



2017

METINĖ ATASKAITA

Transporto
avarijų ir
incidentų
tyrimo skyrius



METINĖ ATASKAITA 2017

Nr. (8.4.5)1A-28(MA-17)
2018 m. balandžio 13 d.

TURINYS

ĮVADAS	1
1. SAUGOS TYRIMAS	3
1.1. Saugos tyrimas	3
1.2. Saugos tyrimo etapai	3
1.3. Saugos tyrimas prieš teisminį ar administracinį tyrimą	6
1.4. Neskelbtina saugos informacija	7
2. SAUGOS TYRIMŲ INSTITUCIJA	9
2.1. Saugos tyrimų institucija	9
2.2. Saugos tyrimų institucijos ištekliai	9
2.3. Saugos tyrimų institucijų bendradarbiavimas	10
2.4. Pagalba avarijų aukoms ir jų artimiesiems	10
2.5. Lietuvos Respublikos saugos tyrimų institucija	11
2.5.1. Struktūra	11
2.5.2. Veikla ir bendradarbiavimas	12
2.5.3. Mokymai ir kvalifikacijos kėlimas	12
3. ORLAIVIŲ AVARIJOS IR INCIDENTAI	15
3.1. Teisės aktai.....	15
3.2. Sąvokos	15
3.3. Įpareigojimas atlikti tyrimą	16
3.4. Pranešimų sistema	16

3.5. Avarijos ir pavojingi incidentai	17
3.6. Atviri saugos tyrimai	19
3.7. Saugos rekomendacijos.....	21
4. JŪRŲ LAIVŲ AVARIJOS IR INCIDENTAI	23
4.1. Teisės aktai.....	23
4.2. Sąvokos	23
4.3. Įpareigojimas atlikti tyrimą	24
4.4. Pranešimų sistema.....	24
4.5. Avarijos ir incidentai	25
4.6. Atviri saugos tyrimai	27
5. GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO KATASTROFOS, EISMO ĮVYKIAI IR RIKTAI.....	29
5.1. Teisės aktai.....	29
5.2. Sąvokos	29
5.3. Įpareigojimas atlikti tyrimą	30
5.4. Pranešimų sistema.....	30
5.5. Katastrofos, eismo įvykiai ir riktai	31
5.6. Atviri saugos tyrimai	32
5.7. Parengtos ataskaitos ir saugos rekomendacijos	32

IVADAS

Saugos tyrimų institucija atlieka orlaivių, jūrų laivų ir geležinkelių transporto avarijų ir incidentų saugos tyrimus, kuriais siekiama ateityje išvengti avarijų ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas.

Saugos tyrimų institucija yra nepriklausoma ir nuolat veikianti institucija. Atlikdama saugos tyrimus, saugos tyrimų institucija nesiekia gauti ir nepriima jokių nurodymų ir naudojami neribotais įgaliojimais.

Siekdama informuoti visuomenę apie bendrą saugos lygį, saugos tyrimų institucija kasmet skelbia saugos apžvalgą – metinę ataskaitą. Šioje analizėje konfidencialūs informacijos šaltiniai neatskleidžiami.

1

SAUGOS TYRIMAS

1.1. Saugos tyrimas

Saugos tyrimas – siekiant ateityje išvengti avarių ir incidentų saugos tyrimų institucijos vykdoma procedūra, kurios metu renkama ir analizuojama informacija, daromos išvados, įskaitant priežasties ar priežasčių ir (arba) papildomų veiksnių nustatymą, ir prireikus rengiamos saugos rekomendacijos.

Saugos tyrimas yra nepriklausomas nuo jokio teismo ar administracinio proceso, kuriuo siekiama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas, su juo nesusijęs ir neturi jam poveikio.

1.2. Saugos tyrimo etapai

Pranešimas apie avariją ar incidentą

Pirmasis saugos tyrimo etapas yra pranešimo apie avariją ar incidentą gavimas. Bet kuris susijęs asmuo turi nedelsdamas pranešti apie avariją ar incidentą saugos tyrimų institucijai, kuri pasiekama 24 val. per parą ir 7 dienas per savaitę. Gavusi pranešimą apie avariją ar incidentą, saugos tyrimo institucija jį klasifikuoja atsižvelgdama į asmenų sužalojimus ir transporto priemonės žalą, paskui priima sprendimą dėl saugos tyrimo pradėjimo.

Saugos tyrimų institucija, vadovaudamasi tarptautiniais standartais ir rekomenduojama tvarka, apie jai praneštas įvykusias avarijas ar incidentus nedelsdama informuoja tarptautines organizacijas, Europos Komisiją, Europos Sąjungos institucijas, Europos Sąjungos valstybes nares ir trečiąsias šalis. Valstybės narės ar trečiosios šalys, gavusios pranešimą apie avariją ar incidentą, turi teisę paskirti įgaliotuosius atstovus.

Tyrimas įvykio vietoje

Avarijos ar incidento saugos tyrimas įvykio vietoje tęsiasi, kol surenkami visi reikalingi įrodymai iš įvykio vietos, apklausiami susiję asmenys ir gaunama informacija ar įrašai iš susijusių institucijų. Tačiau ne visų avarijų ar incidentų saugos tyrimai turį šį etapą – mažiau pavojingų įvykių saugos tyrimas gali būti atliekamas susirašinėjant.

Įvykus avarijai ar incidentui pirmenybė visuomet teikiama paieškos ir gelbėjimo tarnyboms, kurios turi padėti nukentėjusiesiems, tačiau saugos tyrimų institucija turi teisę dalyvauti paieškos ir gelbėjimo operacijose, kad būtų užtikrintas visų įrodymų, kurie gali būti pašalinti, ištrinti, prarasti ar sunaikinti, išsaugojimas (fotografinėmis ir kitomis priemonėmis). Išsaugojimas taip pat apima įrodymų apsaugą nuo tolesnio gadinimo, leidimo neturinčių asmenų prieigos, vagystės ar nusidėvėjimo. Todėl, kol atvyks saugos tyrėjai, niekas negali nieko keisti avarijos vietoje ir ten imti ėminių (judinti transporto priemones, jų turinį ar nuolaužas, taip pat iš jų, jų turinio ar nuolaužų imti ėminius, juos perkelti ar pašalinti), nebent tai yra būtini paieškos ir gelbėjimo tarnybų veiksmai siekiant padėti sužeistiesiems arba yra suteiktas aiškus įvykio vietą kontroliuojančių institucijų leidimas ir, jei įmanoma, konsultuojamasis su saugos tyrimo institucija.

Kai kurie įrodymai yra trumpalaikiai (ledas, skysčių tekėjimas, duomenų įrašai ir kt.), todėl juos reikia užfiksuoti nedelsiant. Tačiau įrodymų rinkimas gali užtrukti ir ilgiau dėl įvykio vietoje gresiančių pavojų (degios, sprogios, toksiškos ir radioaktyvios medžiagos, pavojingas kroviny, biologinis pavojus, aštrūs, sunkūs ir pavojingi objektai ir kt.).

Saugos tyrimų institucija stengiasi kuo greičiau atlikti tyrimą avarijos ar incidento vietoje, kad būtų galima atnaujinti infrastruktūrą ir netrukdyti paslaugų teikėjams tęsti veiklos. Saugos tyrimų institucija surenka ir perkelia transporto priemonę ir (ar) jos nuolaužas iš avarijos ar incidento vietos, jei to reikia tolesnei ekspertizei atlikti.

