Bezpieczeństwo na łodziach typu liveaboard: analiza najnowszych trendów, które doprowadziły do wypadku

2019 pozostaje najbardziej dramatycznym rokiem w historii łodzi typu liveaboard. Zatonięcie ***MV Conception*** w Kalifornii i śmierć trzydziestu czterech pasażerów jest do dnia dzisiejszego największą katastrofą morską w branży nurkowej, w której zginęło najwięcej osób. Proces sądowy zamknięto pod koniec 2023 roku i w wyroku sądu zwrócono uwagę na ryzyko pożaru, ograniczone drogi ewakuacyjne i ogólnie niewystarczające procedury bezpieczeństwa na pokładzie – to wszystko doprowadziło do skazania kapitana. Ten przerażający wypadek powinien być pobudką dla całej branży. Niestety, kiedy dwa lata po zamknięciu granic z powodu pandemii COVID podróże znów stały się dostępne, wydarzyło się coś zupełnie przeciwnego.

Liczba raportów dotyczących pożarów, wpłynięcia na mieliznę lub zatonięcia statków wzrosła: najgorszy był rok 2024, w którym doszło do dziesięciu wypadków. Chociaż niektórzy mogą twierdzić, że ograniczanie kosztów i lekceważenie procedur bezpieczeństwa dotyczy głównie tanich łodzi typu liveaboard, większość wypadków zdarzyła się na luksusowych statkach. Dlatego niestety problem nie zawsze polega na tym, że dostajesz to, za co płacisz. Sytuacja wydaje się być o wiele bardziej skomplikowana i wygląda na to, że ten trend jest nadal obecny w 2025 roku.

Odwiedziłem pływające stocznie w Labuan Bajo w Indonezji i na własne oczy widziałem, jak buduje się niektóre łodzie typu liveaboard – nie według planów lub standardów inżynierów, ale korzystając z doświadczenia kapitanów i szkutników. Chociaż w tym rzemiośle wykorzystuje się wielopokoleniową wiedzę na temat morza, oznacza to również, że jednostki często nie mają zabezpieczeń, które znajdują się na statkach zbudowanych w Australii lub Polinezji Francuskiej. Bez odpowiednich standardów nadzoru, nawet najbardziej luksusowe łodzie mogą, pod przykrywką eleganckich wnętrz, mieć kluczowe wady obniżające poziom bezpieczeństwa.



Komodo, Indonesia

Czy to jest problem systemu?

Analiza wypadków na łodziach typu liveaboard w latach 2017-2019 w porównaniu do okresu 2022-2024 pokazuje niepokojący wzorzec: w latach 2017-2019 zgłoszono tylko pięć wypadków, natomiast aż dwadzieścia w latach 2022-2024 (oszałamiający wzrost o 300%). Dane te rodzą pytania, czy pandemia i następujący po nim wzrost liczby podróży mogą zaoferować statystyczne wyjaśnienie.

Marta Marrocco, starsza menadżerka zajmująca się tą sprawą w DAN Europe sugeruje, że większa liczba wypadków może być związana z następstwami pandemii COVID-19: „Wierzę, że zwiększenie liczby wypadków w ostatnich kilku latach jest wywołane połączeniem dwóch czynników związanych z okresem COVID. Pierwszym z nich jest skala – w latach 2022-2023 ludzie zaczęli podróżować na większą skalę niż przed pandemią COVID, być może widząc w tym sposób na odzyskanie wolności po wszystkich restrykcjach, jakich doświadczyliśmy".

Jeśli chodzi o lata 2022-2024: do 55% wypadków doszło w Egipcie (11), a do 20% w Indonezji (4). Pozostałe wypadki wydarzyły się w Tajlandii (2), na Malediwach (1), w Meksyku (1) i na Filipinach (1). Chociaż turystyka na Bliskim Wschodzie wróciła do poziomu sprzed pandemii – zwłaszcza w Egipcie, który w 2024 roku odwiedziło 17,5 miliona zagranicznych turystów, co oznacza wzrost o 34,3% w porównaniu do roku 2019 – nadal musi się odbudować w południowo-wschodniej Azji. W roku 2024 Indonezję odwiedziło 13,9 miliona zagranicznych turystów (-13,7% w porównaniu do 2019 roku), a do Tajlandii przyjechało 35,1 miliona zagranicznych turystów (-12% w porównaniu do 2019 roku).

