



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

**Baržas „Liellaivas 804” apgāšanās Rīgas Tirdzniecības ostā kravas operācijas laikā
2012.gada 21. Novembrī (saīsināts ziņojums)**



1. Negadījuma īss apraksts:

Uzņēmums „Lielupes kuģniecība” (turpmāk tekstā- LK) veic ogļu pārkraušanu no Rīgas Ostas piestātnes PM-16 līdz citām piestātnēm Rīgas Ostas akvatorijā, izmantojot sešas liellaivas bez apkalpēm un dzeniekārtām. Liellaivas pārvietojas ar velkoņiem. Ogļu pārkraušanas standarta operācija (cikls) tiek sadalītā sekojošos posmos: liellaivas sagatavošana kravas (ogļu) uzņemšanai-liellaivas pietauvošana ar velkoni pie SIA „Rīgas Centrālais termināls” (turpmāk tekstā-RCT) piederošiem portālceltņiem-ogļu piekraušana ar portālceltņiem (greiferiem)-baržas attauvošana ar velkoni un tās transportēšana pie citas piestātnēs turpmākai izkraušanai uz kuģiem, kas nevar pieiet pie Rīgas Centrālā termināla pēc savas iegrimis. Darba ciklā, tehniskas uzraudzības un kontroles ziņā liellaiva tiek nodota no LK velkoņa kapteiņa RCT termināla stividoriem (ogļu piekraušanai) un atpakaļ LK kapteinim (liellaivas transportēšanai pie cita termināla). Abi uzņēmumi (LK un RCT) strādā pēc šī darba shēmas divus gadus.

2012.g. 20.novembrī, plkst. 18.40. LK velkonis „Buļļupe” pietauvoja piekraušanai sagatavotu liellaivu pie piestātnes PM-16. Ogļu piekraušanas darbs ar portālceltņi (greiferi) RCT personāls sāka plkst. 23.45. Naktī uz 21.novembri aptuveni plkst. 01.15 darbs tika apturēts pusdienas pārtraukumam, RCT personāls devas pusdienās: uz liellaivas atradās aptuveni 450 t ogļu, un liellaiva atradās bez tiešas vizuālas uzraudzības. Apmēram plkst. 01.40 tika pamanīta liellaivas sānsvere, rezultātā ap plkst. 02.20 liellaiva sagāzās uz sāna, turoties pie piestātnes tikai ar tauvošanas trosēm. Turpmākās dienās LK veica mēģinājumus atgriezt liellaivu standarta pozīcijā, bet tā (secībā) nogrima pie piestātnēs - tika sagriezta divās daļās ar zemūdens metināšanas darbiem-tika izcelta pie piestātnes ar diviem peldošiem celtņiem-pietauvota pie LK piestātnēm Rīgas Andrejostā. Turpmāk liellaiva nevar tikt ekspluatēta kā peldlīdzeklis.

1.1. Vispārējais liellaivas tehn. raksturojums:

Liellaiva „804” uzbūvēta 1980.gadā, Dedveits- 800 t, Korpusa garums-55.0 m, Lielākais platums-12.0 m, sānu augstums-2.00 m, Pilnā iegrimē – 1.60 m, Brīvsānu augstums – 400 mm, Tukša kuģa svars – 196 t. Kuģošanas spējas apliecība atzīst liellaivu derīgai kuģošanai Daugavas un Lielupes upju baseinos.

2.Intervijas ar LK un RCT darbiniekiem.

Detalizētas intervijas ar divu uzņēmumu pārstāvjiem (uzņēmumu menedžments, vidēja līmeņa vadība un strādnieki), par to, kas tieši notika ar „Liellaivu 804” 2012.gada. 20.novembrī (nakšī uz 21.novembri), sniedz negadījuma izvērstu hronoloģisku secību un aprakstu, bet nesniedz faktus un detaļas, kas varētu nepārprotami norādīt uz liellaivas apgāšanas cēloņiem. Aptaujāto personu apgalvojumus (rakstiskie paskaidrojumi un intervijas) var sadalīt divās grupās pēc uzņēmumiem, un saturiski konsolidēt sekojoši (ar attiecīgu numerāciju atsaucēm turpmāk tekstā):

LK pārstāvji apgalvo:

LK-1. Visas rīcības un aktivitātes ar liellaivu 804 tika izpildītas saskaņā ar darba instrukcijām un reglamentējošiem dokumentiem.

LK-2. Liellaivu piekraušanas operācijas laikā, RCT darbiniekiem ir pienākums kontrolēt visus jautājumus, kas ir saistīti ar drošu un pareizu darbu: liellaiva, ka objekts, pilnībā tiek nodota stividoriem.

LK-3. 2012.g. 20.novembrī RCT darbinieki pieļāva ogļu pārmērīgu piekraušanu liellaivas labajā bortā (ap 500 t), kā rezultātā peldlīdzeklis sagāzās uz sāna.

