



# **PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW MORSKICH**

## **RAPORT KOŃCOWY 53/14**

bardzo poważny wypadek morski

### **BARKA ZBIORNIKOWA BA-MSR-7**

wypadnięcie za burtę i utonięcie pompiarza obsługującego barki zbiornikowe  
w porcie Świnoujście w dniu 10 grudnia 2014 r.

**Listopad 2015**

Badanie bardzo poważnego wypadku zaistniałego na barce „BA-MSR-7” prowadzone było na podstawie ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (Dz. U. poz. 1068) oraz uzgodnionych w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) norm, standardów i zalecanych metod postępowania, wiążących Rzeczpospolitą Polską.

Zgodnie z przepisami wyżej wymienionej ustawy celem badania wypadku lub incydentu morskiego jest ustalenie okoliczności i przyczyn jego wystąpienia dla zapobiegania wypadkom i incydentom morskim w przyszłości oraz poprawy stanu bezpieczeństwa morskiego.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich nie rozstrzyga w prowadzonym przez siebie badaniu o winie lub odpowiedzialności osób uczestniczących w wypadku lub incydencie morskim.

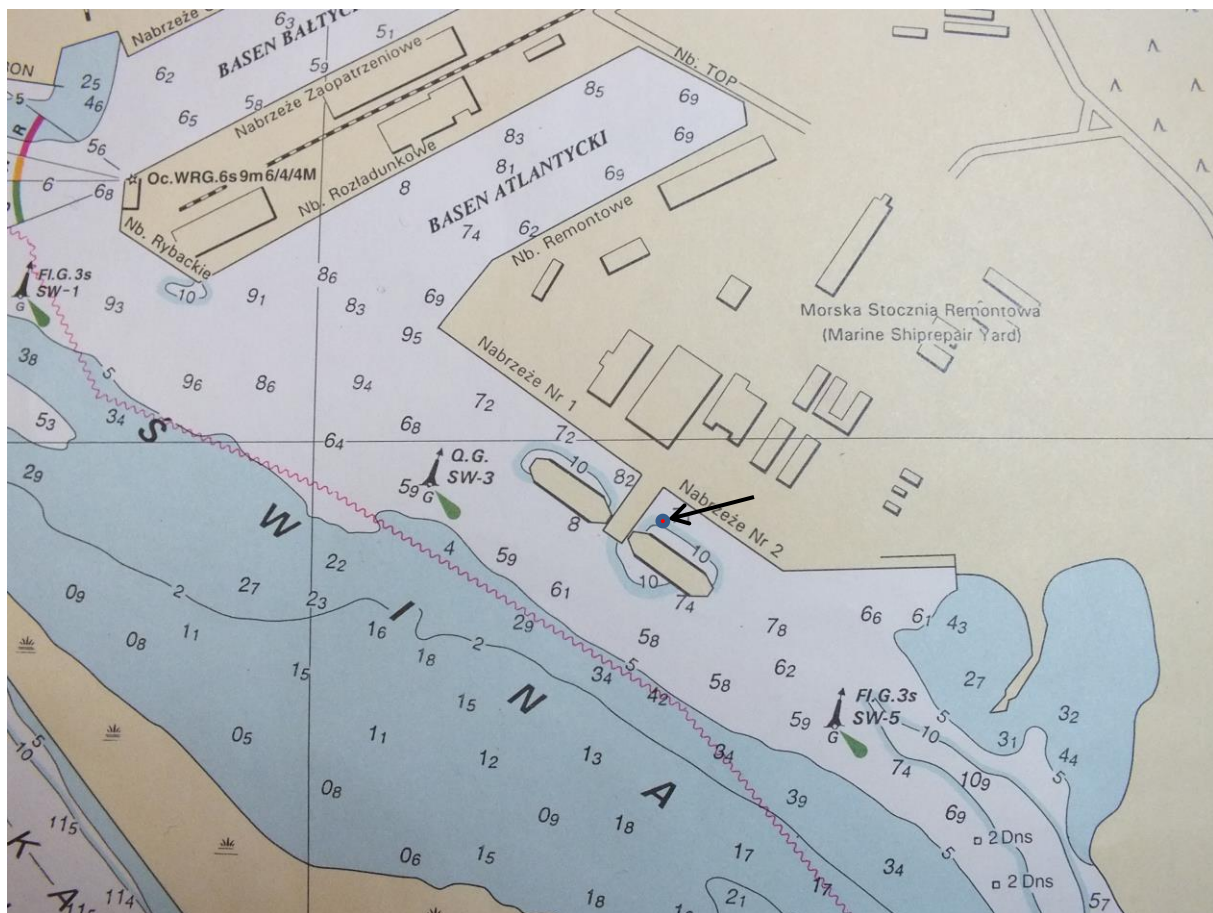
Niniejszy raport nie może stanowić dowodu w postępowaniu karnym albo innym postępowaniu mającym na celu ustalenie winy lub odpowiedzialności za spowodowanie wypadku, którego raport dotyczy (art. 40 ust. 2 ustawy o PKBWM).