Te dane należy jednak porównać z rozmieszczeniem łodzi typu liveaboard na świecie. Chociaż określenie

ich dokładnej liczby od Morza Czerwonego po Pacyfik jest dużym wyzwaniem, jedna z najbardziej popularnych platform do rezerwacji online Liveaboard.com oferuje obecnie 80 łodzi w Indonezji (26% floty), 68 w Egipcie (22%), 44 na Malediwach (15%) i 31 w Tajlandii (10%) – w sumie 223 łodzie typu liveaboard z całkowitej floty 316 jednostek, które wykonują w przybliżeniu 23000 wypraw w roku. Kiedy to wszystko policzymy, dojdziemy do wniosku, że jeżeli jest jakiś niepokojący trend, to wiąże się on z tym, co dzieje się w Egipcie.

Marta Marrocco mówi, że drugim czynnikiem mającym wpływ na wzrost liczby wypadków na łodziach mogą być finanse: „Wielu operatorów łodzi, którzy musieli zawiesić działalność podczas pandemii być może nie miało wystarczających dochodów, aby odpowiednio serwisować swój statek podczas przestoju. Późniejszy gwałtowny wzrost popytu na wyprawy połączony z używaniem łodzi, która być może nie była odpowiednio utrzymana jest prawdopodobnie przyczyną większej liczby wypadków".

Z tą perspektywą zgadza się Pete Mesley z Lust4Rust Diving Expeditions: „Uważam, że wprowadzenie zakazu działalności firm podczas pandemii COVID miało ogromny wpływ na sytuację. Tuż po ponownym otwarciu granic wszyscy zaczęli walczyć o to, aby zarabiać pieniądze. Jestem pewien, że utrzymanie i serwis statków podczas globalnego przestoju nie były tak dobre, jak powinny. Nie ma na to dowodu, ale można się tego domyślić na podstawie wzrostu liczby łodzi, które zatonęły".

Dodatkowo dyrektor zarządzający firmą Mike Ball Dive Expeditions w Australii Craig Stephen wierzy, że przeniesienie własności wpływa na standardy bezpieczeństwa: „Wiele firm nurkowych zarządzanych przez jednego właściciela (działającego z pasją, zaangażowaniem i dbającego o bezpieczeństwo) przeszły w inne ręce lub zostały sprzedane przedsiębiorstwom, w których są tylko jednym z elementów w jego portfolio. Dla takiej firmy roczne dochody w dolarach są o wiele ważniejsze niż bezpieczeństwo".



Komodo, Indonesia

Skutki dla nurków

Na szczęście większość wypadków na łodziach typu liveaboard zakończyła się bez ofiar śmiertelnych (75% w latach 2022-2024), a akcje ratunkowe zostały przeprowadzone bardzo szybko. Z drugiej strony w wypadku, do którego doszło w Egipcie w listopadzie zeszłego roku zginęło kilka osób. Po wywróceniu się łodzi Sea Story, na pokładzie której było czterdziestu czterech pasażerów i członków załogi, wyłowiono cztery ciała, a siedem osób wciąż uznaje się za zaginione. Chociaż Indonezja zajmuje drugie miejsce pod względem liczby wypadków, nie było ofiar śmiertelnych od roku 2012. Spośród pięciu wypadków na łodziach typu liveaboard, w których były ofiary śmiertelne w latach 2022-2024, trzy były spowodowane problemami ze stabilnością (co doprowadziło do wywrócenia się łodzi), a na dwóch wybuchł pożar. We wszystkich przypadkach powodem śmierci nurków był brak alternatywnych dróg ewakuacji – wyjście było zablokowane albo przez wodę, albo przez płomienie.