Faktinės informacijos gavimas

Prasidėjus tyrimui avarijos vietoje, tuo pačiu metu pradedami rinkti visi įrodymai ir faktinė informacija. Įrodymų rinkimas apima avarijos ar incidento liudininkų apklausimą, žuvusiųjų kūnų autopsijos atlikimą, sunkiai sužalotų asmenų medicininės apžiūros ir tyrimų atlikimą, informacijos gavimą iš transporto priemonės savininko, naudotojo, projektuotojo, gamintojo, techninės priežiūros organizacijos, mokymo organizacijos, eismo kontrolės institucijos ir kt.

Atsižvelgiant į saugos tyrimo eigą, įrodymų ir faktinės informacijos rinkimas gali tęstis ir pasibaigus tyrimui įvykio vietoje, todėl tam gali prireikti šiek tiek daugiau laiko, nes atliekama išsamesnė nuolaužų ekspertizė, papildomai apklausiami liudininkai, konsultuojamasi su ekspertais ir kt.

Analizė

Analizė prasideda po to, kai saugos tyrimų institucija atlieka visus veiksmus avarijos ar incidento vietoje ir surenka įrodymus ir faktinę informaciją.

Analizės metu atliekama transporto priemonės, jos nuolaužų ir kitų įrodymų ekspertizė, komponentų ir sistemų bandymai ir laboratoriniai tyrimai, iššifruojami savirašiai ir nagrinėjami jų įrašai, analizuojami dokumentai, žuvusiųjų kūnų autopsijos rezultatai ir sunkiai sužalotų asmenų medicininės apžiūros ir tyrimų rezultatai, atliekama papildoma liudininkų apklausa ir kt. Analizės apimtis nustatoma tik saugos tyrimo metu, kai atliekant tyrimą gaunama daugiau informacijos.

Kitais atvejais, analizės metu vadovaujantis įrodymais atkuriamas įvykių eiga. Saugos tyrimo metu siekiama atsakyti į klausimus, kaip ir kodėl įvyko avarija ar incidentas.

Analizės metu formuojamas ataskaitos projektas. Jei informacijos spragos užpildyti neįmanoma faktais ir ji užpildoma logine ekstrapoliacija bei pagrįstomis prielaidomis, ataskaitoje turi būti aiškiai nurodyta, kur yra tokios ekstrapoliacijos ir prielaidos. Šio proceso metu gali būti naudinga nustatyti visas tikimybes ir jas analizuojant mažinti iki labiausiai tikėtinų hipotezių. Atsižvelgiant į rezultatus nustatomi saugos trūkumai ir, jeigu reikia, rengiamos rekomendacijos saugos trūkumams pašalinti. Kaip ir kiekvieno saugos tyrimo metu, visuomenė informuojama apie saugos tyrimo eigą.

Konsultavimasis

Prieš paskelbdama galutinę ataskaitą, saugos tyrimų institucija siekia gauti tam tikrų institucijų pastabų, kurios konsultacijos turiniui taiko profesinės paslapties taisyklės. Siekdama gauti tokių pastabų, saugos tyrimų institucija laikosi tarptautinių standartų ir rekomenduojamos tvarkos.

Ataskaitos pateikimas

Kiekvienas saugos tyrimas užbaigiamas pateikiant ataskaitą, kurios forma priklauso nuo avarijos ar incidento tipo ir pavojingumo. Ataskaitoje užtikrinamas visų į avariją ar incidentą patekusių asmenų anonimiškumas ir nurodoma, kad vienintelis saugos tyrimo tikslas – ateityje išvengti avarijų ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas. Saugos tyrimo ataskaita yra pagrįsta tik duomenimis, kurie nustatomi saugos tyrimo metu. Jei reikia, ataskaitoje pateikiamos saugos rekomendacijos.

Saugos tyrimų institucija galutinę ataskaitą viešai paskelbia kuo greičiau – jei įmanoma, per 12 mėnesių nuo avarijos ar pavojingo incidento dienos. Jei galutinės ataskaitos per 12 mėnesių paskelbti neįmanoma, saugos tyrimų institucija po avarijos ar pavojingo incidento bent kartą per metus skelbia tarpinį pranešimą, kuriame išsamiai aprašo tyrimo eigą ir visus iškeltus saugos klausimus.

Saugos rekomendacijų pateikimas

Saugos rekomendacija – siekiant išvengti avarių ir incidentų parengtas saugos tyrimų institucijos pasiūlymas, grindžiamas informacija, gauta atlikus saugos tyrimą, ar kitais šaltiniais, pavyzdžiui, saugos studijomis. Be to, saugos tyrimų institucija saugos rekomendacijas gali pateikti remdamasi kelių saugos tyrimų nagrinėjimo ar analizės rezultatais ir surinkusi bei išanalizavusi su transporto sauga susijusią informaciją.

Bet kuriuo saugos tyrimo etapu saugos tyrimų institucija, pasikonsultavusi su reikiamomis šalimis, siunčia raštą, kuriame rekomenduoja susijusioms institucijoms, įskaitant kitų valstybių narių ar trečiųjų šalių institucijas, imtis veiksmų, kuriuos, jos manymu, būtina skubiai įgyvendinti siekiant sustiprinti transporto saugumą.

Saugos rekomendacijomis jokių būdu neturi būti nustatyta kaltės prezumpcija ar atsakomybė už avarią, pavojingą incidentą ar incidentą.

1.3. Saugos tyrimas prieš teisminį ar administracinį tyrimą

Įvykus avarijai ar incidentui, be saugos tyrimo, gali būti pradedami ir kiti tyrimai. Dažniausiai, jei avarijos ar incidento metu buvo patirta mirtinų sužalojimų, pradedamas ir teisminis tyrimas, kurio tikslas – nustatyti kaltę ar atsakomybę ir atlyginti padarytą žalą.

Saugos tyrimas nepriklauso nuo jokio teismo ar administracinio proceso, kuriuo siekiama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas, su juo nesusijęs ir neturi jam poveikio. Bet koks teisminis ar administracinis procesas yra visiškai atskirtas nuo saugos tyrimo. Avarijos ar incidento ataskaita, ypač jos analizės dalis, išvados ir saugos rekomendacijos, negali būti naudojamos kaip įrodymas teisminiame ar administraciniame procese, kuriame siekiama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas, nes saugos tyrimo metu tai nenustatinėjama ir yra nesuderinama su saugos tyrimo tikslu. Taip pat pažymėtina, kad saugos tyrimų institucija nėra įgaliojama teikti ekspertinę nuomonę bet kokiam teisminiame ar administraciniame procese, susijusiame su transporto sauga. Atsižvelgiant į visa tai, institucijos, atliekančios tyrimus, nepriklausomus nuo saugos tyrimo, pačios priima reikiamus sprendimus ir vykdo ar pabaigia tyrimus neatsižvelgdamos į saugos tyrimų eigą.

Įrodymai yra tik vieni, todėl atliekant saugos tyrimą ir ikiteisminį tyrimą tenka naudotis tais pačiais įrodymais. Tokiu atveju labai svarbus tyrimų koordinavimas. Visos institucijos, kurios, tikėtina, dalyvaus veikloje, susijusioje su saugos tyrimu, tarpusavyje turi bendradarbiauti išankstinių susitarimų pagrindu. Šiuose susitarimuose laikomasi saugos tyrimo institucijos nepriklausomumo, o saugos tyrimų institucijos surinkta saugos informacija neskelbiama ir nenaudojama ne saugos tyrimo tikslais. Jeigu pradėtas ir teisminis tyrimas, apie tai pranešama saugos tyrimo institucijai. Jei teisminė institucija turi teisę konfiskuoti bet kokius įrodymus, saugos tyrimų institucija prie jų turi tiesioginę ir nevaržomą prieigą.

