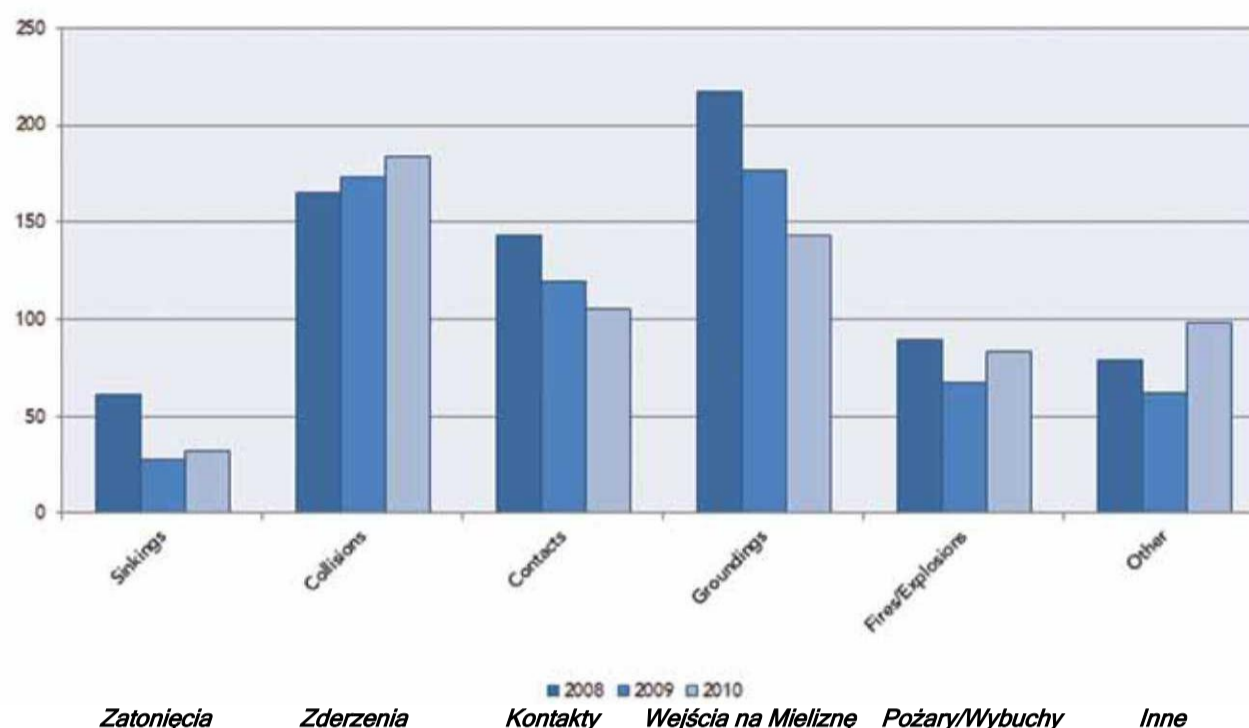
Liczba statków innego typu uczestniczących w wypadkach (2007-2010)

Statki innego typu	2007	2008	2009	2010
Zatonięcia	12	21	4	5
Zderzenia/Kontakty	17	35	37	50
Wejścia na mieliznę	18	18	13	12
Pożary/Wybuchy	15	17	13	10
Inne	15	6	6	15
Razem	77	97	73	92



"Inne typy statków" kategoria obejmuje różne statki, zaangażowane w różnorodne działania zarówno blisko portu jak i offshore.

LICZBA STATKÓW BIORĄCYCH UDZIAŁ W WYPADKACH wg TYPU



3. TYPY WYPADKÓW

Niniejszy przegląd zajmuje się typami wypadków w pięciu różnych kategoriach (zatonienia, wejścia na mieliznę, pożary/wybuchy oraz wypadki innego typu), aczkolwiek zderzenia i kontakty rozdzielono w diagramie dla celów porównawczych. W porównaniu z liczbami ogólnymi w latach 2008 -2010 liczba zatonięć zmniejszyła się znacząco w ciągu ostatnich dwóch lat, podczas gdy liczba zderzeń ulegała wolnemu wzrostowi. Liczba kontaktów z infrastrukturą i wejść na mieliznę ulegała progresywnemu zmniejszaniu, podczas gdy pożarów/wybuchów i wypadków innego typu wzrosła nieco w porównaniu ze spadkiem w roku 2009. Każda z dalszych sekcji zawiera bardziej szczegółowy przegląd liczb, a potem przygląda się bliżej pewnym bardziej znaczącym wypadkom mającym miejsce w ciągu roku. Lokalizacja wypadków i ich obszary koncentracji można znaleźć w podziale regionalnym w Rozdziale 5.

3.1. Zatonienia

3.1.1. Przegląd

Na szczęście w 2010 roku nie odnotowano zatonięć z udziałem znaczących wypadków śmiertelnych lub zanieczyszczeń morza, aczkolwiek doszło do kilku poważnych wypadków.

Ogólnie, liczby wykazują istotne zmniejszenie zatonięć w okresie 2009/2010,

w porównaniu z 2007/2008. Odnosne statki należały głównie do trzech kategorii (statki towarowe, statki rybackie oraz "statki innego typu")

Jednak wśród 32 statków które w roku 2010 zatonięły na wodach UE i ją otaczających, siedem miało pojemność powyżej 1.000 gt.

Zatonienia wg typu statków	2007	2008	2009	2010
Statki towarowe	11	10	6	6
Zbiornikowce	0	1	0	0
Kontenerowce	1	0	0	0
Statki pasażerskie	4	0	0	3
Statki rybackie	27	29	18	18
Statki innych typów	12	21	4	5
Razem	55	61	28	32



10 grudnia, motorowiec 7148 dwt *North Spirit* zatonał w pobliżu Cape Ortegal, Hiszpania w Zatoce Biskajskiej. Po otrzymaniu sygnału wezwania pomocy ze statku, władze hiszpańskie z powodzeniem użyły helikopterów do uratowania 17-osobowej załogi. Nie zgłoszono strat w ludziach...

3.1.2. Najbardziej znaczące wypadki

Najgorszy wypadek zatonięcia zgłoszony w 2010 roku dotyczył 32-letniego drobnicowca 2,300 gt *Karim 1*, który zatonął po zderzeniu w z podwójno-kadłubowym chemikaliowcem/produktowcem 11,200 gt *Alessandro DP* na Morzu Czarnym w pobliżu Przylądka Emine w Bułgarii, w dniu 29 listopada. Uratowano pięciu członków załogi, ale innych pięciu zginęło. Frachtowiec będący w drodze z Warny z ładunkiem złomu nabrał wody w wyniku zderzenia i szybko zatonął.

Zgłoszono także śmierć trzech członków załogi kiedy mająca pojemność 360 gt pogłębiarka *DN 31* zatonała po zderzeniu z mającym pojemność 7,900 gt podwójno kadłubowym zbiornikowcem chemikaliowym/produktowym *Crystal Topaz* w złej pogodzie na Skaldzie, na drodze do Antwerpii, Belgia, w dniu 8 grudnia. Zbiornikowiec był w drodze z Antwerpii do Rotterdamu a po zderzeniu pogłębiarka przewróciła się do góry dnem i nadal przez jakiś czas utrzymywała się na powierzchni zanim ostatecznie utonąła. Ruch statków do Antwerpii i z niej został w wyniku tego zdarzenia na jakiś czas wstrzymany.

Największym statkiem, który w roku 2010 zatonał na wodach UE i ją otaczających był mający pojemność 9,800 gt chłodnicowiec *Kea*, znacząco większy od największego statku, który zatonał w 2009 roku (2,300 gt). Najpierw poinformowano 30 marca, że *Kea* załadowana azotanem amonu, dryfuje bez kontroli z przechyłem 60 stopni w sztormie u płn.-zachodnich wybrzeży Hiszpanii. Ostatecznie statek zatonął, przyczyniając się do śmierci dwóch członków załogi. W chwili zatonięcia na statku było ponad 1000 ton paliwa i w dniu 1 kwietnia wykryto w pobliżu wypadku plamy ropy o długości 2-3 km.

Drugim co do wielkości był drobnicowiec 6,400 gt *North Spirit*, który zatonał u płn.-zachodnich wybrzeży Hiszpanii po przyjęciu sporej ilości wody 10 grudnia w warunkach sztormowych. Wypadek miał miejsce na Zatoce Biskajskiej podczas przewożenia frachtowcem drewna ze Szwecji: a w jego rezultacie doszło do rozlewu około 400 ton oleju napędowego. Władze hiszpańskie wysłały na miejsce wypadku statki dla monitorowania zanieczyszczenia olejowego i zebrania drewna pływającego na powierzchni morza.

