

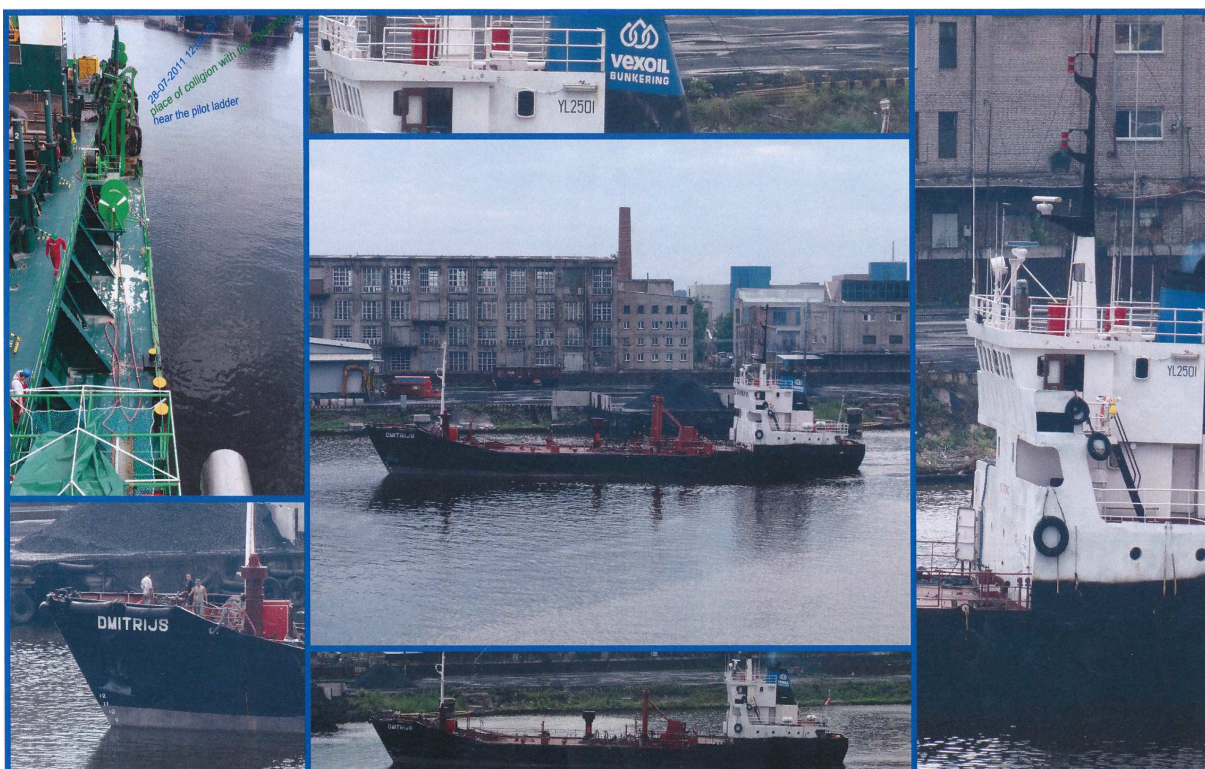
LATVIJAS REPUBLIKA
**TRANSPORTA NELAIMES GADĪJUMU UN INCIDENTU
IZMEKLĒŠANAS BIROJS**

Brīvības iela 58, Rīga, LV-1011 Reģ. Nr.90002064522 Tālrunis: +371-67288140 Mob. tālr.: +371-26520082 Fakss: +371-67283339
E-pasts: taiib@taiib.gov.lv www.taiib.gov.lv

REPUBLIC OF LATVIA
TRANSPORT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION BUREAU
58 Brivibas Street, Riga, Latvia, LV-1011 Phone: +371-67288140 Mob. ph.: +371-26520082 Fax: +371-67283339
E-mail: taiib@taiib.gov.lv www.taiib.gov.lv

ZIŅOJUMS Nr.6-02/1-11(2/2012)

**Tankkuģa DMITRIJS sadursme ar bagarētāju MARIEKE Rīgas
kuģu remonta rūpnīcas akvatorijā 2011.gada 28.jūlijā**



**Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa
Brīvības 58, Rīga, LV-1011**

SATURS:

1. Ievaddaļa

2. Īss negadījuma apraksts

3. Fakti

4. Apraksts

5. Analīze

6. Atzinumi

7. Drošības rekomendācijas

1. IEVADDAĻA

Jūras negadījumu izmeklēšanas mērķis ir kuģošanas drošības uzlabošana un līdzīgu negadījumu novēršana nākotnē. Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja veiktā izmeklēšana nav saistīta ar personas vainas vai atbildības noteikšanu.