Jei atliekant saugos tyrimą paaiškėja arba yra įtariama, kad avarija ar pavojingas incidentas susijęs su neteisėta veika, kaip nustatyta pagal nacionalinę teisę, saugos tyrimų institucija nedelsdama apie tai informuoja kompetentingas institucijas.

1.4. Neskelbtina saugos informacija

Visa saugos tyrimų institucijos saugos tyrimo metu surinkta informacija (asmenų parodymai, asmenų, davusių parodymus, tapatybės, neskelbtino ir asmeninio pobūdžio informacija, informacija apie asmenų sveikatą, pastabos, juodraščiai ir tyrėjų užrašytos nuomonės, pateiktos nuomonės, ataskaitų ir tarpinių pranešimų projektai, savirašių informacija, pokalbių ir vaizdo įrašai ir jų nuorašai) neskelbiama ir nenaudojama ne saugos tyrimo tikslais.

2

SAUGOS TYRIMŲ INSTITUCIJA

2.1. Saugos tyrimų institucija

Kiekviena Europos Sąjungos valstybė narė užtikrina, kad saugos tyrimus be išorinio poveikio atliktų ar prižiūrėtų nuolat veikianti nacionalinė saugos tyrimų institucija, pajėgi nepriklausomai atlikti visą saugos tyrimą pati arba sudarydama susitarimus su kitų valstybių narių saugos tyrimų institucijomis.

Saugos tyrimų institucijai pavesta veiklos sritis gali būti išplėsta ir institucija gali būti įpareigota rinkti ir analizuoti su sauga susijusią informaciją visų pirma avarijų prevencijos tikslais, tačiau tik tokiu atveju, jei tokia veikla neturi įtakos institucijos nepriklausomumui ir dėl jos nenumatoma atsakomybė reguliavimo, administravimo ar standartizavimo srityse.

Saugos tyrimų institucija veikia savarankiškai, visų pirma nepriklausomai nuo institucijų, atsakingų už tinkamumą, sertifikavimą, techninę priežiūrą, licencijavimą, eismo kontrolę, ir apskritai nuo jokios kitos šalies ar subjekto, kurio interesai ar uždaviniai gali nesutapti su saugos tyrimų institucijai pavesta užduotimi ar turėti įtakos tos institucijos nešališkumui.

Atlikdama saugos tyrimus, saugos tyrimų institucija nesiekia gauti ir nepriima jokių nurodymų ir naudojasi neribotais įgaliojimais.

2.2. Saugos tyrimų institucijos ištekliai

Saugos tyrimų institucija turi iš anksto turėti planą, kuriuo užtikrintų, kad gavus pranešimą apie įvykį ir rengiantis saugos tyrimui nebūtų be reikalo gaištama laiko dėl to, kad nėra svarbios ir (arba) būtinos informacijos, nepasirengta arba trūksta žinių. Pasirengimo planu užtikrinama, kad gavus pranešimą apie avariją ar incidentą kuo skubiau būtų galima naudotis ištekliais ir procedūromis pagal poreikius, įskaitant

pakankamą skaičių tinkamos kvalifikacijos tyrėjų ir reikiamą koordinavimą tiek nacionaliniu, tiek tarptautiniu mastu, kad pirminiai veiksmai būtų atliekami nedelsiant.

Saugos tyrimų institucijai kiekviena Europos Sąjungos valstybė narė turi suteikti reikiamų priemonių, kad ji galėtų gauti pakankamai išteklių įpareigojimams savarankiškai vykdyti. Todėl saugos tyrimų institucijai skiriamas biudžetas, iš kurio ji galėtų vykdyti savo funkcijas. Taip pat saugos tyrimų institucija pati arba pasitelkusi bendradarbiavimo priemones, arba pagal susitarimus su kitomis nacionalinėmis institucijomis ar tarnybomis turi turėti kvalifikuotų darbuotojų ir tinkamą materialinę bazę, įskaitant biurus ir anгарus, kuriuose būtų galima laikyti ir tirti transporto priemones, jų turinį ir nuolaužas. Visi tyrėjai turi turėti profesinių žinių ir praktinės patirties su jų įprastomis tyrimo pareigomis susijusiose srityse, kad galėtų atlikti savo užduotis. Atsižvelgiant į tai, kad saugos tyrimų institucija yra nuolat veikianti institucija, daugiarūšio transporto institucijose kiekvienai transporto sričiai turi būti skiriama mažiausiai po du tyrėjus. Tokiu atveju budėtų bent vienas tyrėjas, kuris, įvykus didelei avarijai, galėtų vadovauti tyrimui.

2.3. Saugos tyrimų institucijų bendradarbiavimas

Iš kitos valstybės narės ar trečiosios šalies gavusios pranešimą apie įvykusių avariją ar pavojingą incidentą, valstybės narės, kurios yra registravimo valstybė, naudotojo valstybė, projektavimo valstybė ir gamybos valstybė, kuo skubiau informuoja valstybę narę ar trečiąją šalį, kurios teritorijoje įvyko avarija ar pavojingas incidentas, ar pagal tarptautinius standartus ir rekomenduojamą tvarką jos ketina paskirti įgaliotąjį atstovą. Valstybės narės paskirtas įgaliotasis atstovas turi būti saugos tyrimų institucijos darbuotojas.

Saugos tyrimų institucija gali prašyti kitų valstybių narių saugos tyrimų institucijų pagalbos. Jei saugos tyrimų institucija sutinka suteikti pagalbą, tokia pagalba, kiek tai įmanoma, teikiama nemokamai. Taip pat saugos tyrimų institucija bendru susitarimu gali pavesti atlikti avarijos ar pavojingo incidento tyrimą kitai saugos tyrimų institucijai. Tokiu atveju kitai saugos tyrimų institucijai sudaromos palankios sąlygos atlikti saugos tyrimą.

2.4. Pagalba avarijų aukoms ir jų artimiesiems

Saugos tyrimų institucija atlieka tik avarijų ir incidentų saugos tyrimus, todėl neteikia jokios pagalbos aukoms ir jų artimiesiems. Įvykus avarijai tyrimui vadovaujanti valstybė narė, valstybė narė, kurioje registruota transporto priemonė, valstybė narė, kurios transporto priemonė patyrė avariją, arba valstybė narė, kurios daug piliečių buvo avariją patyrusioje transporto priemonėje, paskiria atsakingą asmenį, kuriam pavedama būti kontaktiniu ir informaciją aukoms ir jų artimiesiems teikiančiu asmeniu.

Avarių aukos ir jų artimieji labai dažnai suteikia naudingos informacijos saugos tyrimų institucijai, tačiau jie nėra saugos tyrimo dalyviai. Saugos tyrimų institucijai leidžiama informuoti nukentėjusiuosius ir jų artimuosius ar jų asociacijas arba viešai paskelbti bet kokią stebėjimo informaciją, informaciją apie saugos tyrimo eigą, galbūt preliminarias ataskaitas ar išvadas ir (arba) saugos rekomendacijas, jei tokia informacija netrukdo siekti saugos tyrimo tikslų ir visiškai atitinka taikomų teisės aktų reikalavimus dėl asmens duomenų apsaugos. Prieš paskelbdama tokią informaciją saugos tyrimų institucija ją pateikia aukoms, jų artimiesiems ar jų asociacijoms taip, kad tai netrukdytų siekti saugos tyrimo tikslų.

