



LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA
TRANSPORTO AVARIJŲ IR INCIDENTŲ TYRIMO SKYRIUS

Hong Kongo (Kinijos) vėliavos biraus krovinio laivo
„Pearl Island“ (IMO Nr. 9801720)
nesunkios avarijos, įvykusios
2020 m. rugpjūčio 6 d.
Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste,

SAUGOS TYRIMO ATASKAITA

Nr. (L-20/21) 1A-59
2021 m. kovo 4 d.

IVADAS

Saugos tyrimas atliekamas vadovaujantis Tarptautinės jūrų organizacijos patvirtintu Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodeksu, 2011 m. gruodžio 9 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1286/2011, kuriuo priimama bendroji jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo metodika, parengta pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/18/EB 5 str. 4 dalį, Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 48 straipsniu bei Laivų avarijų ir incidentų tyrimų, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2015 m. gruodžio 30 d. įsakymu Nr. 1R-386 „Dėl laivų avarijų ir incidentų tyrimų, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

Saugos tyrimo tikslas – ateityje išvengti avarijų ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas. Saugos tyrimas yra nepriklausomas nuo jokio teismo ar administracinio proceso, kuriuo siekiama nustatyti kaltę ar atsakomybę, nėra su juo susijęs ir neturi jam poveikio.

Kiekvienas saugos tyrimas baigiamas pateikiant ataskaitą, kurios forma priklauso nuo avarijos ar incidento tipo arba pavojingumo. Jei reikia, pateikiamos saugos rekomendacijos, kuriomis jokių būdu nenustatoma kaltės prezumpcija ar atsakomybė už avariją ar incidentą.

Vadovaujantis pirmiau minėtomis nuostatomis, saugos tyrimo ataskaita nenaudojama kaip įrodymas teisminiame ar administraciniame procese, kuriuo siekiama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas, nes atliekant saugos tyrimą to nenustatoma, be to, tai nėra suderinama su saugos tyrimo tikslu.

Saugos tyrimo ataskaita pagrįsta tik atliekant saugos tyrimą nustatytais duomenimis. Informacija, kuria nurodomos pagrindinės avarijos aplinkybės, publikuojama laivybos pramonei ir visuomenei. Saugos tyrimo atskaitos ištraukos gali būti naudojamos ir be specialaus leidimo su sąlyga, kad nurodomas šaltinis, medžiaga publikuojami tiksliai ir nebus naudojami siekiant ką nors sumenkinti arba klaidinamame kontekste.

Pagrindiniai duomenys

Įvykis	Nesunki avarija	
Įvykio data ir laikas ¹	2020 m. rugpjūčio 6 d., 11 val. 28 min.	
Įvykio vieta	Klaipėdos valstybinis jūrų uostas	
Laivo pavadinimas	„Pearl Island“	
Laivo tipas	Biraus krovinių	
Laivo vėliava	Hong Kongo (Kinijos)	
Laivo IMO Nr.	9801720	
Laivo savininkė	Bendrovė „Pearl Island Ltd“	
Laivo valdytoja	Bendrovė „Pacific Basin Shipping HK Ltd“	
Reiso tipas	Tarptautinis plaukiojimas	
Asmenų laive	Įgulos – 20	Keleivių – nėra
Asmenų sužalojimų	Įgulos – nėra	Keleivių – nėra
Žala laivui	Korpuso įlenkimas dešiniajame borte virš vaterlinijos, pažeistas balastinio vandens cisternos sandarumas, iš dalies užtvindytas triumus Nr. 2.	
Kita žala	Nedideli kranto infrastruktūros pažeidimai.	

¹ Ataskaitoje laikas nurodomas vietos laiku.

Trumpa apžvalga

2020 m. rugpjūčio 6 d. 11 val. 28 min. Hong Konge (Kinijoje) registruotas biraus krovinio laivas „Pearl Island“ (IMO Nr. 9801720), dviem vilkikais švartuojamas prie krantinės Nr. 67A Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, atsitrenkė į krantinės atmušą. Laive įvykstant avarijai buvo locmanas. Po smūgio įlanko laivo korpuso dešinysis bortas, buvo pažeistas balastinės cisternos Nr. 2 sandarumas, dėl to iš dalies (apie 50 cm) balastiniu vandeniu buvo užtvindytas laivo triumas. Žalos aplinkai nepadaryta, žmonės nenukentėjo.

Saugos tyrimas

2020 m. rugpjūčio 6 d. 14 val. 46 min. Lietuvos transporto saugos administracija apie avariją pranešė Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtam laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovui (toliau – tyrimų vadovas).

Preliminariai įvertinus avariją, 2020 m. rugsėjo 11 d. buvo priimtas sprendimas atlikti nesunkios avarijos saugos tyrimą.

1. FAKTINĖ INFORMACIJA

1.1. Aplinkybės

Avarijos aplinkybės aprašytos remiantis laivo „Pearl Island“ įgulos, vilkikų „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ įgulų, locmano, kuris per avariją buvo laive „Pearl Island“, parodymais, AIS² istoriniais duomenimis, VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, laivo valdytojo pateiktais vaizdo duomenų įrašais ir kita informacija bei locmano ir vilkikų „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ laivavedžių pokalbio naudojantis radijo stotimi garso įrašu, taip pat *Safe Sea Net* ekosistemos vartotojo grafinės sąsajos duomenimis.

