



**LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJOS
JŪRŲ LAIVŲ AVARIJŲ IR INCIDENTŲ TYRIMO VADOVAS**

**JŪRŲ LAIVO AVARIJOS TYRIMO
GALUTINĖ ATASKAITA
2015-01-09 Nr. TA-2**

Ši ataskaita parengta siekiant užkirsti kelią avarijoms ir incidentams. Tyrimu nebuvo siekiama nustatyti kieno nors kaltės ar atsakomybės, todėl naudojant ataskaitą kitiems tikslams ji gali būti neteisingai interpretuota. Atlikta pagal Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) Rezoliucijos MSC 255(84) 2008 m. gegužės 16 d. rekomendacijas ir Komisijos reglamentą (ES) Nr. 1286/2011.

Laivas	FRI KARMSUND
Kompanija	„Kopervik Shipping AS“
Laivo tipas	Krovininis laivas
Registracijos numeris TJO (IMO)	9211066
Įvykio vieta ir data	Klaipėdos uostas, krantinė Nr. 134, (55-39.252 N. 021-57.09.504 E.) 2014 m. spalio 13 d.

**Įvykio registracijos numeriai:
TAITS jūrų laivų avarijų registro Nr. 17-TAITS-2014
EMSA (EMCIP) duomenų bazės Nr. 2402/2014
TJO (IMO) GISIS duomenų bazės Nr. C0009493**



Šis saugos tyrimas atliktas bendradarbiaujant su Kipro valstybės jūrų avarijų ir incidentų tyrimo organizacija.

TURINYS

1. TRUMPAS APRAŠYMAS	3
2. FAKTINĖ INFORMACIJA	3
2.1. DUOMENYS APIE LAIVĄ	3
2.2. REISO DUOMENYS	4
2.3. INFORMACIJA APIE JŪRŲ LAIVO AVARIJĄ	4
2.4. KRANTO ADMINISTRACIJOS VEIKLA IR REAKCIJA ĮVYKUS NELAIMEI ...	6
3. APLINKYBĖS	6
4. ANALIZĖ	7
5. IŠVADOS	8
6. SAUGUMO REKOMENDACIJOS	8

1. TRUMPAS APRAŠYMAS

Klaipėdos uoste, Vakarų laivų remonto gamykloje prie krantinės Nr. 134, atliekant laivo „Fri Karmsund“ remonto darbus, 2014 m. spalio 13 d. 12.30 val. žmogus, lipęs skiriamąja triumo pertvara, iš maždaug 5 metrų aukščio nukrito ant triumo denio. Žmogus patyrė stuburo traumą.



1 pav. Skiriamoji triumo pertvara.

2. FAKTINĖ INFORMACIJA

2.1. DUOMENYS APIE LAIVĄ

Laivo pavadinimas: „Fri Karmsund“.

TJO (IMO) Nr. 9211066

Laivo vėliava: Kipro.

Registracijos uostas: Limasolis.

Laivo šaukiniai: 5BBW4.

Laivo tipas: krovininis laivas.

Laivo bendroji talpa: 4935 t.
Didžiausias laivo ilgis: 89,75 m.
Didžiausias laivo plotis: 13,6 m.
Borto aukštis: 8,50 m.
Korpuso medžiaga: plienas.
Įgulos narių skaičius laive avarijos metu: 8.
Įgulos narių skaičius pagal laivo įgulos narių minimumo liudijimą: 8.
Klasifikacinė bendrovė: BUREAU VERITAS.
Laivo valdytojas: FRI KARMSUND AS (IMO No. 5796719).
Laivo pastatymo metai: 1999 m.
Pagrindinis variklis:
Tipas ir galingumas: modelis 6M25 MaK, 1 x 1800 kW.
Fiksuoto žingsnio sraigtas.
Leistinas kroviny: visi birūs ir generaliniai kroviniai.

2.2. REISO DUOMENYS

Į Klaipėdos uostą laivas „Fri Karmsund“ atvyko 2014 m. rugsėjo 5 d. iš Ternezeno uosto (Olandija) ir iš Klaipėdos uosto išvyko 2014 m. spalio 17 d. su biriu kroviniu į Kadiso uostą (Ispanija).