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa  
tel. +48 22 630 19 05, tel. kom. +48 664 987 987  
e-mail: pkbwm@mir.gov.pl  
www.komisje.transport.gov.pl

<b>Spis treści</b>	<b>str.</b>
1. Fakty.....	4
2. Informacje ogólne .....	6
2.1. Dane statku .....	6
2.2. Informacje o podróży statku.....	7
2.3. Informacje o wypadku.....	7
2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych.....	8
3. Opis okoliczności wypadku .....	8
4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz. ....	12
4.1. Czynniki mechaniczne .....	13
4.2. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania) .....	13
4.3. Czynniki organizacyjne .....	13
4.4. Wpływ czynników zewnętrznych na zaistnienie wypadku morskiego .....	14
5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikacja kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania .....	14
6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa .....	15
7. Spis zdjęć .....	16
8. Wykaz stosowanych terminów i skrótów .....	16
9. Źródła informacji .....	17
10. Skład zespołu badającego wypadek .....	17

## 1. Fakty

W dniu 10 grudnia 2014 r. na polecenie mistrza wydziału dokowo-konserwacyjnego Morskiej Stoczni Remontowej (MSR) „Gryfia” w Świnoujściu załoga łodzi roboczej „Edek” od godz. 07:30 wykonywała prace holownicze mające na celu postawienie w rejon Nabrzeża Nr 1, za rufę remontowanego przez stocznnię statku „Solina”, dwóch rusztowań pływających i pontonu roboczego „PN-MSR-6”. Holowanie pierwszego rusztowania zakończono o godz. 08:15, holowanie drugiego rusztowania o godz. 09:15. O godz. 09:30 rozpoczęto operacje związane z przeholowaniem pontonu roboczego „PN-MSR-6”.



Zdjęcie nr 1. Fragment arkusza 9 zestawu map BHMW 3020 z zaznaczonym miejscem cumowania pontonu roboczego przy barkach zacumowanych do pirsu dokowego

Ponton był zacumowany lewą burtą do ruf stojących przy pirsie roboczym (dokowym), z jego południowej strony, burta w burtę, baryłkami zbiornikowymi „BA-MSR-5” i „BA-MSR-7”. Pompiarz obsługujący barki na prośbę załogi łodzi roboczej „Edek” rzucił cumy pontonu. Najpierw z pólerek barki „BA-MSR-7”, a następnie z barki „BA-MSR-5”. Załoga łodzi „Edek” podała cumy z łodzi na polery pontonu.



*Zdjęcie nr 2. Barki „BA-MSR-7”, „BA-MSR-5” oraz ponton „PN-MSR-6”  
zaczumowane w basenie stoczniowym MSR*

Około godz. 09:45 podczas próby odejścia łodzi roboczej „Edek” z pontonem roboczym doszło do uderzenia rufy pontonu o narożnik barki „BA-MSR-5”. Uderzenie przeniosło się na barkę „BA-MSR-7”. Po uderzeniu pompierz, stojący na rufie barki „BA-MSR-7”, wpadł do wody. Starszy marynarz z łodzi roboczej zauważył wypadającego z barki pompierza i wszczął alarm.

