



Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs

Brīvības iela 58, Rīga, LV-1011, tālr. 67288140, mob. tālr. 26520082, fakss 67283339, e-pasts taiib@taiib.gov.lv, www.taiib.gov.lv

ZIŅOJUMS Nr.1-2017.

Cilvēka bojāeja uz zvejas kuģa Mēmele 2016. g. 21. aprīlī Barenca jūrā



Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs
Brīvības iela 58, Rīga, LV-1011, Latvija
Tālrunis: 67686271,67686272
Fakss: +371 67283339
E-pasts: taiib@taiib.gov.lv

SATURS:

- 1.Ievaddaļa
- 2.Īss negadījuma apraksts
3. Fakti
- 4.Apraksts
- 5.Analīze
6. Secinājumi
7. Drošības rekomendācijas

1. Ievaddaļa

Jūras negadījumu izmeklēšanas mērķis ir kuģošanas drošības uzlabošana un līdzīgu negadījumu novēršana nākotnē. Transporta nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja (turpmāk tekstā-Birojs) veiktā izmeklēšana nav saistīta ar personas vainas vai atbildības noteikšanu.

Šo ziņojumu satura un noformējuma ziņā nav paredzēts izmantot tiesvedībā.

Ziņojumu par to, ka Barenca jūrā uz zvejas kuģa Mēmele krabju zvejas aprīkojuma izlikšanas laikā tika aizrauts ūdenī, un pazuda cilvēks, Birojs saņēma pa tālruni no Latvijas Jūras administrācijas 2016. gada 22. aprīlī.

2. Īss negadījuma apraksts

2016. g. 21.aprīlī zvejas kuģis Mēmele veica sniega krabju zveju Barenca jūras vidusdaļā, 300 jūras jūdzēs no krasta, punktā ar koordinātēm 75⁰ 29 N; 039⁰.00 E. Plkst. 15.20 UTC (Universal Time Coordinated) uz kuģa darba klāja strādāja 6 komandas locekļi; darbs tika veikts saskaņā ar standarta darba procedūrām un pienākumu aprakstiem, izlaižot ūdenī krabju zvejas specifisku aprīkojumu: trosi, pie kuras tiek stiprināti grozi ar ēsmu, atbalsti un stoderes. Maiņa strādāja atbilstoši dalītiem pienākumiem: izmetējs, ēsmas licejs, grozu padevējs utt.. Kuģis gāja ar ātrumu līdz 7 mezgliem. Uz tiltiņa atradās vecākais kapteiņa palīgs. Laika apstākļi bija labvēlīgi: bezvējš, apmācies, redzamība astoņas jūdzes. Aprīkojuma izlikšanas laikā viens no maiņas matrožiem tika aizrauts ūdenī. Matrozis, kas tajā brīdī pildīja pienākumus, kā grozu padevējs, iespējams, tika aizķerts ar aprīkojuma trosēm/detaļām un tika ievilkts ūdenī. Neviens no maiņas darbiniekiem uz klāja neredzēja, kā tas notika. Divi cilvēki īslaicīgi ieraudzīja (2-3 sekundes) cietušā oranžas krāsas virsdrēbes kuģa ķīlūdens strūklā 10-20 metru attālumā no kuģa. Par cilvēka pazušanu nekavējoties tika informēts vecākais palīgs uz tiltiņa. Pēc komandas no tiltiņa tika pārgriezta zvejas aprīkojuma nesošā trose ar mērķi atbrīvot visu konstrukciju no dinamiskās slodzes, kā arī aiz borta tika izmesti glābšanas riņķi. Kuģa kapteinis uzsāka standarta procedūru „Cilvēks aiz borta” ar cilvēka meklēšanas-glābšanas manevriem. Cilvēka meklēšanā tika iesaistīti citi rajonā esošie zvejas kuģi, kā arī tika informēts reģionālais Krievijas Federācijas MRCC (Jūras glābšanas koordinācijas centrs). Meklēšana turpinājās līdz 22. aprīļa plkst.17.00 (27 stundas) un tika pārtraukta bez rezultātiem, sakarā ar laika apstākļu pasliktināšanos. Matrozis netika atrasts.