1.1.1. Avarijos eiga

2020 m. rugpjūčio 6 d. laivas „Pearl Island“ plaukė į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, planuota laivo švartavimo vieta – krantinė Nr. 67A.

Paros metas buvo šviesus, matomumas geras. Vyravo pietvakarių vėjas 3-4 m/s, vandens srovės greitis uoste – 0,6 mazgo į jūros pusę.

10 val. 20 min. į laivą „Pearl Island“, šiam esant jūroje, įsilaipino locmanas.

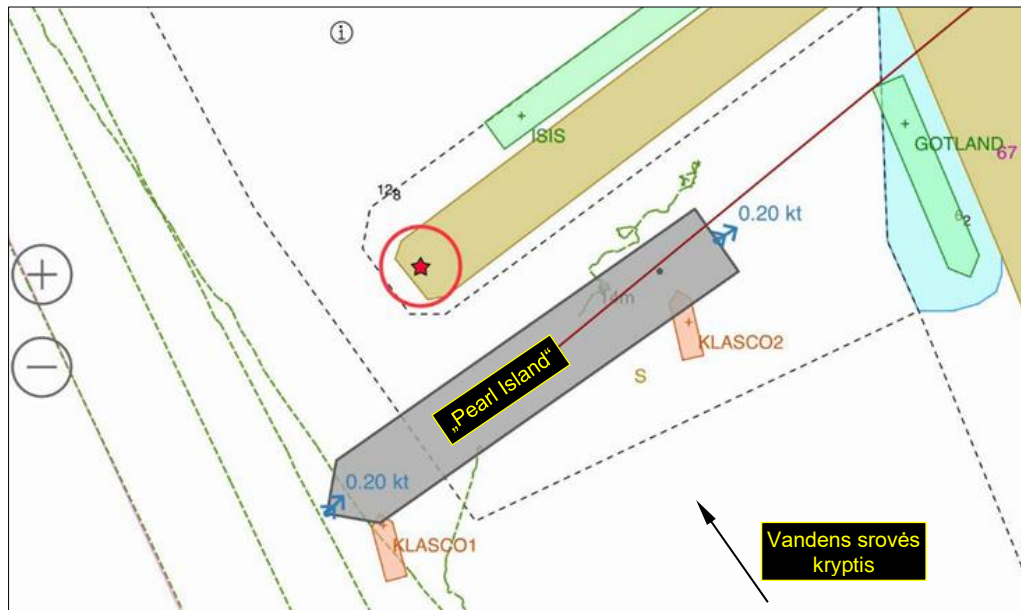
10 val. 35 min. laivas praplaukė pro Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bangolaužius.

10 val. 50 min. uosto laivybos kanale laivą „Pearl Island“ pasitinkantys vilkikai „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ vilkikų lynais buvo pririšti prie kairiojo laivo borto: „Klasco 1“ – laivo priekinėje dalyje, „Klasco 2“ – galinėje. Klaipėdos jūrų krovos kompanijos „Bega“ akvatorijoje laivas „Pearl Island“ buvo sustabdytas ir vilkikais „Klasco 1“ ir „Klasco 2“, naudojant laivo sraigta, apsuktas per dešinįjį bortą. Prasidėjus laivo švartavimo operacijai jo kapitonas ir locmanas stovėjo dešiniajame navigacinio tiltelio sparne. Locmanas UTB³ radijo ryšiu lietuvių kalba vilkikų „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ kapitonams davė nurodymus, susijusius su reikiama vilkikų judėjimo kryptimi ir variklių veikimo režimu. Laivo „Pearl Island“ tiltelio komanda tų lietuvių kalba duodamų nurodymų nesuprato, o locmanas jų nepaaiškino. Tuo metu locmanas ir laivo „Pearl Island“ kapitonui anglų kalba davė nurodymus dėl reikalingo laivo pagrindinio variklio veikimo režimo. Kapitonas juos pakartojo kapitono vyriausiajam padėjėjui, o pastarasis perdavė juos į mašinų skyrių vykdyti.

11 val. 22 min. vandens srovė buvo kairiojo laivo borto kryptimi, abu vilkikai veikė traukimo režimu. Nuo dešiniojo borto iki krantinės Nr. 67A likus maždaug 40 m atstumui, laivas po truputį artėjo link jos, atbuline eiga judėdamas link reikiamos vietos lygiagrečiai su krantine Nr. 67A (1 pav.)

² Automatinė identifikavimo sistema.

³ Ultratrumpųjų bangų dažnio radijo ryšys.



