



**PKBWM**

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA  
WYPADKÓW MORSKICH

# RAPORT KOŃCOWY

## 39/19

**bardzo poważny wypadek morski**

**Łódź rybacka KUŻ-102**

**Utonięcie członka załogi podczas cumowania  
jednostki w dniu 13 maja 2019 r. w Kuźnicy.**

**Marzec 2020**



Badanie bardzo poważnego wypadku morskiego na łodzi rybackiej **KUŹ-102** prowadzone było na podstawie ustawy z dnia 31 sierpnia 2012 r. o Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1374) 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**  
Pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin  
tel. +48 91 44 03 286, tel. kom. +48 664 987 987  
e-mail: [pkbwm@mgm.gov.pl](mailto:pkbwm@mgm.gov.pl)  
[www.pkbwm.gov.pl](http://www.pkbwm.gov.pl)



## SPIS TREŚCI

1. Fakty .....	2
2. Informacje ogólne .....	2
2.1. Dane statku .....	2
2.2. Informacje o podróży statku .....	3
2.3. Informacje o wypadku lub incydencie morskim .....	3
2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych .....	3
3. Opis okoliczności wypadku .....	3
4. Analiza i uwagi dotyczące czynników, które przyczyniły się do wypadku lub incydentu morskiego z uwzględnieniem wyników badań i ekspertyz .....	9
4.1. Czynniki mechaniczne .....	9
4.2. Czynniki ludzkie (błędy i zaniechania) .....	11
4.3. Czynniki organizacyjne .....	11
4.4. Wpływ czynników zewnętrznych, w tym związanych ze środowiskiem morskim, na zaistnienie wypadku morskiego .....	12
5. Opis wyników przeprowadzonego badania, w tym kwestii dotyczących bezpieczeństwa i wniosków wynikających z badania .....	12
6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa .....	12
6.1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej .....	12
6.2. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni .....	13
7. Spis zdjęć .....	13
8. Spis rysunków .....	13
9. Skład zespołu badającego wypadek .....	13



## 1. Fakty

W dniu 13.05.2019 r. o godz. 05:35<sup>1</sup> na przystani rybackiej w Kuźnicy, dobiła do nabrzeża otwarto-pokładowa łódź rybacka KUŻ-102 z dwoma członkami załogi wracającymi z łowiska. Jeden z nich opuszczając łódź w celu założenia cum na polery, poślizgnął się na desce-stopniu po której chciał wyjść z łodzi na nabrzeże i wpadł do wody. Drugi, będący właścicielem łodzi oraz szyprem próbował bezskutecznie uratować tonącego członka załogi najpierw z kei, a potem wskoczył do wody, z której nie potrafił wydostać się sam o własnych siłach. Pomocy niemogącemu wydostać się z wody szyprowi udzieliła załoga innej łodzi rybackiej. Na miejsce zdarzenia przybyła jednostka straży pożarnej i wydobyła z wody drugiego załoganta, który nie dawał znaku życia. Próby jego reanimacji nie powiodły się.

## 2. Informacje ogólne

### 2.1. Dane statku

Nazwa statku:	KUŻ-102
Bandera:	polska
Właściciel:	KK – Władysławowo <sup>2</sup>
Armator:	KK – Władysławowo
Instytucja klasyfikacyjna:	PRS
Typ statku:	otwarto-pokładowa motorowa łódź rybacka
Sygnal rozpoznawczy:	SPG 3401
Nr identyfikacyjny IMO:	brak
Pojemność brutto (GT):	2.11
Rok budowy:	1989
Moc maszyn:	7.4 kW
Długość całkowita:	5.96 m
Szerokość:	2.40 m
Materiał, z jakiego jest zbudowany kadłub:	drewno

<sup>1</sup> Wszystkie czasy podane w raporcie są w czasie lokalnym (LT)

<sup>2</sup> Nie podano pełnej nazwy Właściciela i Armatora w której zawarte jest nazwisko, zgodnie z Ustawą „O ochronie danych osobowych” (RODO) z dn.10 maja 2018 (Dz.U. 2018 poz.1000)