LK-4. Veicot kravas operācijas ar portālceltņiem, nevienmērīga, stabilitātei bīstama liellaivu piekraušana ar oglēm tiek novērota periodiski.

RCT pārstāvji apgalvo:

RCT-1. Visas rīcības un aktivitātes ar liellaivu 804 tika izpildītas saskaņā ar darba instrukcijām un reglamentējošiem dokumentiem.

RCT-2. Piekraušanas operācijas laikā RCT darbinieki neatbild par liellaivas tehnisko stāvokli: viņi veic piekraušanas darbus. LK atbild par liellaivas drošību. Liellaiva sagāzusies sakarā ar sliktu tehnisko stāvokli: visticamāk sūce korpusā, ūdens esamība balasta cisternās, vai abi kopā cēloņi.

RCT-3. 2012.g. 20.novembrī RCT izpildīja akmeņogļu piekraušanas operāciju stingri ievērojot vienmērīgas piekraušanas tehnoloģiju visā liellaivas platībā, portālceltņa operatoram ir 15 gadu darba pieredze. Kad pirms pusdienas pārtraukuma darbinieki devas pusdienās, liellaiva stāvēja līdzeni.

RCT-4. LK periodiski nesagatavo liellaivas uzkraušanas operācijām saskaņā ar reglamentējošiem dokumentiem: liellaivas tiek padotas piekraušanai ar ūdeni balasta cisternās .

3.Uzņēmumu iesniegto datu, informācijas un dokumentācijas analīze:

3.1.LK piestādīja liellaivas stabilitātes aprēķinu, kā pamatojumu apgalvojumam LK-3.; aprēķins balstīts uz pieņēmuma (nevis fakta), ka ogles tika piekrautas nevienmērīgi, praktiski ar visu 500 tonnu svaru koncentrētu uz liellaivas laba borta, kas nesaskan ar apgalvojumu RCT-3.

3.2.RCT piestādīja „Negadījuma izmeklēšanas pārskatu”, kur negadījuma secība aprakstīta hronoloģiski, ar faktu konstatāciju saskaņā ar apgalvojumiem RCT-1. un RCT-3.; dokumentā nav slēdzienu, atzinumu par iespējamiem peldlīdzekļa apgāšanas cēloņiem.

3.3. Uzņēmumi piestādīja darba instrukcijas un iekšējos reglamentējošos dokumentus kas ir saistīti ar liellaivu piekraušanas procesu; LK un RCT nav piestādījuši rakstiskus materiālus (pārbaudes lapas, nodošanas-pieņemšanas akti utt..) kā pierādījumus apgalvojumiem LK-1. un RCT-1.: ir LK darbinieku individuālie paraksti „Iepazinos” ar darba instrukcijām 2012.gada janvārī, bet nav nevienas rakstiskas piezīmes vai kontroles dokumenta par instrukciju izpildi tieši veicot liellaivas piekraušanas operāciju 2012.g 20.novembrī.

3.4.LK 2012.g. 03.janvara instrukcija „Liellaivas pietauvošanas/attauvošanas iekraušanas terminālā tehnoloģiskā secība” ir nepieciešamo aktivitāšu saraksts bez adresātiem kam ir jāizpilda visa rīcību secība. Instrukcijas 5.punktā ir norādīts par nepieciešamību veikt „*atbildīgas personas instruktāžu (termināla darbinieks) par iekraušanas/izkraušanas darbiem*”, bet neviena RCT reglamentējošā dokumentā nav norādes uz tādas instruktāžas saņēmēju/atbildīgo personu.

3.5.RCT piestādīja 2012.g 31.janvāra „Darba tehnoloģisko karti”, kur par beramkravu operācijas veikšanu uz kuģiem/liellaivām 4.5. punktā ir noteikts „*kravas tiek izvietotas visā tilpnes platībā pēc iespējas līdzenāk, bez lieliem konusiem*”. Dokumenta formāts izskatās kā darba vadītāja(-u) vadlīnijas, nevis konkrētas darbu izpildītājiem adresētas instrukcijas, un nav neviena darbu izpildītāja paraksta „Iepazinos” ar šī vai citu instrukciju (apgalvojums RCT-1. tiek pamatots ar mutiskām instrukcijām).

3.6.Kopumā uzņēmumu instrukciju un iekšējo reglamentējošo dokumentu saraksts nodrošina kravas operācijas drošu izpildi (neskatoties uz nepilnībām instrukcijās): ja 20. novembrī darba instrukcijas tiktu izpildītas pilnā apjomā abos uzņēmumos-tad negadījums noteikti nebūtu noticis.