Šo ziņojumu satura un noformējuma ziņā nav paredzēts izmantot tiesvedībā.

Ziņojumu par jūras negadījumu (sadursmi) Rīgas KRR starp tankkuģi DMITRIJS, piederošu SIA VEXOil Bunkering, un bagarētāju MARIEKE, piederošu Dredging International Lux (Luksemburga) Birojs saņēma no Luksemburgas Jūras negadījumu izmeklēšanas biroja

2. ĪSS NEGADĪJUMA APRAKSTS

28.07.2011. Rīgas kuģu remonta rūpnīcas akvatorijā bunkerētājs DMITRIJS manevrēja, lai pietauvotos pie piestātnē JM-26 stāvošā kuģa. Dzinēja pievadmehānisma nenostādāšanas rezultātā kuģis nevarēja samazināt inerci atpakaļgaitā un tā rezultātā plkst.11.50 notika sadursme starp manevrējošo tankkuģi DMITRIJS un ar labo bortu pietauvoto piestātnē RKR-6 bagarētāju MARIEKE.

3. FAKTI

Dati par kuģiem:

Kuģa vārds	DMITRIJS
IMO Nr.	7013707
Izsaukuma signāls	YL-2501
Kuģa tips	Tankkuģis (bunkerētājs)
Karoga valsts	Latvija
Reģistrācijas osta	Rīga
Kuģa īpašnieks	SIA VEXOil Bunkering

Operators	SIA VEXOil Bunkering
Klasifikācijas sabiedrība	Nav
Klasifikācijas sabiedrības vietā	Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspekcija
Bruto tilpība	681
Neto tilpība	204
Lielākais korpusa garums	57,36m
Platums	10,51m
Iegrime pilna	3,26m
Būves gads un vieta	1970, Norvēģija
Korpusa materiāls	Tērauds
Dzinēja jauda	810 kW
Komanda	4

Kuģis DMITRIJS konstruēts un būvēts ar virsbūvi, komandas telpām un navigācijas tiltiņu aizmugurējā daļā un mašīntelpu zem tās. Galvenais dzinējs ar pievadu četrslāpstu dzenskrūvei ar maināmu soli. Priekšgalā divi Holla tipa enkuri, ar svaru 900kg. Enkurspilves tips-elektrohidrauliskais.



Att.1.

Kuģis DMITRIJS tiek ekspluatēts Rīgas ostas akvatorijā kā bunkerētājs. Kuģim Karoga valsts inspekcija veikta 19.07.2011,pēc remonta Bolderājas Kuģu Remonta Rūpnīcā (turpmāk tekstā -BKRR) un pagarināti kuģa sertifikāti.

Kuģa vārds	MARIEKE
IMO Nr.	9360714
Izsaukuma signāls	LXMI
Kuģa tips	Hopper Dredger (paškrāvējs bagarētājs)
Karoga valsts	Luksemburga
Kuģa īpašnieks	Dredging International Lux
Operators	Dredging International Lux
Klasifikācijas sabiedrība	Bureau Veritas
Bruto tilpība	5005
Būves gads	2006
Korpusa materiāls	Tērauds
Apdrošinātājs	P&I

Kuģa sertifikāti:

Tankkuģis (bunkerētājs) DMITRIJS

KUĢOŠANAS SPĒJAS APLIECĪBA Nr.08.0079.06, derīga līdz

12.03.2013.,apstiprināta 15.07.2011.

REĢISTRĀCIJAS APLIECĪBA Nr.11.0131.15,derīga līdz 18.07.2013.

ĪPAŠUMA APLIECĪBA Nr.07.0131.04, beztermiņa.

KRAVAS ZĪMES APLIECĪBA Nr.08.0076.06, derīga līdz 12.03.2013,
apstiprināta 19.07.2011.

APLIECĪBA nodrošinājumam pret piesārņošanu ar naftu, notekūdeņiem un
atkritumiem,Nr.08.0077.06, derīga līdz 12.03.2013,apstiprināta 19.07.2011.

APLIECĪBA PAR APKALPES MINIMĀLO SASTĀVU Nr.08.0000.06,derīga
līdz 03.04.2013.

Kuģa apkalpe:

Kuģa **DMITRIJS** apliecība par apkalpes minimālo sastāvu, kuģošana ostas akvatorijā, noteikts:

Kapteinis uz kuģiem mazākiem par 3000 BT	1
Vecākais mehāniķis uz kuģiem ar GD jaudu mazāku par 3000 kW	1
Sardzes matrozis	1
Sardzes motorists	1

Kapteinim nepieciešams GMDSS universālā operatora sertifikāts.

