



Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs

Transport Accident and Incident Investigation Bureau of the Republic of Latvia

Brīvības iela 58, Rīga, LV-1011, Latvia, phone +371 67288140, mob. phone +371 26520082, fax +371 67283339,
e-mail taiib@taiib.gov.lv, www.taiib.gov.lv

Saīsināts ziņojums Nr.1-2016

Tankkuģa Flagman-1 uzsēšanās uz sēkļa 2015. gada 10. oktobrī Rīgas ostā.



SATURS:

1.Ievads

2.Īss negadījuma apraksts

3. Fakti

4.Notikumu gaita

5.Analīze

6.Slēdziens

7.Drošības rekomendācijas

1. IEVADS

Jūras negadījumu izmeklēšanas mērķis ir kuģošanas drošības uzlabošana un negadījumu novēršana nākotnē. Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja (turpmāk tekstā – Birojs) veiktā izmeklēšana nav saistīta ar personas vainas vai atbildības noteikšanu. Ziņojumi, satura un noformējuma ziņā nav paredzēti izmantot tiesvedībā.

Ziņojumu par kompānijai Fast Bunkering piederošo kuģi Flagman-1 un, tā uzsēšanos uz sēkļa pie izejas no Rīgas ostas, Birojs saņēma no Rīgas ostas kapteiņa.

Jūras negadījuma izmeklēšana veikta saskaņā ar 1997. g. IMO Rezolūciju A.849(20) „Jūras negadījumu izmeklēšanas kodekss”, 1999. g. IMO Rezolūciju A.884(21) „Vadlīnijas par cilvēka faktoru”, kā arī 2011. gada 12. jūlija Ministru kabineta noteikumiem Nr.561. „Jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas kārtība” (turpmāk tekstā – Noteikumi). Saskaņā ar Noteikumu 41. Pantu Birojs publicē negadījuma saīsinātu ziņojumu.

2. ĪSS NEGADĪJUMA APRAKSTS

2015. gada. 09. oktobrī plkst. 23.00 tankkuģis Flagman-1 devās no Rīgas uz Ventspili ar degvielas kravu 1675 m³. Kuģim pēc plāna bija jāierodas Ventspilī 10. oktobrī no rīta, ar mērķi veikt degvielas piegādi klientiem. Atrodoties uz fārvatera vienas jūdzes attālumā līdz Rīgas ostas izejas vārtiem, kuģis strauji izmainīja kursu pa kreisi un plkst. 00.05 (10.10.15) uzskrēja uz sēkļa pie Daugavgrīvas bākas 60 grādu leņķī pret krasta līniju. Kuģa kapteinim Valsts policijas pārstāvji konstatēja 2.34 promiles alkohola koncentrāciju izelpā (10.10.15 plkst. 03.40). Kuģis pats saviem spēkiem nogāja no sēkļa 10.10.2015. plkst. 11.30. Cietušo personu nav. Vides piesārņojums netika konstatēts. Bojājumi kuģa korpusam netika konstatēti.

3. FAKTI

3.1. Kuģa dati:

| | |
|-------------------|-------------------------|
| Kuģa vārds | Flagman-1 |
| IMO Nr. | 8008498 |
| Izsaukuma signāls | YL-2822 |
| Kuģa tips | Tankkuģis (bunkerētājs) |
| Karoga valsts | Latvija |

| | |
|---------------------------|--------------------|
| Reģistrācijas osta | Rīga |
| Kuģa īpašnieks | SIA Fast Bunkering |
| Operators | SIA Fast Bunkering |
| Klasifikācijas sabiedrība | RINA |
| Bruto tilpība | 1891t |
| Neto tilpība | 2588 t |
| Lielākais korpusa garums | 80.2m |
| Platums | 13,35m |
| Iegrime pilna | 5,00m |
| Būves gads un vieta | 1982, Norvēģija |
| Korpusa materiāls | Tērauds |
| Dzinēja jauda | 1765 kW |
| Komanda | 7 |

Kuģis Flagman-1 konstruēts un, būvēts ar virsbūvi, komandas telpām, navigācijas tiltiņu aizmugurējā daļā un mašīntelpu zem tās. Kuģis tiek ekspluatēts **piekrastes kuģošanā** kā bunkerētājs. Kuģim ir izsniegts Karoga valsts inspekcijas Drošas vadības sertifikāts (ISM kodeksa) 25.02.2014., kurš derīgs līdz 25.02.2019.