1 pav. Laivo „Pearl Island“ bei vilkikų „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ padėtis 11 val. 24 min. (VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos informacija)

11 val. 24 min. abu vilkikai veikė traukimo režimu. Laivas „Pearl Island“ artėjo link krantinės Nr. 67A ir likus apie 25-30 m atstumui artėti link jos nustojo, tačiau vis dar judėjo atgal 0,2 mazgų greičiu. Laivo padėtis buvo lygiagreti krantinei Nr. 67A (1 pav.). Locmanas vilkikų „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ laivavedžiams nurodė sustoti.

11 val. 26 min. locmanas vilkiko „Klasco 1“ kapitonui davė komandą „išeiti spaudimui“. Tolesnis locmano ir vilkikų „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ kapitonų pokalbis (lietuvių kalba) pateikiamas 1 lentelėje.

1 lentelė. Locmano ir vilkikų „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ kapitonų pokalbio⁴ radijo ryšiu išsklotinė

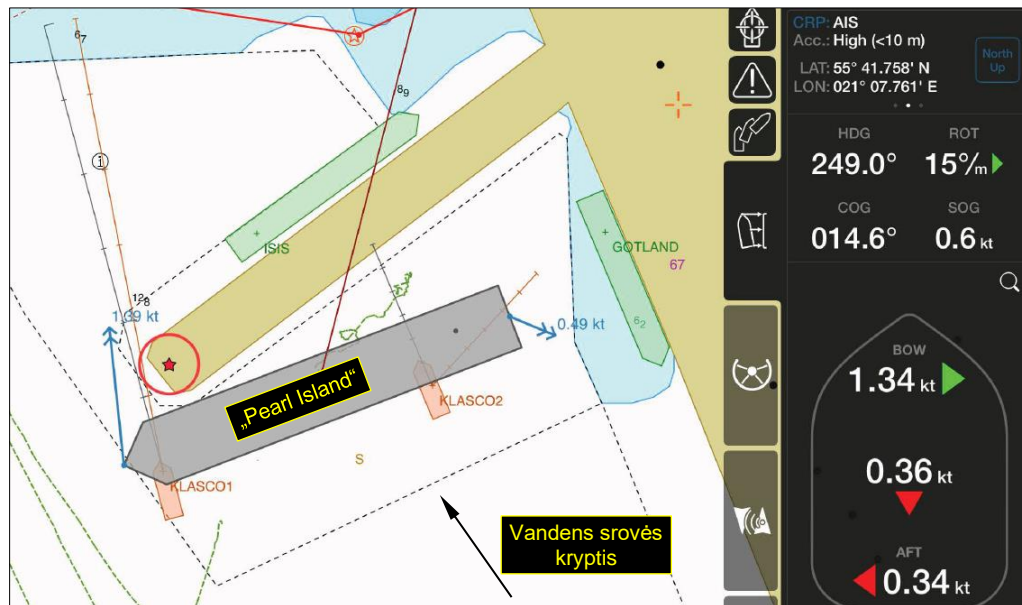
Laikas	Kalbėtojas ir pokalbio turinys		
	Locmanas	„Klasco 1“ kapitonas	„Klasco 2“ kapitonas
11 val. 27 min. 18 sek	„minimum paspausk“	„minimum spaudžiu“	
11 val. 27 min. 40 sek.	„pirmas ⁵ , dadėk“	„pirmas pačiu mažu“	
11 val. 27 min. 46 sek.	„antras, stop“		„du ant stop esu“
11 val. 27 min. 51 sek.	„du minimum paspausk“		„minimum spaudžiu“
11 val. 27 min. 57 sek.	„pirmas, mažu“	„mažu“	
11 val. 28 min. 13 sek.	„pirmas, pilnu“	„pirmas pilnu“	
11 val. 28 min. 23 sek.	„antras dadėk“		„antras dadedu“
11 val. 28 min. 38 sek.	„du stop“		„stop“
11 val. 28 min. 50 sek.	„pirmas dirba pilnu, taip?“	„taip taip“	
11 val. 30 min. 19 sek.	„Klasco 1“, o ką, tu stumi?“	„taip, jūs man sakėt spausti“	
	„Aš sakiau tau traukti !“		

⁴ Pokalbio kalba neredaguota.

⁵ Žodžiu „pirmas“ locmanas kreipėsi į vilkiką „Klasco 1“. Į vilkiką „Klasco 2“ locmanas kreipėsi žodžiu „antras“, „du“.

Laikotarpiu nuo 11 val. 27 min. 40 sek. iki 11 val. 28 min. 13 sek. laivo priekyje budėjęs 2-asis kapitonas padėjėjas „Pearl Island“ kapitonui UTB radijo ryšiu pranešė, kad atstumas nuo dešiniojo laivo borto iki krantinės greitai mažėja. Laivo kapitonas nurodė pareikalavęs iš locmano, kad šis nurodytų laivo priekyje esančio vilkiko laivavedžiui judėti „pilnu atgal“. Locmanas tvirtino, kad laivo „Pearl Island“ švartavimo ir manevravimo metu jo kapitonas tylėjo ir tik tada, kai laivo priekis ėmė greitai artėti krantinės link, pakomentavo, kad kažkas vyksta negerai. Locmanas teigė į tai atsakęs, kad vilkikas „Klasco 1“ traukia nuo krantinės.

