



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

**JŪRŲ LAIVO AVARIJOS TYRIMO
GALUTINĖ ATASKAITA
Nr. 12-2011**

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

Laivas	„Venta“
Kompanija	AB „Lietuvos jūrų laivininkystė“
Laivo tipas	generalinių / birių krovinių laivas
Registracijos numeris	798
Įvykio vieta ir data	Kartaginos uostas, Kolumbija 2011 m. spalio 21 d.

1. ĮVYKIO APRAŠYMAS

Laivas „Venta“ 2011 m. spalio 20 d. 23:30 laivo laiku (toliau 1. 1.) locmanų priėmimo vietoje paėmė Kartaginos uosto (Kolumbija) locmaną ir įplaukė į uosto akvatoriją. Artėdamas prie laivybos kanalo, vedančio link švartavimosi vietos „Muelle el Bosque“ terminale, laivas priėmė vilkimo lynus iš uosto vilkikų „Hercules I“ laivapriekio kairėje ir „Servi Port I“ laivagalio kairėje. Padedamas šių vilkikų ir vadovaudamasis locmano rekomendacijomis, laivas „Venta“, plaukdamas kanalu tarp kanalo bujų B3 ir B4, spalio 21 d. 01:15 l. 1. užplaukė ant seklumos, nors buvo deklaruota, kad gylis kanale 11,5 m (maksimali laivo grimzlė 10,12 m).

Po 2 val. laivas, padedant dar vienam vilkikiui, buvo nutrauktas nuo seklumos ir nuplaukė iki numatytos krantinės.

Atlikus laivo apžiūrą pažeidimų nerasta, laivas eksploatuojamas toliau.

2. FAKTINĖ INFORMACIJA

2.1. GENERALINIŲ KROVINIŲ / BIRIŲ KROVINIŲ LAIVAS „VENTA“

Laivo pavadinimas: „Venta“.

TJO (IMO) Nr. 9074729.

Laivo vėliava: LIETUVA.

Šaukiniai: LYSV.

Laivo bendroji talpa: 15899.

Laivo ilgis: 159,92 m.

Laivo plotis: 26 m.

Borto aukštis: 13,50 m.

Korpuso medžiaga: metalas.

Įgulos narių skaičius laive: 19.

Įgulos narių skaičius pagal laivo įgulos narių minimumo liudijimą: 12.

Klasifikacinė bendrovė: „International Register Bureau Veritas“.

Laivo valdytojas: AB „Lietuvos jūrų laivininkystė“.

Statybos metai ir vieta: 1995 m. Norvegija.

Pagrindinis variklis:

Tipas ir galingumas: dyzelis Hitachi B&W, 7239 kW.

Kintamo žingsnio sraigtai.

2.2. LAIVO „VENTA“ NAVIGACINĖS ĮRANGOS SĄRAŠAS

1. Pagrindinis magnetinis kompasas
2. Girokompasas
3. Girokompaso kurso kartotuvus
4. Girokompaso pelengavimo kartotuvus
5. Laivo kurso arba trajektorijos kartotuvus
6. Kompaso pelengavimo prietaisas
7. Kurso ir pelengo korekcijos priemonės
8. Įrenginys distanciniam kurso perdavimui
9. Jūrlapiai
10. Navigacinė literatūra
11. Globalinės navigacinės palydovinės sistemos imtuvus
12. Radiolokacinė stotis 9 GHz
13. Antroji radiolokacinė stotis 3 GHz
14. Automatinio radiolokacinio žymėjimo priemonės
15. Automatinė identifikavimo sistema (AIS)
16. Tolimojo nuotolio identifikavimo ir sekimo sistema (LRIT)
17. Supaprastintas reiso duomenų registratorius (S-VDR)
18. Lagas (greičiui ir atstumui vandens atžvilgiu matuoti)
19. Echolotas

- 20. Indikatoriai: vairo plunksnos padėties, sraigto apsisukimų, apkrovos krypties, sraigto su reguliuojamu žingsniu ir pavairavimo mechanizmu apkrovimo
- 21. Telefono ryšys su avariniu vairo valdymo postu
- 22. Dienos signalizacijos žibintas
- 23. Tarptautinių signalų kodas

2.3. INFORMACIJA APIE PLAUKIMĄ UOSTO AKVATORIJOJE IR KANALU

Remiantis Locijos NP7A informacija apie Kartaginos uosto „Muelles el Bosque“ terminalą, gylis ties krantine yra 11,00 m. Šis terminalas yra šiaurės vakarinėje Isla Diablo salos dalyje.

