



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

**JŪRŲ LAIVO AVARIJOS TYRIMO
GALUTINĖ ATASKAITA
2015-02-25 Nr. TA-5**

Ši ataskaita parengta siekiant užkirsti kelią avarijoms ir incidentams. Tyrimu nebuvo siekiama nustatyti kiemo 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	KARALIUS
Kompanija	Įmonė ARCTIC FISHING
Laivo tipas	Žvejybinis laivas
Registracijos numeris TJO (IMO)	7917733
Įvykio vieta ir data	Arkties vandenynas, Barenco jūra, koordinatės 75-30.00 N. 040-25.00 E. 2014 m. lapkričio 5 d.

**Įvykio registracijos numeriai:
TAITS jūrų laivų avarijų registro Nr. 20-TAITS-2014
EMSA (EMCIP) duomenų bazės Nr. 2758/2014
TJO (IMO) GISIS duomenų bazės Nr. C0009494**



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 ...	5
3. APLINKYBĖS	6
4. ANALIZĖ	7
5. IŠVADOS	7
6. SAUGUMO REKOMENDACIJOS	7
7. PRIEDĖLIAI	8

1. TRUMPAS APRAŠYMAS

2014 m. lapkričio 5 d., 18.15 val. Grinvičo laiku, žvejybinio laivo „Karalius“, žvejojusio Barenco jūroje, Arkties vandenyne, kapitonui buvo pranešta, kad laive dingo antrasis kapitono padėjėjas, kurį žvejybos kapitonas pakeitė po budėjimo laivo vairinėje ir kuris buvo išėjęs į laivo valgyklą vakarieniauti, bet į valgyklą neatėjo. Laivo kapitonas vyresniajam kapitono padėjėjui davė įsakymą patikrinti antrojo kapitono padėjėjo kajutę, laivo tualetus, bet paieška rezultatų nedavė. Tuomet laivo kapitonas paskelbė generalinį aliarmą. Pagal jo reikalavimus visa laivo įgula turėjo susirinkti vienoje numatytoje vietoje, bet antrasis kapitono padėjėjas ir ten nepasirodė. Tuomet kapitonas įsakė patikrinti visas laivo tarnybines ir gyvenamąsias patalpas, bet ir tai rezultatų nedavė. 20.40 val. buvo duotas laivo kapitono nurodymas paskelbti aliarmą „Žmogus už borto“, laivas apsuktas plaukti atgaliniu kursu ir paskirti stebėtojai stebėti jūrą aplink laivą.

Kiti žvejybos rajone buvę laivai buvo informuoti per ultratrumpųjų bangų radijo stotį, kad laive „Karalius“ dingo žmogus, taip pat buvo pranešta Murmansko gelbėjimo koordinaciniam centrui, kuris ir vadovavo laivams, ieškojusiems dingusio žmogaus.

2. FAKTINĖ INFORMACIJA

2.1. DUOMENYS APIE LAIVĄ

Laivo pavadinimas: „Karalius“.
 TJO (IMO) Nr. 7917733
 Laivo vėliava: Lietuvos.
 Registracijos uostas: Klaipėda.
 Laivo šaukiniai: LYAJ.
 Laivo tipas: žvejybinis laivas.
 Laivo bendroji talpa: 1154 t.
 Didžiausias laivo ilgis: 55,08 m.
 Didžiausias laivo plotis: 12,19 m.
 Borto aukštis: 4,28 m.
 Korpuso medžiaga: plienas.
 Įgulos narių skaičius laive avarijos metu: 28.
 Įgulos narių skaičius pagal laivo įgulos narių minimumo liudijimą: 28.
 Klasifikacinė bendrovė: RUSIJOS JŪRŲ REGISTRAS.
 Laivo valdytojas: įmonė ARCTIC FISHING (IMO Nr. 9991942).
 Laivo pastatymo metai: 1980 m.
 Pagrindinis variklis:
 Tipas ir galingumas: modelis 16V-149 G.M. (*Detroit Diesel*), 2 x 735 kW.
 Fiksuoto žingsnio sraigtas.