2.5. Lietuvos Respublikos saugos tyrimų institucija

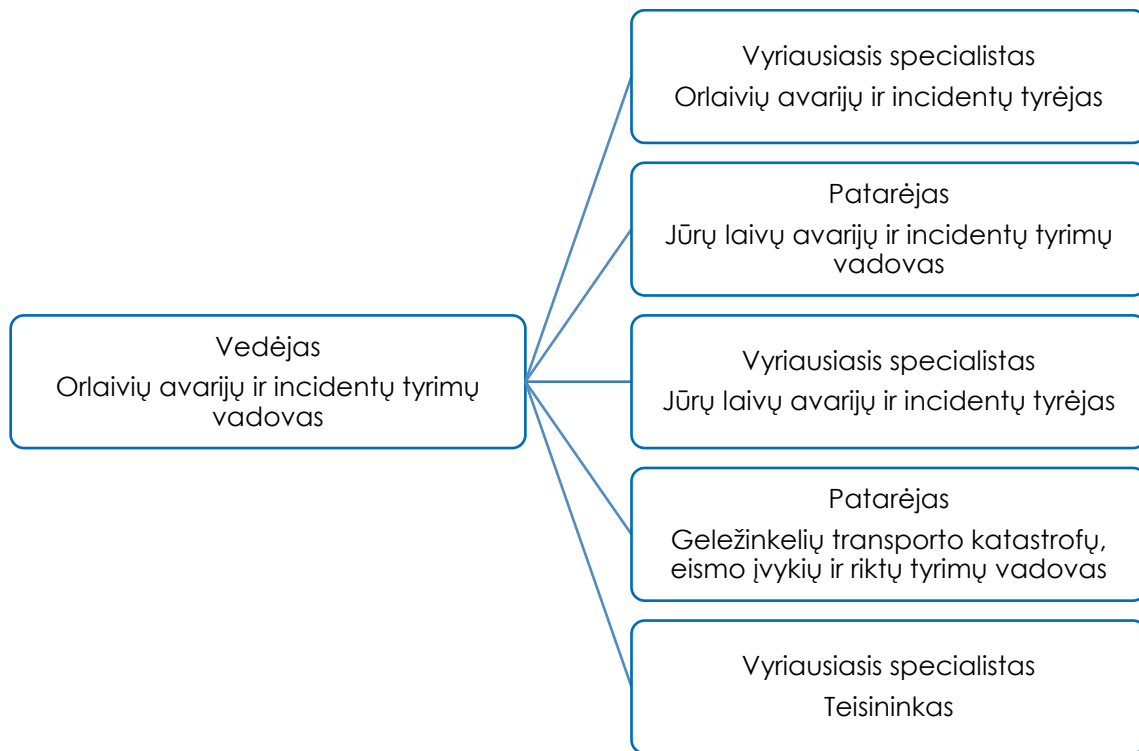
2.5.1. Struktūra

Lietuvos Respublikos saugos tyrimų institucijos funkcijas atlieka Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos Transporto avarių ir incidentų tyrimo skyrius. Transporto avarių ir incidentų tyrimo skyrius yra institucija, atliekanti daugiarūšio transporto, t. y. orlaivių, jūrų laivų ir geležinkelių transporto, avarių ir incidentų saugos tyrimus.

Transporto avarių ir incidentų tyrimo skyrius Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijoje įkurtas 2010 m. gruodžio 1 d. sujungus į skyrių savarankiškas orlaivių avarių ir incidentų tyrimų vadovo ir geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimų vadovo pareigybes. Faktinę savo veiklą Transporto avarių ir incidentų tyrimo skyrius pradėjo 2011 m. vasario 1 d., kai buvo įsteigtos šio skyriaus vedėjo (orlaivių avarių ir incidentų tyrimų vadovo) ir vyriausiojo specialisto (geležinkelių transporto katastrofų tyrimų vadovo) pareigybės. 2011 m. rugsėjo 16 d. įsteigta vyresniojo specialisto (jūrų laivų avarių ir incidentų tyrimų vadovo) pareigybė.

2016 m. sausio 1 d. Transporto avarių ir incidentų tyrimo skyrius iš Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos perkeltas į Lietuvos Respublikos teisingumo ministeriją. Tuo metu buvo trys pareigybės – skyriaus vedėjo (orlaivių avarių ir incidentų tyrimų vadovo), vyriausiojo specialisto (geležinkelių transporto katastrofų tyrimų vadovo) ir vyresniojo specialisto (jūrų laivų avarių ir incidentų tyrimų vadovo) pareigybės.

Teisingumo ministerija 2017 m. rugsėjo 12 d. panaikinusį kituose ministerijos padaliniuose esamas pareigybes pridėjo papildomas 3 pareigybes Transporto avarių ir incidentų tyrimo skyriui. Šiuo metu Transporto avarių ir incidentų tyrimo skyriuje iš viso yra šešios pareigybės (1 pav.).



1 pav. Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyriaus struktūra

2.5.2. Veikla ir bendradarbiavimas

Valstybės narės ar trečiosios šalys, gavusios pranešimą apie avariją ar incidentą, turi teisę paskirti įgaliotuosius atstovus, todėl daugelis vykdomų saugos tyrimų yra tarptautinio pobūdžio, ypač orlaivių ir jūrų laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimai.

Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyrius taip pat bendradarbiauja su tarptautinėmis organizacijomis ir institucijomis. 2017 m. buvo toliau dalyvaujama Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) veikloje, Europos Sąjungos geležinkelių agentūros (ERA) ir Europos civilinės aviacijos saugos tyrimo institucijų tinklo (ENCASIA) veikloje – rengiamuose metiniuose susitikimuose ir mokymuose.

ERA 2015–2016 m. Lietuvoje vykdė geležinkelių transporto eismo saugos lygio Lietuvoje pagerinimo programą. Vadovaujantis rezultatais, ERA 2017 m. pateikė Europos Komisijai techninę nuomonę, kurioje identifikuotos Lietuvos geležinkelių transporto sektoriaus silpnosios vietos, pateikiamos išvados ir rekomendacijos tolimesniems veiksams. Europos Komisija, įvertinusi ERA techninę nuomonę, kreipėsi į Susisiekimo ministeriją su prašymu per du mėnesius parengti veiksmų planą ERA identifikuotoms problemoms spręsti ir pateikti jį Europos Komisijai. Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyrius įvertinęs savo kompetencijai priskirtas pastabas, pateikė veiksmų planą.

2.5.3. Mokymai ir kvalifikacijos kėlimas

Visi saugos tyrimų institucijos tyrėjai turi turėti profesinių žinių ir praktinės patirties su jų įprastomis tyrimo pareigomis susijusiose srityse, kad galėtų atlikti savo

užduotis. Atsižvelgiant į tai, turi būti saugos tyrimų įvadiniai, baziniai ir kvalifikacijos kėlimo mokymai. Deja, bet nėra didelės tokių mokymų pasiūlos, o esami mokymai brangūs, todėl juose dalyvaujama tik atsižvelgiant į finansines galimybes.

2017 m. Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyrius dalyvavo tik dalinai finansuojamuose ir nemokamuose mokymuose ir kvalifikacijos kėlimo kursuose (seminaruose), kuriuos rengė ERA, EMSA ir ENCASIA. Buvo dalyvauta Kranfildo Universiteto, Jungtinė Karalystė, Geležinkelių avarijų tyrimų seminarų serijos – 4 seminare – Avarijos tyrimų modeliavimo pratybose, kuriuos dalinai finansavo ERA. Taip pat buvo dalyvauta Prahoje, Čekijos Respublikoje, ENCASIA organizuojamuose mokymuose Tarpusavio pagalbos sistema, kuriuos finansavo Europos Komisija.