3.2. Wejścia na mieliznę

3.2.1. Przegląd

W roku 2010 odnotowano znaczną poprawę jeśli chodzi o ogólną liczbę i powagę wejść na mieliznę, po już znaczącej poprawie w 2009 roku. Nadal jednak dochodziło do licznych wypadków powodujących znaczne uszkodzenia. Główne zmniejszenie liczby wypadków dotyczyło kategorii statków kontenerowych, zbiornikowców i promów. Łączna liczba statków uczestniczących w wejściach na mieliznę była znacząco najniższa od czterech lat i reprezentuje 22% łącznej liczby wypadków z udziałem statków na wodach UE i ją otaczających. Czynnikiem powodującym takie zmniejszenie wydaje się być 34% spadek ilości wejść na mieliznę na wodach wzdłuż wybrzeży Norwegii.

Wejścia na mieliznę wg typu statków	2007	2008	2009	2010
Statki towarowe	108	115	76	72
Zbiornikowce	23	20	28	17
Kontenerowce	10	18	10	4
Statki pasażerskie	24	26	30	22
Statki rybackie	14	20	20	16
Statki innego typu	18	18	13	12
Razem	197	217	177	143

Tak jak w poprzednich latach, znakomicie największą liczbę statków, które weszły na mieliznę na wodach UE i wokół niej stanowiły należące do kategorii statków towarowych, chociaż i tak była to najmniejsza liczba od czterech lat. Znaczące okazało się zmniejszenie ilości wejść na mieliznę kontenerowców.

3.2.2. Najbardziej znaczące wypadki

Nie doszło w roku 2010 do wejść na mieliznę prowadzących do sporych zanieczyszczeń lub utraty życia.

Największym statkiem, którego poważne uszkodzenia stwierdzono był podwójno-kadłubowy zbiornikowiec do przewozu ropy surowej o pojemności 59,200 gt, *Pacific Empire*, który wszedł na mieliznę w Zatoce Fińskiej w pobliżu estońskiej wyspy Aegna, w dniu 2 stycznia. Zbiornikowiec, który doznał poważnego uszkodzenia poniżej linii wodnej wszedł na płytsze wody podczas manewrowania przy podejściu do zakotwiczenia w wyznaczonym kotwiczowisku w oczekiwaniu na pilota.

Inne poważne wejście na mieliznę z udziałem dużego statku dotyczyło masowca 31,100 gt *Baltic Panther* na rzece Wezera, Niemcy, w dniu 2 września. W tym przypadku masowiec doznał poważnych uszkodzeń i został zabrany do stoczni w Bremerhaven celem dokonania napraw.



Stadlongracht spędził ponad tydzień na mieliznie w grudniu 2010 w pld.-zach. Finlandii.

Drobnicowiec **Stadiongracht** o pojemności 16.600 gt wszedł na skały poza torem głębokowodnym do portu Rauma w południowo-zachodniej Finlandii, z ładunkiem glinki porcelanowej, w dniu 29 grudnia. W wyniku wypadku w kadłubie powstało siedem dziur i zatopiony został zbiornik balastowy. Frachtowiec pozostawał na mieliźnie przez ponad tydzień.

W dniu 30 czerwca mający pojemność 5,000 gt wycieczkowiec **Polar Star** wszedł na mieliżnię w pobliżu Hornsund, południowy Spitsbergen, w archipelagu Svalbard, na północ od Norwegii, z 67 pasażerami i 46 członkami załogi na burcie. Kadłub doznał pęknięć i do statku wdarła się woda, wobec czego wszyscy pasażerowie przekazani zostali na inny wycieczkowiec.

Znaczący wypadek z udziałem mniejszego statku pasażerskiego miał miejsce w dniu 27 października kiedy prom pasażerski o pojemności 230 gt, **Fjorddrott** wszedł na skały w trakcie wejścia do portu Kvitsoy, południowo-zachodnia Norwegia. W rezultacie, wszyscy czterej pasażerowie i czterej członkowie załogi wyskoczyli do wody i zdołali bez żadnych obrażeń doплыć do pobliskiej wyspy. W kadłubie promu powstała dziura i uszkodzona została śruba napędowa a wejście do portu pozostawało przez pewien czas zablokowane.

3.1 Zderzenia/Kontakty

3.3.1. Przegląd

W 2010 roku, liczba poważnych kolizji zbiornikowców uległa nieznacznemu zwiększeniu zaś liczba poważnych zderzeń/kontaktów statków pasażerskich zmalała w porównaniu z rokiem 2009 (patrz podsekcja 3.3.2). Jednak żaden z tego typu wypadków nie spowodował istotnego zanieczyszczenia wybrzeży ani nie przyczynił się do śmierci ludzi..

Zderzenia/Kontakty w podziale na typy statków	2007	2008	2009	2010
Statki towarowe	132	120	93	97
Zbiornikowce	23	31	30	34
Kontenerowce	42	31	30	23
Statki pasażerskie	73	77	80	70
Statki rybackie	17	14	22	15
Statki innego typu	17	35	37	50
Razem	304	308	292	289

Zderzenia/kontakty stanowiły w roku 2010 niemal 45% zgłoszonych wypadków z udziałem statków na wodach UE i ją otaczających, co oznacza podobną sytuację jak w roku 2009. Raz jeszcze jest to w znaczący sposób największa kategoria wypadków z

udziałem statków. Statki towarowe (a głównie zderzenia/kontakty statków drobnicowych) stanowiły zdecydowaną większość tego typu wypadków. Odnotować także należy, że liczba zgłoszeń wejścia na mieliżnię zbiornikowców i „statków innego typu” była najwyższa na przestrzeni czterech lat, podczas gdy liczba wejść na mieliżnię kontenerowców i statków wycieczkowych była najniższa w tym samym okresie.

3.3.2. Najbardziej znaczące wypadki

Na wodach UE i ją otaczających miało miejsce w roku 2010 wiele zderzeń powodujących istotne zanieczyszczenie i/lub szkody.

Najgorszy zgłoszony wypadek nastąpił kiedy podwójno-kadłubowy zbiornikowiec do przewozu ropy surowej **Mindoro** zderzył się z kontenerowcem **Jork Ranger** w okolicy Scheveningen, południowa Holandia, powodując rozlew tysięcy ton paliwa odrzutowego.(patrz pod-sekcja 4.2.2).

Inna poważna kolizja z udziałem zbiornikowca miała miejsce w dniu 8 października kiedy podwójno-kadłubowy zbiornikowiec do przewozu chemikaliów/produktów naftowych o pojemności 4.800 gt **YM Uranus** zderzył się z masowcem 87,600 gt **Hanjin Rizhao** około 95 km od Brestu w Bretanii, północno-zachodnia Francja. Wg zgłoszenia, w zewnętrznym kadłubie zbiornikowca powstała dziura o wymiarach 5x8 m, natomiast kadłub wewnętrzny nie uległ uszkodzeniu. Statek, przewożący w chwili wypadku ładunek 6.400 ton benzyny i 400 ton oleju napędowego nabrał wody i mocno się przechylił, do stopnia zagrażającego przewróceniu. Ostatecznie odholowany został do Brestu.

Wśród innych zderzeń zbiornikowców prowadzących do znacznych szkód, dwa były z udziałem zbiornikowców o pojedynczych kadłubach. Najpoważniejszy z nich wystąpił kiedy pojedynczo kadłubowy statek do przewozu chemikaliów/produktów naftowych **Kardeniz** o pojemności 4.800 gt zderzył się w dniu 28 listopada z pojedynczo kadłubowym zbiornikowcem LPG **Trout** o pojemności 2,000 gt u wybrzeży holenderskich. Chociaż **Trout** przedziurawił rufę, nie zgłoszono zanieczyszczenia.

Holownik **Francia** o pojemności 350 gt zderzył się z kontenerowcem komorowym **CMA CGM Strauss** o pojemności 65.000 gt w okolicach portu Genua, w dniu 19 lutego. W związku z zejściem zgłoszono rozlew około 180 ton oleju napędowego.



Wypadek YM Uranus ilustruje jak podwójny kadłub pomaga zapobiegać potencjalnym poważnym wypadkom zanieczyszczenia morza

Kiedy w grudniu masowiec o pojemności 26.000 gt, **Antonis**, uderzył w nabrzeże w porcie Liverpool, powstała dziura i doszło do rozlewu około 250 ton oleju napędowego. W żadnym z tych wypadków nie doszło do poważnego zanieczyszczenia wybrzeża.

Rok 2010 był lepszy od 2009 jeśli chodzi o liczbę znaczących kolizji statków pasażerskich, a statki w nich uczestniczące były znacznie mniejsze. Kiedy mający 2.400 gt pojemności prom pasażerski/ro-ro **Oglasa** zderzył się czołowo 8 stycznia w odległości 3 km od portu Piombino, wschodnie Włochy, z drobnicowcem o pojemności 1.300 gt **Ocean Drop**, gruszką dziobową promu spowodowała znaczne uszkodzenia statku towarowego, włącznie ze znaczną dziurą w kadłubie w pobliżu linii wodnej.