Minimalna obsada załogowa: 2

## 2.2. Informacje o podróży statku

Porty zawinięcia w czasie podróży: Kuźnica  
Port przeznaczenia: Kuźnica  
Rodzaj żeglugi: żegluga krajowa (do 6 Mm od brzegu)  
Informacja o ładunku (ilość, rodzaj): brak  
Informacja o załodze (liczba, narodowość): 2 Polaków  
Informacja o pasażerach (liczba, narodowość): brak

## 2.3. Informacje o wypadku lub incydencie morskim

Rodzaj wypadku: bardzo poważny wypadek morski  
Data i czas zdarzenia: 13.05.2019r. godz. 05:35  
Pozycja geograficzna w czasie zdarzenia: przystań rybacka „Kuźnica”  
Rejon geograficzny zajścia zdarzenia: Mierzeja Helska, od strony Zatoki Puckiej  
Charakter akwenu: port  
Pogoda w trakcie zdarzenia: dobra, brak falowania  
Stan eksploatacyjny statku w trakcie zdarzenia: łódź podczas cumowania w porcie  
Miejsce wypadku na statku: prawa burta, strona cumowania  
Skutki wypadku : śmierć członka załogi

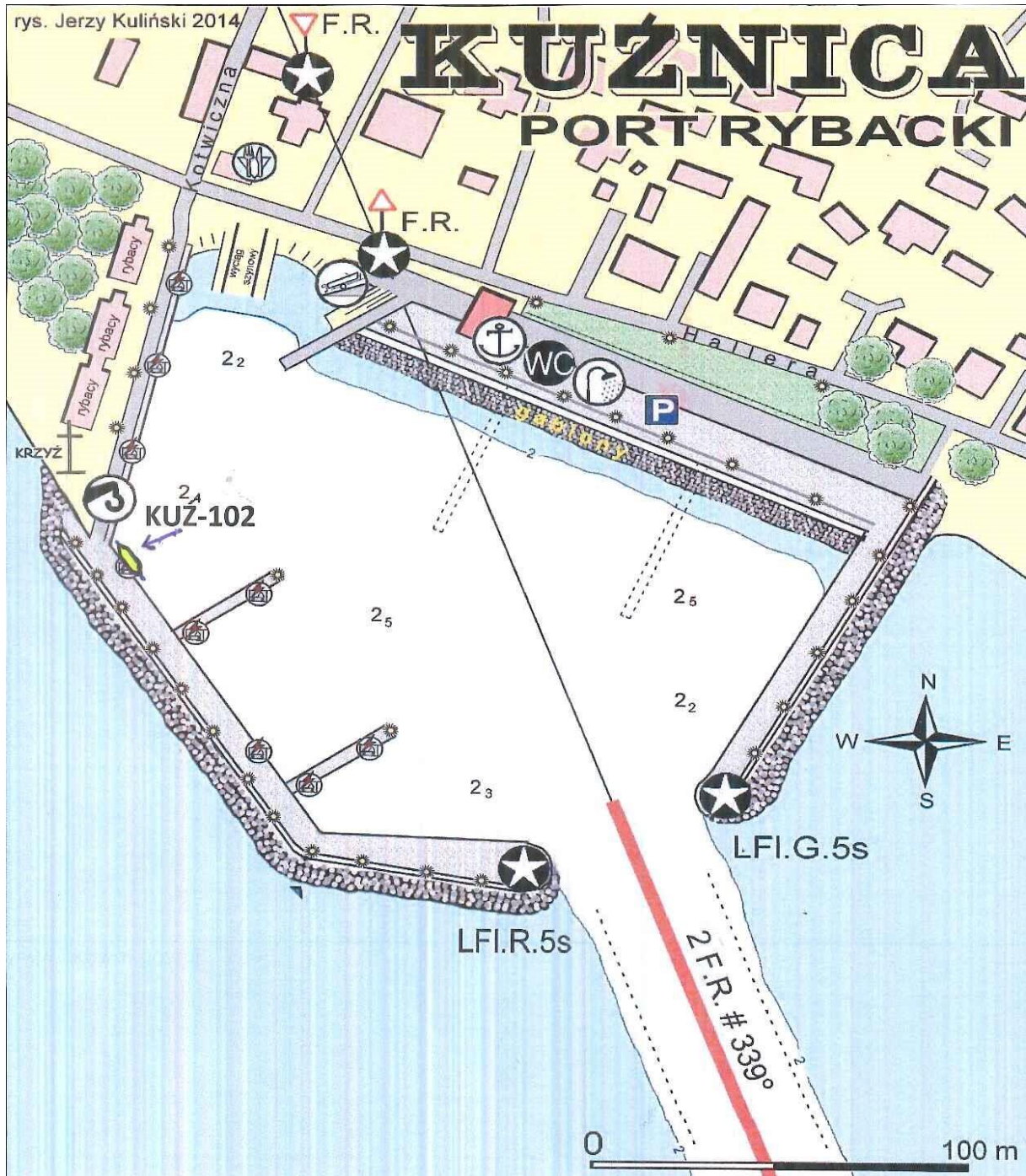
## 2.4. Informacje o zaangażowanych podmiotach z lądu i działaniach ratowniczych