4.Piezīmes par liellaivas tehnisko stāvokli :

4.1.LK piestādīja tehnisko dokumentāciju (ieskaitot pēdējā remonta dokumentāciju), kas liecina par liellaivas labu tehnisko stāvokli pirms negadījuma.

4.2.Pēc intervijas ar ūdenslīdzējiem, kas ir veikuši liellaivas zemūdens griešanas darbus ar speciālo aprīkojumu peldlīdzekļa dibens daļā, var secināt, ka korpusa metāla kvalitāte liellaivas zemūdens daļā ir laba: tika griezts standarta biezuma metāls ar standarta izturības parametriem.

4.3.Liellaivas esošais tehniskais stāvoklis (sadalīšana divās daļās, korpusa un virsbūves „kastes” deformācija, caurumi un metāla dinamiskie plīsumi korpusā, tehnoloģiskie griezumī lūkās un atverēs kā zemūdens darbu rezultāts, utt.) nedod izspēju vizuāli noteikt iespējamus defektus liellaivas korpusā pirms negadījumā, kā cēlonis sūcei. Ir nepieciešama detalizēta tehniskā ekspertīze.

5. Secinājumi

5.1. Nav iespējams noteikt liellaivas apgāšanas **tiešos cēloņus**.

5.2. Liellaivas apgāšanas **pirmsākuma cēlonis**:

-LK un RCT darbinieku darba instrukciju neizpildīšana: sk. punktu 3.6.

5.3. Liellaivas apgāšanas **veicinošie cēloņi**:

-Abos uzņēmumos nav rakstiski definēta atbildība un atbildīgas personas par liellaivas drošību pirms un piekraušanas operācijas laikā, kā arī atbildības deleģēšanas process starp uzņēmumiem.

-Uzņēmumi neizmanto kontroles/pārbaudes lapas (check-lists) un nodošanas-pieņemšanas dokumentus nevienā liellaivas piekraušanas/izkraušanas operācijas posmā.

-LK 2012.g. 03.janvara instrukcija „Liellaivas pietauvošanas/attauvošanas iekraušanas terminālā tehnoloģiskā secība” ir bez noteiktiem adresātiem.

- RCT 2012.g 31.janvāra „Darba tehnoloģiskā karte” nav tiešā instrukcija portālceltņa operatoram;

6. Rekomendācijas

6.1. Rekomendācijas Lielupes Kuģniecībai un Rīgas Centrālām Terminālam:

- 6.1.1. Ieviest liellaivas pieņemšanas-nodošanas dokumentus starp uzņēmumiem ar personīgas, pēc amata, atbildības noteikšanu par liellaivu drošību piekraušanas operācijas laikā.
- 6.1.2. Ieviest vienotās, starp uzņēmumiem saskaņotas darba instrukcijas liellaivu piekraušanas/izkraušanas operācijām.
- 6.1.3. Lielupes Kuģniecībai: papildināt 2012.gada 03. Janvāra „Velkoņa kapteiņa vispārīgu instrukciju” ar kontroles lapu punktu 1.-7. izpildes kontrolei.
- 6.1.4. Lielupes Kuģniecībai: pārstrādāt 2012.g. 03.janvara dokumentu „Liellaivas pietauvošanas/attauvošanas iekraušanas terminālā tehnoloģiskā secība”: definējot to kā darba instrukciju un adresējot to atbildīgām personām un izpildītājiem.
- 6.1.5. Rīgas Centrālajam Terminālam: izstrādāt instrukcijas piekraušanas darbu izpildītājiem uz „Tehnoloģiskas kartes” pamata; ieviest kārtību instruēt darbiniekus pret parakstu.
- 6.2.Rekomendācijas Rīgas Brīvdostas Kapteiņa Dienestam:
- 6.2.1. Atļaut liellaivām bez apkalpēm kuģot Daugavas un Lielupes upju baseinos pēc iespējas malā no rekomendētiem kuģu ceļiem.
- 6.3. Rekomendācija Latvijas Jūras administrācijai:
- 6.3.1. Veikt liellaivu kārtējās apskates ne tikai uz ūdens, bet peldlīdzekļu dokošanas laikā (krastā), ar mērķi objektīvi izvērtēt kuģa korpusa stāvokli un periodiski ņemt dalību elektrometinājuma šuvju pārbaudēs pēc „krīta-petrolejas metodes”.

7. Nobeiguma piezīmes

- 7.1. Biroja pienākumos neietilpst noteikt negadījuma/incidenta vainīgos, vainas mēru un atbildību. Birojs ir pilnīgi neatkarīga instance, kas vāc un apkopo informāciju ar mērķi novērst līdzīgo negadījumu atkārtošanos. Visa savākta informācija netiks publicēta vai nodota trešajam personai.
- 7.2. Birojs nav izvērtējis liellaivas glābšanas operāciju, kas notika pēc 2012.gada 21.novembra.