Reiso rūšis – tarptautinis krovinių vežimas.

Laivo įgulą sudarė aštuoni žmonės, įskaitant kapitoną.

2.3. INFORMACIJA APIE JŪRŲ LAIVO AVARIJĄ

Vadovaujantis Jūrų laivų avarijų ir incidentų saugumo tyrimų nuostatų (toliau – Nuostatai), patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. liepos 29 d. įsakymu Nr. 3-461, 7.1.1 papunkčiu, šis įvykis klasifikuojamas kaip sunki avarija.

Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) EMCIP duomenų bazėje pranešimas apie šį įvykį registruotas **2402/2014** numeriu.

Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) GISIS duomenų bazėje pranešimas apie šį įvykį registruotas **C0009493** numeriu.

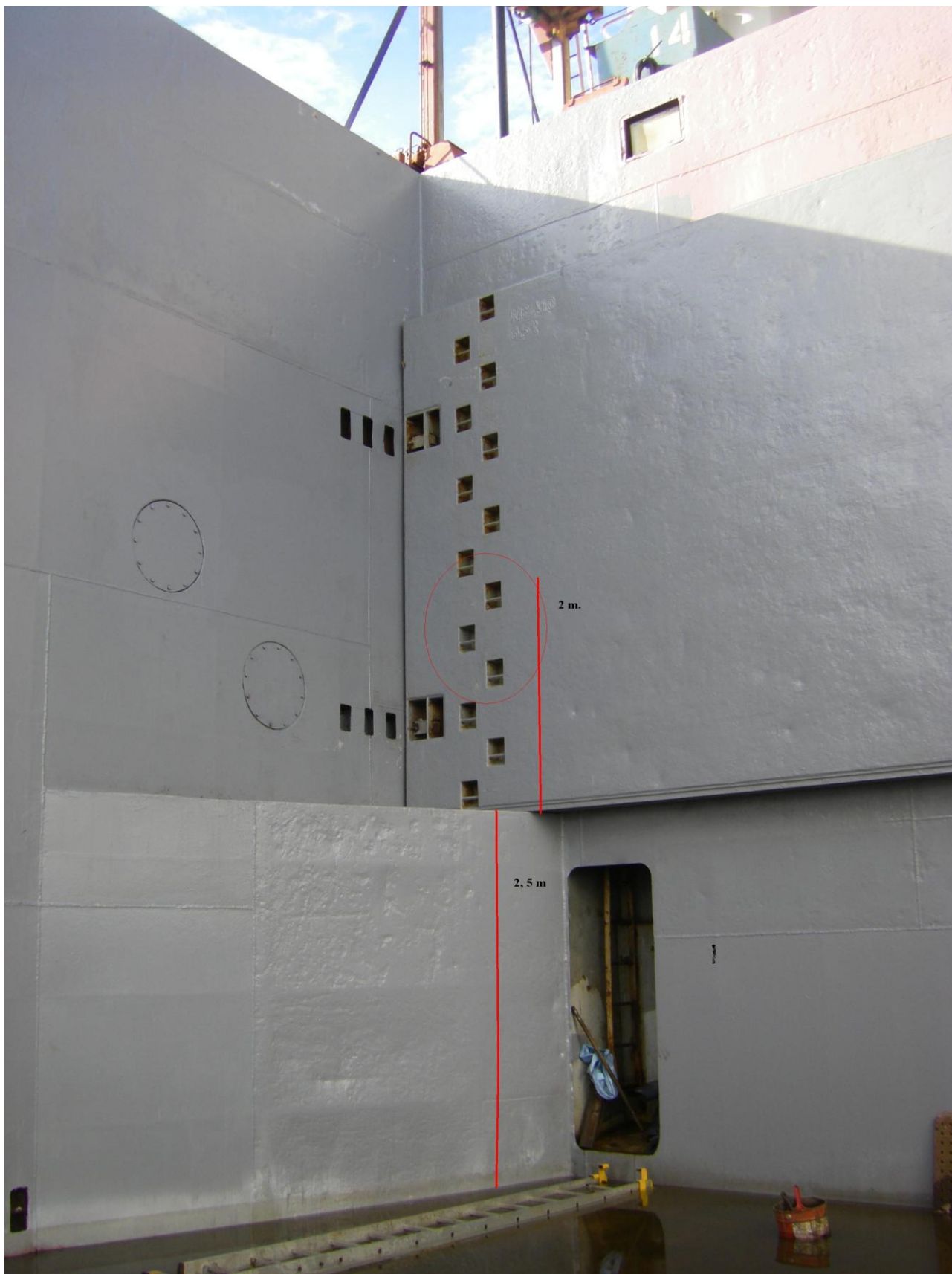
Data ir laikas: 2014-10-13 12.30 val.