Drobnicowiec **Lisa D** o pojemności 1.200 gt zderzył się 13 marca ze statkiem pasażerskim **Sven Johannsen** o pojemności 200 gt w pobliżu falochronu portu Travemunde, Niemcy. Statek towarowy uderzył dziobem w prawą burtę promu w wyniku czego, chociaż nikt nie doznał obrażeń, oba statki uległy poważnym uszkodzeniom.

3.4. Pożary/Wybuchy

3.4.1. Przegląd

Zarówno liczba przypadków jak i szkody wynikłe wskutek pożarów na statkach zwiększyły się w roku 2010 w stosunku do roku 2009, chociaż ogólna liczba nadal była niższa niż w okresie 2007/2008. 83 zgłoszone przypadki pożarów statków reprezentują niemal 13% łącznej liczby wypadków z udziałem statków w UE.

Pożary/Wybuchy w podziale na typy statków	2007	2008	2009	2010
Statki towarowe	29	26	30	17
Zbiornikowce	11	11	2	7
Kontenerowce	3	4	2	4
Statki pasażerskie	17	17	11	30
Statki rybackie	16	14	9	15
Statki innego typu	15	17	13	10
Razem	91	89	67	83

Najbardziej znaczącym stwierdzeniem okazała się liczba pożarów/wybuchów na niektórych statkach wykazująca znaczne różnice między rokiem 2010 i innymi latami. W szczególności, liczba mająca miejsce na promach wzrosła o niemal 170% w stosunku do stosunkowo niskiej z roku 2009. Pożarów na zbiornikowcach było także istotnie więcej niż zgłoszono w 2009 roku. Przeciwnie, ilość pożarów zgłoszonych na statkach towarowych była zasadniczo mniejsza w porównaniu z poprzednimi trzema laty.

3.4.2. Najbardziej znaczące wypadki

Jeden z najpoważniejszych pożarów statków mających miejsce w ciągu minionych dwóch lat wystąpił w dniu 9 października, kiedy prom pasażerski /ro-ro o pojemności 20.100 gt *Lisco Gloria* uległ zniszczeniu przez ogień na południowym Bałtyku, w pobliżu niemieckiej wyspy Fehrman. 248 pasażerów i członków załogi opuściło statek do tratw ratunkowych

lub bezpośrednio do morza i ostatecznie zostało uratowanych. Według raportów pożar miał początek w jednej z ciężarówek na górnym, otwartym pokładzie samochodowym i rozprzestrzenił się obejmując dolne pokłady. Na statku doszło do kilku eksplozji i powstał przechył 20 stopni przed ustabilizowaniem na kotwicy. Do wypadku doszło na głównym szlaku żegludowym, co oznacza, że na miejscu szybko pojawiły się inne statki umożliwiając ratowanie rozbitków. Wypalony prom został ostatecznie zabrany w dniu 24 października przez cztery holowniki do Odense Fjord nadal mając objawy pożaru. Pozwolono mu ostatecznie zacumować w pobliżu Odense, gdzie służby strażackie ostatecznie ugasiły resztki pożaru.

W dniu 10 czerwca zginął bosman, a starszy oficer i inny członek załogi trafili do szpitala po wybuchu mającym miejsce w chwili przeprowadzania przez nich inspekcji zbiornika na chemikaliowcu/produktowcu 8,700 gt *Kemal KA* w pobliżu Kadyksu, południowa Hiszpania.



Spektakularne obrazy z pożaru Lisco Gloria pokazane zostały przez TV całego świata w październiku 2010. Ofiar nie było.

13 członków załogi zabrano także do szpitala wskutek problemów wynikających z zatrucia dymem po tym jak chemikaliowiec o pojemności 2,800 gt **Onarfjell** zapalił się przebywając na północny zachód od Sola, w środkowej Norwegii, w dniu 23 maja. Zgłoszono, że następnego dnia ostatecznie ugaszano pożar.

Wszystkich członków załogi ewakuowano, kilku z obrażeniami, kiedy masowiec o pojemności 55.700 gt **Yeoman Bontrup** zapalił się w dniu 2 lipca w okolicach odkrywki Glensanda, zachodnia Szkocja. Statek palił się kilka dni.

W dniu 27 października zaszła konieczność ewakuowania 111 członków załogi statku przetwórci o pojemności 7.800 gt, **Athena**, po wybuchu na nim pożaru na poł.-zach.wysp Scilly, w południowo-zachodnim Zjednoczonym Królestwie. Pożar utrzymywał się przez niemal dwa tygodnie zanim ostatecznie przejęto nad nim kontrolę

W porcie Kirkenes, północna Norwegia, ogień na trawlerze rybackim o pojemności 800 gt, **Tobago** w dniu 28 lutego został ostatecznie ugaszony w dniu 3 marca, ale dopiero po spowodowaniu rozległych szkód.

3.5. Wypadki innego typu

3.5.1 Przegląd

Niniejsza sekcja obejmuje usterki strukturalne, zaginionych za burta pasażerów/członków załogi, wypadki z udziałem łodzi ratunkowych, znaczące straty ładunku, szkody pogodowe oraz upadki infrastruktury (np. dźwigu)

Inne wypadki wg typu statku	2007	2008	2009	2010
Statki towarowe	50	36	20	42
Zbiornikowce	6	13	7	7
Kontenerowce	9	7	10	7
Pasażerskie	31	14	14	23
Statki rybackie	4	3	5	4
Statki innych typów	15	6	6	15
Razem	115	79	62	98

W ciągu roku 2010 wystąpiło więcej wypadków w tej kategorii niż w okresie 2008/2009, niemniej ich liczba jest nadal znacząco mniejsza niż ilość zgłoszeń w roku 2007. Statki towarowe stanowią nadal największą część uczestniczących w tej kategorii wypadków w porównaniu z innymi typami statków.

3.5.2. Najbardziej znaczące wypadki

W wypadku mającym dalekosiężne konsekwencje, masowiec o pojemności 20.000 gt **Timberland** ciągnąc kotwicę zahaczył i poważnie uszkodził jeden z kabli morskich zaopatrujących w energię elektryczną wyspę Bornholm. Do zdarzenia doszło u południowych wybrzeży Szwecji w dniu 9 stycznia, powodując masowy brak prądu na wyspie.

W roku 2010 doszło do licznych wypadków w wyniku złej pogody. Najgorszym przypadkiem było uderzenie przez 8-metrowe fale na północy-wschód od Barcelony w dniu 3 marca statku wycieczkowego pojemności 40.100 gt **Louis Majesty** z 1.350 pasażerami na burcie. W wyniku wydarzenia dwie osoby zginęły a wiele innych odniosło obrażenia. W innym przypadku około 30 pasażerów odniosło obrażenia w wyniku uderzenia przez 9-10 metrowe fale statku wycieczkowego **Brilliance of the Seas** o pojemności 90.000 gt. Do wypadku doszło na wschód od Malty w dniu 17 grudnia. Dwie kobiety odniosły poważne obrażenia a inni pasażerowie zostali też przewiezieni do szpitala, po tym jak prom pasażerski /ro-ro o pojemności 6.400 gt, **Villum Clausen** natrafił na ogromne fale u południowych wybrzeży bałtyckiej wyspy Bornholm, Dania, w dniu 11 stycznia.

Dwóch turystów poniosło śmierć kiedy ich pojazd wpadł do wody przy zjeździe ze statku pasażersko-towarowego ro-ro o pojemności 22,500 gt, **Moby Otta**. Do wypadku doszło w Genui w dniu 26 września. Inni pasażerowie szczęśliwie uciekli kiedy prom pasażerski/ro-ro pojemności 9.100 gt, **Bohus**, wyładowywał w dniu 31 lipca pojazdy w porcie Stromstad, południowo-zachodnia Szwecja Wypadek nastąpił kiedy podniesiono pokład samochodowy w antresoli po lewej burcie, zamiast go opuścić, w wyniku czego zgnieceniu uległy niektóre samochody o znajdujący się powyżej pokład.



Louis Majesty w porcie. Video fali uderzającej w statek pokazano w Internecie w marcu 2010 roku, zyskując sporą popularność w kręgach bezpieczeństwa morskigo..

4. SKUTKI WYPADKÓW

4.1. Utrata życia

4.1.1. Przegląd

Ilość zgłoszonych przypadków śmiertelnych w roku 2010 zwiększyła się o 17% w stosunku do roku 2009, ale nadal jest zasadniczo niższa od danych za 2007/2008. Zważywszy na większą liczbę, większość przypadków dotyczyła drobnicowców i statków rybackich, a znacząca była też w odniesieniu do „statków innego typu”, aczkolwiek liczba przypadków śmierci na statkach towarowych ciągle jest najniższa dla czterech lat.

Kategoria statków kontenerowych była jedynym sektorem bez zgłoszonych strat w ludziach w ciągu całego roku. Warto także odnotować, że notowania statków rybackich znacznie poprawiły się od 2007/2008, aczkolwiek należy mieć na uwadze możliwość istnienia w tej kategorii wyższego stopni niedostatecznych informacji.