Atbilstoši apkalpes sarakstam, kuģis bija nokomplektēts ar četriem apkalpes locekļiem.

Apkalpes kvalifikācija:

1. Kapteinis

Kompetences sertifikāts Nr..., Kapteinis līdz 3000BT uz iekšējo ūdeņu kuģiem, derīgs līdz 15.02.2013. Kompetences sertifikāts Nr..., Piekrastes radio operators, derīgs līdz 04.06.2015.

2. Vecākais mehāniķis

Kompetences sertifikāts Nr..., Mehāniķis līdz 1000kW uz iekšējo ūdeņu kuģiem, derīgs līdz 21.06.2016.

3. Sardzes matrozis

Kompetences sertifikāts Nr..., Sardzes matrozis, derīgs līdz 02.02.2015.

4. Sardzes motorists

Kompetences sertifikāts Nr..., Matrozis-motorists uz iekšējo ūdeņu ceļiem, derīgs līdz 28.06.2016.



Att.2.

MARIEKE sadursmes brīdī atradās pietauvots ar labo bortu pie
piestātnes RKR-6.

Laika apstākļi:

Laika prognoze Rīgas ostai pēc LVĢMC (Latvijas Vides, Ģeoloģijas un Meteoroloģija Centrs) datiem:

no plkst. 07.00 līdz plkst. 19.00 28.07.2011.g.

Mainīga virziena vējš 2-5 m/s, negaisa laikā brāzmās līdz 15-19 m/s.

Pēcpusdienā īslaicīgs lietus, pērkona negaiss.

Redzamība tālāka par 10 km, lietus laikā 2-4 km.

Gaisa temperatūra +25...+26°.

Pēc kuģa **Dmitrijs** kapteiņa liecības, negadījuma brīdī bija laba redzamība, bezvējš, gaisa temp.:+24C.

4. APRAKSTS

Pēc **DMITRIJS** kapteiņa sniegtās liecības:

28.07.2011 tankkuģis (bunkerētājs) **DMITRIJS** manevrēja (att.3) Rīgas kuģu remonta rūpnīcas rajonā starp piestātnēm RKR-6 un JM26 ar mērķi pietauvotes pie JM26 stāvošā kuģa.

Manevri un rīcības hronoloģiskā secībā:

1. Plkst.11.46: kuģim virzoties uz priekšu ar ātrumu 2,5 mezgli, kapteinis mašīnas telegrāfu pārslēdza atpakaļgaitā uz maksimālo slodzes līmeni lai mazinātu kuģa inerci uz priekšu. Kuģis apstājas un sāka uzņemt ātrumu atpakaļgaitā.

