

Katowice, dnia 22 kwietnia 2022 r.

INFORMACJA Nr 8s/2021/EW

w sprawie wypadku śmiertelnego, zaistniałego w dniu 18 września 2021 r. około godziny 4⁵⁰ w Jastrzębskiej Spółce Węglowej S.A. KWK „Borynia-Zofiówka” Ruch „Borynia” w Jastrzębiu-Zdroju, któremu uległ górnik - maszynista kolejki podwieszanej pod ziemią.

Wypadek śmiertelny miał miejsce w pochylni A-31 w pokładzie 404/1łg+łd, w rejonie stacji wyładowczej SW-10.

Pokład 404/1łg+łd zaliczony został do IV kategorii zagrożenia metanowego, I stopnia zagrożenia tąpnięciami, I stopnia zagrożenia wodnego oraz klasy B zagrożenia wybuchem pyłu węglowego.

Pochylnia A-31 w pokładzie 404/1łg+łd wykonana została w obudowie ŁPCBor12 V32/4 i jako jedno z wyrobisk udostępniała pokład 404/2łg, który eksploatowany był ścianą A-31 przez pracowników oddziału G4b. Ściana ta, prowadzona była pomiędzy chodnikami A-31a i A-31, do rejonu których prowadzono między innymi transport materiałów kolejką szynową podwieszoną z napędem własnym spalinowym. Kolejka ta wykorzystywana była także do transportu urobku z prowadzonej pobierki spągu w chodniku A-31 w pokładzie 404/2łg do stacji wyładowczej SW-10 w pochylni A-31 w pokładzie 404/1łg+łd, prowadzonej przez pracowników oddziału GZLb. Do transportu urobku stosowano między innymi pojemniki kontenerowe z wozów kontenerowo-materiałowych typu JZR 214 oraz wozy do transportu materiałów sypkich typu JZR 215, które podwieszano do belek nośnych. Na stacji wyładowczej zabudowany był przenośnik zgrzebłowy typu PZG-180/440 NOWOMAG, którym urobek był transportowany na przenośniki taśmowe odstawy zbiorczej obsługiwanej przez pracowników firmy Linter Mining Sp. z o.o. (Linter).

W dniu 17 września 2021 r., na zmianie rozpoczynającej się o godzinie 24⁰⁰, sztygar zmianowy oddziału GZLb do robót związanych z pobierką spągu w chodniku A-31 w pokładzie 404/2łg oraz do prac związanych z transportem urobku, skierował 3 pracowników oddziału GZLb, w tym górnika - maszynistę kolejki podwieszanej oraz konwojenta z oddziału GKTb.

W tym dniu do transportu urobku zastosowano zestaw transportowy składający się z ciągnika spalinowego podwieszonego typu KP-95 nr kopalniany 5 oraz 3 belek nośnych typu PIOMA BN-80, w tym belkę o nr fabrycznym 13 z rozdzielaczem monoblokowym o nr fabrycznym 328. Do belek nośnych podwieszone były 2 pojemniki kontenerowe z wozów kontenerowo-materiałowych typu JZR 214 w wersji 04 oraz jeden wóz do transportu materiałów sypkich typu JZR 215. Pojemniki typu JZR 214 w wersji 04

wyposażone były w sztywne zawiesia nieprzystosowane do rozładunku poprzez obrót pojemnika o 180°.

Okolo godziny 4⁵⁰ w dniu 18 września 2021 r., maszynista kolejki podwieszanej wraz z konwojentem przystąpili do rozładunku kolejnego transportu urobku na stacji wyładowczej SW-10, która nie była oświetlona, a odległość pomiędzy obudową wyrobiska i pojemnikami wynosiła 0,5 m. W tym czasie podczas opróżniania drugiego pojemnika typu JZR 214 w wersji 04, prawdopodobnie nastąpiło uruchomienie przenośnika zgrzeblowego, co spowodowało pochwylenie i przemieszczenie opuszczonego kontenera przez zgrzebło przenośnika. Przemieszczający się kontener docisnął maszynistę kolejki do kontenera podwieszonego pod belką nośną.