2.2. REISO DUOMENYS

Žvejybinis laivas „Karalius“ 2014-10-25 išplaukė iš Honingsvogo uosto (Norvegija) žvejoti krabų į Barenco jūrą.
 Reiso rūšis: krabų žvejyba.
 Krovinys: šaldyti krabai.
 Įgulą sudarė 28 žmonės, įskaitant laivo kapitoną.



1 pav. Laivas ruošiamas reisui.

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, 7.3 papunkčiu, šis įvykis klasifikuojamas kaip labai sunki avarija.

Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) EMCIP duomenų bazėje pranešimas apie šį įvykį registruotas **2758/2014** numeriu.

Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) GISIS duomenų bazėje pranešimas apie šį įvykį registruotas **C0009494** numeriu.

Data ir laikas: 2014-11-05 18.15 val.

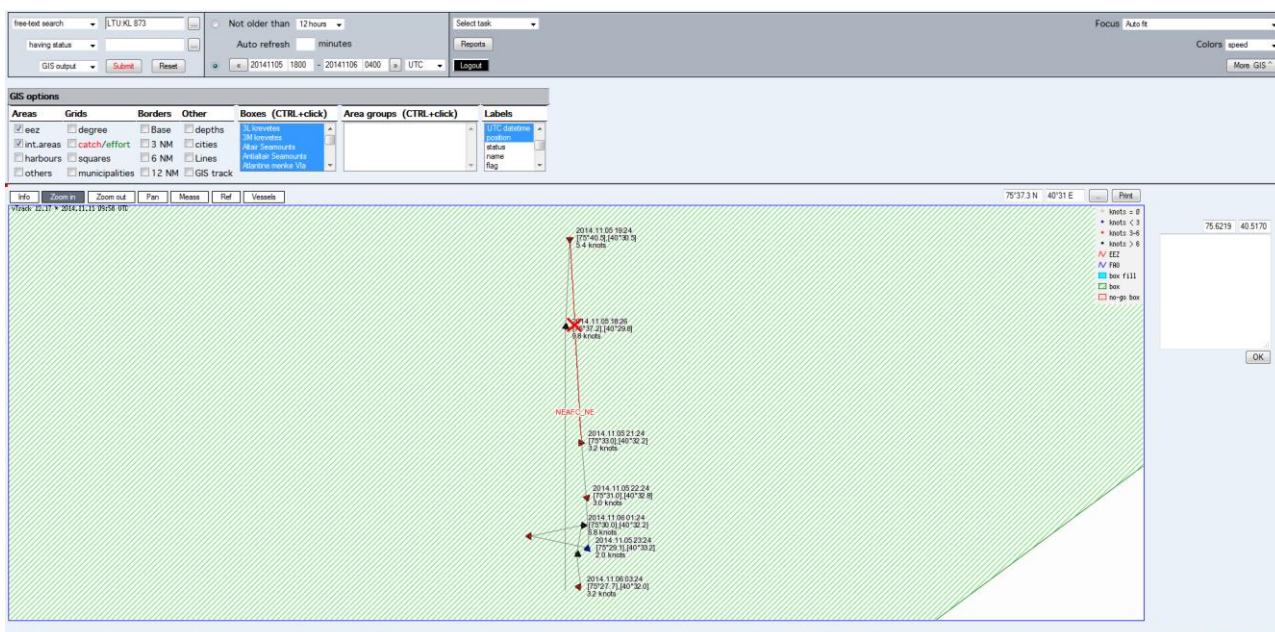
Jūrų laivo avarijos padėtis ir vieta: žvejybinis laivas „Karalius“ žvejojo krabus Barenco jūroje (koordinatės 75–30.00 N. 040–25.00 E).

Išorės ir vidaus aplinka: Vėjas pietvakarių–vakarų krypties apie 6–8 m/s, bangavimas pietvakarių–vakarų krypties 2 balai pagal Boforto skalę, ledų nėra, matomumas apie 0,5–1 jūrmylė, paros apšvietimas – prietema, jūros tėkmės kryptis iš pietvakarių, greitis apie 0,7 mazgo, vilnis pietvakarių krypties apie 0,7 m. Laivo viduje buvo labai nedidelis siūbavimas.

Vieta laive: manoma, kad žmogus iššoko už boro nuo pagrindinio laivo denio.