Na miejsce wypadku o godz. 05:46 przybiegło do pomocy dwóch członków załogi kutra KUŹ-12, którzy wyratowali z wody szypra, a następnie o godz. 06:05 przyjechał wezwany samochód pożarniczy z zastępem strażaków oraz patrol policyjny. Strażacy wyciągnęli z wody drugiego załoganta i podjęli próbę przywrócenia mu funkcji życiowych.

## 3. Opis okoliczności wypadku

Łódź rybacka KUŹ-102 z dwoma członkami załogi na pokładzie wracała do przystani rybackiej w Kuźnicy z połowów na Zatoce Puckiej. Szyper łodzi skierował ją do narożnika basenu w okolicach żurawia do wyciągnięcia łodzi i o godz. 05:35 przybił prawą burtą do nabrzeża, w swoim stałym miejscu cumowania. W miejscu nabrzeża wyznaczonym dla postoju

Łodzi KUŻ-102 nie ma drabinek wyjściowych i opuszczając łódź osoby wychodziły na nabrzeże po desce przybitej prowizorycznie do pionowych, drewnianych odbojnic.



Rys.1- Plan portu rybackiego w Kuźnicy z zaznaczonym miejscem cumowania KUŻ-102

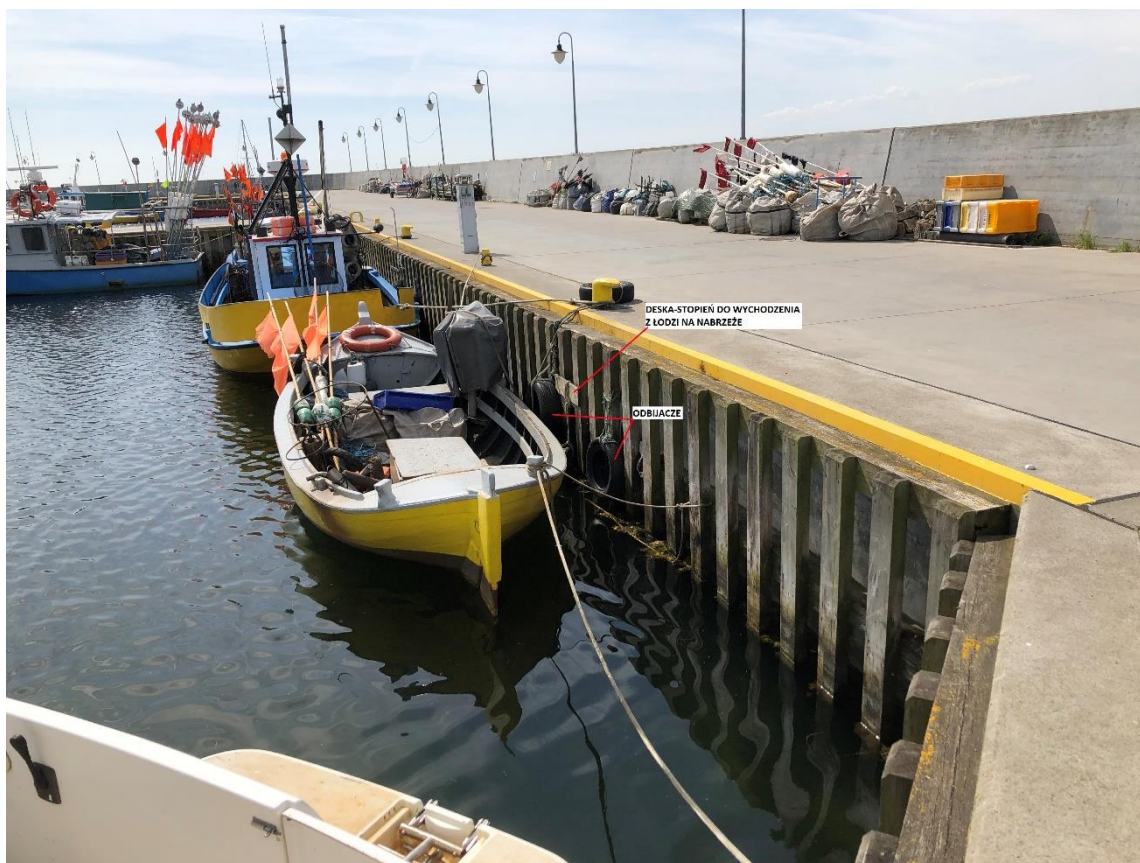


*Zdjęcie 1 - Przystań Kuźnica i łódź KUŻ-102 zacumowana na stanowisku, gdzie doszło do wypadku.*

Po podejściu łodzi do nabrzeża, gdy jeszcze cumy nie były założone, szyper złapał za linki odbijaczy (opon) i trzymał łódź przy odbojnicach. W ten sposób asekurował wychodzenie na nabrzeże drugiego członka załogi, który stanął na burcie łodzi, a następnie postawił jedną nogę na desce - stopniu. W tym momencie łódź oddaliła się od nabrzeża i wychodzący załogant stracił równowagę co spowodowało, że noga którą postawił na desce ześliznęła się. W następstwie tego wpadł do wody między łódź a nabrzeże, trzymając się jednocześnie linki zamocowanego do nabrzeża odbijacza (opony). Szyper będący w łodzi chcąc pomóc załogantowi, wyszedł po