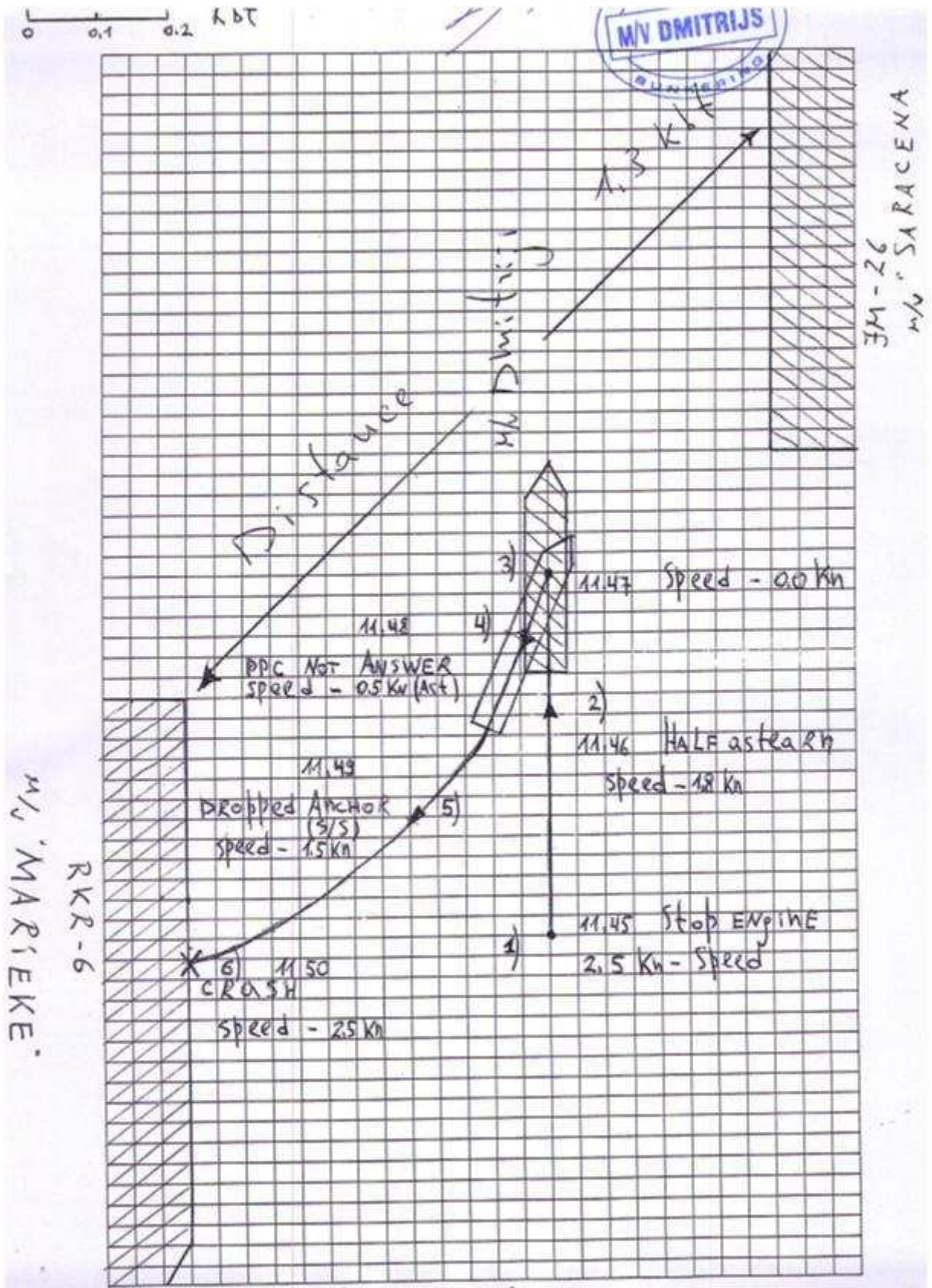
2. Plkst. 11.48: kuģim virzoties atpakaļ gaitā ar ātrumu 0,5 mezgli, kapteinis mašīnas telegrāfu pārslēdza priekšgaitā, lai apturētu kuģa kustību atpakaļ. Tomēr kuģa dzenskrūves maināmā soļa pievads nenostādāja un kuģis turpināja uzņemt inerci, virzoties atpakaļgaitā, uz kreiso pusi, piestātnes RKR-6 virzienā pie stāvoša kuģa „MARIEKE”.

3. Plkst 11.49: kuģim virzoties atpakaļ gaitā ar ātrumu 1,5 mezgli, kapteinis samazināja galvenā dzinēja apgriezienus vienlaicīgi cenšoties izmainīt dzenskrūves soli uz priekšgaitu. Tika atdots labais enkurs ar mērķi mazināt inerci. Tika atdoti enkurķēdes 23 metri pie faktiskā dziļumu 10,1 m.