W wyniku silnego prądu wychodzącego uszkodzony pompierz został wciągnięty pod barkę „BA-MSR-5”, następnie wypłynął pod pirs, uchwycił się podpory i zaczął wzywać pomocy. Światkowie zdarzenia: załoga łodzi roboczej „Edek” i holownika „Pyton”, niezwłocznie przystąpili do akcji ratowniczej rzucając koła ratunkowe w kierunku trzymającego się podpór pirsu pompierza. Rzucone koła ratunkowe były znoszone przez prąd wody, a uszkodzony nie był w stanie ich złapać.

Znajdującemu się w wodzie pompierzowi pomocy udzielił szyper łodzi roboczej „Edek”, który wskoczył do wody z dwoma kołami ratunkowymi i przeholował go do burty barki „BA-MSR-5”. Podczas holowania uszkodzony stracił przytomność. Nieprzytomnego pompierza wciągnięto na pokład barki „BA-MSR-5” i rozpoczęto reanimację. Na początku reanimację prowadziła załoga łodzi roboczej i holownika, a potem pielęgniarka zakładowa.

O godz. 10:08 na pirs dokowy, przy którym zaczumowane były barki, wjechał ambulans Państwowego Ratownictwa Medycznego. Lekarz i ratownicy medyczni po wejściu na barkę



„BA-MSR-5” przejęli akcję reanimacyjną. W trakcie reanimacji ratownicy podjęli decyzję o przeniesieniu poszkodowanego do ambulansu. Użyto w tym celu żurawia samojezdnego i noszy do pionowego transportu. Dalsza reanimacja odbywała się w ambulansie.

O godz. 10:15 wylądował śmigłowiec Lotniczego Pogotowia Ratunkowego wraz z ratownikami medycznymi, którzy również wzięli udział w reanimacji poszkodowanego. Pomimo intensywnie prowadzonej akcji ratunkowej poszkodowany zmarł.

## 2. Informacje ogólne

### 2.1. Dane statku

Nazwa statku:	BA-MSR-7
Bandera:	polska
Właściciel (armator):	Morska Stocznia Remontowa Gryfia S.A. Szczecin
Instytucja klasyfikacyjna:	PRS
Typ statku:	barka zbiornikowa wykorzystywana do przepompowywania i oczyszczania wód zaolejonych
Rok budowy:	1986
Moc maszyn:	bez napędu
Szerokość:	5,51 m
Długość całkowita:	18,07 m
Materiał, z jakiego jest zbudowany kadłub:	stal
Minimalna obsada załogowa:	nadzór z lądu lub z holownika, podczas oczyszczania lub przepompowywania wód zaolejonych na barce niezbędna co najmniej jedna osoba, holowanie barki bez ludzi na pokładzie



*Zdjęcie nr 3. Barka zbiornikowa „BA-MSR-7” (oczyszczalnia wód zaolejonych)*

## 2.2. Informacje o podróży statku

Rodzaj żeglugi:	żegluga w basenach MSR w Świnoujściu przy sile wiatru do 5°B
Informacje o załodze:	1 osoba z lądu, zatrudniona na stanowisku pompiera, narodowości polskiej

## 2.3. Informacje o wypadku

Rodzaj:	bardzo poważny wypadek morski
Data i czas wypadku:	10.12.2014 godz. 09:45
Pozycja geograficzna w czasie zdarzenia:	$\varphi = 53^{\circ}53'26''$ N; $\lambda = 014^{\circ}16'22''$ E
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia:	Zatoka Pomorska – cieśnina Świna, port Świnoujście
Charakter akwenu:	wody wewnętrzne, basen stoczniowy