Taip pat 2017 m. buvo pateikta paraiška „Patirties apsikeitimas tarp saugos tyrimų institucijų“ pagal Šiaurės ir Baltijos šalių viešojo administravimo mobilumo projektą Nr. PA-GRO-1067. Gavus 60 % finansavimą projektui, 2017 m. rugsėjo 11-13 d. buvo aplankyta Norvegijos Karalystės saugos tyrimų institucija, 2017 m. spalio 2-4 d. Švedijos Karalystės saugos tyrimų institucija ir 2017 m. spalio 4-6 d. Suomijos Respublikos saugos tyrimų institucija.

3

ORLAIVIŲ AVARIJOS IR INCIDENTAI

3.1. Teisės aktai

Orlaivių avarijų ir incidentų saugos tyrimai atliekami vadovaujantis Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos konvencijos 13 priedu, 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB (toliau – Reglamentas Nr. 996/2010), ir Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2015 m. gruodžio 31 d. įsakymu Nr. 1R-388 „Dėl Civilinių orlaivių avarijų ir incidentų tyrimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

3.2. Sąvokos

Avarija – su orlaivio naudojimu susijęs įvykis, prasidedantis tada, kai į pilotuojamą orlaivį įlipa bent vienas juo skristi ketinantis asmuo, ir pasibaigiantis tada, kai visi tokie asmenys iš orlaivio išlipa, arba prasidedantis tada, kai nepilotuojamas orlaivis būna parengtas judėti ir skristi, ir pasibaigiantis tada, kai jis atskridęs sustoja ir pagrindinė varomoji sistema išjungžiama, per kurį:

a) asmuo buvo mirtinai arba sunkiai sužalotas, nes buvo orlaivyje, arba patyrė tiesioginį sąlytį su orlaivio dalimi, įskaitant nuo orlaivio atitrūkusias dalis, arba buvo tiesiogiai paveiktas reaktyvinio variklio išmetamųjų dujų srovės, išskyrus atvejus, kai susižeidžiama dėl natūralių priežasčių, asmuo susižeidžia pats, jį sužeidžia kiti asmenys arba jei sužeidžiami asmenys, pasislėpę įprastai keleiviams ir įgulos nariams neprieinamose vietose; arba

b) orlaivis apgadinamas arba pakenkiama jo konstrukcijai ir dėl to sumažėja konstrukcijos tvirtumas, suprastėja techninės ar aerodinaminės orlaivio savybės, todėl reikėtų atlikti kapitalinį apgadinimos dalies remontą arba pakeisti tą dalį, išskyrus

atvejus, kai sugenda ar apgadinamas tik vienas variklis, įskaitant jo gaubtus ar dalis, oro sraigtai, sparnų galai, antenos, zondai, sraigtų mentės, padangos, stabdžiai, ratai, gaubtai, skydai, važiuoklės duralės, stiklai, orlaivio dangą (pavyzdžiui, nestipriai įlenkiama ar praduriama) arba atsiranda nedidelių pagrindinio rotorius mentės, uodegos rotorius mentės, važiuoklės gedimų bei pažeidimų dėl krušos ar susidūrimo su paukščiu, įskaitant skylutes antenos aptake; arba

c) orlaivis dingsta arba būna visiškai nepasiekiamas.

Pavojingas incidentas – incidentas, dėl kurio aplinkybių būta didelės tikimybės, kad įvyks avarija, ir kuris susijęs su orlaivio naudojimu. Jei orlaivis pilotuojamas, pavojingo incidento pradžia laikomas momentas, kai į orlaivį įlipa bent vienas juo skristi ketinantis asmuo, o pabaiga, – kai visi tokie asmenys iš orlaivio išlipa; jei orlaivis nepilotuojamas, pavojingo incidento pradžia, – kai orlaivis būna parengtas judėti ir skristi, pabaiga, – kai jis atskridęs sustoja ir pagrindinė varomoji sistema išjungžiama.

Incidentas – su orlaivio naudojimu susijęs įvykis, išskyrus avariją, kuris turi ar gali turėti įtakos skrydžių saugai.

3.3. Įpareigojimas atlikti tyrimą

Turi būti atliekamas visų avarijų ar pavojingų incidentų, į kuriuos pateko orlaivis, išskyrus nurodytus 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinančio Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB, II priede, saugos tyrimas valstybėje narėje, kurios teritorijoje įvyko avarija ar pavojingas incidentas.

Jeigu valstybėje narėje registruotas orlaivis pateko į avariją ar pavojingą incidentą ir negalima tiksliai nustatyti, kad avarija ar pavojingas incidentas įvyko kurios nors valstybės teritorijoje, saugos tyrimą atlieka registracijos valstybės narės saugos tyrimų institucija.

Saugos tyrimų apimtį ir procedūrą, kurios turi būti laikomasi atliekant tokius saugos tyrimus, įskaitant susijusius su orlaiviais, kurių didžiausia kilimo masė mažesnė arba lygi 2250 kg, nustato saugos tyrimų institucija, atsižvelgdama į galimybę gautus tokių tyrimų rezultatus panaudoti aviacijos saugai didinti. Laikydamosi valstybių narių nacionalinės teisės aktų, saugos tyrimų institucijos gali nuspręsti tirti kitus incidentus, taip pat kitų tipų orlaivių avarijas ar pavojingus incidentus, jei tikisi padaryti išvadas, kurias galėtų panaudoti saugai didinti.

3.4. Pranešimų sistema

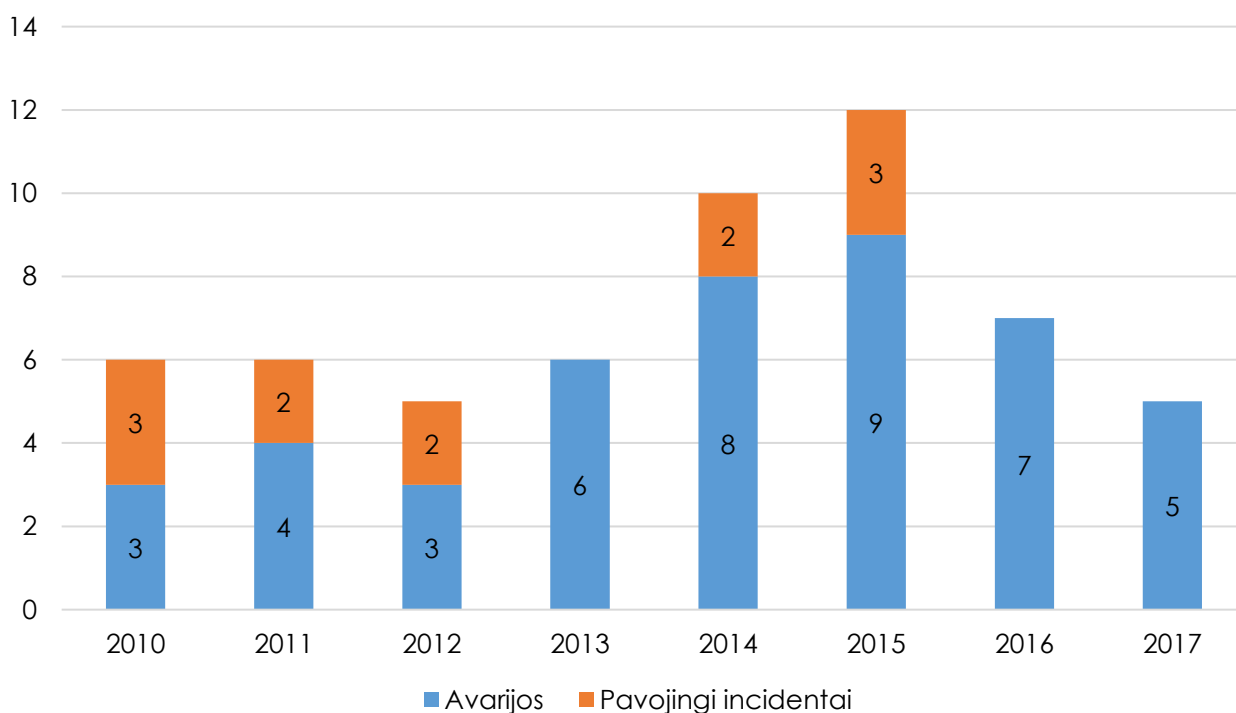
Bet kuris susijęs asmuo, žinantis apie įvykusią avariją ar pavojingą incidentą, nedelsdamas apie juos praneša valstybės, kurios teritorijoje įvyko avarija ar pavojingas incidentas, saugos tyrimų institucijai.