stopniu na nabrzeże i chwytając za sztormiak<sup>3</sup> starał się wyciągnąć go na nabrzeże. Próby udzielenia pomocy nie powiodły się, bo szyper nie był w stanie samodzielnie podciągnąć bardzo ciężkiego mężczyzny, którego ubranie dodatkowo nasiąknięte było wodą. Po kilku minutach trzymający się liny odbijacza rybak puścił ją i zaczął się zanurzać w wodzie. Szyper niezwłocznie wskoczył za nim do wody, starając się go ratować. Ta próba

<sup>3</sup> Sztormiak – wodoodporna kurtka, przeznaczona głównie dla żeglarzy i rybaków.

pomocy też nic nie dała i po pewnym czasie szyper zauważył, że rybak nie wykonuje żadnych ruchów i bezwładnie odpływa od nabrzeża z twarzą zanurzoną w wodzie.



*Zdjęcie 2 - Przystań Kuźnica i łódź KUŻ-102 zacumowana na stanowisku gdzie doszło do wypadku. Widoczna deska przybita do odbojnic, służąca do wychodzenia z łodzi na nabrzeże.*

W tej sytuacji szyper próbował wydostać się z wody na nabrzeże, aby wezwać ratunek. Wydostanie się z wody uniemożliwiały mu masywne, gumowe kalosze rybackie typu „woder”, sięgające do pachwin, które wypełniły się wodą, dodatkowo zwiększając jego ciężar i tak samo ciężkie, mokre ubranie. Ponadto siły utracone podczas prób ratowania członka załogi sprawiły, że sam poczuł się zagrożony i zaniechał prób samodzielnego wydostania się z wody. Trzymając się linki odbijacza umocowanej do nabrzeża zaczął wzywać pomocy.

Zauważył to świadek zdarzenia, stojący na balkonie domu, po przeciwległej stronie basenu i zaczął alarmować głosem i gestami załogę kutra KUŻ-12, który wpływał w tym czasie do przystani.

Po zacumowaniu kutra KUŻ-12 o godz. 05:46 (ok. 50 m od łodzi KUŻ-102) dwóch rybaków przybiegło udzielić szyperowi pomocy wyciągając go z wody na nabrzeże.