Informacija apie žmogiškuosius faktorius: Laivo įgula buvo draugiška, konfliktų tarp įgulos narių pastebėta nebuvo. Dingęs antrasis kapitono padėjėjas buvo uždaro būdo, nekalbus, dažnai pasilikdavo po budėjimo laivo valdymo tiltelyje, buvo neaktyvus bendrauti su kitais įgulos nariais ir eidavo po budėjimo ilsėtis į savo kajutę.

Pasekmės: iš laivo dingo žmogus.



2 pav. Laivo „Karalius“ vieta įvykus labai sunkiai avarijai.

2.4. KRANTO ADMINISTRACIJOS VEIKLA IR REAKCIJA ĮVYKUS NELAIMEI

Dalyvavę subjektai:

Laivo „Karalius“ kapitonas iš karto informavo UAB „ARCTIC FISHING“, kai po pakartotinės laivo patalpų apžiūros žmogus laive nebuvo surastas, ir ji davė kapitonui nurodymą organizuoti ir pradėti žmogaus paiešką jūroje.

Murmansko (Rusijos Federacija) koordinacinis gelbėjimo centras (MRCC) pranešimą iš laivo „Karalius“ kapitonui gavo 19.04 val. laivo laiku ir pradėjo organizuoti žmogaus paiešką laivo „Karalius“ plaukiojimo rajone. Buvo duoti nurodymai laivų „Morskoy briz“, „Start“, „Kalmar“, „Norvag“ kapitonams plaukti arčiau laivo „Karalius“ ir dalyvauti žmogaus paieškoje vykdant laivo „Karalius“ kapitonui nurodymus.

Naudotos priemonės: radijo ryšys.

Reagavimo greitis: skubus.

Veiksmai, kurių imtasi: skubūs nurodymai dėl žmogaus paieškos veiksmų.

Pasiekti rezultatai: žmogus nesurastas.

3. APLINKYBĖS

2014 m. lapkričio 5 d., 18.15 val. Grinvičo laiku, žvejybinio laivo „Karalius“, žvejojusio Barenco jūroje, Arkties vandenyne, laivo kapitonui buvo pranešta, kad laive dingio antrasis kapitono padėjėjas, kurį žvejybos kapitonas pakeitė po budėjimo laivo vairinėje ir kuris išėjo į laivo valgyklą vakarieniauti, bet į valgyklą neatėjo. Laivo kapitonas vyresniajam kapitonui padėjėjui davė įsakymą patikrinti antrojo kapitonui padėjėjo kajutę, laivo tualetus, bet paieška rezultatų nedavė. Tuomet laivo kapitonas paskelbė generalinį aliarmą. Pagal jo reikalavimus visa laivo įgula turėjo susirinkti vienoje numatytoje vietoje, bet antrasis kapitono padėjėjas ir ten nepasirodė. Tuomet laivo

kapitonas įsakė patikrinti visas laivo tarnybines ir gyvenamąsias patalpas, bet ir tai rezultatų nedavė. Buvo dar kartą duotas kapitono nurodymas įgulos nariams patikrinti laivo patalpas. 20.40 val. buvo duotas laivo kapitono nurodymas paskelbti aliarmą „Žmogus už borto“, laivas apsuktas plaukti atgaliniu kursu ir buvo paskirti stebėtojai ant viršutinio tiltelio prie paieškos prožektorių stebėti jūros vandenį aplink laivą.

Kiti žvejybos rajone buvę laivai informuoti per ultratrumpųjų bangų 16 kanalo ir vidutinių radijo bangų 2182 kHz dažnio kanalo stotis, kad laive „Karalius“ dingo žmogus, taip pat buvo pranešta Murmansko gelbėjimo koordinaciniam centrai, kuris ir vadovavo iš kranto laivams „Morskoy briz“, „Start“, „Kalmar“, „Norvag“, vykdydžiusiems žmogaus paiešką, o jūroje paieškos rajone šių laivų veiksmus koordinavo žvejybinio laivo „Karalius“ kapitonas. Buvo panaudotos įvairios žmogaus paieškos jūroje schemas, bet per 18 val. paiešką surasti žmogaus nepavyko. Murmansko gelbėjimo koordinacinis centras jau po 8 val. paieškos rekomendavo nutraukti žmogaus paiešką, nes tokiomis oro ir jūros vandens sąlygomis, gydytojų teigimu, žmogus vandenyje galėjo būti gyvas maždaug 3–5 min.