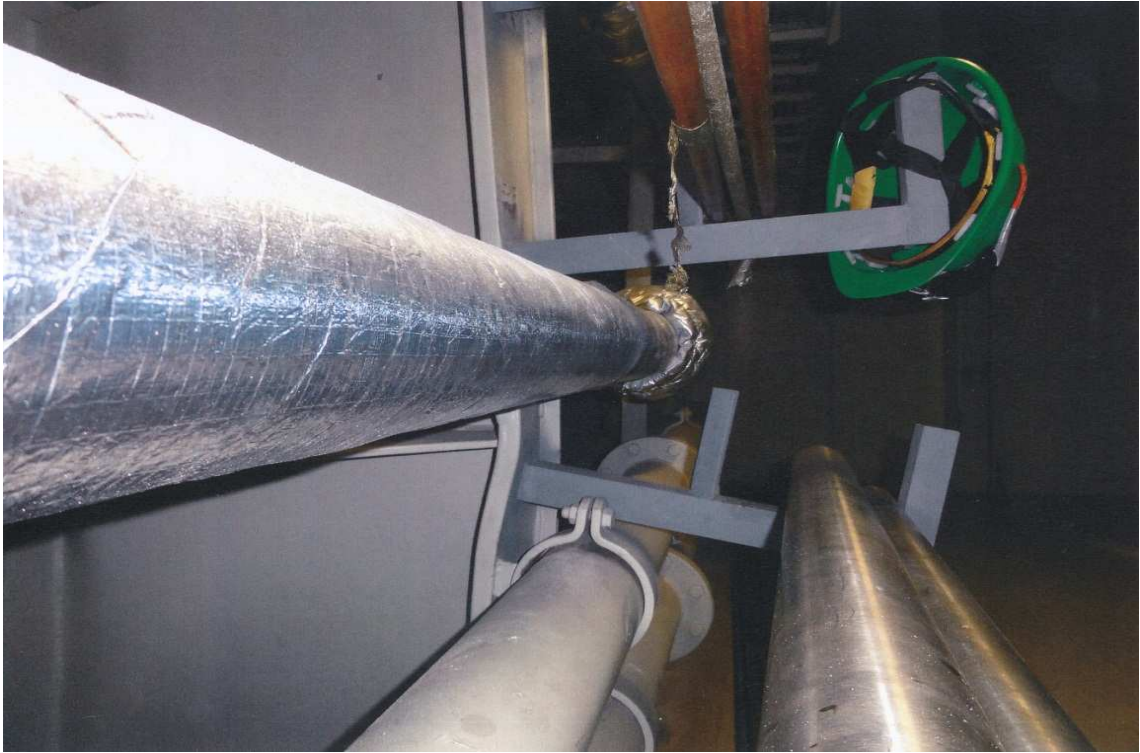
4. Plkst.11.50 DMITRIJS ar aizmugurējo daļu sadūrās ar RKR-6 pietātnē pietauvoto bagarētāju **MARIEKE**. Pēc kapteiņa sniegtās informācijas atdotais enkurs nedaudz mazināja inerci un faktiskais ātrums sadursmes brīdī bija ap 2.5 mezglēm.

5. Pēc plkst. 11.50 kuģa Dmitrijs kapteinim izdevās atjaunot kuģa vadību un atiet no **MARIEKE**.

Kuģa **MARIEKE** kapteiņa liecība sakrīt pēc hronoloģijas un notikumu secības ar kuģa DMITRIJS kapteiņa liecībām.



Att.3. manevrēšanas skice



Att.4. nesošā konstrukcija



Att.5. borta plāksne



Att.6. nesošā konstrukcija



Att.7. kreisais borts

Kuģu sadursmes sekas:

DMITRIJS sadursmes rezultātā guva nenozīmīgus aizmugures daļas konstruktīvus bojājumus bez jūras spējas zaudēšanas.

MARIEKA guva konstruktīvus kreisā borta bojājumus kravas zīmes rajonā, kas izpaudās kuģa borta plākšņu deformācijā ar nesošo konstrukciju (brangu) deformāciju. Šis bojājums ir klases sertifikāta priekšmets (Att.4,5,6,7).

5. ANALĪZE

5.1 Ar jūras negadījumu vai incidentu saistītie notikumu apstākļi un vide

DMITRIJS pēc tipa ir tankkuģis, kas tiek izmantots Rīgas ostas akvatorijā, kā bunkerētājs. Kuģis nav klasifikācijas sabiedrības uzraudzībā. Tā vietā uzraudzību veic karoga valsts administrācijas Kuģošanas drošības inspekcija. Kuģa īpašniekam **VEXOil Bunkering** ir KDI izsniegts sertifikāts (DoC) atbilstoši Regulai EK 336/2006.

13.07.2011. kuģis veica gaitas izmēģinājumus pēc remonta Bolderājas kuģu remonta rūpnīcas dokā. Ir pieņemšanas-nodošanas akts bez piezīmēm. 2011. gada 28. jūlijā notiek jūras negadījums.

5.2. Cilvēku kļūdaina darbība un bezdarbība

Netika konstatēta kuģa komandas rīcībā. Kuģa **DMITRIJS** kapteinis veica pamatotas rīcības, lai novērstu sadursmi: samazināja dzinēja apgriezienus un atdeva enkuru, lai samazinātu kuģa inerci ekstremālajā situācijā.

5.3. Notikumi, kas saistīti ar bīstamām vielām

Netika konstatēti.

5.4. Ietekme uz vidi

Netika konstatēta.

5.5. Kļūmes aprīkojuma darbībā

Plkst. 11.48 (sk. negadījuma hronoloģisku secību) kuģa **DMITRIJS** dzenskrūves maināma soļa lāpstīņas nereaģēja uz mašīnas telegrāfa izmaiņām.

Rezultātā kuģis turpināja kustību atpakaļgaitā līdz sadursmei ar kuģi MARIEKA. Kuģa DMITRIJS dzenskrūves maināma soļa hidrauliskais pievads (pārslēdzēju vārsti) nenostādāja normālajā režīmā.