„Guide to Port Entry“ vadovas (išleistas 2005 m.) nurodo, kad Kartaginos uoste leidžiama didžiausia laivo grimzlė 11,43 m.

Laivas uosto akvatorija plaukė pagal locmano rekomendacijas. Kanalu plaukti padėjo du vilkikai, prišvartuoti vilkimo lynais, „Hercules I“ laivapriekio kairėje, „Servi Port I“ laivagalio kairėje.

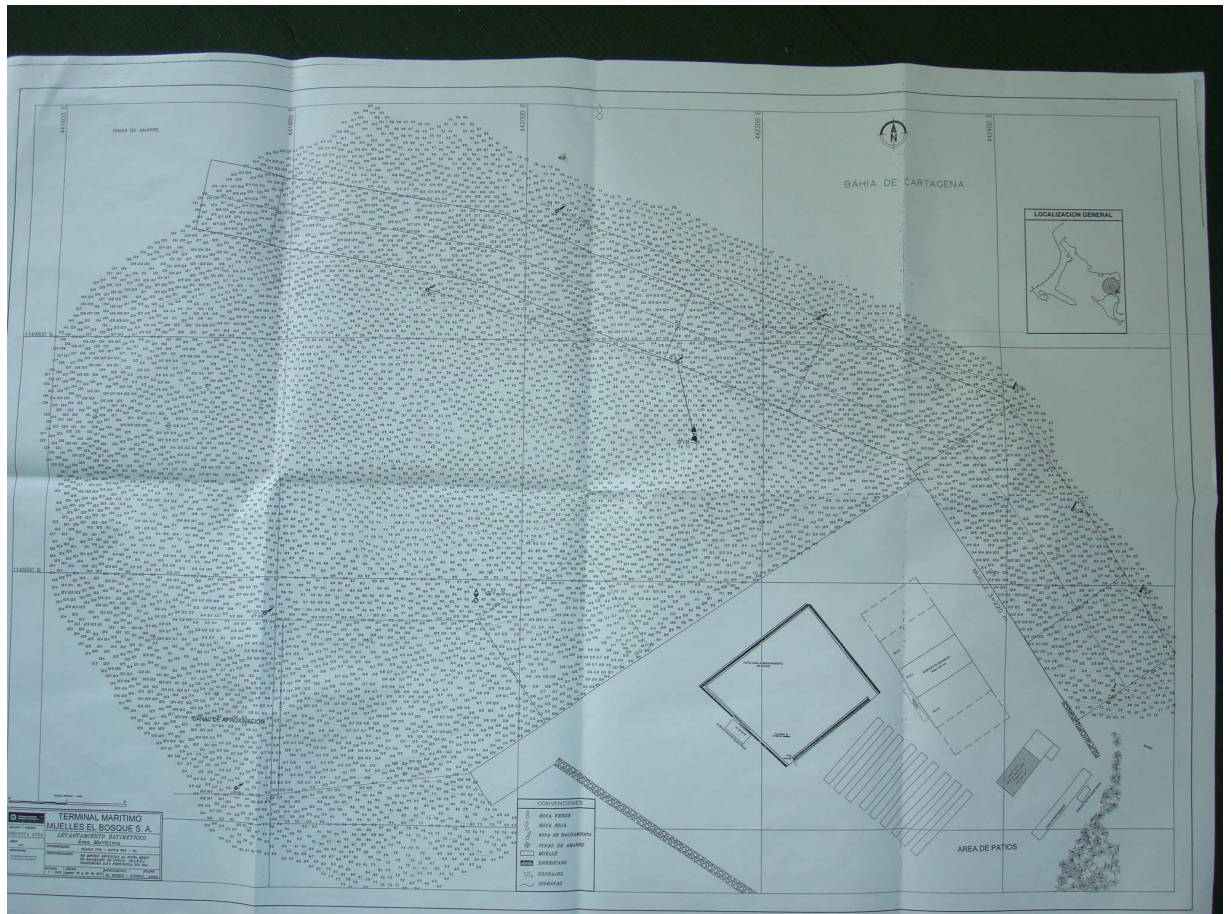
2.4. KITA INFORMACIJA

Incidento metu matomumas buvo geras, laivas kanalu plaukė nakties metu, vėjas vakarų, pietvakarių krypties 8–12 m/s, bangavimo nebuvo.