Pogoda w trakcie wypadku:	widzialność dobra, wiatr SSW 3–6° B, temp. powietrza 0° C, temp. wody 1,7° C, prąd wychodzący 2,0 w
Stan eksploatacyjny statku w trakcie wypadku:	barka częściowo napełniona, zacumowana przy pirsie dokowym stoczni MSR Gryfia
Miejsce wypadku na statku:	rufa barki zbiornikowej
Skutki wypadku dla ludzi:	śmierć w wyniku utonięcia

#### **2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych**

Do akcji ratowania nieprzytomnego pompiarza wydobytego z wody zaangażowane były w początkowej fazie załogi jednostek „Edek” i „Pyton” wraz z pracownikami stoczni MSR „Gryfia” oraz pielęgniarka zakładowa, która udzielała pierwszej pomocy poszkodowanemu do czasu przyjazdu ambulansu Państwowego Ratownictwa Medycznego.

W reanimacji poszkodowanego uczestniczyli ratownicy zespołów ratownictwa medycznego i Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Pomimo podjętej i intensywnie prowadzonej reanimacji, zarówno przez pracowników stoczni jak i zespołów ratownictwa medycznego, pompiarz nie odzyskał przytomności. Lekarz stwierdził zgon.

### **3. Opis okoliczności wypadku**

W dniu 10 grudnia 2014 r. przed rozpoczęciem pracy mistrz wydziału dokowo-konserwacyjnego MSR „Gryfia” wydał polecenie pompiarzowi obsługującemu barki „BA-MSR-7” i „BA-MSR-5” podłączenia pary do zbiorników ładunkowych barki „BA-MSR-7” i odpompowania wody zaolejonej ze zbiorników stojących na pirsie na barkę. O godz. 09:15 pompiarz zszedł na przerwę śniadaniową, podczas której spożył posiłek w stołówce zakładowej. Po przerwie pompiarz powrócił na barkę „BA-MSR-7” i od godz. 09:30 na prośbę szypra i mechanika łodzi roboczej „Edek”, która podpłynęła na odległość 2-3 metrów od pontonu roboczego „PN-MSR-6”, pomagał w odcumowaniu pontonu zacumowanego do ruf stojących burta w burtę (lewymi burtami do siebie) barek „BA-MSR7” i „BA-MSR-5”.

Pompiarz rzucił cumy pontonu: najpierw z polerów barki „BA-MSR-7”, a następnie z barki „BA-MSR-5”. Po zrzuceniu cum, łódź robocza „Edek” podpłynęła dziobem pod kątem około 30° do pontonu „PN-MSR-6” i na ponton zostały podane 3 cumy. W pierwszej kolejności cuma dziobowa na poler dziobowy pontonu, następnie szpring dziobowy na poler



rufowy pontonu i z rufy łodzi przez przewłokę rufową cumą rufowa na drugi poler na rufie pontonu. Liny na polery pontonu zakładał motorzysta, a na polery na łodzi roboczej „Edek” starszy marynarz.

Z uwagi na silny prąd i wiatr próba odejścia łodzi roboczej razem z pontonem nie powiodła się. Kierownik łodzi roboczej polecił starszemu marynarzowi zrzucić wszystkie liny i podać cumę z pachoła krzyżowego na rufie łodzi wzdłuż nadburcia na poler dziobowy pontonu, tak aby po odejściu pracowała jako hol. Następnie ustawił łódź dziobem w kierunku wyjścia z basenu stoczniowego. Ustawiona dziobem pod prąd łódź robocza „Edek” oparła się swoją prawą burtą o lewą burtę holownika „Pyton”. Po otrzymaniu sygnału od starszego marynarza, że hol został zamocowany, kierownik łodzi ruszył wolno do przodu odchodząc od burty holownika.

O godz. 09:45 dziób pontonu „PN-MSR-6” odszedł od barki „BA-MSR-7”, a jego rufa uderzyła o narożnik barki „BA-MSR-5”. Uderzenie było dość mocne, gdyż odczuła je załoga holownika „Pyton”. Uderzenie przeniosło się na barkę „BA-MSR-7” i w wyniku gwałtownego ruchu barki pompierz stojący na rufie barki, przy odpowietrzeniach zbiorników ładunkowych, w miejscu gdzie nie było relingu, wpadł do wody.