Saugos tyrimų institucija pagal tarptautinius standartus ir rekomenduojamą tvarką nedelsdama praneša Europos Komisijai, Europos aviacijos saugos agentūrai (EASA), Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai (ICAO), valstybėms narėms ir tam tikroms trečiosioms šalims apie visas įvykusias avarijas ir pavojingus incidentus, apie kuriuos jai pranešta.

Lietuvoje pranešimai apie avarijas ir pavojingus incidentus pranešami iš karto dviem institucijoms – saugos tyrimų institucijai ir Civilinės aviacijos administracijai. Apie incidentus pranešama tik Civilinės aviacijos administracijai. Jei Civilinės aviacijos administracija, gavusi pranešimą apie incidentą, įvertina, kad incidentas gali būti rimtesnis, nei aprašoma pranešime, šis pranešimas turi būti nedelsiant persiunčiamas saugos tyrimų institucijai įvertinti ir galutinei klasifikacijai nustatyti.

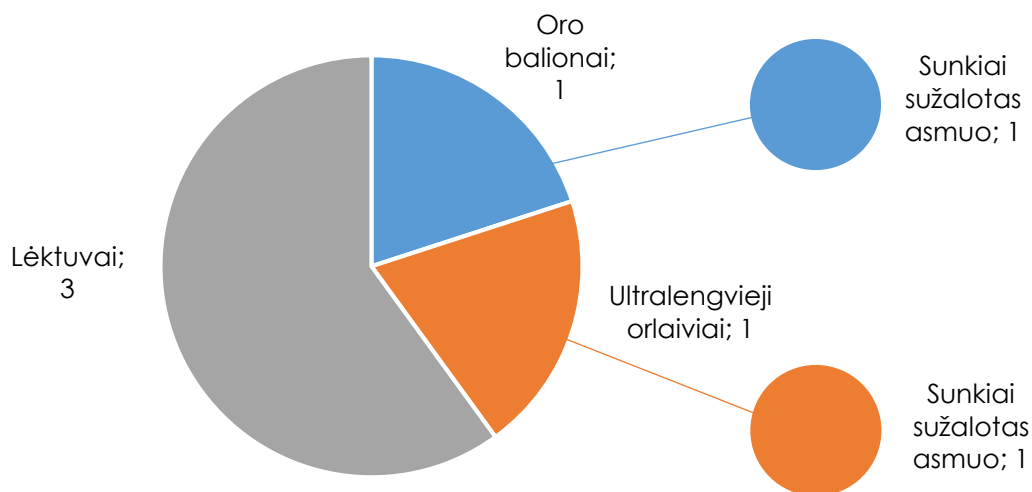
3.5. Avarijos ir pavojingi incidentai

2017 m. gauti 5 pranešimai apie Lietuvoje įvykusias orlaivių avarijas. 2 pav. pateikti duomenys apie Lietuvoje 2010–2017 m. įvykusias orlaivių avarijas ir pavojingus incidentus.



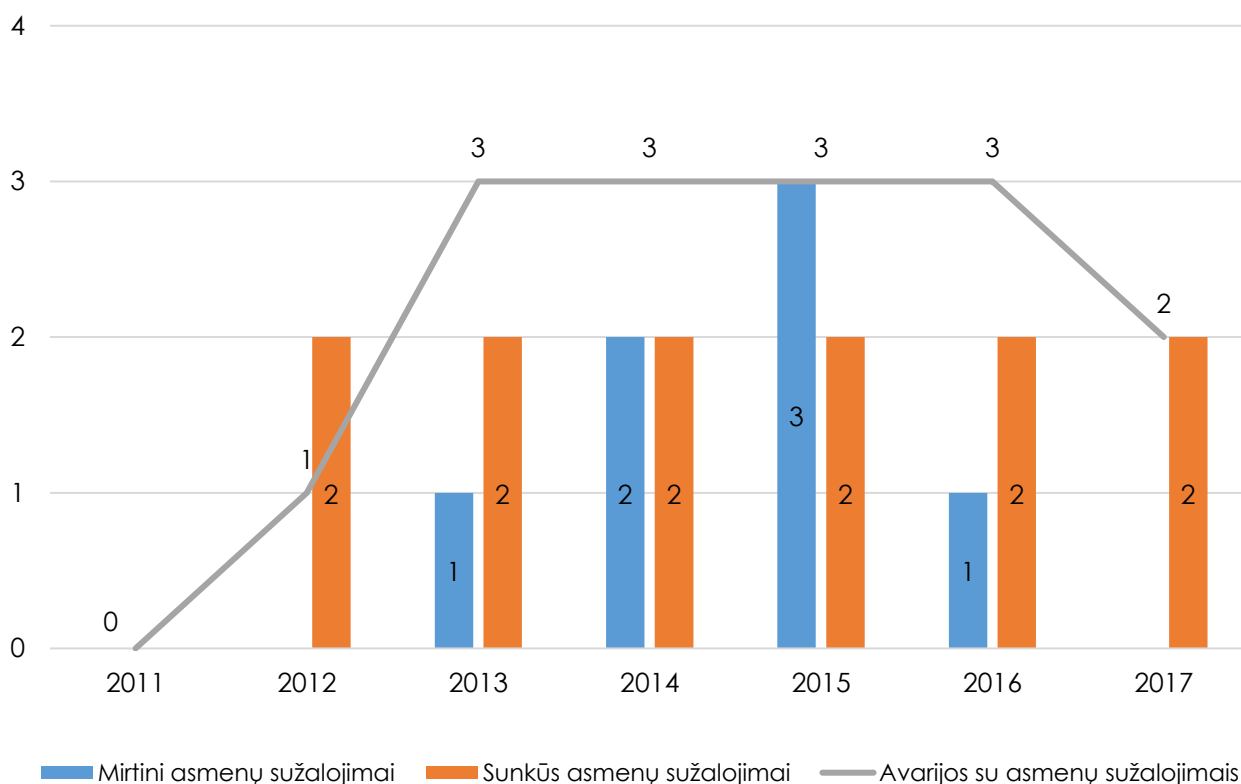
2 pav. Lietuvoje įvykusios orlaivių avarijos ir pavojingi incidentai

Lietuvoje 2017 m. įvyko 5 avarijos, kurias patyrė bendrosios aviacijos orlaiviai. Duomenys apie į avarijas patekusius orlaivius ir juose sužalotus asmenis pateikti 3 pav. Vadovaujantis Reglamento Nr. 996/2010 5 straipsnio nuostatomis, atliekami 4 avarijų saugos tyrimai.



