

**LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA
KATASTROFŲ TYRIMŲ VADOVAS**

**KATASTROFŲ TYRIMŲ VADOVO METINĖ ATASKAITA APIE 2009 METAIS
ĮVYKUSIAS KATASTROFAS LIETUVOS RESPUBLIKOS GELEŽINKELIŲ
TRANSPORTE**

Vilnius
2010 m.

TURINYS

1. Įžanga
2. Veiklos teisinis pagrindas
3. Funkcijos
4. Funkcijų pasiskirstymas ir institucijų, atsakingų už geležinkelių eismo saugą, tarpusavio santykiai iki 2009-09-07
5. Funkcijų pasiskirstymas ir institucijų, atsakingų už geležinkelių eismo saugą, tarpusavio santykiai nuo 2009-09-08
6. Geležinkelių eismo įvykiai nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2009 m. gruodžio 31 d.

1. Įžanga

Katastrofų turimų vadovo pareigybė buvo įkurta įgyvendinant 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/49/EB „Dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojamasi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo“ (Saugos geležinkeliuose direktyva).

2. Veiklos teisinis pagrindas

Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymas (Žin., 2004, Nr. 4-27; 2006, Nr. 42-1505)

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. vasario 20 d. įsakymas Nr. 3-79 „Dėl geležinkelių transporto eismo įvykių tyrimo ir jų padarinių likvidavimo nuostatų patvirtinimo“ (Žin., 2003, Nr.26-1066; 2008, Nr. 38-1415)

Vadovaujantis Direktyvos 2004/49/EB 21 straipsniu valstybės narės užtikrina, kad visus katastrofų geležinkelių transporto sistemoje tyrimus atliktų nuolat veikianti įstaiga, kurią sudaro bent vienas tyrėjas. Pagal aukščiau minėto straipsnį ši įstaiga organizacine, teisinės struktūros ir sprendimų priėmimo prasme yra nepriklausoma nuo bet kurio geležinkelių infrastruktūros valdytojo, geležinkelio įmonės, kaltintojo, mokesčių įstaigos ir notifikuotosios institucijos bei nuo bet kokios šalies, kurios interesai galėtų kirstis su tiriančios įstaigos uždaviniais.

Įgyvendinant Direktyvos 2004/49/EB nuostatas 2006 m. Seimas priėmė Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo pakeitimo įstatymą (Žin., 2004, Nr. 4-27; 2006, Nr. 42-1505).

Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo 16 straipsnio 2 dalis nustato, kad katastrofas tiria Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įgaliota eismo įvykių tyrimo tarnyba arba Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro paskirtas katastrofų tyrimų vadovas, siekdamas pagerinti eismo saugą ir užtikrinti eismo įvykių prevenciją. Eismo įvykių tyrimo tarnyba savo organizacine ir teisine forma bei priimdama sprendimus turi būti nepriklausoma nuo eismo saugos institucijos, bet kurios kontrolės funkcijas geležinkelių transporte atliekančios institucijos ar įstaigos, geležinkelių infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių (vežėjų), rinkliavą už naudojamasi viešąja geležinkelių infrastruktūra renkančios organizacijos, viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumus skiriančios organizacijos, paskelbtosios (notifikuotos) institucijos ir bet kokio asmens, kurio interesai gali nesutapti su eismo įvykių tyrimo tarnybos uždaviniais.

Atsižvelgdamas į atitinkamų geležinkelių transporto eismo įvykių statistiką, Lietuvos geležinkelių tinklo dydį, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras 2003-02-20 įsakymu Nr. 3-79 „Dėl geležinkelių transporto eismo įvykių tyrimo ir jų padarinių likvidavimo nuostatų patvirtinimo“ (Žin., 2003, Nr. 26-1066; 2008, Nr. 38-1415) nustatė, kad katastrofų tyrimų vadovas tiria katastrofas ir Geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo kitus eismo įvykius, siekdamas pagerinti eismo saugą ir užtikrinti eismo įvykių prevenciją.

