

**LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA
KATASTROFŲ TYRIMŲ VADOVAS**

**KATASTROFŲ TYRIMŲ VADOVO METINĖ ATASKAITA APIE 2011 METAIS
ĮVYKUSIAS KATASTROFAS LIETUVOS RESPUBLIKOS GELEŽINKELIŲ
TRANSPORTE**

Vilnius
2012 m.

TURINYS

1. Įžanga
2. Veiklos teisinis pagrindas
3. Funkcijos
4. Funkcijų pasiskirstymas ir institucijų, atsakingų už geležinkelių eismo saugą, tarpusavio santykiai
5. Geležinkelių eismo įvykiai nuo 2011 m. sausio 1 d. iki 2011 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; 2010, Nr. 12-557)

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; 2010, Nr. 71-3605)

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, teisine 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). Šis įstatymas 2010 metais buvo pakeistas ir išdėstytas nauja redakcija.

Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymo 26 straipsnio 2 dalis nustato, kad katastrofas tiria Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro paskirtas katastrofų tyrimų vadovas, siekdamas pagerinti eismo saugą ir užtikrinti eismo įvykių prevenciją. Katastrofų tyrimų vadovas gali tirti ir eismo įvykius bei riktus (taip pat ir posistemų ar sąveikos sudedamųjų dalių techninius gedimus), kurie kitomis sąlygomis būtų galėję sukelti katastrofas. Katastrofų tyrimų vadovas, priimdamas sprendimus ir atlikdamas jam priskirtas funkcijas, turi būti nepriklausomas nuo eismo saugos institucijos, bet kurios geležinkelių transporto kontrolės funkcijas 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 kurio asmens, kurio interesai gali nesutapti su katastrofų tyrimų vadovo uždaviniais. Katastrofų tyrimo vadovo veiklai turi būti skiriami pakankami finansiniai ištekliai, užtikrinantys nepriklausomą jam skirtų užduočių atlikimą.

Eismo įvykių, katastrofų ir riktų tyrimo tvarką, eismo įvykių, katastrofų ir riktų apskaitą, eismo įvykių, katastrofų ir riktų ataskaitų rengimo tvarką, geležinkelių infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių (vežėjų) katastrofų tyrimų vadovo ir eismo saugos institucijos pareigas ir teises reglamentuoja Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtinti Geležinkelių transporto eismo įvykių, katastrofų ir riktų tyrimo ir jų padarinių likvidavimo nuostatai ir kiti teisės aktai.

3. Funkcijos

Katastrofų tyrimų vadovas, atlikdamas eismo įvykio, katastrofos ar rikto tyrimą, turi teisę:

- apžiūrėti eismo įvykio, katastrofos ar rikto vietą, su eismo įvykiu, katastrofa ar riktu susijusius geležinkelių riedmenis, geležinkelių infrastruktūrą, traukinių eismo valdymo, kontrolės ir signalizacijos prietaisus;
- sudaryti daiktinių įrodymų sąrašą ir paimti nuolaužas, geležinkelių infrastruktūros prietaisus ar komponentus apžiūrai ar analizei atlikti;
- suderinęs su teisėsaugos institucijomis ir geležinkelių infrastruktūros valdytojo ar geležinkelio įmonės (vežėjo) vadovais, apžiūrėti ir naudotis traukinyje ir geležinkelių infrastruktūros valdytojo patalpose esančiais įrašymo prietaisais bei aparatūra, skirta pranešimams žodžiu įrašyti ir traukinio valdymo, signalizacijos, traukinių eismo valdymo ir kontrolės sistemos veiklai registruoti;
- suderinęs su teisėsaugos institucijomis, susipažinti su žuvusiųjų kūnų apžiūros rezultatais;
- suderinęs su teisėsaugos institucijomis, susipažinti su fizinių asmenų, susijusių su eismo įvykiu, katastrofa ar riktu, apklausos rezultatais;
- apklausti į eismo įvykį, katastrofą ar riktą patekusius fizinius asmenis ir kitus liudininkus;
- susipažinti su bet kokia geležinkelių infrastruktūros valdytojo, geležinkelio įmonių (vežėjų), susijusių su eismo įvykiu, katastrofa ar riktu, ir Inspekcijos turima informacija ar įrašais;
- gavęs eismo įvykio, katastrofos ar rikto 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, katastrofų ar riktų apžiūras, analizes ar vertinimus.