Natomiast utrzymującego się nieruchomo na wodzie drugiego członka załogi wydobyli z wody wezwani na miejsce zdarzenia strażacy w obecności funkcjonariuszy z patrolu policji. Obie służby przybyły na miejsce zdarzenia około godz. 06:05. Próby reanimacji załoganta przez strażaków na nabrzeżu nie dały rezultatu i stwierdzono jego zgon.



Zdjęcie 3 - Burta łodzi KUŻ-102 i deska po której chciał wyjść załogant. Zaznaczone odstępki: burta-stopień i stopień-nabrzeże)



*Zdjęcie 4 - Łódź KUŻ-102 widziana od dziobu w miejscu cumowania.*



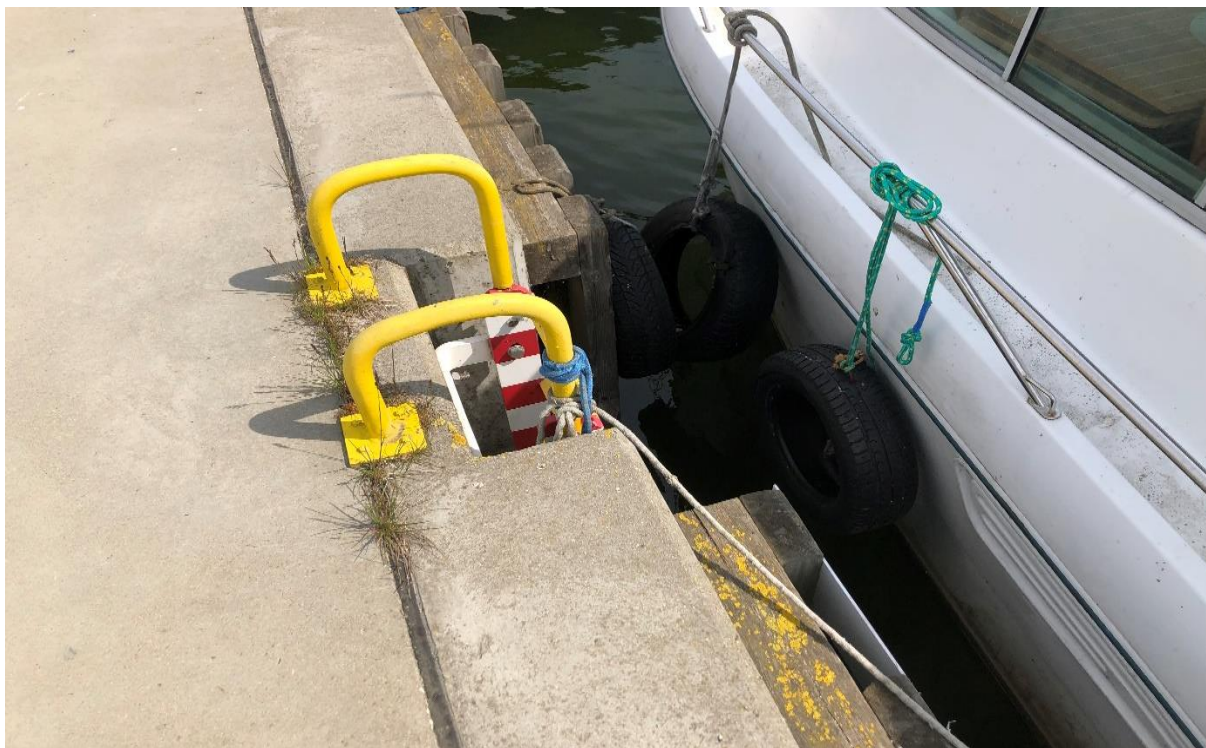
*Zdjęcie 5 -Przystań Kuźnica i łódź KUŻ-102 z perspektywą domów, skąd został zauważony wypadek*