Utrata życia wg typu statków	2007	2008	2009	2010
Statki towarowe	20	24	19	17
Zbiornikowce	3	9	2	5
Kontenerowce	0	2	1	0
Statki pasażerskie	10	6	4	7
Statki rybackie	31	30	16	20
Statki innego typu	18	11	10	12
Razem	82	82	52	61

4.1.2. Najbardziej znaczące wypadki

Niektóre z najgorszych wypadków w ciągu roku, jeśli chodzi o przypadki śmierci, wspomniano już w podstępie 3.1.2 (na przykład kolizję z udziałem *Alessandro DP* i *Karim I* na Morzu Czarnym).



Alessandro DP, przetrwał zderzenie z Karim I w listopadzie.

Mimo polepszenia danych dotyczących wypadków śmiertelnych w roku 2009 i 2010, nadal mają miejsce liczne bardzo poważne wypadki. Jeden z najgorszych przypadków wystąpił kiedy statek rybacki **Fabio e Joao** zaginął w okolicach portu Peniche, centralna Portugalia, w dniu 18 lutego, powodując śmierć wszystkich czterech członków załogi. Ponadto, zgłoszono śmierć trzech członków załogi i przekazanie do szpitala dwóch innych z objawami hipotermii i urazami, po tym jak statek rybacki **Vimar** wyrócił się i utonął po uderzeniu ogromnych fal w okolicach Playa de Modelo, Camina, północna Portugalia, w dniu 3 marca. Trzy osoby straciły także życie w wyniku zatonięcia nieokreślonej łodzi rybackiej w pobliżu Zatoki Cagliari, Sardynia, w dniu 18 lipca.

4.2. Zanieczyszczenia

4.2.1. Przegląd

Nie doszło w 2010 roku do powypadkowych rozlewów ropy ze statków komercyjnych, które spowodowałyby rozległe zanieczyszczenia linii brzegowej UE. Mimo faktu, że zanieczyszczenia wybrzeża od żeglugi na wodach UE i wokół nich były w minionych latach ograniczone, doszło do szeregu znaczących rozlewów mogących mieć znacznie poważniejsze skutki, gdyby chodziło o inne rodzaje oleju i/lub lokalizacje i/lub pogody/warunki bieżące (np. wypadek **Mindoro** - patrz pod-sekcja 4.2.2).

Prowadzony przez EMSA system monitorowania satelitarnego CleanSeaNet nadal daje jasny obraz zarówno zanieczyszczeń powypadkowych jak i zrzutów eksploatacyjnych w 2010 roku, chociaż te ostatnie nie są objęte w liczbach niniejszego przeglądu. Z roku na rok sytuacja ulegała poprawie, liczba potencjalnych plam ropy wykrytych zmniejszyła się 3,296 w roku 2008 do 2,107 w 2009 i 1,981 w 2010 (reprezentuje do zmniejszenie o 40% w porównaniu z danymi z roku 2008 i 2010). Stanowi to sugestię, że kompleksowy nadzór obserwacyjny miał postępująco pozytywny wpływ w ciągu minionych trzech lat.

4.2.2. Znaczące przypadki zanieczyszczenia

W roku 2010 miało miejsce pięć znaczących wydarzeń z udziałem statków komercyjnych na wodach UE i ją otaczających.

Jak wspomniano w podsekcji 3.3.2, chociaż nie odnotowano znaczących zanieczyszczeń wybrzeża, największy wypadek zanieczyszczenia miał miejsce kiedy podwójno-kadłubowy zbiornikowiec do przewozu ropy surowej o pojemności 58.400 gt, **Mindoro**, zderzył się z kontenerowcem komórkowym

pojemności 7,900 gt, 803 TEU, **Jork Ranger** na podejściu do rzeki Maas w okolicach Scheveningen, południowa Holandia, w dniu 12 października. W rezultacie, zbiornikowiec przewożący ładunek paliwa odrzutowego, miał dziurę o wymiarach 5 x 6 metrów w lewej burcie, w pobliżu linii wodnej i zaczął tracić do morza swój wysoce łatwopalny ładunek. Ostatecznie, znakomita większość ładunku wypłynęła, powodując rozlew około 7.000 ton. Według raportów, rozlane paliwo szybko ulotniło się.

Inne znaczące rozlewy były znacznie mniejsze. Kiedy drobnicowiec o pojemności 6,400 gt **North Spirit** zatonął w sztormie na Zatoce Biskajskiej przy północno-zachodniej Hiszpanii w dniu 11 grudnia. Zgłoszono rozlew do 400 ton oleju napędowego. Ponieważ jednak zanieczyszczenie nastąpiło poza wybrzeżem i następnie dryfowało na północny zachód oddalając się od brzegu, uległo w naturalny sposób rozproszeniu powodując niewielkie skutki.



Mindoro doznał dużego uszkodzenia na lewej burcie (patrz zdjęcie)

Masowiec o pojemności 26,000 gt **Antonis** został przedziurawiony kiedy uderzył w część doku w porcie Liverpool, północno-zachodnie Zjednoczone Królestwo, w dniu 13 grudnia. W rezultacie doszło do rozlewu, według zgłoszeń około 330 ton paliwa ciężkiego i poważnej operacji oczyszczającej. Na szczęście rozlew miał miejsce w basenie portowym i nie przedostał się do rzeki Mersey.

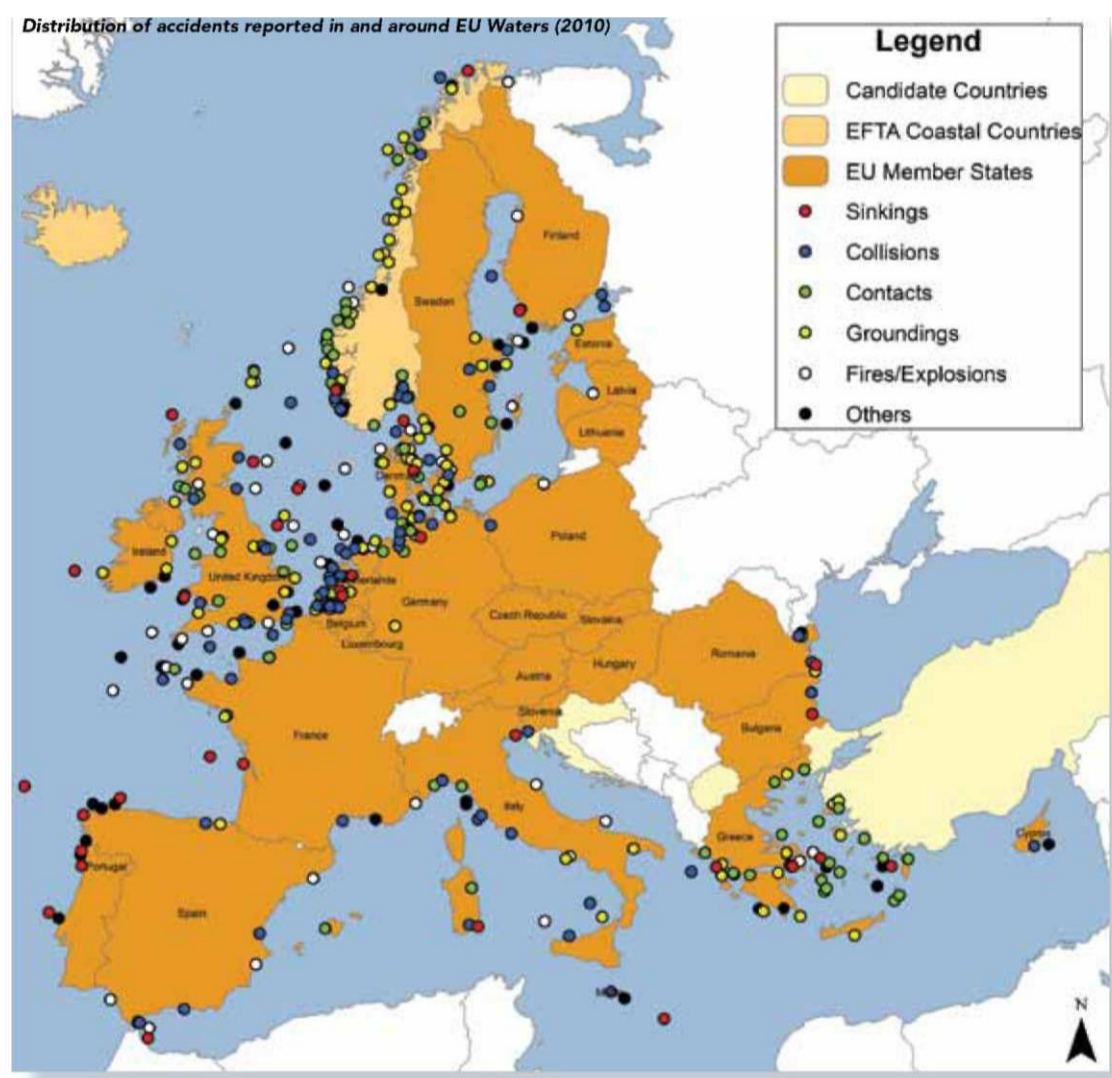
Do innego znaczącego rozlewu doszło kiedy holownik o pojemności 350 gt, **Francia** uderzył w kontenerowiec komorowy o pojemności 65,000 gt **CMA CGM Strauss** w złej pogodzie, około 1,5 km od portu Genua, północno-zachodnie Włochy, w dniu 19 lutego. W wyniku kolizji powstała dziura w zbiorniku paliwowym i zgłoszono wyciek około 180 ton oleju napędowego. Powstała w rezultacie plama dryfowała w kierunku zachodnim docierając w okolice 10-11 km od Nicei w południowo-wschodniej Francji, zanim uległa rozproszeniu lub została zebrana, ze stosunkowo minimalnymi skutkami wobec wybrzeża.