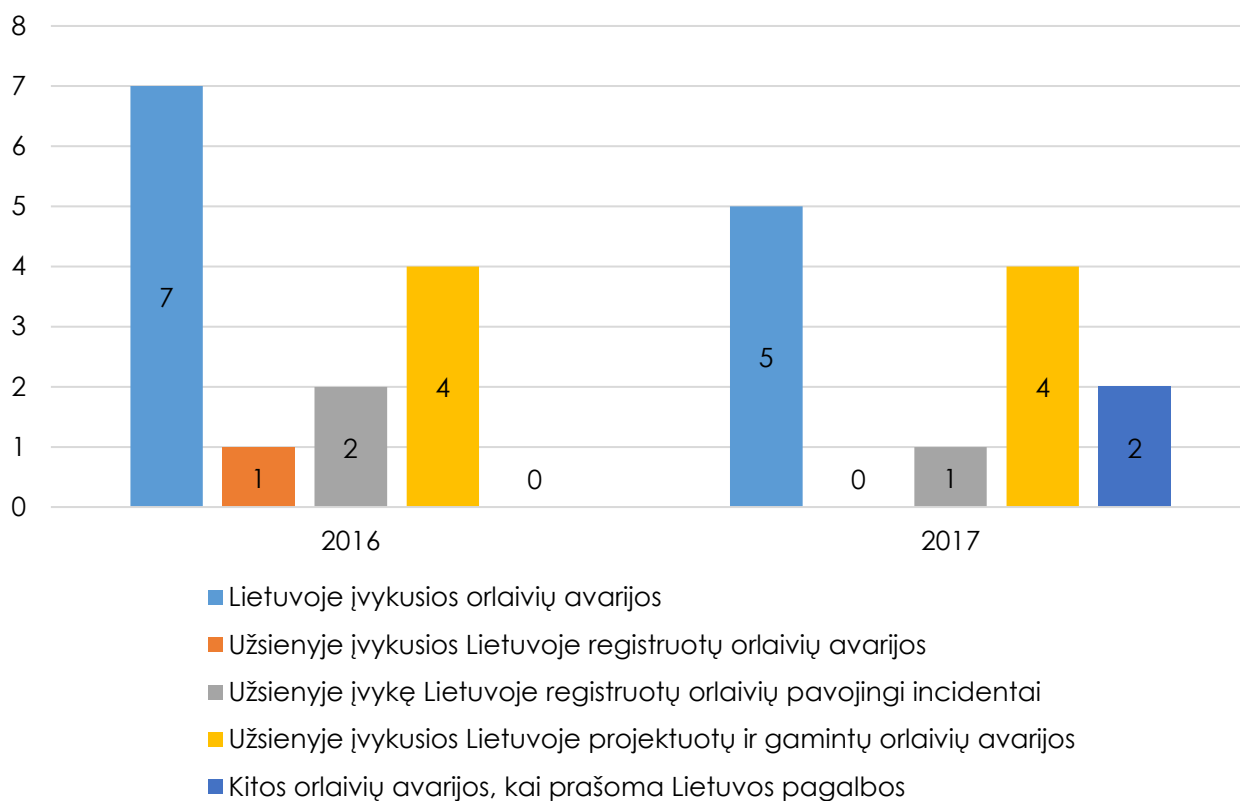
3 pav. 2017 m. Lietuvoje į avarijas patekę orlaiviai ir juose sužaloti asmenys

4 pav. nurodytas Lietuvoje 2011–2017 m. įvykusių orlaivių avarijų su asmenų sužalojimais skaičius.



4 pav. Lietuvoje įvykusios orlaivių avarijos su asmenų sužalojimais

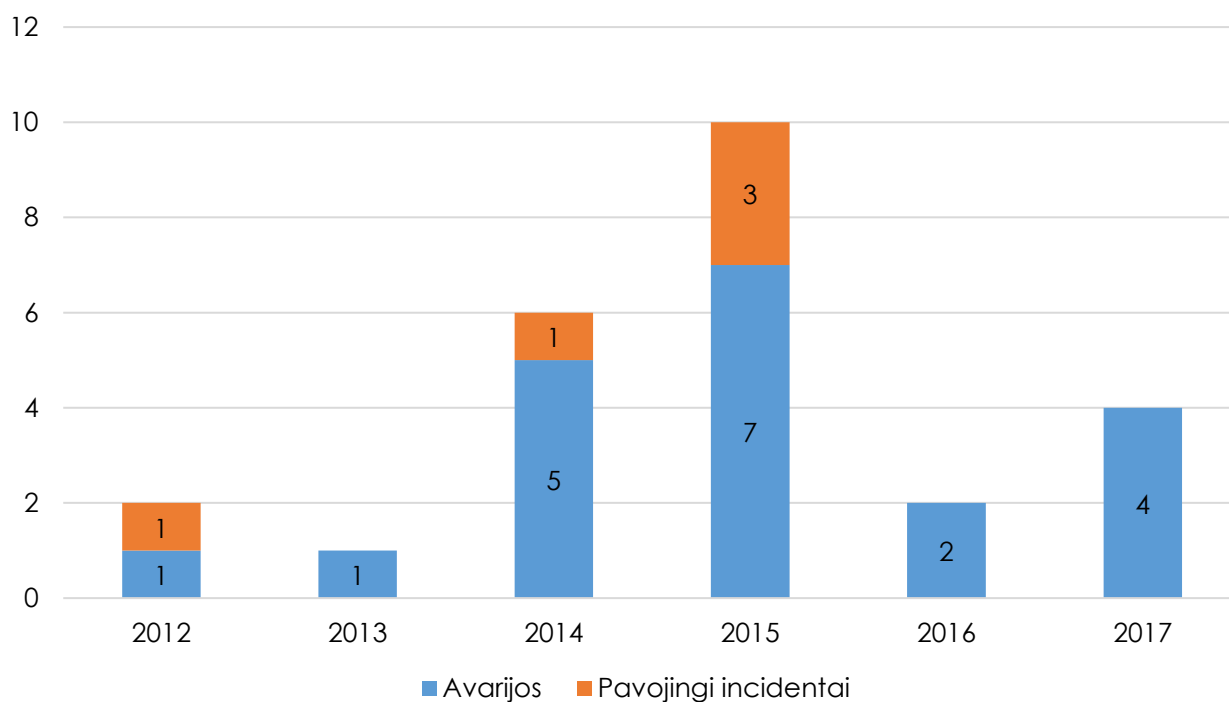
2016-2017 m. gautų pranešimų apie orlaivių registruotų Lietuvos Respublikos civilinių orlaivių registre avarijas ir pavojingus incidentus ir Lietuvoje projektuotų ir gamintų orlaivių avarijas, įvykusius ne Lietuvoje, skaičius nurodytas 5 pav. Lietuva, kaip registravimo valstybė, projektavimo valstybė ir gamybos valstybė, šių įvykių saugos tyrimams paskyrė įgaliotąjį atstovą.



5 pav. Orlaivių avarijos 2016-2017 m.

3.6. Atviri saugos tyrimai

6 pav. ir 1 lentelėje pateikti duomenys apie nuo 2012 m. atliekamus atvirus saugos tyrimus.