3. Fakti

3.1. Dati par kuģi:

Kuģa vārds	Mēmele
IMO numurs	8916798
Karoga valsts	Latvijas Republika
Izsaukuma signāls	YL2878
Kuģa tips	Zvejas kuģis
Kuģa īpašnieks	SIA Baltjūras serviss
Kuģa operators	SIA Baltjūras serviss
Klasifikācijas sabiedrība	Korejas Reģistrs
Bruto tilpība	704 tonnas
Neto tilpība	319 tonnas
Garums	56 m
Platums	8,8 m
Iegrime	3,70 m
Galvenais dzinējs	1 dīzēlis 882 kwt
Dzenskrūves tips	1 fiksēta soļa dzenskrūve
Korpusa konstrukcijas materiāls	tērauds
Drošas kuģošanas minimālā apkalpe	11
Apkalpe	27

3.2. Dati par kuģa aktivitātēm:

3.2.1. Apmeklētās ostas: Botsfjord, Norvēģija, pēdējā vizīte 2016. gada 23. februārī.

3.2.2. Darbu veids: krabju zveja Barenca jūras vidusdaļā, 340 jūras jūdzes no Norvēģijas krasta. Zvejas sezonas laikā kuģis apmeklē bāzes ostu (Botsfjord) vienu reizi 3-4 mēnešos pēc nepieciešamības. Kuģa apgāde un apkalpes maiņa notiek jūrā ar citu specializēto apgādes kuģu starpniecību.

3.2.3. Kuģa krājumi: uz kuģa atradās 150 tonnas degvielas.

3.2.4. Kuģa apkalpe: nelaimes gadījuma brīdī uz kuģa atradās 27 cilvēki.

3.3. Informācija par jūras negadījumu:

3.3.1. Negadījuma veids: Ļoti smags jūras negadījums.

3.3.2. Datums un laiks: 2016. gada. 21. aprīlis, plkst. 15.20 UTC

3.3.3. Negadījuma vieta: Barenca jūra, Platums: 75⁰ 29 N; Garums: 039⁰ 00 E

3.3.4. Laika apstākļi: Rietumu vējš 5.0 m/s, gaisa temperatūra +3C grādi; ūdens temperatūra +0.3C grādi; apmācies, bez nokrišņiem, redzamība 8 jūras jūdzes.

3.3.5. Vieta uz kuģa: kuģa pakaļgals, darba klajs. Pakaļgala darba vārti.

3.3.6. Kuģa ekspluatācijas veids: krabju zveja, zvejas aprīkojuma sagatavošana, grozu izlikšana jūrā.

3.3.7. Cietušais: matrozis, dzimis 1988. gadā, KF (Krievijas Federācija) pilsonis, uz kuģa savā amatā strādāja 4 mēnešus, kopējā jūras prakse 9 mēneši. Kompetences sertifikāti, apliecības, izsniegti KF kompetentajās iestādēs KF Primorskas novada Vladivostokas ostas kapteiņdienestā. Saskaņā ar kuģa atpūtas/darba grafiku, kā arī liecībām no kuģa apkalpes locekļiem, cietušais nebija noguris, pārstrādājis darba stundas, slims vai stresa ietekmē. Pēc rakstura draudzīgs, mierīgs, nosvērts. Sūdzības vai psiholoģiskās spriedzes pazīmes netika saņemtas/novērotas. Pēc 12 dienām (3. maijā) matrozim bija paredzēts doties mājās sakarā ar darba kontrakta beigām pēc jūrā pavadītajiem 4 mēnešiem.

3.3.8. Negadījuma sekas: matrozis netika atrasts.

3.4. Iesaistītie krasta dienesti un reakcija uz ārkārtas situāciju:

3.4.1. Par negadījumu tika ziņots Norvēģijas MRCC (Jūras glābšanas koordinācijas centrs) Bodo, kas pāradresēja informāciju par izsaukumu Krievijas Federācijas MRCC Murmanskā saskaņā ar SAR (meklēšanas un glābšanas) zonējumu.

3.4.2. Saskaņā ar kuģa Mēmele kapteiņa ziņojumu, praktisko SAR darbību no krasta dienestu puses nebija sakarā ar attālumu (>200 jūras jūdzes) līdz krastam un glābšanas meklēšanas tehniskiem resursiem.