5.6. Ārēja ietekme

Netika konstatēta. Laika apstākļi un navigācijas režīms nav negadījuma ietekmējošie faktori.

5.7. Jūras negadījuma vai incidenta cēloņi saistībā ar cilvēka faktoru, darbībām uz kuģa, krasta vadību vai normatīvo regulējumu

5.7.1. Kuģa ieplānotais remonts Bolderājas KRR notika no 05.06.2011 līdz 13.07.2011. Defektācijai un remontam tika nodots maināma soļa dzenskrūves reduktors. Pievada hidraulika ar pārslēdzēja vārstu netika pakļauta defektācijai un remontam. Uz pieprasījumiem 22.08.2011. un 29.11.2011. Birojam netika iesniegta liecība par to, ka pievadmehanisma darbaspēja būtu demonstrēta uzraugošai inspekcijai pēc remonta.

5.7.2. Birojam nav iesūtīta informācija par hidraulikas pievada apkopes grafika izpildi, nav uzskaites par nostrādāto stundu skaitu no iepriekšējās eļļas maiņas līdz negadījuma brīdim atbilstoši ražotāja prasībām.. To nesniedza ne īpašnieks, ne uzraugošā administrācija. Pēc izgatavotāja instrukcijām hidraulikas eļļas nomaiņa jāveic pēc 1500 darba stundām.

5.7.3. Nākošajā gaitas izmēģinājumu laikā 11.08.2011. kas tika veikts jau pēc negadījuma un pirms kuģa īpašnieka pieteiktā ārkārtas remonta, notika īslaicīga (īslaicīga sekundēs) dzenskrūves hidrauliskā pievada nenostādāšana nulles pozīcijā, kur faktu piefiksēja klātesošie BKRR pārstāvji.

5.7.4. Pēc negadījuma tika veikts hidrauliskā pievada ārkārtas remonts BKRR no 12.09.2011. līdz 22.09.2011., kā rezultātā atklājās skrāpējumi uz pievadmehanisma vārsta. Šādu defektu var radīt svešķermeņi hidraulikas sistēmā. Pēc ārkārtas remonta tika veikti gaitas izmēģinājumi 22.09.2011, kā rezultātā traucējumi pievadmehanisma darbībā netika konstatēti.

5.7.5. Vērtējot dažādas ar kuģa **DMITRIJS** drošību saistītās jomās uzraudzības procesu ir saskatāma **tiešu likumsakarību** ķēde kas varēja novest līdz negadījumam: nav uzskaites par pievadmehanisma darba stundām, nav apkopes grafika. Tas liecina, ka nav kompānijas (kuģa īpašnieka) uzraudzības pār mehanisma apkalpošanu un apkopi: ir ieraksts kuģa žurnālā par eļļas maiņu

galvenajā reduktorā, bet nav redzams nostrādāto stundu skaits starp eļļas maiņām. Dzēnskrūves pievada iespējamais defekts īsi pēc kuģa remonta (15 dienas), Biroja skatījumā, liecina par procesu uzraudzības kvalitāti no kuģa īpašnieka un KDI puses.

5.7.6. Vērtējot dažādas ar kuģa **DMITRIJS** drošību saistītās jomās uzraudzības procesu ir saskatāma **netiešu likumsakarību** ķēde, kas liecina par kontroles un uzraudzības trūkumiem no kompetento iestāžu puses:

5.7.6.1. Kuģa „kuģošanas spējas apliecība” īsi pirms negadījuma (pēc remonta BKRR) tika pagarināta uz gadu. Par pamatu tai ir kuģa pārbaudes akti. LJA izstrādāta standarta forma „Ikgadējais kuģa apskates akts” atspoguļo KDI pārbaudes objektus pa lielām grupām (navigācijas aprīkojums, elektroiekārtas utt..) bez pārbaudīto objektu detalizēšanas: **Nevienā pārbaudes objektu grupā dzinēja tālvadības sistēma netika minēta.** Birojā iesniegtajos dokumentos kas ir par pamatu sertifikātu pagarināšanai nav pārbaudes lapas (Check list), kur tiktu atspoguļotas sistēmu un mehānismu apskates un pārbaudes (testēšanas veids), kā to piemēro klasifikāciju sabiedrības.

5.7.6.2. Gaitas izmēģinājumu aktos (pēc remontiem) nav redzama maināma soļa izmaiņu ātruma pārbaude (reakcijas ātrums dzinēja pārslēgšanai starp gaitas režīmiem) un demonstrēšana KDI. Šādas informācijas atspoguļošana uz kuģa tiltiņa ir detalizēti aprakstīta IMO Res. A.601. (15)Nosacījumi un Manēvrēšanas Informācijas Atspoguļošana uz Kuģiem.

