

CEZARY ŁUCZYWEK

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH

W sierpniu 2012 r. Sejm RP przyjął rządowy projekt ustawy o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Komisja (PKBWM) jest organem powołanym do badania okoliczności oraz przyczyn wypadków i incydentów morskich. To trzeci, obok Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych i Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, z organów działających przy Ministrze Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, powołanych do badania przyczyn wypadków transportowych.

Obowiązek prowadzenia przez państwo bandery dochodzenia w sprawach wypadków morskich wynika zarówno z konwencji międzynarodowych, jak i prawa Unii Europejskiej.

Spośród postanowień konwencyjnych należy tu wymienić: art. 94 UNCLOS z 1982 r.¹, art. 23 konwencji Load Lines z 1966 r.², art. 12 konwencji MARPOL³ oraz prawidło 21 rozdz. I załącznika do konwencji SOLAS z 1974 r.⁴. Na podstawie postanowień tej ostatniej opracowany został przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO) podstawowy dla badania wypadków morskich dokument *Kodeks międzynarodowych standardów i zalecanych metod postępowania w sprawach badania wypadków lub incydentów morskich* – kodeks badania wypadków (*Casualty Investigation Code*), przyjęty rezolucją Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego MSC.255(84) w maju 2008 r.⁵. Prawidło 6 rozdz. XI-1 SOLAS nakazuje państwom-stronom konwencji pełne stosowanie się do pierw-

¹ Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawie morza, Montego Bay 1982 r. (Dz.U. z 2002 r., Nr 59, poz. 543).

² Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych, Londyn 1966 r. (Dz.U. z 1969 r., Nr 33, poz. 281 i 282), z protokołem z 1988 r. (Dz.U. z 2009 r., Nr 46, poz. 372).

³ Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, Londyn 1973 r., wraz z załącznikami I, II, III, IV, V i protokołami I i II; zmieniona protokołem z 1978 r. (Dz.U. z 1987 r., Nr 17, poz. 101 i 102, z późn. zmian.); uzupełniona protokołem z 1997 r. (zał. VI) (Dz.U. z 2005 r., Nr 202, poz. 1679).

⁴ Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzona w Londynie 1.11.1974 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 61, poz. 318 i 319, z 1986 r., Nr 35, poz. 177 oraz z 2005 r., Nr 120, poz. 1016) wraz z Protokołem z 1978 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu 1974, sporządzonym w Londynie 17.02.1978 r. (Dz.U. z 1984 r., Nr 61, poz. 320 i 321), oraz Protokołem z 1988 r. dotyczącym Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, 1974, sporządzonym w Londynie 11.11.1988 r. (Dz.U. z 2008 r., Nr 191, poz. 1173 i 1174).

⁵ Kodeks został opublikowany w Dz.Urz. MI z 2011 r., Nr 9, poz. 49.

szych dwóch części Kodeksu badania wypadków oraz uwzględniania w czasie prowadzenia badania wypadku zaleceń zawartych w jego części trzeciej.

Prawo unijne wprowadziło obowiązek prowadzenia dochodzeń w sprawach wypadków morskich Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/18/WE z 23.06.2009 r. ustanawiającą podstawowe zasady regulujące dochodzenia w sprawach wypadków w sektorze transportu morskiego⁶. Preambuła do dyrektywy wskazuje, że w zapobieganiu wypadkom, które powodują utratę życia, utratę statków i zanieczyszczenie środowiska morskiego, powinno pomagać szybkie przeprowadzanie dochodzeń technicznych przyczyn takich wypadków, natomiast jej art. 8 nakazuje państwom członkowskim powołanie stałych i niezależnych organów dochodzeniowych, zapewnienie im niezbędnych uprawnień i prowadzenie dochodzeń w sprawie wypadków przy pomocy kompetentnych w zakresie wypadków i incydentów morskich inspektorów. W art. 4 dyrektywa wymaga od państw członkowskich zapewnienia, aby dochodzenia w sprawach wypadków morskich były „niezależne od dochodzeń w sprawach karnych lub innych prowadzonych równoległe w celu ustalenia odpowiedzialności lub przypisania winy”. Dlatego nie można było powierzyć tego rodzaju zadań izbom morskim ani sądom powszechnym. Powołanie PKBWM to nie zamach na zasłużone dla badania wypadków izby morskie, ale konieczność dostosowania prawa krajowego do obowiązującego Rzeczpospolitą Polską prawa Unii Europejskiej.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich będzie prowadzić badania wypadków i incydentów morskich na podstawie ustawy, którą została powołana⁷, oraz uzgodnionych w ramach IMO norm, standardów i zalecanych metod postępowania, opartych głównie na kodeksie badania wypadków. W skład PKBWM wchodzi pięciu członków, w tym: przewodniczący, zastępca przewodniczącego i sekretarz. Członkowie komisji pełnią swoje funkcje przez okres kadencji, która trwa 5 lat. Wyznacza ich minister właściwy do spraw gospodarki morskiej spośród osób, które spełnią przewidziane w ustawie wymagania. Minister może także cofnąć wyznaczenie członkowi komisji, ale może to zrobić tylko w przypadkach ściśle określonych w ustawie.