Abiem vilkikams stumiant, laivo priekis dešiniuju bortu artėjo prie krantinės ir pasiekęs 1,34 mazgo greitį 11 val. 28 min. 30 sek. trenkėsi juo į krantinės atmušą (2 pav.)



2 pav. Laivo „Pearl Island“ bei vilkikų „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ padėtis laivui atsitrengiant į krantinės atmušą (VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos informacija)

1.1.2. Kranto administracijos veikla ir reakcija įvykus avarijai

Informacija neaktuali.

1.2. Laivo duomenys

Birus krovinio tipo laivo „Pearl Island“ (3 pav.) duomenys pateikiami 2 lentelėje.



3 pav. Birus krovinio laivas „Pearl Island“ (www.vesselfinder.com)

2 lentelė. Laivo „Pearl Island“ duomenys

Vėliava ir (arba) registracijos duomenys	Hong Kongo (Kinijos) vėliava; registruotas Hong Konge (Kinijoje)
Klasifikacinė bendrovė	„American Bureau of Shipping“ (ABS)
Identifikaciniai duomenys	Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) Nr. 9801720 Laivo šaukinys – VRRX9 Laivo stoties radijo šaukinys (MMSI numeris) – 477183400
Pagrindiniai duomenys	Laivo tonažas (GT) 35606 Laivo ilgis 199,9 m Laivo plotis 32,26 m
Laivo statykla	„Tsuneishi Group (Zhoushan) Shipbuilding INC“
Pastatymo metai	2018 m.
Minimalus saugus laivo įgulos skaičius	Laivo įgulos minimumo liudijime nurodytas minimalus įgulos skaičius – 14 jūrininkų
Leistinas kroviny	Birus kroviny

1.3. Vilkių duomenys

Vilkių „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ duomenys pateikiami 3 lentelėje.

3 lentelė. Vilkių „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ duomenys

	„Klasco 1“	„Klasco 2“
IMO numeris	9534731	9568847
Pastatymo metai	2008 m.	2009 m.
Vėliava ir (arba) registracijos duomenys	Lietuvos Respublikos vėliava; laivai įregistruoti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre	
Klasifikacinė bendrovė	Rusijos jūrų laivų registras (RMRS)	
Pagrindiniai duomenys	Laivo tonažas (GT) 277 Laivo ilgis 29 m Laivo plotis 10 m Pagrindinių variklių galingumas 3370 KW	
Laivų statykla	„Pella“ laivų statykla, Rusijos Federacija	
Minimalus saugus laivo įgulos skaičius	Laivo įgulos minimumo liudijime nurodytas minimalus įgulos skaičius, plaukiant uosto akvatorijoje, – 3 jūrininkai	

1.4. Duomenys, susiję su laivo „Pearl Island“ įgula

Įvykstant avarijai laive buvo 20 jūrininkų – Rusijos Federacijos, Ukrainos ir Filipinų piliečių. Kapitonas – Rusijos Federacijos pilietis, turintis kvalifikaciją, atitinkančią STCW konvencijos⁶ II/2 skyriaus reikalavimus, ir pagal ją galintis bendrauti anglų kalba, lietuvių kalbos nemokėjo.

1.5. Duomenys apie locmaną

Locmanas – Lietuvos Respublikos pilietis, turintis pirmosios klasės locmano kvalifikaciją, pagal kurią bendrauti gali anglų ir lietuvių kalbomis.

Vadovaujantis locmanų stažuočių, egzaminavimo ir kvalifikacinių reikalavimų, kuriuos atitinkantys asmenys įgyja teisę vesti tam tikrų dydžių laivus, tvarkos aprašo, patvirtinto Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2019 m. rugpjūčio 6 d. įsakymu Nr. 2BE-233 „Dėl locmanų

⁶ STCW konvencija – 1978 m. Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų, su pakeitimais.

stažuocių, egzaminavimo ir kvalifikacinių reikalavimų, kuriuos atitinkantys asmenys įgyja teisę vesti tam tikrų dydžių laivus, tvarkos aprašo patvirtinimo“, 1 priedu, locmanas turėjo teisę padėti bet kokio dydžio laivo kapitonui vesti laivą ir jį švartuoti.

1.6. Informacija apie komunikavimą

Vilkimo paslaugas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste teikiančių vilkikų laivavedžiai, įskaitant ir vilkikų „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ kapitonus, vykdydami vilkimo ar švartavimo operacijas, pagal kvalifikaciją gali bendrauti lietuvių ir anglų kalbomis.

Locmanų, teikiančių paslaugas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, kvalifikacija taip pat leidžia bendrauti lietuvių ir anglų kalbomis.