*Zdjęcie nr 4. Miejsce w którym znajdował się uszkodzony bezpośrednio przed upadkiem do wody*

Starszy marynarz z łodzi roboczej widząc jak pompierz wpada do wody wszczął alarm krzyząc „człowiek za burtą”. Chwilę potem szyper łodzi roboczej zatrzymał napęd i złożył się prawą burtą do holownika „Pyton”. Równocześnie starszy marynarz rzucił koło ratunkowe w miejsce, gdzie pompierz wpadł do wody. Prąd wody był na tyle silny, że wciągnął poszkodowanego pod barkę „BA-MSR-5”. Po chwili poszkodowany wypłynął pod pirssem, zdołał uchwycić się podpory pirsu i zaczął wzywać pomocy.

Świadczenie zdarzenia: członkowie załogi łodzi roboczej „Edek” i holownika „Pyton”, niezwłocznie przystąpili do akcji ratowniczej rzucając koła ratunkowe w kierunku trzymającego się podpór pirsu pompierza. Rzucone koła ratunkowe, zostały jednak zniesione przez prąd wody.

Znajdującemu się w wodzie pompierzowi pomocy udzielił szyper łodzi „Edek”, który



*Zdjęcie nr 5. Miejsce podjęcia poszkodowanego z wody*

wskoczył do wody z dwoma kołami ratunkowymi przewieszonymi przez ramię i przeholował go do barki „BA-MSR-5”. Zanim jednak poszkodowany został doholowany do barki, stracił przytomność.

O godz. 09:54 nieprzytomnego pompierza wciągnięto na pokład barki „BA-MSR-5” i rozpoczęto reanimację. Na początku reanimowała go załoga łodzi roboczej i holownika,



następnie kontynuowała ją pielęgniarka zakładowa. Akcja resuscytacji była utrudniona, gdyż nieprzytomny pompierz wymiotował. Prowadzono masaż serca bez sztucznego oddychania, udrażniając ręcznie drogi oddechowe.



Zdjęcie nr 6. Miejsce udzielania pierwszej pomocy nieprzytomnemu pompierzowi

O godz. 10:08 na pirs wjechał ambulans Państwowego Ratownictwa Medycznego. Lekarz i ratownicy medyczni przeszli na barcę „BA-MSR-5” i przejęli akcję reanimacyjną. W trakcie reanimacji ratownicy zastosowali ssak do odsysania wymiocin z jamy ustnej poszkodowanego i prowadzili sztuczne oddychanie za pomocą resuscytatora Ambu.

Po kilku minutach ratownicy medyczni podjęli decyzję o przeniesieniu poszkodowanego do ambulansu. Użyto w tym celu żurawia samojezdnego Terex, który wjechał na pirs, i noszy do pionowego transportu. Dalsza reanimacja odbywała się w ambulansie.

O godz. 10:15 wylądował śmigłowiec Lotniczego Pogotowia Ratunkowego z dwoma ratownikami medycznymi, którzy wzięli udział w reanimacji poszkodowanego prowadzonej w ambulansie. Pomimo prowadzonej intensywnej akcji reanimacyjnej poszkodowany zmarł.

#### 4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz.

Komisja przeprowadziła oględziny miejsca wypadku w dniu jego zaistnienia i stwierdziła brak właściwych zabezpieczeń przed wypadnięciem z pokładu za burtę zarówno barki „BA-MSR-7” jak i „BA-MSR-5”. Na rufie barki „BA-MSR-7” z lewej burty, w miejscu, w którym w chwili wypadku stał pompiarz, nie było rozciągniętych stalowych linek relingu pomiędzy sąsiednimi stojakami (sztycami) relingu. Brak było również trapu lub schodni z poręczami do bezpiecznego przejścia pomiędzy obydwoma barkami.