W pracach PKBWM uczestniczą, w miarę potrzeby, eksperci wyznaczeni przez przewodniczącego Komisji. Członek komisji lub ekspert biorący udział w pracach komisji, także po wygaśnięciu członkostwa lub zakończeniu prac przez eksperta, jest obowiązany zachować w tajemnicy wiadomości powzięte w związku z badaniem przez komisję wypadku lub incydentu. Może on być zwolniony od obowiązku zachowania tajemnicy przez właściwy organ, wyłącznie gdy nadrzędny interes publiczny uzasadnia odstępianie od zasady poufności.

⁶ Dz.Urz. UE L 328 z 10.12.2011, s. 36.

⁷ Ustawa z 31.08.2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz.U. poz. 1068).

Członkowie komisji i eksperci nie mogą występować w roli biegłych w postępowaniu przed sądem lub innym organem w zakresie spraw prowadzonych przez komisję, w których ci członkowie lub eksperci brali udział.

PKBWM bada wypadki i incydenty morskie, 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 szybki 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 zainteresowana.

Komisja nie bada wypadków i incydentów morskich, w których uczestniczyły wyłącznie jednostki pływające Marynarki Wojennej, Straży Granicznej lub policji, statki bez napędu mechanicznego lub statki drewniane o prostej konstrukcji oraz statki żeglugi śródlądowej, jeśli wypadek lub incydent miał miejsce na wodach śródlądowych. Komisja nie ma obowiązku badania wypadków, w których uczestniczyły tylko statki pełniące wyłącznie specjalną służbę państwową lub eksploatowane przez państwo w celach niehandlowych, statki rybackie o długości całkowitej do 15 m albo jachty rekreacyjne. Komisja ma jednak obowiązek badania bardzo poważnych wypadków, które miały miejsce na tych jednostkach. Komisja nie bada również wypadków, które się zdarzyły na stałych platformach wiertniczych, a w których nie uczestniczyły statki morskie.

PKBWM w prowadzonym postępowaniu i ustalaniu jego wyników nie rozstrzyga o winie lub o odpowiedzialności osób zaangażowanych w wypadki morskie. Komisja prowadzi swoje badania niezależnie od prowadzonych w tym samym czasie postępowań karnych lub innych postępowań, mających na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności. Prowadzenie takich postępowań nie może uniemożliwiać lub opóźniać badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez komisję. W pracach komisji, w tym w pracach zespołu prowadzącego czynności badawcze, nie może brać udziału członek komisji lub ekspert, który mógłby być powiązany z którąkolwiek ze stron zaangażowanych w wypadku lub którego interesy mogłyby być w konflikcie z powierzonymi PKBWM zadaniami (np. armator, klasyfikator, właściciel ładunku, organ administracji morskiej). Taki członek komisji lub ekspert podlega wyłączeniu. Do wyłączenia stosuje się odpowiednio przepis art. 24 Ustawy z 14.06.1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego⁸. Zapewnia to wymóg bezstronności

⁸ Dz.U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071, z późn. zmian.

i niezależności stawiany przez prawo europejskie przed organem badającym wypadki morskie⁹.

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 jeżeli 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 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 o zatrzymaniu statku w porcie przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

PKBWM ma obowiązek prowadzenia badania każdego bardzo poważnego wypadku¹⁰ i każdego poważnego wypadku morskiego¹¹. Komisja nie będzie zajmowała się stłuczkami, otarciami statku o nabrzeże lub uszkodzeniami odbijaczy w porcie. To nadal będzie należało do obowiązków organów administracji