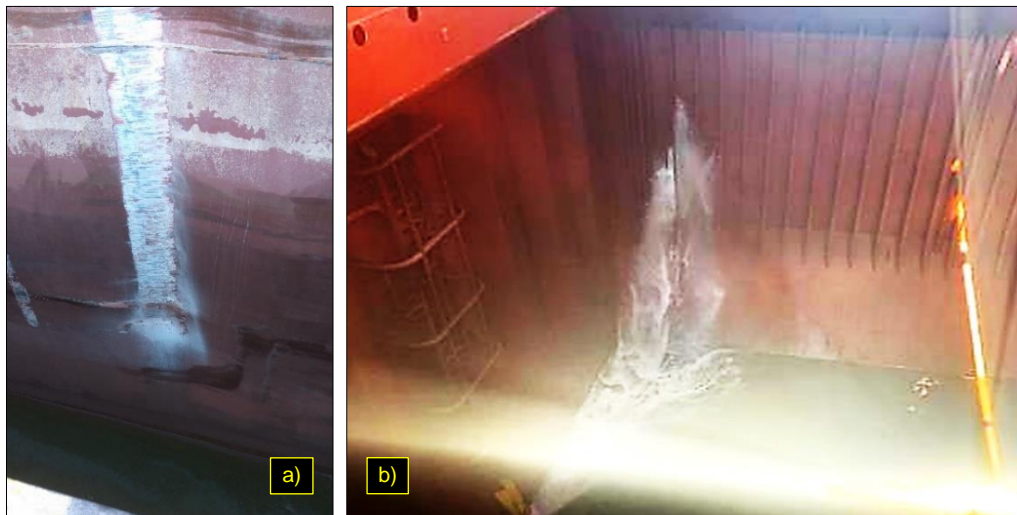
Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste yra susiformavusi praktika, kad laive esantys locmanai ir vilkikų laivavedžiai tarpusavyje bendrauja lietuvių kalba, jeigu laivo kapitonas locmanui nenurodo kitaip. Į laivą „Pearl Island“ įsilaipinus locmanui, laivo kapitonas neišreiškė pageidavimo, kad locmanas su vilkikų „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ laivavedžiais bendrautų anglų kalba.

1.7. Informacija, susijusi su žmogiškaisiais veiksniais

Atliekant saugos tyrimą nebuvo nustatyta veiksnių, tokių kaip nuovargis, sveikatos sutrikimai, neadekvati psichologinė būseną, alkoholio ar narkotikų vartojimas, galinčių turėti įtakos locmano ar laivo įgulos narių veiksmams įvykstant avarijai.

1.8. Duomenys apie pažeidimus

Per avariją įlinko laivo „Pearl Island“ korpuso dešiniojo borto dalis virš vaterlinijos (4a pav. pateikiamas vaizdas iš išorės), pažeistas balastinio vandens cisternos sandarumas, iš dalies užtvindytas triummas Nr. 2 (4b pav. matomas vaizdas iš triumo vidaus – laivo valdytojo nuotrauka).



4 pav. Laivo „Pearl Island“ pažeidimai

Įvykus avarijai taip pat nesunkiai apgadinta kranto infrastruktūra: krantinės Nr. 67A teritorijoje prie švartavimo stulpelio Nr. 68 pažeistas betoninis ratų atmušas, įlenktos metalinės kopėčios bei nubrodinta krantinės fasadinė plokštė.

1.9. Laivo valdytojo veiksmai įvykus avarijai

Įvykus avarijai laivo valdytojas atliko tyrimą, apibūdino „išmoktas pamokas“ ir paskelbė jas savo valdomų laivų kapitonams:

„1) Net jei laive yra locmanas, kapitonas ir laivavedžiai visada atsakingi, taip pat atskaitingi už saugią navigaciją bei saugų švartavimą, o prireikus privalo nedelsdami imtis tinkamų priemonių bei atlikti reikiamus veiksmus.

2) Turi būti užtikrintas nuolatinis sklandus locmano ir laivo tiltelio komandos narių bendravimas; iš locmano turi būti reikalaujama, kad pastarasis su vilkikų laivavedžiais, kitomis šalimis kalbėtųsi anglų, o ne vietine kalba.

3) Tiltelio komanda privalo nedvejodama laiku imtis reikiamų priemonių ir atlikti reikalingus veiksmus, kad išvengtų „vieno žmogaus klaidos“.

4) Kapitonas turi visus įgaliojimus nutraukti švartavimosi manevrą, jei mano, kad tai nesaugu.

5) Prieš įplaukdam į uostą arba išplaukdam iš jo, kapitonai turi įvertinti esamas oro sąlygas, krantinės apribojimus, laisvą erdvę, laivo manevravimo ypatumus ir kitas aplinkybes bei nuspręsti dėl reikalavimų vilkikams.“

Siekdamas sumažinti panašių avarių ateityje pasikartojimo riziką, laivo valdytojas 2020 m. rugsėjo 4 d. savo valdomų 116 laivų kapitonams nurodė:

„1) Net jei laive yra locmanas, kapitonas ir laivavedžiai yra visada atsakingi, taip pat atskaitingi už saugią navigaciją bei saugų švartavimą.