Ze względu na charakter prac prowadzonych na barce zbiornikowej „BA-MSR-7”, służącej do gromadzenia, transportu i oczyszczania wód zaolejonych, jej pokład był zaolejony i śliski. Dodatkowo, na pokładzie barki rozłożone były węże przeładunkowe, które utrudniały bezpieczne poruszanie się po jej pokładzie. Utrudnienia tego rodzaju sprzyjały poślizgnięciu lub potknięciu i w efekcie wypadnięciu za niezabezpieczoną burtę barki.

W wyniku przeprowadzonego badania Komisja ustaliła, że przyczyną wypadnięcia pompiarza za burtę barki „BA-MSR-7” była utrata przez niego równowagi, spowodowana nagłym i niespodziewanym ruchem barki w wyniku uderzenia przez ponton roboczy „PN-MSR-6” o narożnik barki „BA-MSR-5”, które przeniosło się na barkę „BA-MSR-7”, podczas manewrów jego odholowania.



Zdjęcie nr 7. Miejsce upadku poszkodowanego do wody

Pompiarz wypadł do wody za burtę niezabezpieczoną relingami pomiędzy trzy stojące obok siebie jednostki pływające należące do tego samego armatora: barkę „BA-MSR-7”, barkę „BA-MSR-5” i ponton „PN-MSR-6”.

#### **4.1. Czynniki mechaniczne**

Do czynników mechanicznych, które przyczyniły się do zaistnienia wypadku Komisja zaliczyła brak właściwych zabezpieczeń na pokładzie barki „BA-MSR-7” przed wypadnięciem za burtę. Brak było rozpiętych lin stalowych pomiędzy sztycami relingów na rufie na lewej burcie barki.

#### **4.2. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania)**

Komisja uznała, że pompiarz obsługujący barkę „BA-MSR-7” nie powinien prowadzić żadnych prac na pokładzie barki bez pasa ratunkowego lub kamizelki asekuracyjnej. Wymaganie prowadzenia prac na pokładzie barki w pasie lub kamizelce zawarte jest w karcie bezpieczeństwa barki wydanej przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie<sup>1</sup>.

Komisja uznała także za błędną decyzję mistrza wydziału dokowo-konserwacyjnego o przeholowaniu pontonu „PN-MSR-6” na drugą stronę pirsu dokowego w warunkach pogodowych, jakie panowały w dniu wypadku, a niezgłoszenie tych prac dyspozytorowi stoczni, pomimo istniejącej w tym zakresie praktyki, uznała za zaniechanie z jego strony. Ponton roboczy, zgodnie z wydaną mu kartą bezpieczeństwa<sup>2</sup>, mógł być holowany tylko w warunkach o sile wiatru do 4° B, a w dniu wypadku w godzinach porannych wiał wiatr do 6°, a tuż przed rozpoczęciem holowania nawet do 7° B.

#### **4.3. Czynniki organizacyjne**

Do czynników organizacyjnych, które miały wpływ na zaistnienie wypadku Komisja zaliczyła brak właściwej oceny ryzyka zawodowego przy wykonywaniu prac na stanowisku pompiarz, dokonanej przez armatora barki „BA-MSR-7”, i nieuwzględnienie w karcie charakterystyki tego stanowiska pracy pasa ratunkowego lub kamizelki asekuracyjnej, dodatkowo do przewidzianych w karcie środków ochrony indywidualnej.

---

<sup>1</sup> Karta bezpieczeństwa „Ł” Nr 280/KBŁ/ŚWI/13 wydana przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w dniu 18 grudnia 2013 r.

<sup>2</sup> Karta bezpieczeństwa „Ł” Nr 061/KBŁ/ŚWI/14 wydana przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie dnia 26 marca 2014 r.



Komisja uznała również za nieprawidłowy nadzór ze strony kierownictwa wydziału dokowo-konserwacyjnego zarówno nad osobą obsługującą barcę „BA-MSR-7” jak i nad eksploatacją łodzi roboczej „Edek”. Chodzi o brak właściwego zabezpieczenia pompiarza (niezwracanie uwagi na prowadzenie prac na barce bez pasa ratunkowego lub kamizelki asekuracyjnej) przed utonięciem oraz o dopuszczenie łodzi roboczej „Edek” do wykonywania prac na akwenach stoczni i cieśniny Świna bez aktualnego dokumentu bezpieczeństwa.