⁹ Warto tu zaznaczyć, że Komisja nie będzie prowadziła postępowań w rozumieniu Kodeksu postępowania karnego ani Kodeksu postępowania administracyjnego. PKBWM nie będzie prowadzić „dochodzenia” w sprawie wypadków. Będzie „badać” ich przyczyny, prowadząc swoje własne (*sui generis*) postępowanie, którego zasady opisane są w regulaminie działania Komisji, wydanym na podstawie art. 13 ustawy o PKBWM. Będą to zawsze postępowania „w sprawie”, a nie „przeciwko” jakimkolwiek podmiotom. Zatem nie trzeba się będzie obawiać o możliwość zaskarżenia wyników pracy Komisji do Trybunału Sprawiedliwości, tak jak to miało miejsce w sprawie *Brudnicka v. Polska* (wyrok z 2005 r.) rozpatrywanej wcześniej w 1994, 1996 i 1999 r. przez izby morskie, gdyż nikt nie będzie mógł tu zarzucić naruszenia art. 6 Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, z 1950 r. (Dz.U. z 1991 r., Nr 61, poz. 248 oraz z 1998 r., Nr 147, poz. 962), jako że postępowania – badania prowadzonego przez niezależną i bezstronną (*independent & impartial* – art. 8 dyrektywy 2009/18) Komisję nie można w żaden sposób porównać do postępowania przed niezależnym i bezstronnym (*independent & impartial* – art. 6 Konwencji o ochronie praw człowieka) sądem.

¹⁰ Przez bardzo poważny wypadek należy rozumieć wypadek morski, w którego wyniku doszło do całkowitej utraty statku, śmierci człowieka lub wyrządzenia szkody w środowisku w znacznych rozmiarach.

¹¹ 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 wymaganiam określonym w umowach międzynarodowych i stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa osób na nim przebywających lub dla środowiska, czyniące go niezdatnym do kontynuowania podróży) lub wyrządzenie szkody w środowisku, innej niż szkoda w znacznych rozmiarach, w tym szkody spowodowanej zanieczyszczeniem środowiska, lub też awaria, przy której istnieje konieczność holowania statku lub udzielenia statkowi pomocy z ładu.

morskiej. W przypadku incydentów morskich¹² komisja będzie się nimi zajmowała 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.

Po dokonaniu wstępnej oceny przyczyn zaistnienia poważnego wypadku komisja może jednak rozstrzygnąć o odstąpieniu od prowadzonego badania. W przypadku zaistnienia wypadku innego niż bardzo poważny lub poważny albo zaistnienia incydentu morskiego komisja już na wstępie rozstrzyga o podjęciu badania albo o odstąpieniu od niego. Przy podejmowaniu rozstrzygnięcia o odstąpieniu od badania komisja bierze pod uwagę powagę zaistniałego zdarzenia, typ statku lub ładunku oraz to, czy wyniki badania przyczynią się do zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości.

Zasadą prowadzenia badań wypadków przez PKBWM jest to, że prowadzi ona badanie wypadku lub incydentu morskiego samodzielnie. Komisja może jednak przekazać kierowanie badaniem wypadku lub incydentu morskiego innemu państwu istotnie zainteresowanemu wypadkiem lub incydentem morskim, dopuścić do udziału w badaniu wypadku lub incydentu morskiego inne państwo lub też dołączyć do badania wypadku lub incydentu morskiego prowadzonego przez inne państwo. Zgodnie z ideą wyrażoną w dyrektywie 2009/18/WE wypadki morskie, które miały miejsce w państwach Unii Europejskiej, powinny być badane w podobny sposób. Dlatego w badaniu wypadku lub incydentu morskiego PKBWM posługuje się wspólną metodologią badań wypadków i incydentów morskich określoną w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1286/2011 z 9.12.2011 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metodologii badań w sprawie wypadków i incydentów morskich opracowanej zgodnie z art. 5 ust. 4 dyrektywy 2009/18/WE¹³. Komisja może, w szczególnym przypadku, odstąpić od tej wspólnej unijnej metodologii, jeżeli w opinii jej członków, opartej na ich wiedzy zawodowej, można uzasadnić takie odstępstwo oraz jeżeli jest to potrzebne do osiągnięcia celów badania.

PKBWM bierze udział, przez swego przedstawiciela, w pracach tzw. zespołu do spraw stałej współpracy (*Permanent Cooperation Framework*), powołanego Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 651/2011 z 5.07.2011 r. przyjmującym reguły stałej współpracy ustanowione przez państwa członkowskie we współpracy z Komisją (UE) zgodnie z art. 10 dyrektywy 2009/18/WE¹⁴, i uzgadnia z przedstawicielami organów powołanych do prowadzenia badania

¹² Incydent morski to zdarzenie, lub kilka następujących po sobie zdarzeń, inne niż wypadek morski, związane bezpośrednio z eksploatacją statku, które miało lub mogło mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo statku, osób na nim przebywających lub na środowisko. Incydemem morskim nie jest świadome działanie lub zaniechanie podjęte z zamiarem naruszenia bezpieczeństwa statku, wyrządzenia szkody na osobie lub szkody w środowisku.