3. Funkcijos

Katastrofų tyrimų vadovas, atlikdamas eismo įvykio tyrimą, turi teisę:

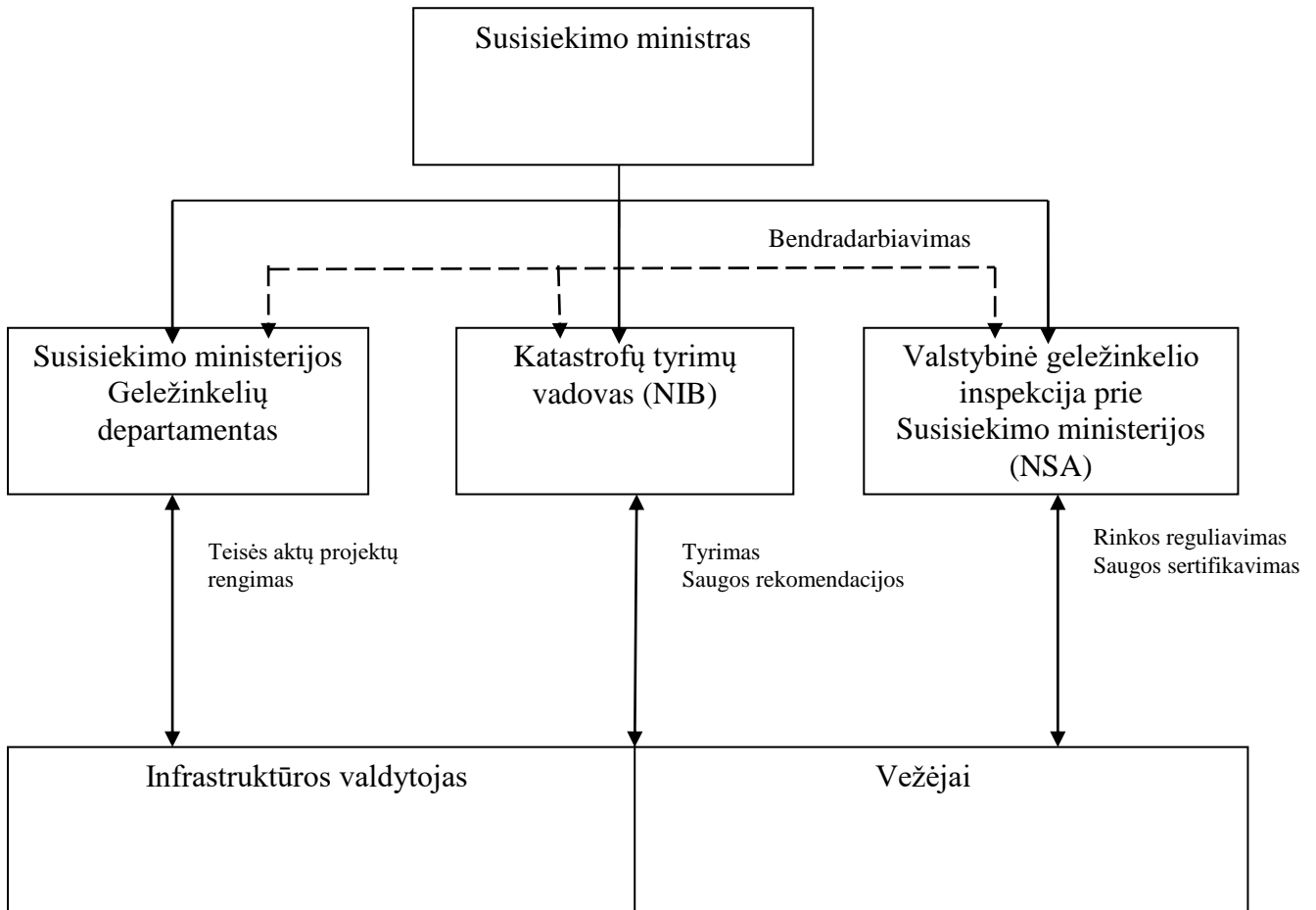
- apžiūrėti eismo įvykio vietą, su eismo įvykiu susijusius geležinkelių riedmenis, geležinkelių infrastruktūrą, traukinių eismo valdymo, kontrolės ir signalizacijos prietaisus;
- sudaryti daiktinių įrodymų sąrašą ir apžiūros ar analizės tikslais paimti nuolaužas, geležinkelių infrastruktūros prietaisus ar komponentus;
- suderinęs su teisėsaugos institucijomis ir geležinkelių infrastruktūros valdytoju ar geležinkelio įmonės (vežėjo) vadovais, apžiūrėti ir naudotis traukinyje ir geležinkelių infrastruktūros valdytojo patalpose esančiais įrašymo prietaisais bei aparatūra, skirta įrašyti pranešimus žodžiu ir registruoti traukinio valdymo, signalizacijos ir traukinių eismo valdymo ir kontrolės sistemos veiklą;
- suderinęs su teisėsaugos institucijomis, susipažinti su žuvusiųjų kūnų apžiūros rezultatais;
- suderinęs su teisėsaugos institucijomis, susipažinti su fizinių asmenų, susijusių su eismo įvykiu, apklausos rezultatais;
- apklausti į eismo įvykį patekusius fizinius asmenis ir kitus liudininkus;
- susipažinti su bet kokia geležinkelių infrastruktūros valdytojo, geležinkelio įmonių (vežėjų), susijusių su eismo įvykiu, ir Inspekcijos turima informacija ar įrašais;
- gavęs eismo įvykio tarnybinio tyrimo bylą ir nustatęs, kad joje yra ne visi katastrofų tyrimų vadovo ataskaitai parengti būtini duomenys, reikalauti iš geležinkelių infrastruktūros valdytojo ar geležinkelio įmonės (vežėjo) trūkstamų duomenų;
- kreiptis į Lietuvos kompetentingas institucijas ar ekspertus bei specialistus;
- prašyti kitų Europos Sąjungos eismo įvykių tyrimo įstaigų ar Europos geležinkelių agentūros (Bendrijos geležinkelių transporto eismo saugos ir sąveikos agentūros) pagalbos atliekant eismo įvykių apžiūras, analizes ar vertinimus.