Wreszcie, inny wypadek nastąpił kiedy ruchoma platforma wiertnicza 15,600 gt **Maersk Resolute** zrzuciła według raportów do 130 ton ropy surowej do Morza Północnego w dniu 20 czerwca. Rozlew spowodowany był uszkodzeniem pompy, a powstała w wyniku plama pokryła obszar około sześciu kilometrów kwadratowych. Ostatecznie odzyskano 10 % ropy ale ponieważ wypadek nastąpił offshore, reszta ostatecznie rozproszyła się w sposób naturalny.

Przy licznych innych okazjach zgłoszono rozlewy ropy ze statków do morza w roku 2010, ale niemal wszystkie zgłoszenia dotyczyły rozlewów mniejszych niż 10 ton w każdym przypadku.

5. PODZIAŁ REGIONALNY

Rozkład wypadków zgłoszonych na wodach UE i wokół nich (2010)



Charakterystyki linii brzegowych różnych krajów Unii Europejskiej są wielce zróżnicowane. Kombinacja przeważającej pogody i różnych cech fizycznych ma znaczący wpływ na liczbę i typ występujących wypadków. Niniejsza sekcja daje przegląd charakteru różnych regionów, oraz występujących na nich w roku 2010 wypadków.

Mapa lokacyjna wypadków w UE razem z mapami regionalnymi na następujących stronach, zawiera informacje o miejscach wystąpienia wypadków, rozkładzie różnych typów wypadków oraz o obszarach koncentracji. Następujące punkty należy mieć na uwadze podczas interpretowania map:

1) Liczne wypadki wystąpiły w obszarach wysokiej koncentracji (np. portach, podejściach do portów, śluzach, kanałach, małych wyspach) i nie zawsze możliwe jest wizualne rozróżnienie między poszczególnymi wypadkami na mapach o tej skali.

(2) Tabele danych w niniejszym przeglądzie odnoszą się do liczby statków uczestniczących w wypadkach, natomiast mapy pokazują miejsca występowania wypadków.

(3) Kiedy doszło do zderzenia i w jego rezultacie doszło do wypadku z udziałem jednego lub kilku statków (np. zatonięcia, wejścia na mieliznę, kontaktu lub pożaru), jedynie wydarzenie uznane za najbardziej znaczące pokazane jest na mapach.

(4) Pewne wydarzenia wymienione w tabelach nastąpiły w częściach UE leżących poza granicami map (np. na Wyspach Kanaryjskich, Azorach Maderze).

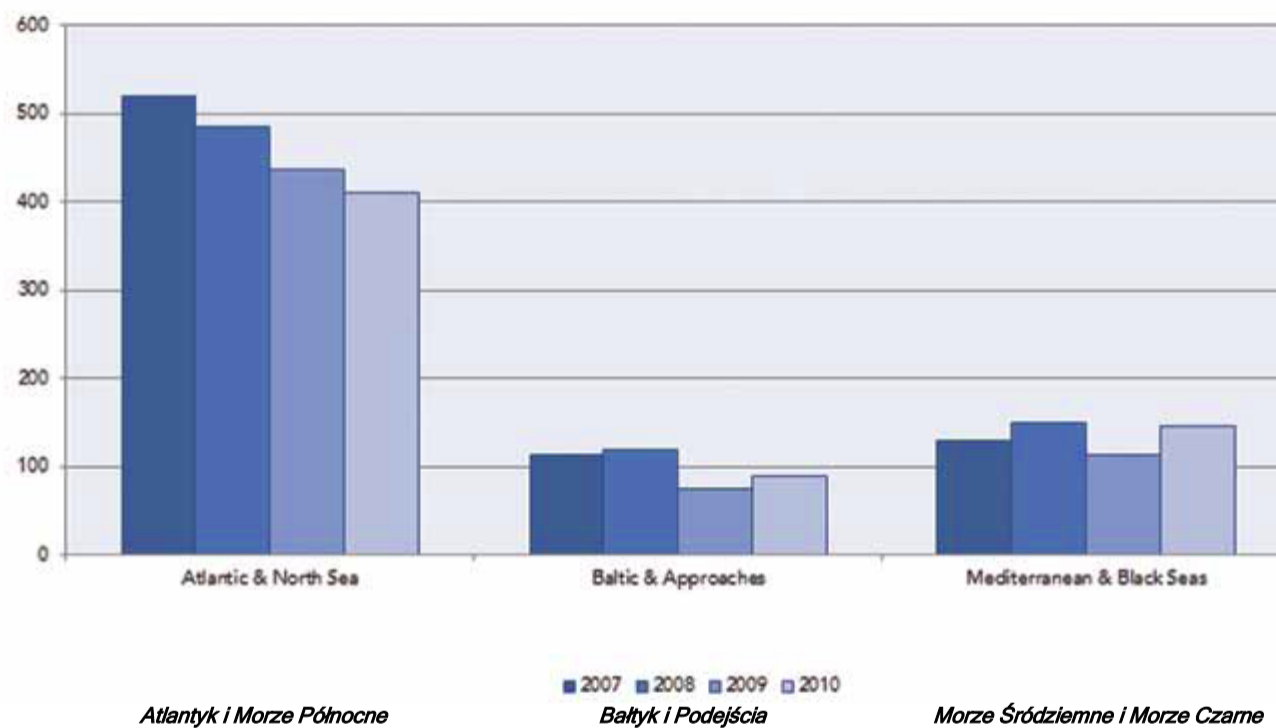
Liczba wypadków w regionie Atlantyku i Morza Północnego ulegała stopniowemu zmniejszaniu w ciągu ostatnich czterech lat. Zmniejszeniu uległy także liczby w regionie Morza Bałtyckiego. Jednak dane dla Morza Śródziemnego i Morza Czarnego nie wykazują wyraźnej tendencji.

5.1. Wybrzeże Atlantyku, Morze Północne i Kanał Angielski

5.1.1. Przegląd

Do tego regionu włączone są linie brzegowe Portugalii, północno-zachodniej i południowo-zachodniej Hiszpanii, Zjednoczonego Królestwa, północnej i zachodniej Francji, Irlandii, Belgii i Holandii,