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

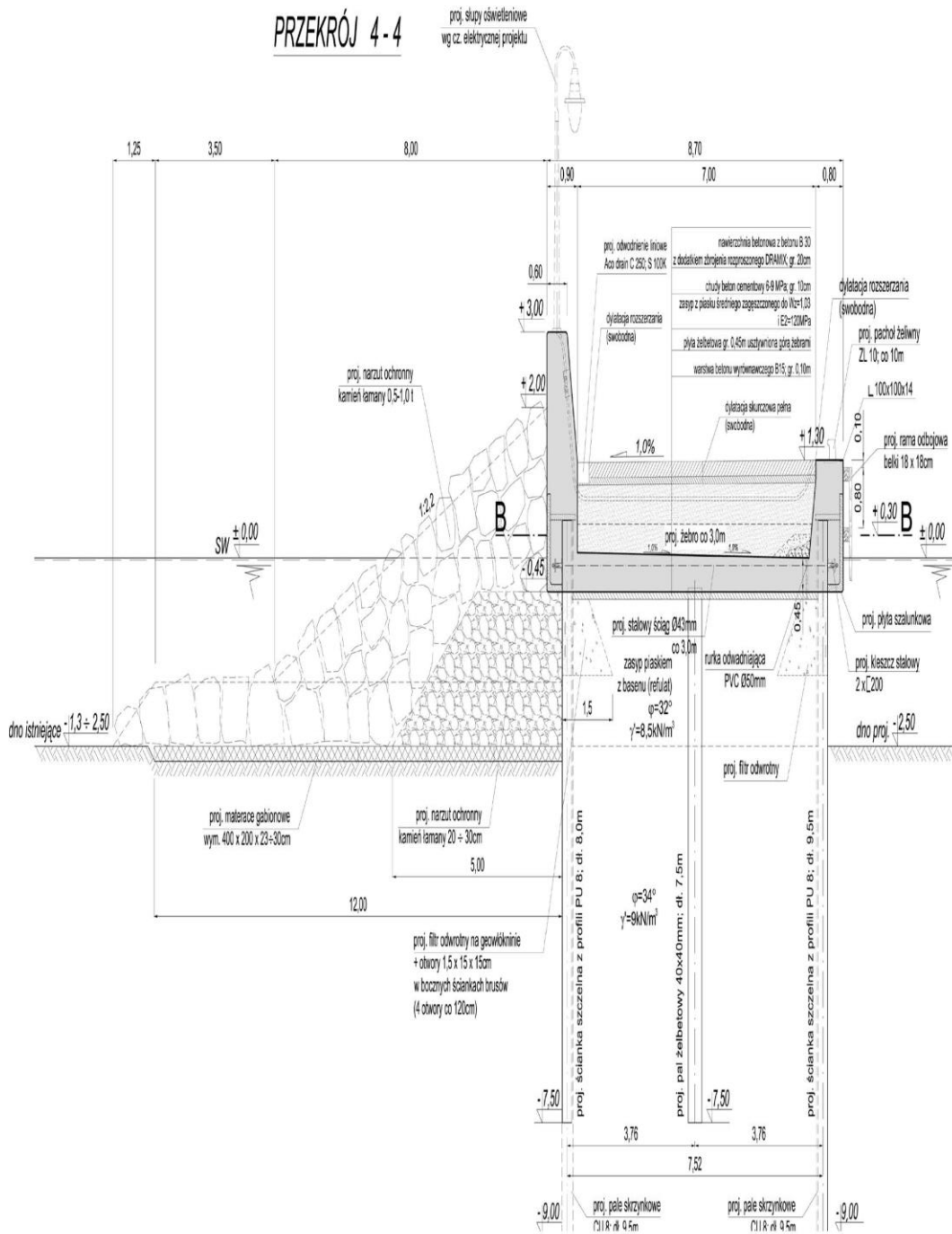
Przeprowadzona analiza poniższych czynników pozwoliła na ustalenie przyczyn wpadnięcia do wody członka załogi łodzi KUŻ-102.