Katastrofų tyrimų vadovas, atlikdamas eismo įvykio tyrimą, privalo:

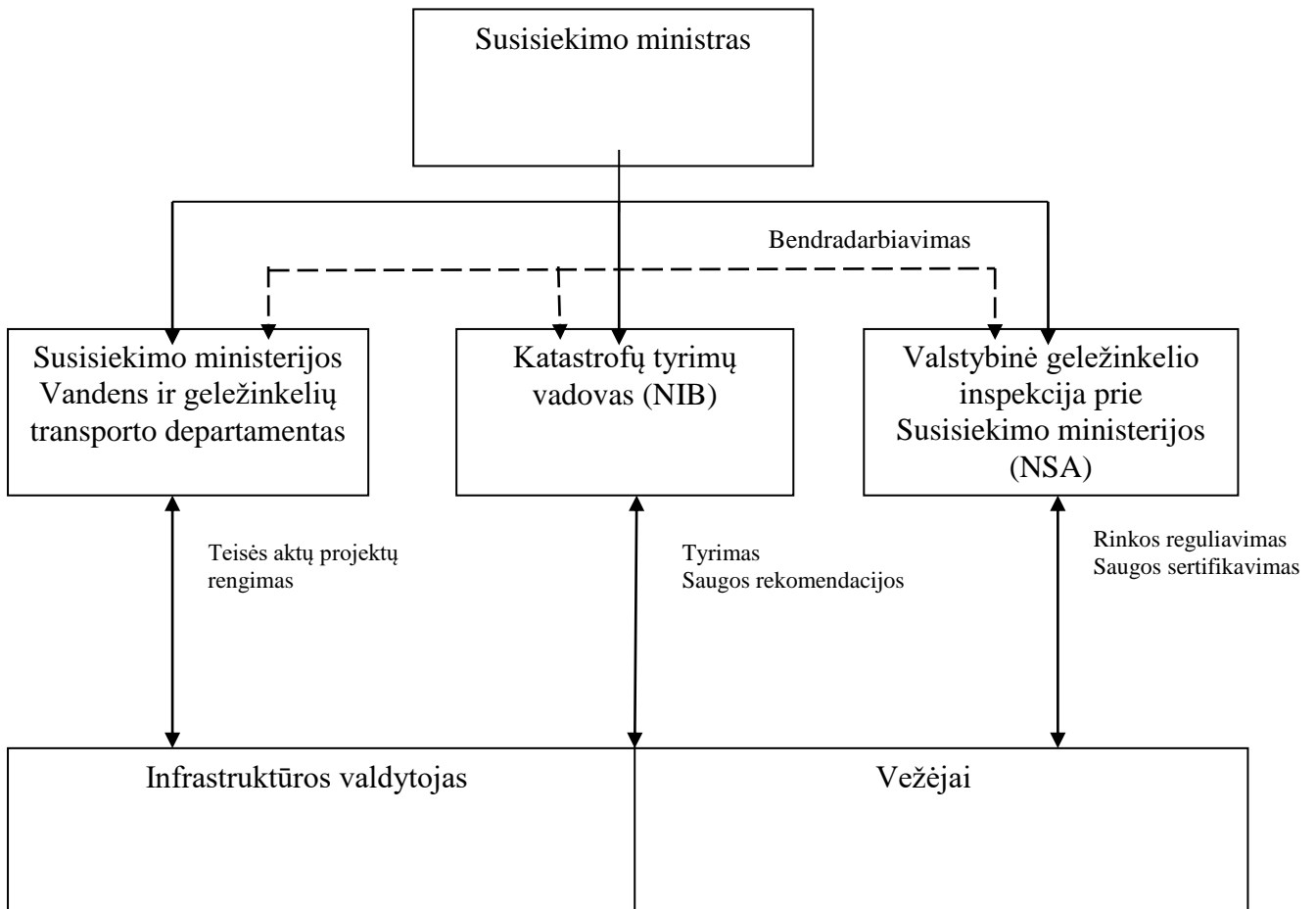
- objektyviai atlikti eismo įvykio tyrimą;
- teisingai įforminti eismo įvykio dokumentus;
- eismo įvykio vietos apžiūrą atlikti per kuo trumpesnę laiką, kad geležinkelių infrastruktūros valdytojas galėtų atstatyti geležinkelių transporto eismą;
- asmenų prašymu pateikti Katastrofų tyrimų vadovo eismo įvykio tyrimo ataskaitos kopiją.

Vadovaujantis Geležinkelių transporto eismo įvykių tyrimo ir jų padarinių likvidavimo nuostatų 44 punktu, katastrofų tyrimų vadovas kasmet paskelbia metinę katastrofų tyrimo vadovo ataskaitą apie praėjusiais metais atliktus eismo įvykių tyrimus, eismo saugos srityje išleistas eismo saugos rekomendacijas ir veiksmus, kurių buvo imtasi vadovaujantis anksčiau išleistomis eismo saugos rekomendacijom.

4. Funkcijų pasiskirstymas ir institucijų atsakingų, atsakingų už geležinkelių eismo saugą, tarpusavio santykiai iki 2009-09-07



5. Funkcijų pasiskirstymas ir institucijų atsakingų, atsakingų už geležinkelių eismo saugą, tarpusavio santykiai nuo 2009-09-08



6. Geležinkelių transporto eismo įvykiai nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2009 m. gruodžio 31 d.

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos eismo saugos įstatymo 2 straipsnio nuostatomis, geležinkelių transporto eismo įvykiai skirstomi į katastrofas, avarijas ir riktus:

1. Katastrofa – eismo įvykis, kai dėl traukinių ir geležinkelių riedmenų susidūrimo ar traukinių ir geležinkelių riedmenų nuriedėjimo nuo bėgių, traukinių ir geležinkelių riedmenų susidūrimo su kelių transporto ar kitomis transporto priemonėmis žūva vienas ir daugiau žmonių arba sužalojami penki ir daugiau žmonių, arba padaryta ne mažesnė kaip 2 milijonų eurų žala geležinkelių infrastruktūrai, geležinkelių riedmenims, aplinkai arba fizinių ar juridinių asmenų turtui, taip pat bet kuris kitas panašus eismo įvykis, dėl kurio nebegalima kontroliuoti ir (ar) valdyti eismo saugos geležinkeliuose;
2. Avarija – geležinkelių transporto eismo įvykis, kai susiduria traukiniai, geležinkelių riedmenys, traukiniai su geležinkelių riedmenimis ar statiniais, įrengimais, geležinkelių riedmenys nurieda nuo bėgių, įvyksta geležinkelių transporto eismo įvykis pervažose, dėl judančių geležinkelių riedmenų sužalojami ne daugiau kaip keturi žmonės ir kyla gaisras geležinkelių transporte.
3. Riktas – eismo įvykis, kuris kilo dėl geležinkelių riedmenų ir traukinių eksploatavimo, turėjo neigiamą poveikį eismo saugos kontrolei ir valdymui eksploatavimo metu, bet nesukėlė katastrofos ir avarijos padarinių.

2009 metais Lietuvos geležinkeliuose įvyko 86 geležinkelių transporto eismo įvykiai, iš jų **55** avarijos ir **31** riktas.

Pagal pasekmes 33 avarijos priskiriamos nelaimingiems atsitikimams, kurių metu dėl judančių geležinkelių riedmenų nukentėjo žmonės. Daugiausia tai asmenys, neleistinai buvę geležinkelių kelių ir jų apsaugos zonų nenustatytose vietose. 14 avarijų įvyko geležinkelių pervažose, 4 avarijų metu geležinkelių riedmenys susidūrė su kitais geležinkelių riedmenimis, statiniais ar įrenginiais, 3 avarijų metu kilo gaisrai geležinkelių riedmenyse bei 1 avarijos metu geležinkelių riedmenys nuriedėjo nuo bėgių.

Nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2009 m. gruodžio 31 d. geležinkelių transporto eismo įvykių, atitinkančių katastrofos požymių, nebuvo.

Katastrofų tyrimų vadovas, gavęs pranešimą apie geležinkelių transporto eismo įvykį ir nustatęs, kad jis neturi katastrofos požymių, nedelsiant nusprendžia atlikti arba neatlikti eismo įvykio tyrimą, atsižvelgdamas į:

- tai, kad avarija ar riktas esant kitokioms sąlygoms būtų sukėlusį katastrofą;
- avarijos ar rikto rimtumą;
- tai, kad avarija ar riktas turėjo įtakos kitiems eismo įvykiams atsirasti;
- avarijos ar rikto poveikį geležinkelių transporto eismo saugai Europos Sąjungoje;

- geležinkelių infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių (vežėjų), eismo saugos institucijų ar kitų Europos Sąjungos valstybių prašymus.

Katastrofų tyrimų vadovas ne vėliau kaip po 7 kalendorinių dienų nuo sprendimo atlikti eismo įvykio tyrimą priėmimo katastrofų tyrimų vadovas praneša Europos geležinkelių agentūrai (Bendrijos geležinkelių transporto eismo saugos ir sąveikos agentūrai) apie sprendimą atlikti eismo įvykio tyrimą.

2009 m. sprendimų dėl geležinkelių transporto eismo įvykių, turinčių aukščiau minėtus požymius, tyrimo priimta nebuvo. Taip pat nebuvo išleistos eismo saugos rekomendacijos eismo saugos srityje ir nebuvo priimti veiksmai, kurių buvo imtasi vadovaujantis anksčiau išleistomis eismo saugos rekomendacijomis.