3. APLINKYBĖS IR ĮVYKIŲ ANALIZĖ

2011 m. spalio 20 d. 23:30 l. l. laivas „Venta“ priplaukė prie Kartaginos uosto locmano priėmimo taško ir priėmė locmaną į laivą. Apie laivo grimzlę, kuri laivapriekyje buvo 9,60 m, o laivagalyje – 10,10 m, buvo informuotas tiek Kartaginos uosto kontrolės centras, tiek locmanas. Locmanas patvirtino, kad gylis kanale, kuriuo bus priplaukiama prie numatomos švartavimo krantinės, ir gylis prie krantinės yra mažiausiai 11,50 m.

2011 m. spalio 21 d. 01:00 l. l. vilkikas „Herkules I“ vilkimo lynu buvo pritvirtintas prie laivapriekio kairio borto, vilkikas „Servi Port I“ – prie laivagalio kairio borto. Padedamas vilkikų pagal locmano rekomendacijas laivas 2 mazgų greičiu įplaukė į kanalą, vedantį link krantinės. Ties bujomis B3 ir B4 koordinatėse 10⁰ 24,089‘ N platumos 075⁰ 31,746 W ilgumos laivas užplaukė ant seklumos, manoma, kad įstrigo dumble, kadangi pagal gylių matavimų žemėlapi (1 pav.) visame kanale gylis turėjo būti pakankamas praplaukti tokios grimzlės laivui.



1 pav. Kartaginos uosto laivybos kanalo link „Muelles el Bosque“ terminalo gylių matavimo žemėlapis

03:05 l. l. į pagalba laivui atplaukė dar vienas uosto vilkikas „Oscar Port JR“, kuris pakeitė „Herkules I“, tuo tarpu „Hercules I“ pakeitė poziciją ir perplaukė į laivo dešinį bortą ir atliko stūmiko vaidmenį. Padedamas trijų vilkikų laivas buvo nutemptas nuo seklumos 03:25 l. l. ir tęsė judėjimą pietine kanalo dalimi iki švartavimo vietos. 04:00 l. l. laivas buvo prišvartuotas prie krantinės.

2011 m. spalio 23 d. buvo atlikta povandeninės laivo dalies apžiūra, kurios rezultatai teigė, kad laivo korpusas ir mechanizmai nepažeisti, užpakalinė laivo dalis nedaug aplipusi dumblu, dažai nenubrozdinti.

Informacija apie šį įvykį Lietuvos saugios laivybos administracijai pateikta 2011 m. spalio 25 d.

4. ĮVYKIO KLASIFIKACIJA

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 „Dėl Jūrų laivų avarijų ir incidentų saugumo tyrimų nuostatų patvirtinimo“, 7 punktu, šis įvykis klasifikuojamas kaip **NESUNKI AVARIJA**.

EMCIP duomenų bazėje pranešimas apie šį įvykį registruotas **1082/2011** numeriu.

5. PRIEŽASTYS IR IŠVADOS

Išanalizavus įvykį, galima teigti, kad nesunki avarija įvyko neįvertinus, jog kanalas galėjo būti užneštas dumblu, todėl informacija apie gylius nebuvo patikima.

Informacija apie įvykusią avariją Lietuvos saugios laivybos administracijai nebuvo pateikta laiku, kaip to reikalauja Nuostatų 32 punktas.

6. REKOMENDACIJOS

Rekomenduojama kompanijai įdiegti į Saugaus valdymo sistemą Nuostatuose apibrėžtus pranešimų apie jūrų laivų avarijas ir incidentus reikalavimus.

Transporto avarijų ir incidentų skyriaus
vyriausioji specialistė

Milda Miltakytė