3.2. Kuģa apkalpe:

Kuģa apliecībā par apkalpes minimālo sastāvu, piekrastes kuģošanai kabotāžā, noteikts:

| Amats | Kvalifikācija | Skaitis |
|-----------------------------|--|---------|
| Kapteinis | uz kuģiem mazākiem par 3000 BT | 1 |
| Sardzes stūrmanis uz kuģiem | ar 500 BT un lielākiem | 1 |
| Vecākais mehāniķis | uz kuģiem ar GD jaudu mazāku par 3000 kW | 1 |

| | | |
|-------------------|---|---|
| Sardzes mehāniķis | uz kuģiem ar GD jaudu 750 kW un lielāku | 1 |
| Sardzes matroži | II/4, V/1 | 2 |
| Sardzes motoristi | III/4, V/1 | 1 |
| KOPĀ | | 7 |

Atbilstoši apkalpes sarakstam, kuģis bija nokomplektēts ar septiņiem apkalpes locekļiem. **Apkalpes kvalifikācija** atbilst normatīvo aktu prasībām. Kuģa kapteinis strādāja amatā kopš 13.09.2013.

3.3. Laika apstākļi:

Laika apstākļi nebija negadījuma ietekmējošais faktors.

4. NOTIKUMU GAITA

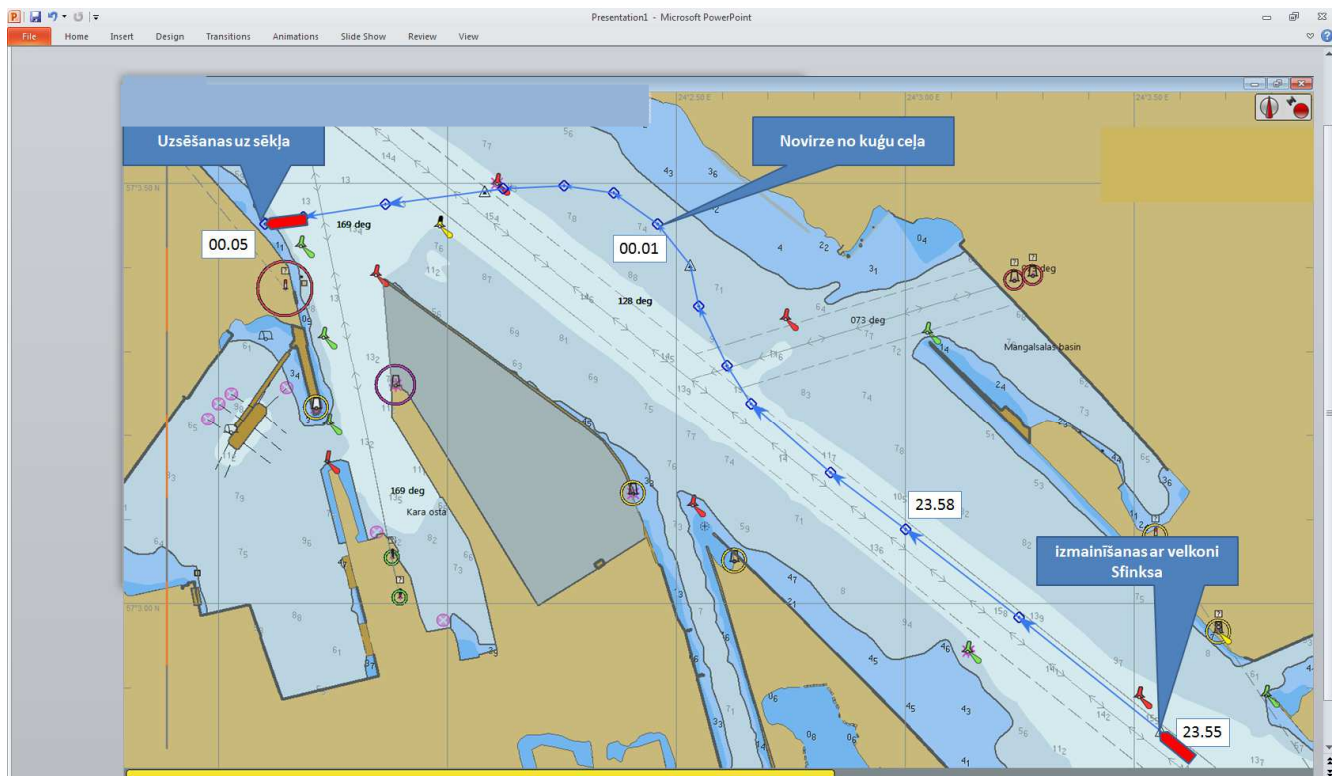
2016. g. 09. oktobrī plkst. 23.30 kuģis Flagman-1 attauvojās no piestātnes JM-27 ar degvielas kravu un devās uz Ventspils ostu saskaņā ar pārgājiena plānu un noteikto kārtību. Pārgājiena laikā ostas akvatorijā uz tiltiņa atradās kuģa kapteinis: sardzes stūrmaņa un/vai novērotāja (Lookout) nebija. Notikumu hronoloģija **kuģošanas kanālā (Rīgas ostas Rīnūžu vadlīnijā 308°)** saskaņā ar AIS datiem:

23.55. **57°02.85' N; 024° 03.55' E**. Flagman-1 izmainās uz pretējiem kursiem ar diviem Rīgas ostas velkoņiem: „Sfinksas” un „Stella”. Līdz Rīgas ostas vārtiem 2.2 j.j. Ātrums 8.6 mezgli.

23.58. **57°03.23' N; 024° 02.66' E**. Flagman-1 strauji novirzās 20-30 grādus no apzīmēta kuģu ceļa **pa labi** sasniedzot 200-250 m novirzi no kanāla ass

00.01. **57°03.40' N; 024° 02.53' E** Flagman – 1 sāka cirkulāciju uz kreiso pusi. Attālums līdz Rīgas ostas vārtiem 1.2 j.j. Ātrums 8.6.

00.04. Flagman – 1 pēc veiktas kreisās cirkulācijas atdurās pret krastu pie Daugavgrīvas bakas punktā ar koordinātēm **57° 03.47' N; 024° 01.68' E**



Att.1 Kuģa Flagman-1 manevrēšana pirms negadījuma (AIS dati).

Pēc uzsēšanās uz grunts kuģa kapteinis vairākas reizes iedarbināja galveno dzinēju atpakaļgaitā mēģinot noiet no sēkļa, bet neveiksmīgi. Kuģa komanda nekavējoties uzsāka pasākumu kompleksu saskaņā ar darba instrukcijām un pārbaudes lapām, paziņojot par radušos situāciju Rīgas Satiksmei. Plkst. 03.10 uz kuģa ierādās Valsts policijas pārstāvji, kuri konstatēja 2.34 promiles alkohola koncentrāciju izelpā kuģa Flagman-1 kapteinim. 2016. g. 10.oktobrī plkst.11.00 kuģis nogāja no sēkļa pēc tā daļējas izkraušanas un manipulācijām ar balastu. Bojājumi kuģa korpusam netika konstatēti.

Saskaņā ar kuģa kapteiņa ziņojumu par negadījumu: Īsi pirms avārijas kapteinis veica izmainīšanas manevru pretējos kursos ar diviem ostas velkoņiem, tāpēc Flagman-1 novirzījās no fārvatera centra pa labi. Lai izietu atpakaļ uz kanāla centru kapteinis pārlika stūri 10 grādus uz kreiso pusi, bet šajā brīdī viņam piezvanīja kompānijas vadība, un runājot pa mobilo tālruni, kapteinis novērsa uzmanību no kuģa vadīšanas, kā rezultātā kuģis uzskrēja uz sēkļa. Kuģa kapteinis atzina alkohola lietošanas faktu pirms negadījuma.