2) Siekiant užtikrinti sklandų locmano ir laivo tiltelio komandos narių bendravimą, locmanas su vilkikais ir kitomis šalimis turėtų bendrauti anglų, o ne vietine kalba. Jei bendrauti vietine kalba būtina, locmanas duotą nurodymą turėtų paaiškinti anglų kalba. <...>

4) Atkreipsime dėmesį į šį incidentą saugos seminaruose, skirtuose vadovaujantiems jūrininkams (kasmet rengiame mažiausiai 5 mokymo seminarus), instruktažuose, skirtuose laivuose pradedantiems dirbti jūrininkams, ir mūsų vadovų organizuojamuose mokymuose jiems lankantis laivuose.“

1.10. Papildoma informacija

1.10.1. Dalyvavimas atsitiktinio laivo švartavimo operacijoje Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste

Siekdamas išsiaiškinti, kaip tarpusavyje bendrauja locmanai ir vilkikų laivavedžiai, tyrimų vadovas 2020 m. rugsėjo 22 d. dalyvavo vieno atsitiktinai pasirinkto užsienio valstybės vėliavos laivo atšvartavimo operacijoje ir buvo vieno iš dviejų laivų atšvartavusių uosto vilkikų vairinėje. Locmanas su vilkikų laivavedžiais kalbėjosi lietuvių kalba. Bendraujant vartotomis frazėmis daugiausia buvo nurodomos vilkiko judėjimo kryptis ir galia, tačiau keliose frazėse buvo minima tik vilkiko jėgainės galia: „minimum“, „pačiu mažu“.

1.10.2. Rekomendacijos dėl bendravimo

Rekomendacijų dėl jūros locmanų (išskyrus tolimojo plaukiojimo locmanus) rengimo ir atestavimo bei eksploatacinių procedūrų, priimtų 2003 m. gruodžio 5 d. Tarptautinės jūrų organizacijos Asamblėjos rezoliucija A.960(23) (toliau – TJO rekomendacijos), 2 priedo 6 dalyje pateikiamos nuostatos, susijusios su bendravimo kalba:

„6.2. Locmanas su tiltelyje esančiais budėtojais turėtų bendrauti anglų kalba arba kita kalba, suprantama visiems operacijos dalyviams.

6.3. Kai locmanas bendrauja su išorės šalimis, pavyzdžiui, su laivų eismo tarnyba, vilkikų laivavedžiais ar švartuotojais, ir negali su jomis susikalbėti anglų arba visiems tiltelyje esantiems asmenims suprantama kalba, jis turėtų paaiškinti, kas buvo pasakyta, kad tiltelyje esantieji galėtų sekti bet kuriuos tolesnius tų išorės šalių veiksmus.“

Nėra nei tarptautinių, nei nacionalinių reikalavimų ar rekomendacijų, kuriomis vadovaudamasis locmanas turėtų formuluoti nurodymus vilkikams dėl jų judėjimo krypties ir jėgainės veikimo režimo.

1.10.3. Švartavimo operacijų koordinavimas

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklėse, patvirtintose Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. rugsėjo 10 d. įsakymu Nr. 3-327 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklės), nurodoma:

„153. Švartavimo operacijas koordinuoja ir joms vadovauja laivo kapitonas.“

2. ANALIZĖ

2.1. Nurodymų formulavimas ir pakartojimas

Prieš laivui „Pearl Island“ atsitrenkiant į krantinės atmušą, trejomis paskutinėmis locmano ištartomis frazėmis „pačiu mažu“, „mažu“, „pilnu“, kurias pakartojo vilkiko „Klasco 1“ kapitonas, nebuvo nusakyta vilkiko judėjimo kryptis. Kadangi iki jas ištardamas vilkiko „Klasco 1“ kapitonui locmanas buvo nurodęs stumti („išeiti spaudimui“, „minimum paspausk“), minėtus tris nurodymus „Klasco 1“ kapitonas vykdė stūmimo režimu – tai yra vėliausiai locmano nurodyta kryptimi.

Laivo priekiu greitai artėjant prie krantinės, locmanas laivo „Pearl Island“ kapitonui pasakė, kad vilkikas „Klasco 1“ veikia traukimo režimu. Laivui atsitrenkus locmanas „Klasco 1“ kapitonui pasakė: „Klasco 1“, o ką, tu stumi? Aš sakiau tau traukti!“. Iš to galima suprasti, kad locmanas tuos tris nurodymus iki laivui „Pearl Island“ atsitrenkiant į krantinę davė tikėdamasis, jog vilkikas „Klasco 1“ trauks.

Bendraujant frazėmis, kuriomis nenusakoma konkreti judėjimo kryptis, padidėja klaidos supainioti reikiamą vilkiko judėjimo kryptį tikimybė, kadangi tokiu atveju locmanas ir vilkiko laivavedys turi prisiminti, kokia vilkiko judėjimo kryptis buvo nurodyta vėliausiai. Būtent tokia klaida ir lėmė šią avariją.

Tyrimų vadovas, dalyvaudamas atsitiktinai pasirinkto laivo atšvartavimo operacijoje Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste pastebėjo ir daugiau panašių situacijų, kai buvo bendraujama frazėmis nenusakant vilkiko judėjimo krypties.