3 pav. Matomas standartinis laivo borto aukštis nuo laivo pagrindinio denio.

4. ANALIZĖ

Išnagrinėjus surinktą saugumo tyrimo medžiagą matyti, kad antrasis kapitono padėjėjas iš laivo vairinės išėjo per dešiniojo borto sparno duris ir turėjo eiti pagrindiniu deniu į laivo valgyklą, bet į valgyklą neatėjo. Atliekant tyrimą buvo išmatuotas laivo borto aukštis nuo denio 1,20 m, turėklų aukštis prie trapo 1,0 m (3 pav.), jūra dar buvo rami, tad galimybės iškristi pačiam už borto nebuvo.

Santykiai tarp įgulos narių, jų teigimu, buvo geri, draugiški. Išėjusio iš laivo vairinės antrojo kapitono padėjėjo niekas iš įgulos narių nepastebėjo, nes daugelis ilsėjosi kajutėse po darbo, o kiti buvo užsiėmę savo darbo vietose.

Kapitono antrasis padėjėjas buvo pareigingas laivavedys ir kapitono padėjėjas, savo darbą atlikdavo gerai, labai uždaro būdo ir nekalbus žmogus, dažnai po savo budėjimo pasilikdavo sėdėti laivo vairinėje, su kolegomis bendraudavo mažai ir dažniausiai tik darbo klausimais. Apie savo asmeninį ar šeimos gyvenimą informacijos niekam neteikė.

Surinkus saugumo tyrimo medžiagą paaiškėjo, kad antrasis kapitono padėjėjas, Rusijos pilietis, turėjo problemų dėl iš vieno Rusijos bankų paimto kredito. Bankas siūlė jam padengti kreditą per tris dienas, kitu atveju bankas griežtai įspėjo, kad imsis įstatymų numatytų atitinkamų veiksmų su galimybe panaudoti policiją ir kitas valstybines instancijas. Iš saugos tyrimo matyti, kad žmogui, dirbančiam jūroje (atskirtam nuo žemės ir galimybės gyvai bendrauti su banko atstovais), buvo daromas didelis psichologinis spaudimas. Antrasis kapitono padėjėjas su banko atstovais galėjo bendrauti tik telefonu ir tik retkarčiais, nes laivas žvejojo atviroje jūroje, toli nuo krantų, keisdamas žvejybos rajono kvadratus, o galimybės pasinaudoti telefonu yra ribotos.

5. IŠVADOS

Labai sunki avarija – žmogaus žūtis (savižudybė) įvyko paties žmogaus sprendimu. Išnagrinėjus saugos tyrimo medžiagą manytina, kad visos kitos žmogaus dingimo iš laivo aplinkybės ir galimybės yra neįtikinančios ir techniškai neįmanomos.

6. SAUGUMO REKOMENDACIJOS

1. Laivo savininkui įmonei ARCTIC FISHING ir laivų kapitonomams rekomenduojama atkreipti dėmesį ir, jeigu reikia, imtis atitinkamų veiksmų įgulos narių psichologinei būklei darbo jūroje metu pagerinti, taip pat ypatingą dėmesį skirti uždaro būdo ir vengiantiems bendrauti asmenims, kad ateityje būtų išvengta panašių atvejų (savižudybės).
2. Įmonei ARCTIC FISHING gavus saugumo rekomendacijas per vienerius metus nuo galutinės ataskaitos gavimo dienos pranešti Susisiekimo ministerijos Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyriaus jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovui apie minėtų rekomendacijų įgyvendinimą.

7. PRIEDĖLIAI

A priedėlis. Laivo dešiniojo borto durys, per kurias iš laivo vairinės išėjo dingęs žmogus.

B priedėlis. Laivo dešiniojo borto trapas, kuriuo į pagrindinį denį, manytina, leidosi dingęs žmogus.

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

Leonardas Vilimas

A priedėlis. Laivo dešiniojo borto durys, per kurias iš laivo vairinės išėjo dingęs žmogus.



B priedėlis. Laivo dešiniojo borto trapas, kuriuo į pagrindinį denį, manytina, leidosi dingęs žmogus.