##### 4.1. Czynniki mechaniczne

Różnica poziomów między krawędzią burty zacumowanej łodzi KUŻ-102 oraz górną krawędzią nabrzeża wynosi ok.1 metr. Załogi małych jednostek o niskich burtach mocowały prowizoryczne deski-stopnie do pionowych belek odbojowych, umożliwiające im postawienie nogi i wyjście na nabrzeże (zob. zdjęcie 3). Taka deska-stopień jakkolwiek pomocna, nie zapewnia bezpiecznego wyjścia z łodzi na nabrzeże. Nabrzeża na przystani Kuźnica wyposażone są w drabinki bezpieczeństwa, przewidziane głównie do wyjścia z wody. Są to drabinki stalowe z poręczą (zob. zdjęcie 6) umocowane w różnych miejscach w specjalnych wgłębieniach, a najbliższa w odległości ok.12m od miejsca cumowania KUŻ-102. W całej przystani Kuźnica nie ma natomiast niższego nabrzeża czy pomostu pływającego, zapewniającego bezpieczne połączenie z lądem dla niskich jednostek które tu cumują.



*Zdjęcie 6 - Drabinka z poręczą, dająca możliwość wyjścia z wody.*



**UWAGI:**

1. Rzędne w układzie Krasoczdki
2. Wymiary podane w [cm]
3. Zabezpieczenie antykorozyjne wg opisu technicznego
4. Technologia wykonania wg opisu technicznego
5. Lokalizację przekroju pokazano na rys. H-5
6. Przekrój B-B pokazano na rys. H-5.5

Rysunek 2 - Przekrój poprzeczny nabrzeża na przystani Kuźnica, przy którym cumowała łódź rybacka KUŻ-102.



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

Szyper, a zarazem właściciel łodzi w związku z zaawansowanym wiekiem prowadził okazjonalnie połowy na Zatoce Puckiej. Zabrany na pokład na to wypłynięcie na Zatokę Pucką załogant nie posiadał kwalifikacji członka załogi. Zgodnie z Kartą Bezpieczeństwa łodzi KUŻ-102 załogę stanowią: rybak r.m.+praktykant; łącznie 2-3 osób. Poszkodowany nie posiadał książeczki żeglarskiej, świadectwa zdrowia i świadectw przeszkoleń: indywidualnych technik ratunkowych, ochrony pożarowej, elementarnych zasad udzielania pierwszej pomocy. Poza tym był mało sprawnym mężczyzną o dużej wadze, co utrudniało mu swobodne wyjście z łodzi. Do wypadku przyczyniła się też błędna ocena bezpiecznego wyjścia z łodzi na nabrzeże, w sytuacji kiedy łódź nie była jeszcze zacumowana i przez to niestabilna.

#### 4.3. Czynniki organizacyjne

Przystań Kuźnica II oddano do użytku w październiku 2012 r i powinna ona spełniać wymogi bezpiecznego cumowania jednostek rybackich i rekreacyjnych. Podczas prowadzenia czynności badawczych na miejscu wypadku Komisja zauważyła, że wysokość 130 cm nabrzeża przeznaczonego do cumowania jest zbyt wysoka do bezpiecznego wychodzenia z jednostek o niskiej burcie. Dlatego załogi mocują do pionowych, drewnianych odbojnic prowizoryczne deski ułatwiające wychodzenie z łodzi. Jest to nieuprawnione ingerowanie w infrastrukturę przystani, bez zezwolenia Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni wykonującego prawa i obowiązki zarządzającego przystanią Kuźnica.

Jednocześnie brak jest przepisów regulujących porządek postoju jednostek w Przystani<sup>4</sup>, a nadzór nad nią sprawowany jest dorywczo przez Kapitana Portu w Helu.

Miejsca postojowe poszczególnych jednostek cumujących w Przystani na stałych miejscach zostały uzgodnione pomiędzy zainteresowanymi właścicielami jednostek.

Ilość drabinek bezpieczeństwa jest zbyt mała aby zmienić dotychczasowe miejsca cumowania małych jednostek w taki sposób aby cumowały w bezpośredniej bliskości drabinek co umożliwiałoby bezpieczne wyjście na nabrzeże w miejscu cumowania.

---

<sup>4</sup> Zarządzenie Nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 16 lipca 2018 r. - rozdz. V – Porządek postoju statków. Zgłoszenie przybycia i wyjścia statków.