Negadījuma sekas: Cietušo nav. Vides piesārņojuma nav. Kuģa korpusa bojājumi netika konstatēti.

5.ANALĪZE

Kompānija īsteno kuģa ekspluatāciju saskaņā ar konvencionālām prasībām. Uz kuģa darbojas drošības menedžmenta (SMS) sistēma. Kompānija aizliedz alkohola glabāšanu un lietošanu uz kuģiem, un kuģa kapteinis ar savu parakstu apliecināja informētību par šīm kompānijas prasībām 2013. g. 13. septembrī. Pirms plānota kuģa reisa uz Ventspili visas kuģa sagatavošanas pārbaudes lapas tika aizpildītas un parakstītas.

Kapteinis atradās uz tiltiņa un vadīja kuģi viens, bez sardzes stūrmaņa, pretēji kompānijas apstiprinātām darba instrukcijām. Analizējot kuģa kustību laika perioda 23.55 (09.10.15) līdz 00.05 (10.10.15) var secināt, kā 5-7 minūtes pirms uzsēšanās uz grunts kapteinis **nav kontrolējis kuģa kursu**. Kapteiņa apgalvojums par uzmanības novēršanu sakarā ar ienākošu tālruņa zvanu no kompānijas vadības nesakrīt ar datiem no mobilo sakaru operatora. Operatora norādītā tālruņa pēdējais zvans fiksēts 45 minūtes pirms notikuma. Saskaņā ar AIS datiem kuģa Flagman 1 novirze no fārvatera (kanāla centra) nenotika **pēc izmainīšanās** pretējos kursos ar ostu velkoņiem Sfinksa un Stella plkst. 23.55., kas arī nesakrīt ar kapteiņa apgalvojumu.

Kompānijas novērtējums kuģa kapteinim ir „teicami” (Annual Appraisal Report) visos iepriekšējos gados.

Latvijas Jūras administrācijas izsniegta, „Apliecība par kuģa minimālo sastāvu” nosaka 7 apkalpes locekļus piekrastes kuģošana, bet apliecībā ir iekļauta speciālā atzīme par to, ka kuģojot ostas akvatorijā var būt 5 apkalpes locekļi (bez sardzes stūrmaņa un mehāniķa). Analizējot kuģa ekspluatācijas intensitāti saskaņā ar ierakstiem navigācijas sardzes žurnālā, kā arī pēc intervijām ar kuģa apkalpes locekļiem, Birojs secina, ka 5 cilvēku apkalpei var rasties pārslodze un nogurums; 2016. g. februārī kompānija iesniedza Birojam rakstisku ziņojumu, ka 7 apkalpes locekļi strādās uz kuģa neatkarīgi no kuģošanas rajona.

6.SLĒDZIENS

1. Negadījuma **tiešais cēlonis** ir kuģa vadības (stūrēšanas, kursa kontroles) neesība laika periodā 23.58-00.05.
2. Negadījuma **veicinošie apstākļi**:
 - 2.1. Kuģa kapteiņa alkohola lietošana pirms negadījuma.
 - 2.2. Kuģa darba instrukciju neievērošana. Saskaņā ar darba instrukciju uz tiltiņa bija jāatrodas diviem cilvēkiem: kapteinim un sardzes stūrmanim ; kapteinis atradās uz tiltiņa un vadīja kuģi viens.

7.DROŠĪBAS REKOMENDĀCIJAS

Kuģa īpašniekam:

1. Identificēt riskus (Risk Assessment) saistībā ar disciplīnu uz kuģa: alkohola lietošana un darba instrukciju nepildīšana, kā arī izstrādāt risku kontroles pasākumus personāla menedžmenta sistēmas ietvaros.

Latvijas Jūras administrācijai:

1. Atjaunot kuģa Flagman-1 „Apliecību par minimālo sastāvu”, izņemot speciālo piezīmi: *Kuģojot tikai ostas akvatorijā, atļauts apkalpes minimālajā sastāvā neiekļaut sardzes stūrmani un sardzes mehāniķi.*