Dyrektor programów bezpieczeństwa w DAN Europe Guy Thomas zwraca uwagę na to, że jednym z głównych problemów, który przyczynia się do tych wypadków jest brak odpowiedniego wyszkolenia załogi i przygotowania jej do radzenia sobie w sytuacji awaryjnej: „Dobrze wyszkolona załoga może sprawić różnicę między wypadkiem, gdzie sytuacja zostaje opanowana a totalną katastrofą". Guy dodaje: „Nieodpowiednia konserwacja systemów elektrycznych i przewodów paliwowych jest powracającym czynnikiem w wielu tych wypadkach".

Analiza wszystkich dwudziestu wypadków pokazuje, że połowa z nich była wywołana pożarem, którzy zaczął się w maszynowni, w 30% sytuacji statek wpadł na mieliznę w nocy, ponieważ nie było nikogo na wachcie, a ostatnie cztery (20%) były związane z problemami ze stabilnością jednostki, co spowodowało jej wywrócenie podczas burzy. Niestety, mimo że doszło tylko do kilku takich przypadków, wywrócenie łodzi doprowadziło do największej liczby ofiar śmiertelnych w ostatnich trzech latach.

Oprócz tego, że wypadki te są bezpośrednim zagrożeniem życia, wielu nurków biorących w nich udział pozostało z niczym, oprócz ubrań, które mieli na sobie. Marta Marrocco zauważa, że DAN Europe pomagał wielu osobom, które straciły wszystko w wypadku na łodzi typu liveaboard:

„W ciągu ostatnich dwóch lat nurkowie kontaktowali się z Działem Wypadków, informując, że byli na łodzi typu liveaboard, która zatonęła podczas wyprawy. Na szczęście, zazwyczaj nurkom, którzy przebywali na pokładzie tych jednostek udało się uciec bez żadnych urazów, ale prawie zawsze stracili wszystkie rzeczy osobiste i cenny sprzęt nurkowy. Tak naprawdę najczęstszym zgłoszeniem na naszą linię alarmową była prośba o zwrot kosztów utraconego majątku".

Marta wyjaśnia jednak, że ochrona ubezpieczeniowa ma swoje ograniczenia: „Ubezpieczenie, które członkowie DAN Europe mogą wykupić pokrywa wyłącznie leczenie w razie zagrożenia życia w sytuacjach awaryjnych. Sprzęt nurkowy jest objęty polisą tylko wtedy, gdy zostanie uszkodzony lub zgubiony w akcji ratowania nurka podczas wypadku, ale nie podlega ochronie ubezpieczeniowej, jeżeli zostanie zgubiony na morzu, ponieważ statek zatonął". Chociaż uczciwe byłoby poproszenie ubezpieczyciela operatora łodzi o zwrot kosztów utraconego sprzętu, nurkowie, którzy byli na pokładzie MY *Pacific Vortex* w Meksyku w 2022 roku i z którymi udało nam się skontaktować powiedzieli, że po walce odzyskali mniej niż 30% wartości swoich rzeczy.

Z tego powodu, po tragicznym wypadku Sea Story w listopadzie zeszłego roku DAN Europe zdecydował się pomóc nurkom, którzy brali w nim udział i zapewnił im dodatkowe **wsparcie finansowe i psychologiczne**.



Galapagos, Ecuador

Procedury bezpieczeństwa: na co nurkowie powinni zwracać uwagę?

Biorąc pod uwagę te niepokojące dane, co mogą zrobić nurkowie, aby się chronić? Pete Mesley przedstawia kilka pomysłów dla nurków, którzy priorytetowo traktują swoje bezpieczeństwo na łodzi typu liveaboard: „Wymagaj od załogi, aby przeprowadziła ćwiczenia ewakuacji w razie pożaru, sprawdź, gdzie są kamizelki bezpieczeństwa i nałóż je – to powinno być przećwiczone, a nie tylko omówione". Pete zaleca również, aby nurkowie „mieli przy łóżku wodoodporną torbę z niezbędnymi rzeczami, takimi jak telefon, pieniądze, karty kredytowe, okulary i paszport".