5.7.6.3. Pagarinot kuģošanas spējas apliecību nebija pievērsta uzmanība sekojošām neatbilstībām:

- Tankkuģim DMITRIJS izsniegtajā apliecībā „Par kuģa apkalpes minimālu sastāvu” ir norādīts, ka *”Kapteinim un stūrmanim nepieciešams GMDSS universālā operatora sertifikāts”*. Faktiski kuģa kapteinim ir *”Piekrastes radio operatora sertifikāts”* (Short Range Radio Operator), kas **neatbilst** augstākminētajā apliecībā noteiktām prasībām.
- Apliecībā „Par kuģa apkalpes minimālu sastāvu”, tabulā par nepieciešamo apkalpes kvalifikāciju ir noteikts, ka kuģa vecākajam mehāniķim ir nepieciešama SCTW konvencijā noteiktā kvalifikācija *„uz kuģiem ar GD jaudu mazāku par 3000 kW”*. Faktiski kuģa mehāniķim ir kompetences sertifikāts *„Mehāniķis līdz 1000 kW”*, kas **neatbilst** augstākminētajā apliecībā noteiktām mehāniķa kompetences prasībām.

- Apliecībā „Par kuģa apkalpes minimālu sastāvu”, tabulā par nepieciešamu apkalpes kvalifikāciju ir noteikts, ka kuģa sardzes motoristam ir nepieciešama kvalifikācija, kas ir noteikta SCTW noteikumā **III/4**. Faktiski kuģa motoristam ir „*Matroža-motorista uz iekšējo ūdeņu kuģiem*” sertifikāts, kas **neatbilst** sardzes motorista kvalifikācijai.
- Tika konstatēti sekojoši ieraksti kuģim **DMITRIJS** izsniegtajās apliecībās atļautai kuģošana: apliecībā par drošu minimālo sastāvu kuģošanas rajons norādīts kā **-Piekrastes kuģošana kabotāžā**, savukārt kuģošanas spējas apliecībā atļautais kuģošanas rajons-**Rīgas ostas akvatorija**, ar papildnosacījumu- **Kuģošana atļauta, neveicot starptautiskus reisus**. Šādi pretrunīgi ieraksti kuģa drošības sertifikātos Biroja skatījumā ir nepieļaujami.
- Apliecībā nodrošinājumam pret piesārņošanu ar naftu, notekūdeņiem un atkritumiem nav norādītas tvertnes notekūdeņu savākšanai, **lai gan apliecība ir pagarināta** un ierīces, kas rada notekūdeņus uz kuģa **ir darba kārtībā un tiek lietotas**. Savukārt kuģošanas spējas apliecības pielikuma izmaiņu daļā ir norāde uz tvertnēm notekūdeņu savākšanai.
- Uz kuģa nav pretapaugšanas sistēmas sertifikāta un sistēmas apraksta saskaņā ar 2010.gada 19.janvāra MK noteikumu Nr.57 „Noteikumi par kuģu pretapaugšanas sistēmu izmantošanu” 6.punkta prasībām: **”6. Uz Latvijas kuģiem, kuru bruto tilpība ir 400 un lielāka un kuri neveic starptautiskus reisus, ir starptautiskais pretapaugšanas sistēmas sertifikāts. Sertifikātam pievienots pretapaugšanas sistēmas apraksts, ko pēc kuģa īpašnieka izvēles izsniedz atzīta organizācija vai inspekcija saskaņā ar Padomes Regulas Nr. 782/2003 2.pielikuma prasībām.”**

6. ATZINUMI

Negadījumi pēc būtības reti mēdz būt kā viens atsevišķs notikums. Tiem ir priekšvēsture, kur parādās indivīdu darbības vai bezdarbības, attiecīgu apkopes instrukciju un grafiku izpildes esamība, uzraudzības praktiskais izpildījums ar faktu fiksāciju.

Lai izprastu negadījuma cēloņu būtību Birojs veica detalizētu lietas izpēti, kā rezultātā atklājās arī neatbilstības, kas pēc būtības nav tiešs šā negadījuma

iemesls (sadaļa 5.7), bet parāda likumsakarību ķēdi, kas Biroja skatījumā noveda pie šā negadījuma.