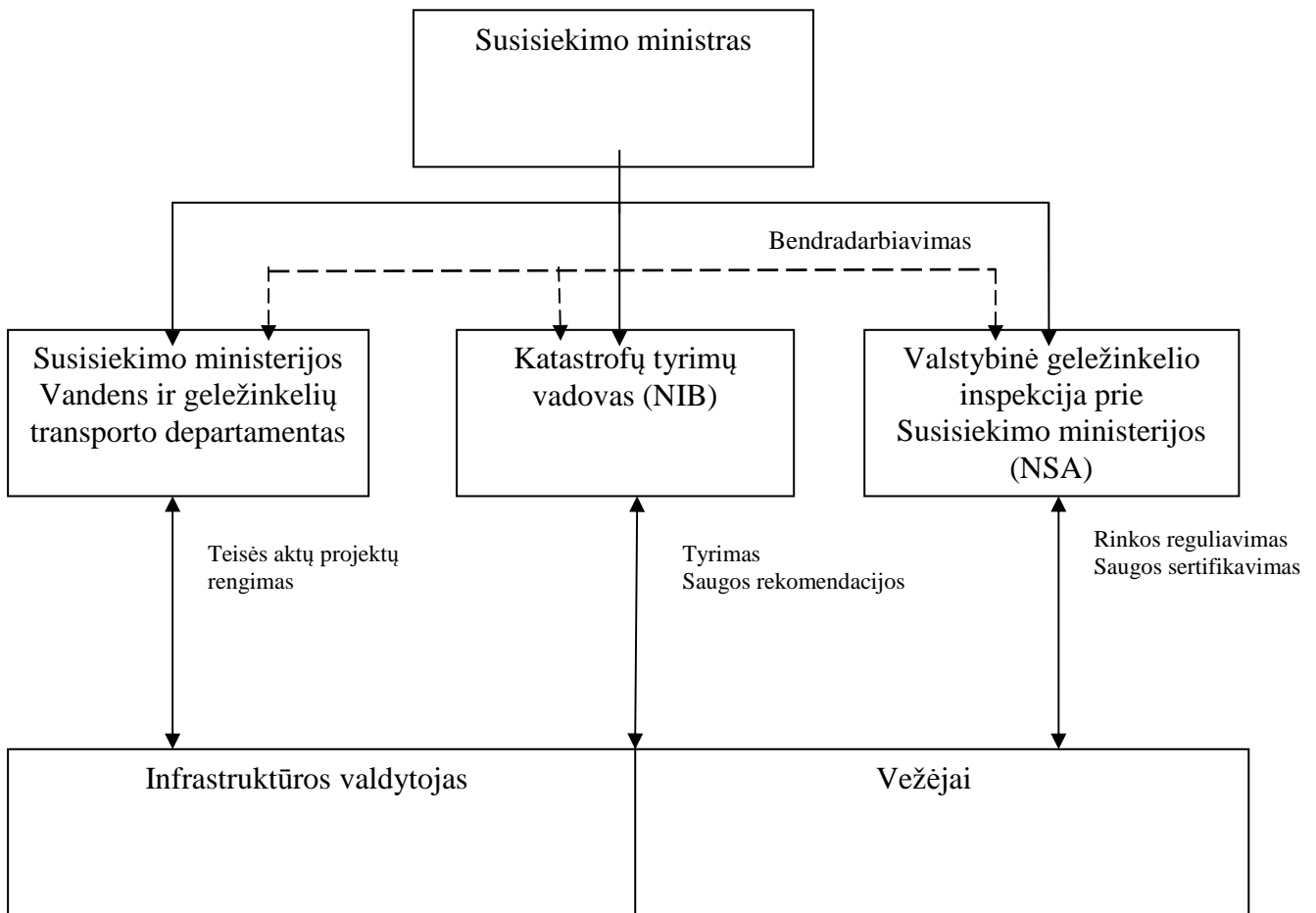
Katastrofų tyrimų vadovas, atlikdamas eismo įvykio, katastrofos ar rikto tyrimą, privalo:

- objektyviai atlikti eismo įvykio, katastrofos ar rikto tyrimą;
- teisingai įforminti eismo įvykio, katastrofos ar rikto dokumentus;
- eismo įvykio, katastrofos ar rikto vietos apžiūrą atlikti per kuo trumpesnę laiką, kad geležinkelių infrastruktūros valdytojas galėtų atstatyti geležinkelių transporto eismą;

- asmenų prašymu pateikti Katastrofų tyrimų vadovo eismo įvykio, katastrofos ar rikto tyrimo ataskaitos kopiją.

Katastrofų tyrimų vadovas paskelbia metinę katastrofų tyrimų vadovo ataskaitą, kurioje nurodo praėjusiais metais atliktus eismo įvykių, katastrofų ar riktų tyrimus, išleistas eismo saugos rekomendacijas ir veiksmus, kurių buvo imtasi vadovaujantis anksčiau išleistomis eismo saugos rekomendacijomis.

4. Funkcijų pasiskirstymas ir institucijų, atsakingų už geležinkelių eismo saugą, tarpusavio santykiai



5. Eismo įvykiai nuo 2011 m. sausio 1 d. iki 2011 m. gruodžio 31 d.

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

Katastrofa - tai bet kokie geležinkelių riedmenų susidūrimai ar geležinkelių riedmenų nuriudėjimai nuo bėgių, kai žūva vienas ar daugiau žmonių arba sužalojami penki ar daugiau žmonių arba dėl to, katastrofų tyrimų vadovo išankstiniu vertinimu, padaryta ne mažesnė kaip 2 milijonų eurų žala geležinkelių infrastruktūrai, geležinkelių riedmenims, aplinkai arba asmenų turtui, taip pat bet kuris kitas panašus riedmenų susidūrimas ar geležinkelių riedmenų nuriudėjimas nuo bėgių, padaręs akivaizdų poveikį eismo saugos kontrolei ar valdymui.

Geležinkelių transporto eismo įvykis (toliau - eismo įvykis) - nepageidaujamas arba netyčinis netikėtas įvykis arba tokių įvykių virtinė, sukelianti žalingus padarinius, kai geležinkelių riedmenys susiduria su kitais geležinkelių riedmenimis, statiniais ar įrenginiais; geležinkelių riedmenys nuriuda nuo bėgių; geležinkelių riedmenys pervažose susiduria su pervažą kertančiomis transporto priemonėmis, pėsčiaisiais ar pervažoje esančiais objektais; dėl judančių geležinkelių riedmenų nukenčia bent vienas žmogus; kyla gaisras geležinkelių riedmenyse.

Riktas - bet koks įvykis, kuris kilo dėl geležinkelių riedmenų eksploatavimo, turėjo neigiamą poveikį eismo saugos kontrolei ir valdymui, bet nesukėlė katastrofos ir eismo įvykių padarinių.

Nuo 2011 m. sausio 1 d. iki 2011 m. gruodžio 31 d. eismo įvykių, atitinkančių katastrofos požymių, nebuvo.

Katastrofų tyrimų vadovas, gavęs pranešimą apie eismo įvykį ar riktą ir nustatęs, kad eismo įvykis ar riktas neturi katastrofos požymių, tačiau esant kitokiomis sąlygomis būtų sukėlęs katastrofą, per 7 dienas nuo pranešimo gavimo gali pats nuspręsti pradėti eismo įvykio ar rikto tyrimą, atsižvelgdamas į:

- eismo įvykio ar rikto rimtumą;
- tai, kad eismo įvykis ar riktas turėjo įtakos kitiems eismo įvykiams ar riktams atsirasti;
- eismo įvykio ar rikto poveikį Europos Sąjungos geležinkelių transporto eismo saugai; 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 apie tai praneša Europos geležinkelių agentūrai (Bendrijos geležinkelių transporto eismo saugos ir sąveikos agentūrai).

2011 m. sprendimų dėl eismo įvykių ar riktų, 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.