3.4.3. MRCC Murmanska prasīja no kuģa Mēmele ziņojumus par cilvēka jūrā meklēšanas gaitu un rezultātiem ik stundu.

4. Apraksts

Krabju zvejas laikā notiek zvejas aprīkojuma izlikšana un ievilkšana. 21. aprīlī darba maiņa sākās pēc pusdienām, ap plkst. 14.00. Darba maiņa 6 cilvēku sastāvā strādāja uz kuģa aizmugurējā klāja. Darbs tika veikts sagatavojot troses, grozus, stiprinājuma elementus, darbinot vinčas, saskaņā ar darba instrukcijām. Zvejas rīku izlikšana/izlaišana ūdenī notiek pēc komandas no tiltiņa, kuģim sasniedzot noteikto ģeogrāfisko punktu zvejas rīku izlikšanai. Komandu zvejas aprīkojuma izlikšanai sardzes virsnieks dod maiņas vecākajam, izmantojot pārnēsājamo UIV raidstaciju. Zvejas aprīkojums tiek izlikts sekojošā secībā: 1. Tiek izmests enkurs ar piestiprināto boju un nesošo trosi. 2. Nesošā trosē ar vinču tiek izlaista ūdenī, kuģim ejot ar lēno gaitu uz priekšu. 3. Pie kustīgas nesošas troses ātrā secībā un noteiktos intervālos tiek piestiprināti plakanas, apaļas formas grozi (murdi) ar stiprinājuma skavām. Darbs prasa saskaņotu rīcību ātrā secībā. Plkst. 15.20 matrozis, kurš pildīja maiņas pienākumus kā grozu padevējs, tika, iespējams aizķerts ar nesošo trosi un izrauts caur borta atvērtajiem vārtiem ūdenī. Šo mirkli neviens no strādājošajiem nepamanīja.



1.attēls. Darba maiņas uz darba klāja izvietojuma vizualizācija.



2.attēls Zvejas aprīkojums uz darba klāja.

Divi cilvēki no darba maiņas ieraudzīja ūdenī (2-3 sekundēs) cietušā oranžas krāsas virsdrēbes kuģa ķīļūdenī 10-20 metros aiz kuģa. Maiņas vecākais nekavējoties informēja kuģa vadību par cilvēku aiz borta. Pēc komandas no tiltiņa tika pārgriezta zvejas aprīkojuma nesošā trose ar mērķi atbrīvot visu konstrukciju no dinamiskās slodzes, kā arī aiz borta tika izmesti glābšanas riņķi.

Kuģa kapteinis uzsāka standarta cilvēka meklēšanas-glābšanas procedūras, izmantojot meklēšanas metodi „augošā rādiusā” (spirālē) ar atstarpi 400 metri (vizuālais segums ūdens virsmas apskatei no kuģa klāja ir 200 metri). Pēc pusstundas cilvēka meklēšanā tika iesaistīti divi rajonā esošie zvejas kuģi, kā arī tika ziņots Norvēģijas MRCC Bodo un reģionālajam Krievijas Federācijas MRCC Murmanskā. Tika izplātīts interneta paziņojums visiem rajonā esošiem kuģiem par cilvēka izkrišanu aiz borta ar lūgumu, pēc iespējas, piedalīties meklēšanā, kas turpinājās līdz 22. aprīļa plkst.17.00 (27 stundas) un tika pārtraukta bez rezultātiem sakarā ar laika apstākļu pasliktināšanos.

5. Analīze

5.1. Ar jūras negadījumu saistītie apstākļi un vide:

Zvejas laikā no Barenca jūras vidusdaļas kuģis Mēmele ierodas ostā (pamatā Norvēģijas osta Batsfjorda) vidēji 1 reizi 3 mēnešos. Kuģa apgāde un apkalpes maiņa notiek jūrā ar citu kuģu starpniecību. Kuģa īpašnieks SIA „Baltjūra serviss” noslēdza līgumu ar Seišelu salās reģistrēto uzņēmumu „Mayking Management Ltd.” par kuģa menedžmentu pilnā apjomā (kuģa operatīvā vadība, apkalpes komplektācija, remonts utt.); atsevišķs punkts sadarbības līgumā paredz menedžmentam kontrolēt un nodrošināt kuģa „*sanitārā stāvokļa un darba aizsardzības*” funkcijas. Kuģis ir Korejas Reģistra uzraudzībā. Latvijas Jūras administrācija veic kuģa periodiskās inspekcijas karogvalsts uzraudzības sistēmas ietvaros. Pēdējā LJA inspekcija pirms nelaimes gadījuma tika veikta 2015. gada 8. maijā. Saskaņā ar kuģa iesniegto tabulu, uz kuģa darbs notiek 16 stundas diennaktī. Darba režīms atšķiras pēc savas intensitātes. Pārgājienos starp aprīkojuma izlikšanas vietām, apkalpei ir iespēja atpūsties. Krabju zvejas aprīkojuma uzstādīšanas un izvilšanas laikā notiek intensīvs darbs maiņās.