Vērtējot ar kuģa DMITRIJS drošību saistītās jomās uzraudzības procesu ir saskatāma šī likumsakarību ķēde, proti- nebija mehānisma darba stundu uzskaitē, apkopes grafika, kuģa un cilvēku drošību ietekmējošu svarīgu mezglu testēšana un pārbaudes pagarinot sertifikātus.

Jūras negadījuma formulējums: kuģa DMITRIJS sadursme ar kuģi MARIEKE Rīgas ostas akvatorijā. Negadījums klasificējams kā smags jūras negadījums.

Negadījuma galvenais cēlonis: kuģa vadāmības zaudēšana sakarā ar maināma soļa dzenskrūves hidrauliskā pievada nenostādāšanu vajadzīgajā brīdī, kas izpaudās vārsta (pilot valve) iesprūšanā sistēmas darba režīma pārslēgšanas brīdī.

Negadījumu veicinošie faktori:

- kuģa mehānismu un iekārtu apkopes un remontu kontroles un uzraudzības trūkumi no kompānijas un KDI puses, kas savukārt noveda pie hidrauliskās sistēmas vārsta (pilot valve) mehāniskiem bojājumiem.

Minētais jūras negadījums nebūtu noticis ja būtu izpildītas ražotāja instrukcijas, un būtu veikta pienācīga uzraudzība pār veikto darbu izpildi. Ieraksts kuģa žurnālā vēl neliecina pār sistēmu pienācīgu tehnisko apkopi.

Ņemot vērā ierakstus kuģa ikgadējos pārbaudes aktos, pamatojumus sertifikātu pagarināšanai, Birojs secināja, ka netika veikta atbilstoša uzraudzība, kā to prasa, piemēram, SOLAS / Chapter II-1 / Reg. 28, kur punkts 2. Paredz reversu demonstrēšanu noteiktā laikā (in sufficient time), to atspoguļošanu manevrēšanas bukletā.

7 DROŠĪBAS REKOMENDĀCIJAS

Kuģa īpašniekam:

Rekomendācija 7.-2012: Nodrošināt kuģa DMITRIJS maināma soļa dzenskrūves hidrauliskā pievadmechānisma savlaicīgu apkopi un tehnisko profilaksi atbilstoši izgatavotāja instrukcijām, pielietojot kompānijā izstrādātu mehānismu darba stundu uzskaiti un apkopes grafiku.

Rekomendācija 8.-2012: Izstrādāt kuģa DMITRIJS Manevrēšanas bukletu atbilstoši IMO Res. A.601 (15), kur būtu vizuāli atspoguļoti maināma soļa

dzenskrūves darba režīmi un to nostrādāšanas (reakcijas) ātrumi, ar mērķi veikt parametru kontroli.

Rekomendācija 9.-2012: Nodrošināt 2010.gada 19.janvārī MK noteikumu Nr.57 „Noteikumi par kuģu pretapaugšanas sistēmu izmantošanu” 6.punkta prasību izpildi uz kuģa **DMITRIJS**.

Latvijas Jūras administrācijai:

Rekomendācija 10.-2012.: Nodrošināt lai kuģa manevrēšanas dati tiktu atspoguļoti atbilstoši IMO Rezolūcijas A.601 (15) Manevrēšanas informācijas uzturēšana un atspoguļošana uz kuģiem (Provision and display of maneuvering information on board ships), pielikuma punkta 2. „Pielietošana”, apakšpunkta 2.2. prasībām.

Rekomendācija 11.-2012. Kontrolēt kuģu tālvadības sistēmu remontu un apkopju izpildi, atspoguļojot šādas kontroles procesu pārbaudes aktos ar inspektoru parakstiem un piezīmēm.

Rekomendācija 12.-2012. Likvidēt pretrunas kuģim **DMITRIJS** izdotajās apliecībās (sk. p. 5.7.6.3.).

Rekomendācija 13.-2012. Veikt kontroli pār kuģa **DMITRIJS** īpašniekam doto rekomendāciju izpildi.

Rekomendācija 14.-2012. izvērtēt iespēju nodot pakalpojumus RO (klasifikāciju sabiedrībai) pārraudzības jomās (piemēram, korpuss, dzinēji, u.c.) kur ir apgrūtināta kontrole sakarā ar resursu trūkumu, attiecībā uz kuģi **DMITRIJS**.

SIA „VEXOil Bunkering” un VAS ”Latvijas Jūras administrācija” gada laikā ziņot Birojam par veiktajām konkrētajām darbībām kuģa drošības uzlabošanā.

Rīgā, 2012.gada 6.jūlijā

Transporta nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja direktors:
I.A.Gaveika

Atbildīgais izmeklētājs – Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļas vadītājs:
A.Pavlovičs