2007-2010 STATKI UCZESTNICZĄCE W WYPAKACH wg REGIONÓW



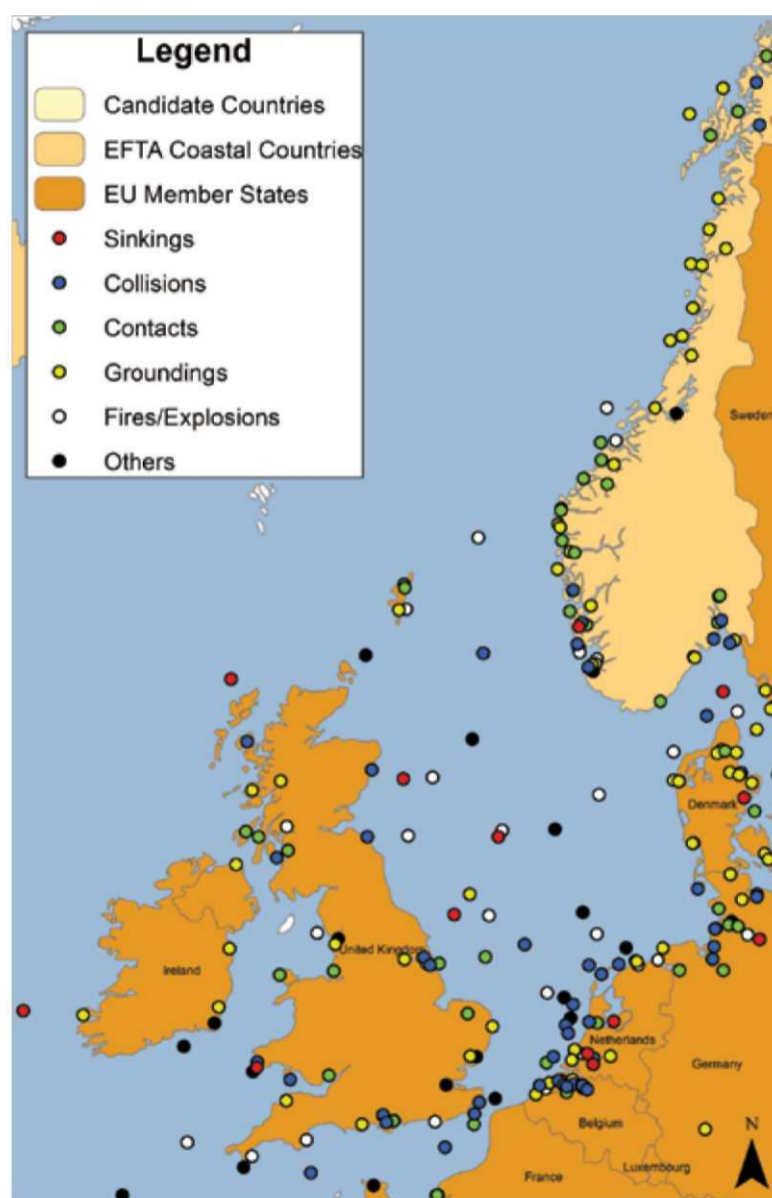
północno-zachodnich Niemiec, zachodniej Danii, Norwegii i Islandii. Część północna linii brzegowej regionu jest szczególnie zawija, i to, w połączeniu z pełnymi skutkami systemów pogodowych z północnego Oceanu Atlantyckiego i zagęszczeniem żeglugi operującej między Oceanem Atlantyckim i portami północnej UE, zwiększa potencjał wypadków.

Typy wypadków	2007	2008	2009	2010
Zatonięcia	41	47	22	21
Wejścia na mieliznę	128	128	124	88
Zderzenia/Kontakty	218	197	197	190
Požary/Wybuchy	55	59	46	54
Inne typy	86	54	48	58
Razem	528	485	437	411

5.1.2. Analiza wypadków/koncentracje

W 2010 roku, zgłoszono udział 411 statków w wypadkach na obszarze Atlantyku i Morza Północnego, co jest o 28% mniej niż w roku 2007. Wielkość ta stanowi 64% łącznej liczby wypadków w UE.

Raz jeszcze, zgłoszona liczba zatonięć była stosunkowo niska (45% wielkości z roku 2008 a także znacznie niższa niż w roku 2007). Zderzenia/kontakty nadal stanowią największy udział w liczbie wypadków każdego roku, a w roku 2010, 48% wypadków statków w regionie należało



Rozkład zgłoszonych wypadków na NW wodach UE i wokół nich (2010)

do tej kategorii (choć większość nie doprowadziła do znaczących szkód). Liczba statków uczestniczących w kolizjach wyniosła 119, zaś 71 uczestniczyło w kontaktach z infrastrukturą. Jednakże, podczas gdy zderzenia/kontakty utrzymują się na takim samym poziomie jak w poprzednich latach, nastąpiło znaczące zmniejszenie się liczby zgłoszonych wejść na mieliznę.

Zgłoszono śmierć 48 osób w regionie w 2010 roku, co jest więcej niż liczba zgłoszona w roku 2009 (34) i lokuje się w pobliżu ogólnej liczby wypadków śmiertelnych zgłoszonych na wodach UE jako całości, w roku 2009 (52). Łączna liczba regionalna stanowi niemal 78% łącznej liczby dla całej UE za rok 2010. Przegląd sytuacji UE w kontekście wypadków śmiertelnych znaleźć można w pod-sekcji 4.1.2).

W regionie tym, na wodach UE i ją otaczających wystąpiły w roku 2010 cztery znaczące rozlewy (patrz podsekcja 4.2.2).

Zważywszy na zagęszczenie ruchu w tych obszarach, nie zaskakuje, że znaczna większość wypadków (ponad 80%) w regionie nastąpiła na wodach otaczających Niemcy, Holandię, Norwegię i Zjednoczone Królestwo, stanowiąc ponad 51% łącznej liczby dla UE (mniej w stosunku do 55% w roku 2009).

Liczba zgłoszonych wypadków wzdłuż brzegów Norwegii uległa znaczącemu zmniejszeniu w porównaniu z 2009 rokiem, a wejścia na mieliznę stanowią nadal przeważającą kategorię.

Tak jak w latach minionych, najwyższa koncentracja wypadków nastąpiła w głównych wąskich gardłach regionu, gdzie spotyka się regularnie największa liczba statków, wraz z mniejszym miejscem do manewrowania i gdzie występują rozmaitego typu przeszkody nawigacyjne. Na przykład, koncentracje takie występują w i wokół największych portów w Belgii, Niemczech i Holandii (Antwerpia, Rotterdam, Hamburg itd.) oraz w Kanale Kilońskim. W roku 2010, jak to zwykle bywa, w tych wąskich gardłach odnotowano znaczącą liczbę zderzeń i wejść na mieliznę.

Jeśli chodzi o zatonięcia, odnotowano równiejszy ich rozkład między krajami w roku 2010 niż miało to miejsce w roku 2009. Kiedy przyglądamy się wypadkom mającym miejsce dalej od brzegów, Największa ich koncentracja nadal występuje na Morzu Północnym i w Kanale Angielskim, głównie w wyniku połączenia znacznie większego natężenia ruchu z warunkami pogodowymi. Nie oznaczają one jednak znaczącej proporcji łącznej liczby w regionie.

5.2. Morze Bałtyckie i podejścia

5.2.1. Przegląd

Bałtyckie wybrzeża UE i podejścia do nich obejmują linie brzegowe Szwecji, wschodniej Danii, północno-zachodnich Niemiec, Polski, Finlandii, Estonii, Łotwy i Litwy. Wybrzeża Bałtyku obejmują także dwa regiony Federacji Rosyjskiej (wschodni koniec Zatoki Fińskiej oraz Kaliningrad), ale wypadki mające miejsce w tych obszarach nie są włączone do niniejszego przeglądu. Ta część wybrzeża UE jest najbardziej narażona na występowanie warunków lodowych, zwłaszcza na północnym Bałtyku także w Zatoce Fińskiej. Zakres występowania lodu jest inny każdego roku, a zimą 2009/2010 było więcej lodu niż w ciągu minionych 20 lat. Nastąpiło to po stosunkowo łagodnych zimach 2007/2008 i 2008/2009. Ten okres mocniejszego niż normalnie zalodzenia oznaczał, że potrzebne były lodołamacze do oswobodzenia licznych statków po ich wejściu na mieliznę.

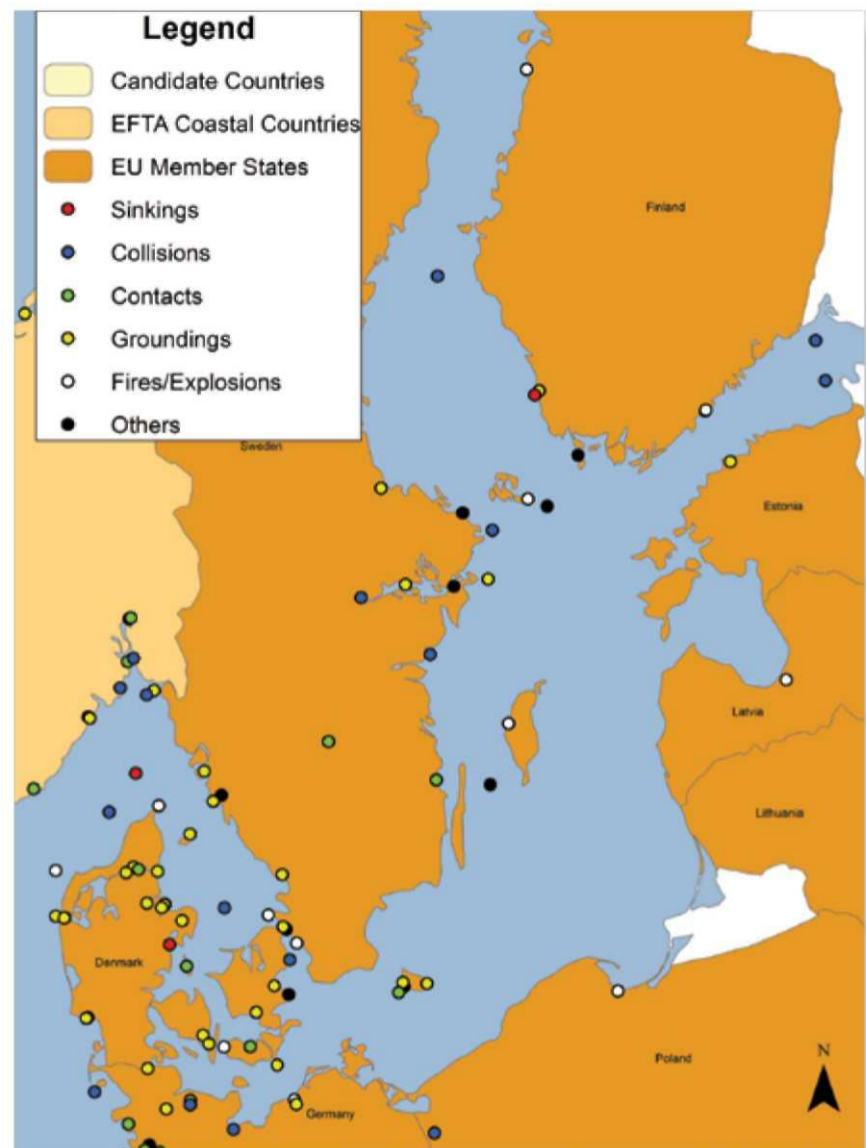
Znakomita większość ruchu żeglugowego w regionie korzysta z południowych i środkowych części Morza Bałtyckiego i Zatoki Fińskiej, a mimo obecnej sytuacji gospodarczej, ilość podróży statków i wolumeny ładunków, ulegają ogólnemu wzrostowi. Jednym z tego powodów może być transport ropy surowej z Federacji Rosyjskiej.