¹³ Dz.Urz. UE L 328 z 10.12.2011 r., s. 36.

¹⁴ Dz.Urz. UE L 177 z 06.07.2011 r., s. 18.

wypadków i incydentów morskich innych państw członkowskich Unii Europejskiej najlepsze warunki współpracy w badaniu wypadków.

Członkowie PKBWM mają przyznane ustawowo uprawnienia do:

- dostępu do miejsca wypadku lub incydentu morskiego;
- dostępu do statku, jego wraku, wyposażenia, ładunku oraz ich szczątków;
- udziału w poszukiwaniu lub usuwaniu wraku, szczątków i elementów statku lub substancji wymagających ekspertyzy, badania lub analizy; wystąpienia z wnioskiem o wykonanie ekspertyz, badań lub analiz;
- dostępu do dokumentów, informacji i danych, w tym danych z rejestratora VDR lub S-VDR – odnoszących się do statku, jego podróży, ładunku, załogi i pasażerów;
- dostępu do wyników badań ciał ofiar wypadku morskiego lub do wyników badań próbek pobranych z ciał ofiar;
- żądania przeprowadzenia badań członków załogi statku lub innych osób uczestniczących w eksploatacji statku, mogących mieć znaczenie dla badania wypadku lub incydentu morskiego;
- przesłuchania tychże osób;
- dostępu do informacji i dokumentacji dotyczącej przeglądów statku, będących w dyspozycji armatora, państwa bandery statku, instytucji klasyfikacyjnej, a także do zapoznania się z wynikami ekspertyz, badań lub analiz dotyczących wypadku lub incydentu morskiego będących w posiadaniu policji, prokuratury, Straży Granicznej, izby morskiej lub sądu.

Członkom komisji oraz ekspertom biorącym udział w pracach komisji przysługuje prawo dostępu do wszystkich portów oraz infrastruktury portowej na terenie kraju.

W celu zapewnienia poufności prowadzonego badania w sprawie wypadku lub incydentu morskiego uzyskane przez PKBWM dowody z wysłuchania osób oraz inne dokumenty sporządzane lub otrzymane przez komisję w trakcie badania wypadku lub incydentu morskiego, także zapisy ujawniające tożsamość osób wysłuchanych w trakcie badania wypadku lub incydentu morskiego oraz informacje dotyczące osób, które uczestniczyły w wypadku lub incydencie morskim, mające charakter informacji szczególnie chronionych lub prywatnych, w tym informacji dotyczących ich stanu zdrowia, nie mogą być udostępnione ani organom procesowym w postępowaniu karnym, ani żadnym innym organom prowadzącym postępowanie mające na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy. Udostępnienie wyżej wymienionych dowodów, dokumentów, zapisów i informacji może być dokonane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowno-administracyjnego za zgodą sądu, jeżeli sąd uzna, że nadrzędny interes publiczny uzasadnia ich ujawnienie. Właściwy do rozpoznania sprawy jest Sąd Okręgowy w Gdańsku.

Zwieńczeniem prac komisji jest sporządzenie odpowiedniego raportu z prowadzonego badania. PKBWM sporządza i ogłasza raporty: końcowy lub tym-

czasowy albo uproszczony. Członkowie komisji podejmując uchwałę, kierują się zasadą swobodnej oceny dowodów. Jeżeli ze względu na szczególną zawilżość prowadzonego badania sporządzenie i ogłoszenie raportu końcowego nie jest możliwe w terminie 12 miesięcy, komisja sporządza i ogłasza raport tymczasowy. Jeżeli po zakończeniu badania wypadku morskiego innego niż bardzo poważny wypadek lub incydentu morskiego komisja rozstrzygnie, że wyniki badania nie przyczynią się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim w przyszłości, wówczas sporządza i ogłasza raport uproszczony. Raport sporządzony przez komisję nie może stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie odpowiedzialności lub winy. Oznacza to, że chociaż do ogłoszonego po zakończeniu badania raportu może mieć wgląd każdy (raport jest publikowany na stronie internetowej PKBWM), to jednak raport ten, jako dokument, nie może być podstawą do orzekania przez inne organy. Nie mogą one orzekać o winie lub o odpowiedzialności bez przeprowadzenia własnego postępowania wyjaśniającego przebieg wypadku i jego przyczynę.

O sporządzeniu odpowiedniego raportu PKBWM ma obowiązek poinformować ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, a w odpowiednich przypadkach wysłać kopię raportu zarówno do Komisji Europejskiej (za pośrednictwem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego – EMSA)¹⁵, jak i Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) (za pośrednictwem Światowego Zintegrowanego Systemu Informacji Żeglugaowej – GISIS)¹⁶.