3. attēls Klāja matroža standarta aprīkojums ar glābšanas vesti un nazi.

Kuģa apkalpe nokomplektēta pārsvarā ar KF pilsoņiem, cilvēkiem ar KF Tālo Austrumu reģiona darba pieredzi sniega krabju zvejā. Darba valoda uz kuģa ir krievu valoda.

Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr.561 “Jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas kārtība” tika iesniegta tabula “Personas darbība 96 stundas pirms jūras negadījuma vai incidenta”, pēc kuras var spriest, ka cietušajam bija 8 stundas atpūtas pēdējo 24 stundu laikā pirms darba uzsākšanas uz klāja.

5.1.1. Darba drošība: Pēc informācijas, kas Birojam iesniegta no kuģa, var secināt, ka darbam uz klāja jūrnieki izmanto standarta apģērbu (skat. 3 att.): ūdensnecaurlaidīgs zvejnieka apģērbs, kas sastāv no biksēm un jakas, glābšanas veste sarkanā krasā, zvejnieka zābaki, gumijas cimdi, adīta cepure, josta ar piestiprināto zvejnieka nazi. Atbilstoši iesniegtajiem materiāliem cietušais ir saņēmis darba drošības instruktāžas:

-2015. gada. 14. decembrī: Klāja komanda-instruktāža darbvietā.

-2016. gada. 23. februārī: Klāja komanda-ievadinstruktāža darbvietā.

-2016. gada. 24. februārī instruktāža: Darbs zvejas laikā, darbs uz klāja aprīkojuma izlikšanas/ievilkšanas laikā, krabju zvejas aprīkojuma darbi un to pārkraušana, ziemas perioda darbi, tauvošanas darbi, iekraušanas, izkraušanas darbi.

Kuģa īpašnieks iesniedza Birojam darba drošības dokumentu: „Техника безопасности во время работы на промысле МС Мемеле”, kurā nav dokumenta izdošanas un apstiprināšanas datuma.



4.attēls Kuģa tiltiņa shēma ar aizmugurējā darba klāja videomonitora izvietojumu (21.04.2016).

5.1.2. Kuģa vadība un darbu izpildes kontrole: saskaņā ar iesniegtiem skaidrojumiem, sardzes virsnieks uz tiltiņa neredzēja brīdi, kad cietušais tika ierauts ūdenī. Zvejas rīku izlikšanas/ievilkšanas laikā kuģis iet ar ātrumu līdz 7 mezglēm. No tiltiņa spārniem darba klāju redzēt nav iespējams. Uz tiltiņa esošais sardzes virsnieks vizuāli var pārskatīt zvejas darbu kopējo izpildi videomonitorā. Videomonitoram nav videoieraksta iespēju. Tas nav pievienots datoram. Monitors atradās ar skatu uz aizmuguri. Monitora novietojums var būt negatīvi ietekmējošais faktors nestandarta situācijās uz darba klāja. Sardzes virsnieks pēc vajadzības uztur sakarus ar darba maiņas vecāko uz klāja ar pārnēsājamām raidstacijām (*walkie-talkie*).

5.1.3. Cilvēku kļūdaina darbība un bezdarbība: iespējams, cietušais kļūdaini rīkojies ar zvejas aprīkojumu, aizķeroties ar apgērba daļu aiz kustībā esošas zvejas aprīkojuma troses, vai aprīkojuma, kā rezultātā tika ierauts ūdenī. Cietušajam pie jostas bija piestiprināts nazis, teorētiski viņam bija iespēja pārgriezt trosi, lai atbrīvotos no tās, bet, acīmredzami tas neizdevās.