#### **4.4. Wpływ czynników zewnętrznych, w tym związanych ze środowiskiem morskim, na zaistnienie wypadku morskiego.**

W czasie cumowania i zaistnienia wypadku na KUŹ-102 w dniu 13 maja 2019 r. w godzinach porannych pogoda była dobra, wiał słaby wiatr i nie było falowania. W miejscu osłoniętym przez wysoki na 3 m falochron (*zob. rys.2*) takie warunki pogodowe nie miały wpływu na zaistnienie zagrożenia i przyczynienie się do wypadku. Widzialność przy świetle dziennym była bardzo dobra.

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

W wyniku przeprowadzonego badania Komisja stwierdziła, że następujące czynniki miały wpływ na zaistnienie wypadku:

- nieodpowiednie miejsce na wychodzenie z niskiej łodzi na wysokie nabrzeże.
- niedozwolone stosowanie ułatwienia w postaci prowizorycznie przymocowanej deski-stopnia, stwarzającego zagrożenie przy wychodzeniu na nabrzeże.
- duża waga załoganta ubranego w gumowe, napełnione wodą wodery, a przez to jego mała sprawność ruchowa.
- brak kwalifikacji członka załogi jednostki rybackiej.

Po oględzinach przystani Kuźnica przedstawiciele Komisji nie zauważyli niższych nabrzeży lub pomostów do wchodzenia i wychodzenia z niskich jednostek rybackich, które cumują na przystani.

#### **6. Zalecenia dotyczące bezpieczeństwa**

W związku z zagrożeniem wypadkami na przystani morskiej Kuźnica dla członków załóg małych jednostek o niskiej burcie, przy wychodzeniu na wysokie nabrzeża, Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich kieruje zalecenia do:

##### **6.1. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej**

Przy wszystkich pracach modernizacyjnych w portach i przystaniach, gdzie zlokalizowane są lub będą małe łodzie, projekt budowy lub modernizacji, musi zawierać rozwiązania dla bezpiecznego cumowania tych jednostek, bez względu na zmianę poziomu wody w porcie lub na przystani.



## 6.2. Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich proponuje rozważyć ustawienie przy wydzielonych nabrzeżach na przystani Kuźnica, niskich kładek pontonowych (betonowych lub drewnianych), których położenie w stosunku do stałego nabrzeża zmieniało by się wraz z poziomem wody w basenie.

Ich odpowiednio mała wysokość umożliwiała by bezpieczne wyjście z jednostek o niskiej burcie, a także bezpieczne przejście na nabrzeże, wzorem innych przystani morskich.

## 7. Spis zdjęć

<i>Zdjęcie 1 - Przystań Kuźnica i łódź KUŻ-102 zacumowana na stanowisk, gdzie doszło do wypadku. ....</i>	<i>5</i>
<i>Zdjęcie 2 - Przystań Kuźnica i łódź KUŻ-102 zacumowana na stanowisku gdzie doszło do wypadku. Widoczna deska przybita do odbojnic, służąca do wychodzenia z łodzi na nabrzeże. ....</i>	<i>6</i>
<i>Zdjęcie 3 - Burta łodzi KUŻ-102 i deska po której chciał wyjść załogant. Zaznaczone odstępy: burta-stopień i stopień-nabrzeże) ....</i>	<i>7</i>
<i>Zdjęcie 4 - Łódź KUŻ-102 widziana od dziobu w miejscu cumowania. ....</i>	<i>8</i>
<i>Zdjęcie 5 - Przystań Kuźnica i łódź KUŻ-102 z perspektywą domów, skąd został zauważony wypadek ....</i>	<i>8</i>
<i>Zdjęcie 6 - Część stanowisk do cumowania jednostek jest wyposażona w drabinki z poręczą, tzw. zejściówki. ....</i>	<i>9</i>

## 8. Spis rysunków

<i>Rys.1 - Plan Przystani Kuźnica z zaznaczonym miejscem cumowania KUŻ-102 ....</i>	<i>4</i>
<i>Rys.2 - Przekrój poprzeczny nabrzeża na Przystani Kuźnica przy którym cumowała łódź rybacka KUŻ-102. ....</i>	<i>10</i>

## 9. Skład zespołu badającego wypadek

Kierujący zespołem – Grzegorz Suszczewicz – Zastępca Przewodniczącego PKBWM

Członek zespołu – Marek Szymankiewicz – Sekretarz PKBWM