Klaipėdos uoste, Vakarų laivų remonto gamykloje prie krantinės Nr. 134, atliekant laivo „Fri Karmsund“ remonto darbus, 2014 m. spalio 13 d. 12.30 val. žmogus, lipęs skiriamąja triumo pertvara, iš maždaug 5 metrų aukščio nukrito ant triumo denio. Žmogus patyrė stuburo traumą.

Išorės ir vidaus aplinka: įvykis atsitiko dienos metu praėjus trumpalaikiam lietui, laivo korpusas, kiti struktūriniai įrenginiai ir jų detalės buvo šlapios ir slidžios.

Laivo eksploatavimas ir reiso segmentas: buvo atliekamas trumpalaikis laivo remontas.

Vieta laive: laivo krovininio triumo galinės dalies dešinysis bortas.



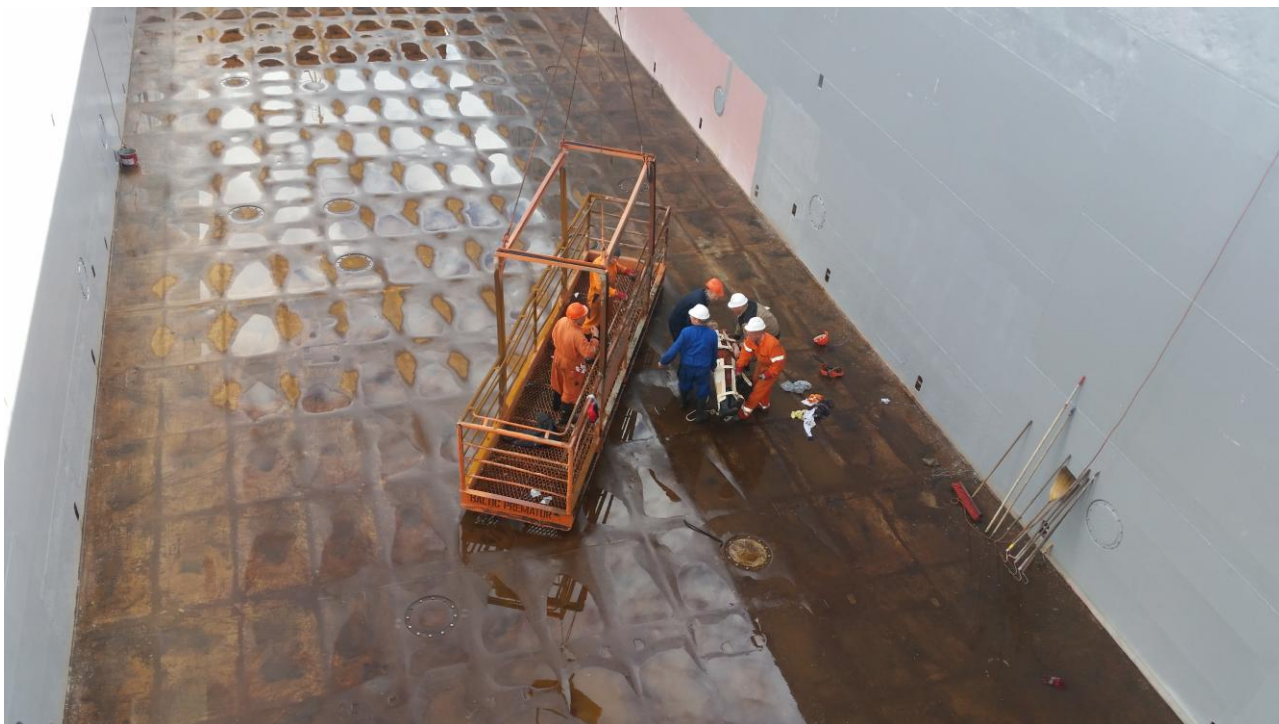
2 pav. Žmogaus kritimo vieta laivo triume.