Głównymi wąskimi gardłami w regionie są południowo-zachodnie podejścia pomiędzy Danią i Szwecją, zaś korytarz Finlandia-W.Alandzkie-Sztokholm oraz części Zatoki Fińskiej także są miejscem występowania znacznej liczby wypadków. Te obszary charakteryzują się także największą koncentracją ruchu.

5.2.2. Analizy wypadków/koncentracje

Łączna liczba statków uczestniczących w wypadkach w regionie w roku 2010 (89) wzrosła o niemal 19% w stosunku do roku 2009, ale była znacząco niższa niż w roku 2008. Raz jeszcze, stosunkowo niska liczba wypadków w okresie 2009/2010 zbiegła się z kryzysem gospodarczym.

Typ wypadku	2007	2008	2009	2010
Zatonięcia	3	5	3	2
Wejścia na mieliznę	49	52	33	32
Zderzenia/Kontakty	23	35	24	28
Pożary/Wybuchy	16	17	10	13
Inne	15	11	5	14
Razem	106	120	75	89



Rozkład wypadków zgłoszonych w okolicach Morza Bałtyckiego (2010)

Wypadki z udziałem statków na Morzu Bałtyckim reprezentują niemal 14% łącznej liczby dla UE, co jest wielkością podobną jak w latach poprzednich. Główna obserwacja sprowadza się do tego, że chociaż łączna liczba wypadków statków jest większa niż w roku 2009, liczby dla roku 2010 są zasadniczo niższe od tych z okresu 2007/2008.

Zwłaszcza liczba zgłoszonych wejść na mieliznę była znacznie niższa w ciągu minionych dwóch lat. Oznacza to 36% łącznej liczby wypadków w regionie. Zderzenia i kontakty razem stanowią ponad 31% łącznej liczby dla regionu, co jest podobne do roku 2009, ale wyższe niż w poprzednich latach. Chociaż zawsze poniżej innych regionów UE, Morze Bałtyckie osiągnęło w roku 2010 najniższą wartość czteroletnią jeśli chodzi o liczbę zatonięć. Osiągnięto tu także

najniższą wartość czteroletnią jeśli chodzi o liczbę wypadków śmiertelnych, a żaden ze stosunkowo niewielkich rozlewów zgłoszonych w 2010 roku nie wystąpił w tym regionie (patrz pod-sekcja 4.2.2).

Jak to miało miejsce w poprzednich latach, największa liczba wypadków z udziałem statków wystąpiła wzdłuż wybrzeży Szwecji i Danii, a w szczególności w południowo-zachodnich podejściach w okolicach wschodniej Danii. Wypadki z udziałem statków w tych obszarach stanowią 73% całkowitej liczby w regionie, i niemal 88% wejść na mieliznę. W obszarach tych występuje także 68% zderzeń i kontaktów oraz ponad 71% pożarów na statkach. Potencjał wypadkowości wzrasta znacząco kiedy statki operują w stosunkowo ograniczonych obszarach, takich jak wschodnia Dania, w złej pogodzie i/lub bez pilota.

5.3. Morze Śródziemne i Morze Czarne

5.3.1. Przegląd

Obszar ten obejmuje dwa spośród trzech głównych obszarów mórz otoczonych lądami w Unii Europejskiej. Należące do UE części M.Śródziemnego składają się z wybrzeży wschodniej Hiszpanii, południowej Francji, Włoch, Malty, Słowenii, Grecji i Cypru, zaś należące do UE części M.Czarnego obejmują linie brzegowe Bułgarii i Rumunii. Dwa obszary morskie obejmują także kraje północno-afrykańskie, wschodnio-adriatyckie, oraz północno i wschodnio-czarnomorskie i Turcję. Jednak nie są one włączone do danych.

Rozpatrywane razem, obszary M.Śródziemnego i Czarnego charakteryzują się szeregiem miejsc dużego natężenia ruchu, gdzie wielkie znaczenie ma ruch krajowy. Odnosi się to w szczególności do wód Grecji i ją otaczających gdzie ma miejsce znaczący ruch pasażerski i frachtowy (w tym przypadku na wyspy, z wysp i między nimi). Także intensywny jest ruch tranzytowy, zaś największy dotyczy szlaków wschód zachód pomiędzy Oceanem Indyjskim i Atlantykiem, obejmujących przejście statków przez Kanał Sueski i Cieśninę Gibraltarską. Dodatkowo, istnieje także znaczny wolumen ruchu w kierunkach północ-południe przechodzący przez Morze Egejskie między Grecją a Turcją. Obejmuje to znaczną liczbę zbiornikowców, głównie ze względu na wymóg przewożenia ropy zarówno z Morza Czarnego jak i Zatoki na potrzeby różnych rynków. Punktem godnym odnotowania jest to, że chociaż Morze Śródziemne i Czarne są otoczonymi obszarami wody i chociaż stany morza nie są zwykle na nich tak złe jak na bardziej północnych wodach, nadal mogą na nich występować od czasu do czasu spore sztormy i wzburzone morze (jak to ilustrują dwa wypadki statków wycieczkowych w ciężkiej pogodzie wspomniane w podsekcji 3.5.2).

5.3.2. Analizy wypadków/koncentracje

Niestety, liczba statków których udział w wypadkach w regionie zgłoszono w 2010 roku wynosiła 144. Jest to znaczący wzrost w porównaniu z 2009 rokiem (27%), i niemal równa się najwyższej czteroletniej, zgłoszonej w roku 2008 i reprezentuje ponad 22% łącznej liczby wypadków UE (wzrost z 18% w 2009 i 17% w 2008