Guy Thomas wspomina o środkach bezpieczeństwa, które nurkowie mogą sprawdzić na pokładzie łodzi: „W wielu wypadkach widzieliśmy systemy wykrywania i tłumienia ognia, które albo były nieodpowiednie, albo w ogóle nie działały". W celu przekazania informacji, razem z wiceprezesem ds. usług bezpieczeństwa nurkowania Francois Burmanem opublikował wytyczne dotyczące zapobiegania pożarowi już w 2020 roku, po tragedii spowodowanej pożarem na MV *Conception.*

Craig Stephen radzi nurkom, aby sprawdzili niektóre kwestie, zanim w ogóle wsiądą na pokład samolotu: „Przed podróżą do innego kraju odrób pracę domową. Czy w tym kraju obowiązują wysokie standardy? Czy będziesz daleko od miejsca, w którym możesz uzyskać pomoc? Czy firma nurkowa na pierwszym miejscu stawia bezpieczeństwo? Omówienie po sesji powitalnej powinno obejmować środki bezpieczeństwa w razie pożaru, kolizji, opuszczenia statku, itp. Czy istnieje więcej niż jedna droga ewakuacyjna ze wszystkich miejsc na łodzi? Czy kajuty znajdują się pod pokładem (niezalecane)?".

Craig zwraca również uwagę na ryzyko związane z ładowaniem baterii: „[Ładowanie baterii] nie powinno być dozwolone w środku [np. w kabinie pasażera] i bez nadzoru". Zgadza się z nim Guy Thomas: „Pożar może zacząć się w maszynowni, ale to nie oznacza, że zapalił się silnik. Ogień może być spowodowany przeciążeniem systemu lub wadliwym okablowaniem statku. Nie wolno ignorować pożarów, które zostały wywołane przez ładujące się baterie".

Tak naprawdę, przez długi czas uważano, że przyczyną pożaru na statu MV *Conception* w 2019 roku było ładowanie baterii, co mogło spowodować ich zapalenie lub przeciążenie obwodów elektrycznych. Ten potencjalny scenariusz sprawił, że niektórzy profesjonaliści w branży łodzi nurkowych typu liveaboard wprowadzili w ostatnich latach drastyczne środki bezpieczeństwa.

Chociaż wnioski z analizy wypadku MV Conception wykazały w końcu, że pożar zaczął się koszu na śmieci na głównym pokładzie, analiza danych z lotnictwa cywilnego przedstawia niepodlegającą dyskusji perspektywę dotyczącą tego konkretnego ryzyka. „W ciągu ostatnich pięciu lat, między rokiem 2019 a 2023, liczba wypadków wzrosła o 28%" – twierdzi UL Standards & Engagement**.** Nurkom od razu przychodzą do głowy baterie do latarki oraz kamery i telefony, ale interesujące jest to, że głównymi winowajcami podczas lotów komercyjnych były e-papierosy i power banki. Na szczęście w 85% przypadków opanowano sytuację, zanim stała się poważna, dzięki urządzeniom, które znajdowały się w zasięgu pasażerów. Chociaż do tej pory nie istnieje żaden raport, jest to dowód na to, że baterie litowe mogą być źródłem pożaru na łodzi typu liveaboard i należy bardzo poważnie traktować kwestię ich używania.

Pociągnięcie operatorów łodzi do odpowiedzialności

Pete Mesley podkreśla fakt, że biura podróży i operatorzy łodzi muszą ponosić większą odpowiedzialność: „Biura podróży i operatorzy łodzi mają ogromną odpowiedzialność. Ktoś musi wykonywać obowiązki z należytą starannością i, szczerze mówiąc, klienci nie chcą tego robić – chcą, aby biura podróży i operatorzy sprawdzali to za nich. W niektórych miejscach na świecie nie ma żadnych przepisów, dlatego należy naciskać na operatorów łodzi typu liveaboard, aby stworzyli plany operacyjne, pokazywali gwarancje bezpieczeństwa, kwalifikacje kapitana i załogi oraz ich poziom wyszkolenia".