Informacija apie žmogiškuosius faktorius: aplaidumas.

Pasekmės žmogui: galvos ir plaučių sutrenkimas, stuburo septintojo slankstelio išnirimas.

2.4. KRANTO ADMINISTRACIJOS VEIKLA IR REAKCIJA ĮVYKUS NELAIMEI

Įvykus nelaimingam atsitikimui sureaguota buvo nedelsiant ir iškviesta greitoji medicinos pagalba.



3 pav. Sužeistojų evakuacija iš triumo į krantinę.

Dalyvavę subjektai: laivo superintendantas, Vakarų laivų remonto gamyklos atstovai.

Naudotos priemonės: uosto kranas, kranto tipo neštuvai, žmonių persodinimo lopšys, greitosios medicinos pagalbos automobilis.

Reagavimo greitis: buvo efektyvus.

Veiksmai, kurių imtasi: nukentėjusysis buvo iškeltas iš laivo triumo ir pristatytas į VšĮ Klaipėdos jūrininkų ligoninės priėmimo skyrių.

Pasiekti rezultatai: laiku suteikta medicinos pagalba išgelbėjo žmogaus gyvybę.

3. APLINKYBĖS

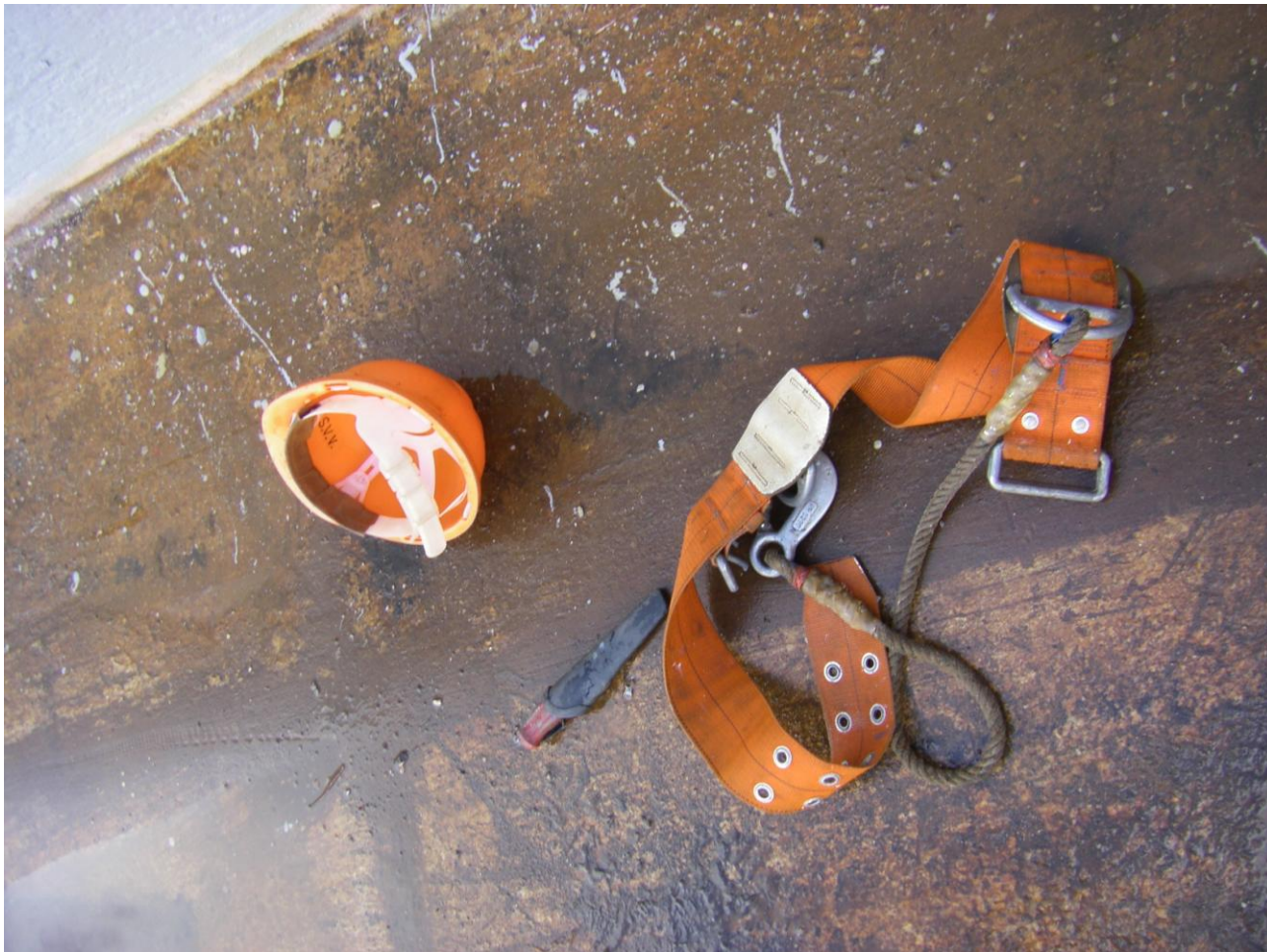
2014 m. spalio 13 d. 8.30 val. įvyko pasitarimas, kuriame dalyvavo laivo kapitonas, laivo techninis superintendantas ir Vakarų laivų remonto gamyklos projektų vadovas. Buvo nutarta, kad laivo triumo judančiąją pertvarą reikia iškelti iš laivo triumo ant krantinės remontui.