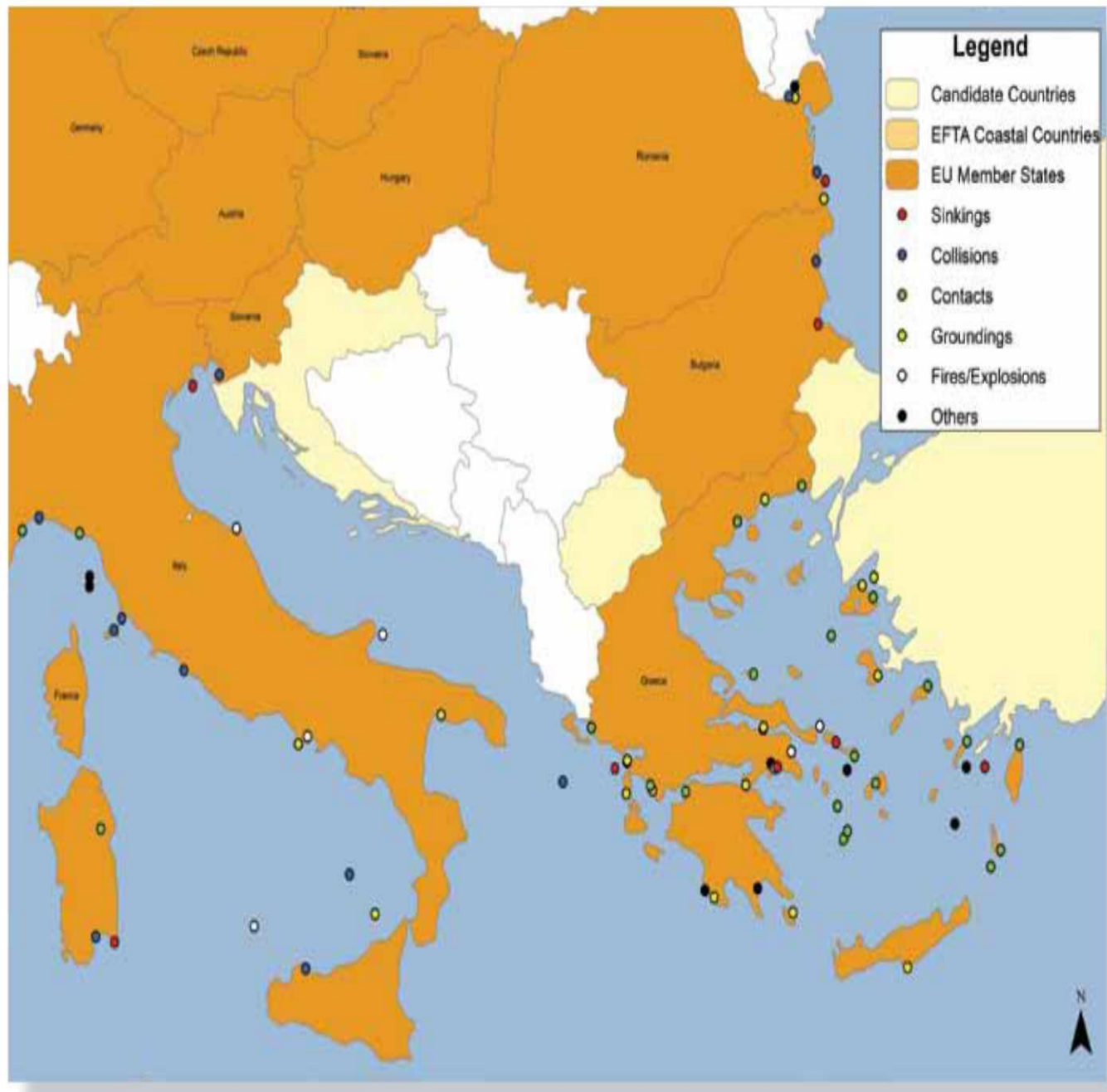
roku). Liczba zatonięć w regionie wróciła do poziomu z okresu 2007/2008 po spadku w 2009. W szczególności, zwiększył się rozmiar zatopionych statków i powaga wypadków, zwłaszcza w należących do UE częściach Morza Czarnego. Wzięte pod uwagę łącznie, zderzenia/kontakty nadal reprezentują największą kategorię wypadków, ale stanowią one jedynie 48% łącznej liczby statków uczestniczących w wypadkach w regionie w 2010 roku (w porównaniu z 62% w 2009 roku i 51% w roku 2008). Liczba statków uczestniczących w wypadkach kategorii „innego typu” osiągnęła najwyższy poziom w minionym czterolecu.

Typy wypadków	2007	2008	2009	2010
Zatonięcia	11	9	3	9
Wejścia na mieliznę	20	37	20	23
Zderzenia/Kontakty	63	76	71	70
Pożary/Wybuchy	20	13	11	16
Inne typy	14	14	9	26
Razem	128	149	114	144

Zgłoszono razem śmierć 12 osób w wypadkach statków komercyjnych w roku 2010 (20% łącznej liczby dla UE). Jest to wzrost od 9 w roku 2009, ale jedynie połowa liczby 24 zgłoszonej w roku 2008. Kiedy przyglądamy się zanieczyszczeniom, jedynym zgłoszonym znaczącym wypadkiem był rozlew około 180 ton oleju napędowego mający miejsce w okolicach północno-zachodnich Włoch w lutym (patrz pod-sekcja 4.2.2).

Geografia ma znaczący wpływ na wypadki. Najwyższa koncentracja wypadków występuje na Morzu Egejskim., głównie ze względu na ogromny wolumen ruchu do i z wysp, między wyspami oraz pomiędzy Morzem Śródziemnym i Morzem Czarnym.

Warto odnotować, że liczba zgłoszonych wypadków na wodach Grecji i wokół nich uległa sporemu zmniejszeniu w roku 2010 (z 24% w roku 2009 i 45% w roku 2008), i jest najniższa spośród zgłoszonych w ciągu minionych czterech lat. Ta liczba łączna reprezentuje ok.40% wypadków statków w regionie M.Śródziemnego/Czarnego (spory spadek z około 70% w roku 2008 i 2009). Historycznie, kontakty promów z infrastrukturą najbardziej przyczyniły się do liczby wypadków na M.Egejskim, ale w 2010 roku, notowania uległy sporej poprawie w stosunku do poprzednich lat.



Rozkład zgłoszonych wypadków na SE wodach UE i wokół nich (2010)

Zgłoszono znacznie większą liczbę wypadków z udziałem statków w sektorze czarnomorskim UE w roku 2010 niż miało to miejsce w latach poprzednich, większe były także szkody i ilość przypadków śmierci. Odnotować jednak należy, że ogólna liczba zgłoszeń jest zawsze stosunkowo mała w porównaniu z innymi regionami UE. 18 wypadków z udziałem statków zgłoszonych w 2010 roku jest o 150% wyższe od 2009 roku i 64% wyższe od roku 2008, zaś zderzenia były główną kategorią wypadków (około 45% statków uczestniczyło w tego typu wypadku).

W roku 2010 zgłoszono w tym regionie śmierć na statkach 7 osób, co stanowi wzrost w stosunku do danych za rok 2009, ale w znacznej części wynika z zatonięcia statku Karim w okolicach Przylądka Emine w Bułgarii, w wyniku czego życie straciło 5 osób.

W roku 2010 nie zgłoszono w regionie znaczących rozlewów ze statków. Wyraźnie niska liczba wypadków zgłoszonych w czarnomorskim sektorze UE wynika prawdopodobnie ze stosunkowo słabego ruchu w regionie.

DALSZE INFORMACJE

Strona internetowa EMSA zawiera dalsze informacje w niniejszej sprawie jak i na temat wszelkiej innej działalności Agencji i można znaleźć do niej dostęp pod adresem: <http://www.emsa.europa.eu>.

Chociaż informacje pochodzą ze znacznej ilości różnych źródeł, EMSA chciałaby podziękować w szczególności następującym informatorom za ich wkład do niniejszego przeglądu:

Wspólne Centrum Badawcze Komisji Europejskiej

Equasis

Lloyds List/Lloyds List Intelligence

Tradewinds

Fairplay

Fotografie:

Salvamento Marítimo (SASEMAR); Netherlands Coastguard; Finnish Boarder Guard; Maersk; Havariekommando; French Navy; Wikimedia Commons: Jork Ranger, Jebulon; Flickr Creative Commons: Carlos Ferreira, Indi Samarajia, LynnG883; Marine Traffic: Rolf Johnsen, Johnny Verhulst.

Statystyki/tabele/wykresy/diagramy/mapy sporządzono przez EMSA.

Uwagi do wydania polskiego

Sekcja Krajowa Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” postanowiła przekazać zainteresowanym osobom polską wersję językową Przeglądu Wypadków Morskich EMSA za rok 2010. Przeznaczamy ją nie tylko czynnym zawodowo marynarzom i rybakom, ale także członkom ich rodzin, osobom zamierzającym podjąć pracę na morzu, uczniom i studentom szkół i uczelni morskich, wszystkim związanym z pracą na morzu w tym armatorom itd. w ramach realizacji jednego z głównego priorytetów całej branży, w tym związków zawodowych, to jest budowania kultury bezpieczeństwa. Zdajemy sobie sprawę, że zdecydowana większość zainteresowanych poradzi sobie z angielskim tekstem oryginału, jednak podjęliśmy decyzję o przygotowaniu wersji polskiej aby ułatwić zainteresowanym dostęp do zawartych w opracowaniu informacji, bez niezbędnego nieraz specjalistycznego słownika, o który nieraz trudno na statku. Świadomość występujących na morzu zagrożeń jest jednym z warunków odpowiedzialnego i świadomego pełnienia służby morskiej, w tym zawodu marynarza i rybaka, niezależnie od zajmowanego stanowiska, oraz bez względu na banderę podnoszoną przez statek. Będziemy wdzięczni za wszelkie uwagi, zwłaszcza kiedy ich autorami będą czynni zawodowo marynarze i rybacy, a zwłaszcza jeśli ich obserwacje wzbogacić będą mogły dane zebrane przez EMSA.

KSM MiR „S” - 2011



<http://www.emsa.europa.eu>

Na temat EMSA

Europejska Agencja Bezpieczeństwa Morskiego jest jedną ze zdecentralizowanych agencji Unii Europejskiej. Mająca swoją siedzibę w Lizbonie, Agencja udziela pomocy technicznej i wsparcia Komisji Europejskiej i Państwom Członkowskim w zakresie rozwijania i wdrażania ustawodawstwa UE odnośnie bezpieczeństwa morskiego Zanieczyszczenia przez statki i ochrony bezpieczeństwa na morzu. Powierzono jej także zadania operacyjne w dziedzinie reagowania na zanieczyszczenia olejowe, monitorowania statków i ich monitorowania oraz śledzenia na duże odległości.