Nėra nei tarptautinių, nei nacionalinių reikalavimų ar rekomendacijų, kuriomis vadovaudamasis locmanas turėtų formuluoti nurodymus vilkikams dėl jų judėjimo krypties ir jėgainės veikimo režimo. Nežiūrint į tai, visa locmano ir vilkiko laivavedžio komunikacija turėtų būti sklandi ir suprantama. Tokia komunikavimo geroji praktika sumažintų komunikavimo klaidos tikimybę, o tais atvejais, kai locmano ir vilkiko komunikavimas vykdomas laivo tiltelio komandai suprantama kalba, padėtų ir tiltelio komandai teisingai suprasti komunikavimo turinį. Atsižvelgiant į tai:

SR-2021-L-01
 Rekomenduojama VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai kartu su vilkimo paslaugas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste teikiančiomis bendrovėmis persvarstyti locmanų ir vilkikų komunikavimo praktiką ir priimti sprendimus, užtikrinančius, kad locmanų ir vilkikų laivavedžių komunikacija visada būtų sklandi ir suprantama.

2.2. Komunikavimo kalba

Švartuojant laivą „Pearl Island“, locmanas nurodymus vilkikų „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ laivavedžiams davė lietuvių kalba, jų neišvertė į anglų kalbą ir nepaaiškino laivo „Pearl Island“ kapitonui, todėl šis jų ir nesuprato.

TJO rekomendacijų 2 priedo 6.2 ir 6.3 dalyse pateikiamose nuostatose dėl bendravimo kalbos nurodoma, kad „Locmanas su tiltelyje esančiais budėtojais turėtų bendrauti anglų kalba arba kita kalba, suprantama visiems operacijos

dalyviams. Kai locmanas bendrauja su išorės šalimis, pavyzdžiui, su laivų eismo tarnyba, vilkikų laivavedžiais ar švartuotojais, ir negali su jomis susikalbėti anglų arba visiems tiltelyje esantiems asmenims suprantama kalba, jis turėtų paaiškinti, kas buvo pasakyta, kad tiltelyje esantieji galėtų sekti bet kuriuos tolesnius tų išorės šalių veiksmus“. TJO rekomendacijos nėra privalomos, tačiau jeigu jomis būtų buvę vadovaujamosi, locmanas nurodymus vilkikų laivavedžiams būtų davęs laivo „Pearl Island“ tiltelio komandai suprantama arba lietuvių kalba, bet tuo atveju jis būtų turėjęs juos jiems paaiškinti.

Švartuojamo laivo tiltelio komanda, suprasdama, apie ką kalbasi locmanas ir vilkikų laivavedžiai, turėtų galimybę pastebėti bendravimo trūkumus ir prireikus neatidėliodama atliktų reikiamus veiksmus, kad padėtis pagerėtų. Nesuprasdami locmano nurodymų vilkikų laivavedžiams, švartuojamo laivo tiltelio komandos nariai negali žinoti, ar bendraujant neįvyko nesusipratimų, sunkiau suprasti, kokia kryptimi juda ar kokiu režimu veikia vilkikai.

Atsižvelgiant į tai, kad vedamo ar švartuojamo laivo tiltelio komandai yra svarbu suprasti, apie ką kalbasi locmanas ir vilkikų laivavedžiai, ir kad nacionaliniu lygiu nėra nustatyta reikalavimų ar rekomendacijų, susijusių su locmano bei laivo tiltelio komandos narių ir vilkikų laivavedžių bendravimo kalba:

SR-2021-L-02

Rekomenduojama Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai, įgyvendinant Rekomendacijų dėl jūrinių locmanų (išskyrus tolimojo plaukiojimo locmanus) rengimo ir atestavimo bei eksploatacinių procedūrų, priimtų 2003 m. gruodžio 5 d. Tarptautinės jūrų organizacijos Asamblėjos rezoliucija A.960(23), 2 priedo 6.2 ir 6.3 punktuose esančias nuostatas dėl visiems suprantamos kalbos vartojimo, peržiūrėti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisykles ir jas papildyti.

2.3. Tiltelio komandos vaidmuo užtikrinant saugą

Tam, kad būtų galima išvengti klaidų komunikuojant tarpusavyje, laivo tiltelyje esanti įgula ir locmanas turėtų nuolat keistis informacija ir suprasti vieni kitų ketinimus, susijusius su laivo valdymu ir sauga. Švartuojant laivą „Pearl Island“ locmanas, tiesiogiai vadovaudamas vilkikų laivavedžiams, davė jiems nurodymus lietuvių kalba, bet nepaaiškino jų laivo tiltelio komandai.

Vadovaujantis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklių 153 punktu, laivo kapitonas yra faktinis švartavimo operacijos vadovas ir koordinatorius. Locmano ir vilkikų kalbėjimo turinys nebuvo suprantamas laivo „Pearl Island“ kapitonui. Susiklosčius tokioms aplinkybėms kapitonas negali patikimai vertinti, ar tinkamai atliekama švartavimo operacija, ir jo vadovavimas jai bei jos koordinavimas tampa komplikuoti.