#### **4.4. Wpływ czynników zewnętrznych na zaistnienie wypadku morskiego**

Czynnikami zewnętrznymi, które przyczyniły się do zaistnienia wypadku, były niesprzyjające warunki hydrometeorologiczne panujące w dniu 10 grudnia 2014 r. Temperatura powietrza i wody oraz siła prądu i wiatru pokazane są w poniższej tabeli<sup>3</sup>.

Godz.	Kierunek i siła wiatru	Temperatura powietrza	Stan wody	Siła prądu	Kierunek prądu	Temp. wody
09:00	SSW 4-7° B	0° C	402	1,9 w	WM	1,7° C
10:00	SSW 3-6° B	0° C	402	2,0 w	WM	1,7° C

#### **5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym identyfikacja kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania.**

Utonięcie pompiarza z barki zbiornikowej „BA- MSR-7” było wypadkiem przy pracy. Barka „BA-MSR-7”, jako jednostka bez napędu, powinna być zgodnie z posiadaną kartą bezpieczeństwa nadzorowana z lądu lub z holownika, a podczas oczyszczania lub przepompowywania wód zaolejonych powinna być na jej burcie co najmniej jedna osoba.

Obsługą barki podczas prac oczyszczania lub przepompowywania wód zaolejonych zajmował się poszkodowany pompiarz. Przeszedł on wymagane szkolenia z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy oraz posiadał kwalifikacje w zakresie obsługi barki. Dodatkowo posiadał doświadczenie i praktykę zdobytą na statkach morskich pracując na stanowisku marynarza.

Niewyposażenie pracownika (pompiarza) przez pracodawcę w pas ratunkowy lub kamizelkę asekuracyjną oraz niewyposażenie barki w tego rodzaju środek ratunkowy było czynnikiem, który przyczynił się do zaistnienia wypadku, niemniej jednak poszkodowany

<sup>3</sup> Dane uzyskane z Kapitanatu Portu w Świnoujściu.

pompierz w trosce o własne bezpieczeństwo mógł pobrać samodzielnie pas z wypożyczalni narzędzi, w której kilka takich środków ratunkowych było przechowywanych.

Obsługujący barkę pompierz nie powinien był wykonywać prac związanych z odcumowaniem pontonu roboczego od barek „BA-MSR-5” i „BA-MSR-7” i zrzucać lin z polerów cumowniczych na rufach tych barek, gdyż nie należało to do jego obowiązków<sup>4</sup>. Niezależnie od tego uszkodzony pompierz przebywając na pokładzie barki w miejscu niezabezpieczonym relingami powinien zachować (a nie zachował) szczególną ostrożność w chwili odbijania od barek łodzi roboczej „Edek” z wziętym na hol pontonem roboczym.

Armator łodzi roboczej „Edek” nie powinien dopuścić łodzi do eksploatacji bez aktualnej karty bezpieczeństwa (karta utraciła ważność 30 listopada 2014 r.), a jej szyper nie powinien podejmować próby przeholowania pontonu w panujących w dniu wypadku warunkach pogodowych, w których siła wiatru przekraczała wartości dozwolone w karcie bezpieczeństwa pontonu (dla uprawiania przez niego bezpiecznej żeglugi w basenie stoczniowym), a i sama łódź robocza operowała na granicy warunków przewidzianych w jej karcie bezpieczeństwa<sup>5</sup>.

## 6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich ustaliła, że armator barki „BA-MSR-7” dokonał analizy okoliczności i przyczyn wypadku i przedsięwziął następujące działania profilaktyczne, aby zapobiec podobnemu wypadkowi w przyszłości:

- 1) omówił okoliczności i przyczyny wypadku z pracownikami wydziału dokowo-konserwacyjnego;
- 2) naprawił relingi wokół pokładów barek „BA-MSR-5”, „BA-MSR-7” oraz pontonu roboczego „PN-MSR-6”;
- 3) wyposażył w/w jednostki pływające w odpowiednio wyposażone przejścia komunikacyjne pomiędzy nimi;
- 4) wyposażył barkę zbiornikową „BA-MSR-7” w kamizelkę ratunkową.