5.6. Kļūmes aprīkojuma darbībā: nav konstatētas.

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

Cilvēka faktors, bojā gājušā (nogurums) varēja būt nelaiemes gadījuma ietekmējošais faktors. Darba režīms uz kuģa bija intensīvs: saskaņā ar sākotnējo iesniegto darba stundu uzskaites tabulu. Cietušais atradās uz kuģa 4 mēnešus, tik intensīvs darba režīms varēja ietekmēt viņa koncentrācijas un uzmanības spējas, veicot darba pienākumus. Saskaņā ar kuģa apkalpes skaidrojumiem, 16 stundu darba laiks nav tas intensīvākais noslodzes laiks: tajās stundās arī ir iekļauti brīži atpūtai, kuģim veicot pārgājienus starp zvejas pozīcijām. Saskaņā ar **Jūras kodeksa** 291.panta (4) daļu uz Latvijas kuģiem, arī zvejas kuģiem. *Atpūtas laikā neieskaita īsus darba pārtraukumus. Jūrnieka atpūtas laiks nedrīkst būt mazāks par 10 stundām 24 stundu laika posmā un par 77 stundām septiņu dienu laika posmā. Diennakts atpūtas laiku var sadalīt ne vairāk kā divās daļās, no kurām vismaz vienas daļas ilgums nedrīkst būt mazāks par sešām stundām, bet intervāls starp šīm daļām nedrīkst pārsniegt 14 stundas. Darba pienākumu pildīšanai izmantoto atpūtas laiku jūrniekam kompensē ar adekvātu atpūtas laiku.*

Korejas Reģistrs iesniedza dokumentus uz 64 lapām, tajā skaitā sertifikātu un apskašu protokolu kopijas, saistībā ar kuģa Mēmele uzraudzību. Pēdējā KR kuģa apskate (pirms nelaiemes gadījuma) tika veikta 13.03.2015. Iesniegtajos dokumentos nav dokumentu, kas ir, saistīti ar darba organizāciju un darba aizsardzību zvejas laikā, kā arī ar apkalpes darba-atpūtas stundu uzskaites kontroli uz kuģa.

Latvijas Jūras administrācija iesniedza dokumentus saistībā ar zvejas kuģa Mēmele uzraudzību karogvalsts kontroles ietvaros.

Pēc Biroja pieprasījuma Latvijas Republikas Darba inspekcija iesniedza pārskatu par zvejas kuģu darba aizsardzības sistēmu un piemērojamiem standartiem nozarē. Darba inspekcija atsauca uz 2003. gada 4. februāra Ministru kabineta noteikumiem Nr. 61 „Noteikumi par drošības un veselības aizsardzības prasībām darbā uz zvejas kuģiem”. kā arī uz informatīviem materiāliem, kas var tikt apskatīti interneta vietnē www.stradavesels.lv

5.8. Veicamo darbu kontrole no zvejas kuģa Mēmele tiltiņa: videomonitora izvietojums uz tiltiņa bija ar skatu uz aizmuguri, kas nedeva iespēju sardzes virsniekam veicot kuģa vadību, vienlaikus vērot notiekošo uz darba klāja. 2006. gada 28. marta MK noteikumu Nr.248 „Noteikumi par jūras zvejas kuģu drošību” 649. Pants nosaka: „*Ja tehniski nav iespējams nodrošināt, ka visas darbavietas uz darba klāja ir pārskatāmas no stūres mājas, uzstāda jūras apstākļiem piemērotu videonovērošanas sistēmu. Šīs sistēmas izvietojumu apstiprina administrācija.*”

Piezīme: saskaņojot rīcību ar Latvijas Jūras administrāciju (11.05.2017.g) kontroles videomonitoris uz kuģa Mēmele darba klāja tika, pārinstalēts tuvu kuģu vadības konsolēm.

6. Secinājumi

6.1. Neviens no zvejas kuģa Mēmele darba klāja un kuģa tiltiņa neredzēja, kā matrozis tika ierauts ūdenī, ar nesošo trosi 21.04.2016. ap plkst. 15.30. Nelaiemes gadījuma cēloņi var tikt formulēti, balstoties tikai uz pieņēmumiem.

6.2. Nelaiemes gadījuma galvenais cēlonis ir matroža kļūdaina rīcība, un neuzmanība strādājot ar zvejas aprīkojumu uz klāja.

6.3. Bojā gājuša matroža nogurums varēja būt ietekmējošais faktors.

7. Drošības rekomendācijas

Sakarā ar to, ka Latvijas Jūras administrācija veica korektīvus pasākumus zvejas kuģa uzraudzības sistēmas ietvaros, tad šajā izmeklēšanā drošības rekomendācijas nav nepieciešams sagatavot.

2017. gada 17. maijā

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja:

Jūras negadījumu izmeklēšanas
nodaļas vadītājs

Aleksandrs Pavlovičs

Direktors

Ivars Alfrēds Gaveika