Laivo Pearl Island“ kapitonas likus mažiau nei 50 sekundžių iki avarijos nurodė locmanui duoti komandą laivo priekyje esančio vilkiko laivavedžiui judėti „pilnu atgal“. Locmanas, būdamas tikras, kad laivo priekyje esantis vilkikas „Klasco 1“ veikia traukimo režimu, pastarojo kapitonui nurodė padidinti variklių veikimo galią. Mažesnis nei 50 sekundžių laikotarpis buvo per mažas locmanui ir laivo „Pearl Island“ kapitonui suspėti tarpusavyje išsiaiškinti, kokiu režimu – traukimo ar stūmimo veikia vilkiko „Klasco 1“ varytuvai, bei imtis efektyvių priemonių padėčiai pakeisti. Todėl laivo tiltelio komanda neturėtų laukti, kol susidarys pavojinga situacija, o stengtis suprasti visus locmano nurodymus vilkikų laivavedžiams, o jei jie nesuprantami, – nedelsdama reikalauti juos paaiškinti.

Susidarius kritinei situacijai, laivo tiltelio komanda turėtų nedelsdama atlikti reikalingus veiksmus, įskaitant tiesioginių nurodymų vilkikų laivavedžiams dėl vilkikų judėjimo krypties ir jėgainių veikimo režimo davimą.

Laivo valdytojas šią saugos spragą identifikavo ir ėmėsi saugos veiksmų, aprašytų šios ataskaitos 1.9 skyriuje, kurie vertintini kaip tinkami.

3. IŠVADOS

3.1. Avarijos priežastis

Avarija įvyko dėl locmano, laivo „Pearl Island“ tiltelio komandos ir vilkiko „Klasco 1“ laivavedžio komunikacijos, švartuojant laivą „Pearl Island“ prie krantinės, trūkumų.

3.2. Saugos trūkumai ir spragos

1. Švartuojant laivą „Pearl Island“ locmano ir vilkiko „Klasco 1“ laivavedžio komunikacija nebuvo sklandi ir aiški.

2. Locmanas ir vilkikų „Klasco 1“ ir „Klasco 2“ laivavedžiai tarpusavyje bendravo lietuvių kalba, kuri nebuvo suprantama laivo „Pearl Island“ tiltelio komandai.

3. Laivo „Pearl Island“ tiltelio komanda nesistengė suprasti locmano nurodymų vilkikų laivavedžiams, nereikalavo iš locmano paaiškinti jo duodamų nurodymų ir neprašė, kad jis su vilkikų laivavedžiais bendrautų visiems suprantama kalba.

4. Likus mažiau nei 50 sekundžių iki avarijos, laivo „Pearl Island“ kapitonas pareikalavo, kad locmanas nurodytų laivo priekyje esančiam vilkiko „Klasco 1“ laivavedžiui judėti „pilnu atgal“. Locmanas, būdamas tikras, kad vilkikas „Klasco 1“ veikia traukimo režimu, pastarojo kapitoniui nurodė padidinti variklių veikimo galią. Mažesnis nei 50 sekundžių laikotarpis buvo per mažas locmanui ir laivo „Pearl Island“ kapitoniui suspėti tarpusavyje išsiaiškinti, koku režimu – traukimo ar stūmimo veikia vilkiko „Klasco 1“ varytuvai, bei imtis efektyvių priemonių padėčiai pakeisti.

Taip pat nustatyta, kad locmano ir vilkikų laivavedžių komunikacija Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste:

1. Ne visada yra sklandi ir suprantama.

2. Kai vykdoma lietuvių kalba, kuri yra nesuprantama laivo tiltelio komandai, ne visada paaiškinamas jos turinys. Tai komplikuoja kapitano vadovavimą švartavimo operacijai ir jos koordinavimą.

4. SAUGOS REKOMENDACIJOS

Saugos rekomendacija – siekiant išvengti avarijų ir incidentų parengtas saugos tyrimų institucijos pasiūlymas, grindžiamas informacija, gauta atlikus saugos tyrimą, ar kitais šaltiniais, pavyzdžiui, saugos studijomis.

Saugos rekomendacijomis jokių būdu neturi būti nustatoma kaltės prezumpcija ar atsakomybė už avariją ar incidentą.

Šioje ataskaitoje pateikiamos tokios saugos rekomendacijos:

SR-2021-L-01

Rekomenduojama VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai kartu su vilkimo paslaugas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste teikiančiomis bendrovėmis persvarstyti locmanų ir vilkikų komunikavimo praktiką ir priimti sprendimus, užtikrinančius, kad locmanų ir vilkikų laivavedžių komunikacija visada būtų sklandi ir suprantama.

SR-2021-L-02

Rekomenduojama Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai, įgyvendinant Rekomendacijų dėl jūrinių locmanų (išskyrus tolimojo plaukiojimo locmanus) rengimo ir atestavimo bei eksploatacinių procedūrų, priimtų 2003 m. gruodžio 5 d. Tarptautinės jūrų organizacijos Asamblėjos rezoliucija A.960(23), 2 priedo 6.2 ir 6.3 punktuose esančias nuostatas dėl visiems suprantamos kalbos vartojimo, peržiūrėti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisykles ir jas papildyti.