Według Komisji działania podjęte przez armatora były zasadne, ale nie wyczerpujące. Dlatego Komisja uznała za uzasadnione skierowanie do armatora zaleceń dotyczących

---

<sup>4</sup> Czynności cumowania jednostek pływających powinny być wykonywane przez bosmana nabrzeża.

<sup>5</sup> W wydanej przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie w dniu 26 lutego 2010 r. karcie bezpieczeństwa dla łodzi „Edek” organ inspekcyjny stwierdza, że statek zostaje dopuszczony do uprawiania żeglugi jako łódź robocza w żegludze portowej przy sile wiatru 6° B i stanie morza 3° B.

bezpieczeństwa, stanowiących propozycję działań, które mogą przyczynić się do zapobiegania podobnym wypadkom w przyszłości.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich zaleca Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” – armatorowi barki „BA-MSR-7”:

- 1) wyposażenie osób obsługujących barki zbiornikowe „BA-MSR-5” i „BA-MSR-7” w pasy ratunkowe lub kamizelki asekuracyjne, jako wyposażenie osobiste, dodatkowo do przewidzianych na zajmowanych przez nie stanowiskach pracy środków ochrony indywidualnej;
- 2) przeszkolenie osób, o których mowa w pkt 1, w użyciu w/w środków ratunkowych i zobowiązanie do ich stosowania od chwili wejścia na burtę barki, w trakcie prowadzenia na niej pracy, aż do zejścia z barki na nabrzeże (pirs);
- 3) pouczenie i zobowiązanie szypra łodzi roboczej „Edek” do przestrzegania ograniczeń dotyczących warunków pogodowych w żegludze portowej, zawartych w karcie bezpieczeństwa łodzi;
- 4) przedłużanie ważności kart bezpieczeństwa jednostek eksploatowanych przez armatora zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- 5) wyposażenie ambulatorium zakładowego MSR „Gryfia” w podręczny resuscytator typu AMBU lub BVM.

## 7. Spis zdjęć

Zdjęcie nr 1. Fragment arkusza 9 zestawu map BHMW 3020 z zaznaczonym miejscem cumowania pontonu roboczego przy barkach zacumowanych do pirsu dokowego .....	4
Zdjęcie nr 2. Barki „BA-MSR-7”, „BA-MSR-5” oraz ponton „PN-MSR-6” .....	5
Zdjęcie nr 3. Barka zbiornikowa „BA-MSR-7” (oczyszczalnia wód zaolejonych).....	7
Zdjęcie nr 4. Miejsce w którym znajdował się uszkodzony.....	9
Zdjęcie nr 5. Miejsce podjęcia uszkodzonego z wody .....	10
Zdjęcie nr 6. Miejsce udzielania pierwszej pomocy nieprzytomnemu pompicznemu .....	11
Zdjęcie nr 7. Miejsce upadku uszkodzonego do wody .....	12

## 8. Wykaz stosowanych terminów i skrótów

MSR – Morska Stocznia Remontowa

SSW – kierunek wiatru (południowo zachodni skręcający do południowego)

w – węzeł (prędkość)

## **9. Źródła informacji**

Powiadomienie o wypadku

Wysłuchania świadków

Karty bezpieczeństwa jednostek pływających, które uczestniczyły w wypadku

Materiały i dokumenty otrzymane z Kapitanatu Portu Świnoujście

Protokół kontroli Okręgowego Inspektoratu Pracy w Szczecinie

## **10. Skład zespołu badającego wypadek**

W skład zespołu prowadzącego czynności badawcze wchodzi:

kierujący zespołem: Tadeusz Gontarek – członek PKBWM

członek zespołu: Marek Szymankiewicz – sekretarz PKBWM