11.50 val. laivo kapitono vyriausiasis padėjėjas gavo informaciją, kad krantinės kranas pasiruošęs iškelti pertvarą iš triumo ant krantinės. Tuo metu kaip tik nustojo lyti.

12.00 val. laivo kapitonas ir vyriausiasis kapitono padėjėjas kalbėjosi dėl pertvaros iškėlimo ant krantinės. Laivo vyriausiasis kapitono padėjėjas gavo kapitono leidimą vadovauti pertvaros iškėlimo darbams.

12.15 val. po pasiruošimo ir išklausę vyriausiojo kapitono padėjėjo instruktažą antrasis kapitono padėjėjas ir jūreivis nusileido į laivo triumą ruošti iškelti triumo pertvarą.

12.30 val. lipdamas pertvaros trapu jūreivis dešine ranka norėjo pritvirtinti prie trapo laiptelio saugos lyną, bet nepataikė įsegti, o tuo metu kairioji ranka išslydo iš šlapio trapo laiptelio ir žmogus krito iš maždaug 5 metrų aukščio ant triumo denio.



4 pav. Naudotos saugos priemonės.

4. ANALIZĖ

Išanalizavus surinktą medžiagą ir panaudotas saugos priemones darbu aukštyje galima daryti išvadą, kad gavus leidimą atlikti šį darbą nebuvo tinkamai paruošta darbo vieta ir aukštyje dirbantis žmogus, nes nebuvo panaudotas ilgas saugos lynas, kuris turėjo būti pritvirtintas prie stebėtojo viršuje, arba reikėjo panaudoti ištemptą tentą, kuris būtų sulaukęs krintantį žmogų, kaip to reikalauja Kipro valstybės vėliavos darbo saugos aukštyje reglamento 14.2.3 punktas (Circular No. 20/2005 išleistas 2005 m. rugpjūčio 10 d., adresuotas visiems laivų savininkams, vadovams, atstovaujantiems laivams, kurie plaukioja su Kipro valstybės vėliava).

5. IŠVADOS

Akivaizdus darbo saugos laivuose, darbo aukštyje reikalavimų pažeidimas.

6. SAUGUMO REKOMENDACIJOS

Rekomenduojama laivo „Fri Karmsund“ savininkui, Norvegijos kompanijai „Kopervik Shipping AS“ savo laivuose peržiūrėti ir, jeigu reikia, patikslinti darbo vietos aukštyje parengimo ir darbo aukštyje atlikimo reikalavimus laivams, įvertinus šį nelaimingą atsitikimą, kad jie atitiktų minėto reglamento 14.2.3 punkto reikalavimus.

Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyriaus
vyresnysis specialistas
(jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas)

Leonardas Vilimas