Do udzielania pomocy maszyniście kolejki przystąpili wezwani pracownicy firmy Linter i oddziału G4b. Po uwolnieniu poszkodowanego rozpoczęto jego reanimację, którą przejął zastęp ratowników, a następnie przybyły na miejsce lekarz. O godzinie 5⁵⁵ lekarz stwierdził zgon poszkodowanego.

Przyczyną wypadku śmiertelnego było docisnięcie górnika dwoma pojemnikami kontenerowymi, w wyniku przemieszczenia jednego z nich, prawdopodobnie przez zgrzebło uruchomionego przenośnika.

Do wypadku mogło przyczynić się:

- wykonywanie rozładunku na stacji wyładowczej z pojemników kontenerowych, niezgodnie z postanowieniami regulaminu transportu,
- brak gabarytów po stronie ociosu zachodniego w miejscu rozładunku urobku,
- nieuprzątnięcie zalegającego urobku znajdującego się obok trasy przenośnika, w miejscu lokalizacji sterowania wciągarkami belki,
- brak oświetlenia stacji wyładowczej.

W związku z wypadkiem Dyrektor Okręgowego Urzędu Górniczego w Rybniku:

I. Wstrzymał ruch zakładu górniczego w części dotyczącej:

1. eksploatacji układu transportu realizowanego za pomocą kolejki podwieszanej spalinowej w zakresie rozładunku urobku w pochylni A-31 w pokładzie 404/1łg+1d.
2. eksploatacji przenośnika zgrzeblowego typu PZG-180/440 Nowomag zabudowanego w rejonie stacji wyładowczej SW-10 w pochylni A-31 w pokładzie 404/1łg+1d.

Wznowienie ruchu zakładu górniczego uwarunkował:

Ad.1:

- zapewnieniem odstępu nie mniejszego niż 0,8 m, między krawędziami najszerzego środka transportowego, a obudową wyrobiska z każdej strony, w miejscu rozładunku jednostek transportowych z urobkiem na przenośnik

zgrzeblowy typu PZG-180/440 Nowomag w rejonie stacji rozładowniczej SW-10 w pochylni A-31 w pokładzie 404/1łg+łd,

- oświetleniem stacji wyładowniczej SW-10 zlokalizowanej w pochylni A-31 w pokładzie 404/1łg+łd,
- w sposób bezpieczny i ustalony przez KRZG wytransportowaniem z miejsca zdarzenia wypadkowego kontenera z urobkiem leżącego pod zestawem kolejki podwieszanej w przesypie urobku na przenośniku zgrzeblowym typu PZG-180/440 Nowomag,

Ad.2:

- wymianieniem uszkodzonych zastawek trasowych w wyniku niekontrolowanego przemieszczenia kontenera z urobkiem,
- zabudowaniem brakującego odcinka linki stalowej zabudowanej pomiędzy wyłącznikami awaryjnymi tego przenośnika.

II. Nakazał:

1. zabezpieczyć do badań belkę nośną typu PIOMA BN-80 nr fabryczny 13 wraz z rozdzielaczem monoblokowym nr fabryczny 328, w celu przeprowadzenia badań przez specjalistyczną jednostkę badawczą.
2. przedsiębiorcy Jastrzębskiej Spółce Węglowej S.A. w Jastrzębiu-Zdroju sprawdzić przez wyspecjalizowaną jednostkę, prawidłowości rozwiązań technicznych w eksploatowanym w pochylni A-31 w pokładzie 404/1łg+łd układzie transportu kolejką podwieszoną z napędem spalinowym wraz z belką nośną typu PIOMA BN-80 nr fabryczny 13 oraz rozdzielaczem monoblokowym nr fabryczny 328, w zakresie:
 - oceny stanu technicznego poszczególnych elementów i podzespołów oraz ich zgodności z dokumentacjami techniczno-ruchowymi producenta,
 - poprawności działania i wzajemnej współpracy wyżej wymienionych elementów, w przypadku obciążenia ich ciężarem odpowiadającym wagowo pojemnikowi kontenerowemu z wozu kontenerowo-materiałowego typu JZR 214-04 wypełnionego urobkiem.

Informację opracowano na podstawie danych z OUG w Rybniku.