Tak naprawdę nie we wszystkich krajach obowiązują takie same przepisy[1] dotyczące statków przewożących pasażerów. Craig Stephen opisuje swoje doświadczenia z pracy w Australii, w której nie było ani jednego wypadku łodzi typu liveaboard w ostatniej dekadzie. Pomimo tego niektórzy uważają, że obowiązuje tam zbyt dużo zasad. „Mamy bardzo surowe przepisy dotyczące nurkowania ze sprzętem powietrznym i zarządzania łodziami i odpowiednie władze sprawdzają wszystko poprzez roczne inspekcje i ankiety (w tym protokoły wachty nocnej). Twierdzenie, że w Australii obowiązuje zbyt wiele zasad jest po prostu nonsensem. Chociaż tragedia może się przydarzyć nawet najbardziej ostrożnemu operatorowi, władza pomagają, aby firmy, które inaczej mogłyby nie mieć żadnych skrupułów, działały uczciwie".

Przedsiębiorstwa zajmujące się wyprawami, takie jak The Dirty Dozen podjęły kroki w celu zapewnienia wysokich standardów bezpieczeństwa. Menadżer wypraw w tej firmie Gill Flaherty w szczegółach przedstawia rygorystyczny proces kontroli: „Przed rezerwacją czarteru nowej łodzi upewniamy się, że wszyscy będą wykonywać swoją pracę z należytą starannością i omawiamy z operatorem następujące kwestie: rodzaj gaśnic, system tłumienia ognia w maszynowni, sprawdzenie łodzi ratunkowych, obwody elektryczne oświetlenia awaryjnego, procedury wachty nocnej, szkolenie załogi z procedur pożarowych i pierwszej pomocy oraz plany akcji ratunkowej. Wymagamy również kopii planu awaryjnego łodzi (EAP) oraz wspólnie uzgodnionej macierzy przypisania odpowiedzialności (RACI), które dołączamy do naszych rejestrów.

Pete Mesley również zmienił swój sposób działania po wypadku łodzi typu liveaboard w Socorro w Meksyku w roku 2022, w którym osobiście wziął udział: „Od zatonięcia łodzi *Pacific Vortex* zupełnie zmieniłem swój sposób działania. Obecnie proszę o pokazanie mi kwalifikacji kapitana, dokumenty przeglądu statku, arkusze serwisowe sprzętu bezpieczeństwa, itp. Jeśli operator łodzi nie jest w stanie udostępnić mi tych dokumentów, wiem, że ci ludzie nie powinni pracować w tej branży”.



Similan Islands, Thailand

Pobudka dla branży nurkowej

Liczba wypadków na łodziach liveaboard ciągle rośnie, dlatego eksperci są zgodni, że branża musi wdrożyć bardziej proaktywne podejście do bezpieczeństwa. Nieodpowiedni serwis, brak szkolenia załogi i luki w prawie przyczyniają się do zwiększenia problemu, którego nie możemy ignorować.

Chociaż nurkowie mają swój wkład w zapewnienie sobie bezpieczeństwa poprzez zadawanie pytań operatorom łodzi i podejmowanie świadomych decyzji, którym firmom mogą zaufać, aby kupić produkt, obecny kryzys jest pobudką, której branża nurkowa nie może zignorować.

Guy Thomas wyjaśnia: „Najlepszym rozwiązaniem jest prawdopodobnie podniesienie świadomości nurków i operatorów łodzi typu liveaboard. Wielu operatorów chce pracować w jak najbardziej bezpieczny sposób, ale na ich łodziach mogą występować problemy, o których nawet nie wiedzą. Dlatego większy poziom świadomości będzie ważny w przyszłości. To samo dotyczy nurków: musimy uczyć ich, jakich środków bezpieczeństwa powinni oczekiwać na pokładzie łodzi”.

Jeżeli istnieje dziwny wniosek, który wysnuliśmy z czytania raportu o każdym wypadku na łodzi typu liveaboard, brzmi on: „nigdy nie rezygnuj z udziału w nurkowaniu”.

Prosimy zauważyć, że ten artykuł został również opublikowany w magazynie *InDEPTH.*

ZGŁĘB TEMAT

- *Undercurrent*: A Decade of Liveaboard Losses
- *Institut für Schiffbau und maritime Technik:* **Investigation of a series of accidents involving yachts for diving vacations** (praca licencjacka) autor: Justus Schiszler
- *Int'l Maritime Organization:* **International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974**
- Organization Scuba Diving: The Ultimate Liveaboard Packing Guide autorstwa Candice Landau

---

Tłumacz: Agnieszka Kostera-Kosterzewska