Na dowolnym etapie badania wypadku lub incydentu morskiego komisja, aby zapobiec ryzyku zaistnienia kolejnych wypadków lub incydentów morskich, może skierować do podmiotów, których działanie może przyczynić się do zapobiegania wypadkom lub incydentom morskim, w tym do armatorów statków, organów administracji morskiej, służb ratowniczych oraz innych podmiotów uznanych przez komisję za właściwe, ostrzeżenie o możliwym niebezpieczeństwie (instytucja tzw. wczesnego alertu).

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

¹⁵ Komisja ma również obowiązek przesłania danych o wypadku do należącej do EMSA bazy EMCIP, czyli elektronicznej bazy danych o nazwie Europejska Platforma Informacyjna w sprawie Wypadków Morskich (EMCIP), w której są gromadzone i przechowywane informacje dotyczące wypadków i incydentów morskich.

¹⁶ System GISIS stanowi bazę informacji w zakresie bezpieczeństwa, ochrony żegluga i środowiska morskiego, prowadzoną przez Międzynarodową Organizację Morską (IMO).

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 może także informować o swoich zaleceniach międzynarodowe organizacje morskie i instytucje europejskie właściwe w sprawach zapobiegania wypadkom morskim.

Prawo polskie przewiduje określone obowiązki innych podmiotów wobec Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich. Każdy, kto znalazł lub zauważył porzucony statek, wrak, szczątki statku lub zanieczyszczenie środowiska morskiego albo był świadkiem wypadku lub incydentu morskiego, ma obowiązek niezwłocznie o tym powiadomić albo najbliższy terenowy organ administracji morskiej, albo: Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, Marynarkę Wojenną, Straż Graniczną, Policję, Państwową Straż Pożarną lub inne służby ustawowo powołane do niesienia pomocy – te zaś zobowiązane są niezwłocznie powiadomić o wypadku PKBWM. Wymienione wyżej podmioty obowiązane są też do udzielania komisji niezbędnej pomocy przy prowadzeniu czynności związanych z badaniem wypadku lub incydentu morskiego.

Szczególne obowiązki ciążyą na armatorze i kapitanie statku, których dotyczy wypadek lub incydent morski. Obowiązani są oni niezwłocznie powiadomić o takim zdarzeniu komisję oraz kapitanat pierwszego polskiego portu, do którego statek ma wejść po wypadku lub incydencie morskim, a także zabezpieczyć ślady i dowody dotyczące wypadku lub incydentu morskiego. Na podmiocie zarządzającym portem i użytkowniku infrastruktury portowej, których dotyczy wypadek morski, w którego wyniku doszło do śmierci lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu człowieka bądź obiekty infrastruktury portowej zostały uszkodzone lub spowodowały szkodę, ciąży natomiast obowiązek powiadomienia o wypadku komisji oraz zabezpieczenia śladów i dowodów dotyczących tego wypadku.

Komisja nie nakłada kar za niewywiązanie się z obowiązków innych podmiotów wobec niej, może natomiast wystąpić do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej z informacją o naruszeniu przepisów prawa regulującego postępowanie po zaistnieniu wypadków morskich, a ten może wymierzyć, w drodze decyzji, karę pieniężną.

Podobne do Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich organy do badania przyczyn wypadków morskich funkcjonują w wielu państwach morskich na świecie. W Europie należy wymienić wśród nich: niemiecki BSU (Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung) – działający przy Ministrze Transportu, Budownictwa i Rozwoju, duński DMAIB (Danish Maritime Accident Investigation Board) – działający w ramach administracji morskiej przy Ministrze Ekonomii i Handlu, norweski AIBN (Accident Investigation Board Norway) – powołany przy Ministrze Transportu i Komunikacji oraz najstarszy i najbardziej doświadczony w sprawach badania wypadków na morzu – brytyjski MAIB (Marine Accident Investigation Branch), funkcjonujący przy Ministrze do spraw Transportu

(DfT), wchodzący w skład większego modalnego ciała o nazwie Board of Transport Accident Investigation (Rady do spraw Wypadków Transportowych), obejmującego również dwa inne organy badające wypadki: RAIB (Rail Accident Investigation Branch) – kolejowe oraz AIB (Air Accidents Investigation Branch) – lotnicze.

Intencją polskiej administracji rządowej jest utworzenie w przyszłości w Polsce również jednego organu, skupiającego w sobie wszystkie komisje badające wypadki transportowe.