6 pav. Atviri orlaivių avarijų ir incidentų saugos tyrimai

1 lentelė. Atviri orlaivių avarijų ir incidentų saugos tyrimai

Data	Orlaivis	Reg. Nr.	Įvykio ar orlaivio nusileidimo vieta
2017-08-14	Lėktuvas „Tecnam P2002JF“	LY-BAQ	S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas
2017-07-25	Lėktuvas „Tecnam P2002JF“	EC-MLJ	S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas
2017-07-08	Karšto oro balionas „Cameron Balloons Z-1315“	LY-ORE	Matišké, Trakų sen., Vilniaus r. sav.
2017-06-27	Lėktuvas „PZL 104 Wilga 35A“	LY-AGB	Paluknio aerodromas
2016-08-06	Karšto oro balionas „BB45“	LY-DNB	Grigaičiai, Šatrininkų sen., Vilniaus r. sav.
2016-03-13	Lėktuvas „Tecnam P2006T“	LY-CPL	S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas
2015-11-09	Sraigtašparnis „Cabri G2“	LY-CJB	Tarptautinis Kauno oro uostas
2015-07-18	Lėktuvas „Hawker 800 XP“	LY-LTC	Tarptautinis Vilniaus oro uostas
2015-06-23	Lėktuvas „Tecnam P2002JF“	LY-FTO	S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas
2015-06-23	Lėktuvas „Cessna F 172 H“	LY-LAD	Tarptautinis Vilniaus oro uostas
2015-06-22	Lėktuvas „Tecnam P2002JF“	LY-BAQ	S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas
2015-06-20	Lėktuvas „Tecnam P2006T“	LY-MEP	S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas
2015-05-22	Lėktuvas „Cessna-150 M“	LY-AGV	Biržų aerodromas
2015-05-16	Ekspimentinis-istorinis lėktuvas „An-2“	LY-AET	Baltijos jūra
2015-04-27	Sraigtašparnis „Bell 407“ ir lėktuvas „Cessna 172“	LY-ERA LY-BAK	S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas
2015-03-25	Lėktuvas „Tecnam P2002JF“	LY-BAQ	Kauno aviacijos gamyklos aerodromas
2014-08-29	Lėktuvas „PZL 104 Wilga 35A“	LY-AJL	Akmenės aerodromas
2014-08-23	Lėktuvas „Piper PA-34-220T“	LY-LMN	Kyviškių aerodromas
2014-07-07	Sklandytuvas „Jantar 2B“	LY-GCR	Pociūnų aerodromas
2014-06-08	Sklandytuvas „Blanik L-13“	LY-GII	Karklėnų k., Plungės raj.
2014-05-30	Boeing 737 Bombardier CRJ200		Regioninio skrydžių valdymo centro „U“ sektorius
2014-04-19	Ultralengvasis lėktuvas „VL-3“	LY-VLA	Madžiūnų miškas, Paluknio sen., Trakų raj., Vilniaus apskr.
2013-08-16	Lėktuvas „PZL 104 Wilga 35A“	LY-AKS	Biržų aerodromas
2012-07-23	Lėktuvas „Cessna 150“	LY-CVT	S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas
2012-06-14	Sklandytuvas „Bocian“	LY-BOC	Paluknio aerodromas

3.7. Saugos rekomendacijos

Visas pateiktas saugos rekomendacijas ir su jomis susijusius atsakymus saugos tyrimų institucijos registruoja centrinėje saugykloje, sukurtoje pagal 2007 m. lapkričio 12 d. Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1321/2007, nustatantį įgyvendinimo taisykles, pagal kurias centrinėje saugykloje integruojama civilinės aviacijos įvykių informacija, kuria keičiamasi pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/42/EB. Centrinėje saugykloje saugos tyrimų institucijos registruoja ir visas iš trečiųjų šalių gautas saugos rekomendacijas.

Centrinės saugyklos pavadinimas – Saugos rekomendacijų informacinė sistema (*Safety Recommendations Information System (SRIS)*). Pažymėtina, kad Lietuvos Respublika niekada neturėjo prieigos prie šios centrinės saugyklos, todėl iš 31 Europos valstybių, kurios turi teisę pateikti saugos rekomendacijas, nėra pateikusi nė vienos saugos rekomendacijos. Vis dėlto 2016 m. Lietuva prisijungė prie Saugos rekomendacijų informacinės sistemos ir artimiausiu metu tikisi pateikti saugos rekomendacijas.

4

JŪRŲ LAIVŲ AVARIJOS IR INCIDENTAI

4.1. Teisės aktai

Jūrų laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimai atliekami vadovaujantis 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/18/EB, nustatančia pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančia Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB, kuri perkelta į Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymą, Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2015 m. gruodžio 30 d. įsakymą Nr. 1R-386 „Dėl Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. liepos 29 d. įsakymą Nr. 3-461 „Dėl Jūrų laivų avarijų ir incidentų klasifikavimo ir pranešimų apie jūrų laivų avarijas ir incidentus teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“. Taip pat vadovujamasi 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 straipsnio 4 dalį.

4.2. Sąvokos

Labai sunki avarija – jūrų laivo avarija, kurios metu įvyko laivo žūtis, dingo, žuvo žmogus arba buvo labai užteršta aplinka.

Sunki avarija – jūrų laivo avarija, kurios metu jūrų laive įvyko gaisras, sprogimas, laivas susidūrė su kitu laivu, užplaukė ant sekumos, atsitrenkė į kitą objektą, buvo apgadintas dėl blogų meteorologinių sąlygų, laivo korpusas buvo pažeistas dėl susidūrimo su ledais, laivo korpuse atsirado įtrūkimų ar numanomų pažeidimų ir dėl to jūrų laivo konstrukcija buvo taip apgadinta (laivo korpuso povandeninės dalies pramuša, laivo pagrindinių variklių gedimas ar lūžimas, didelis

antstato apgadinimas ir panašiai), kad jūrų laivas prarado savo jūrinės savybes ir jį būtina vilkti arba reikalinga pagalba iš kranto, arba buvo užteršta aplinka ir laivą būtina vilkti arba reikalinga pagalba iš kranto.

Nesunki avarija – jūrų laivo avarija, kuri neklasifikuojama kaip labai sunki arba kaip sunki avarija.

Incidentas jūroje – įvykis, kai jūrų laivui arba jame esantiems žmonėms kyla pavojus arba kai nesiėmus tinkamų veiksmų jūrų laivo veikla gali kelti pavojų aplinkai, kitiems laivams ir žmonėms.

4.3. Įpareigojimas atlikti tyrimą

Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad įvykus labai sunkiai jūrų laivo avarijai, saugos tyrimą turi atlikti saugos tyrimų institucija, jei laivas plaukioja su tos valstybės vėliava, nepriklausomai nuo avarijos vietos; jei avarija įvyksta jos teritorinėje jūroje ir vidaus vandenyse, nepriklausomai nuo avariją patyrusio laivo ar laivų vėliavos; arba jei valstybė narė yra iš esmės suinteresuota, nepriklausomai nuo avarijos vietos ir nuo avariją patyrusio laivo ar laivų vėliavos.

Įvykus visoms kitoms jūrų laivų avarijoms ar incidentams saugos tyrimų institucija sprendžia, ar atlikti saugos tyrimą. Priimdama tokius sprendimus, saugos tyrimų institucija atsižvelgia į jūrų laivo avarijos ar incidento sunkumą, susijusio laivo ir (arba) krovinio rūšį bei galimybes išvengti avarijų ir incidentų ateityje, atsižvelgiant į saugos tyrimo rezultatus.

4.4. Pranešimų sistema

Visos atsakingos institucijos ir (arba) suinteresuotos šalys nedelsdamos turi pranešti saugos tyrimų institucijai apie visas jūrų laivų avarijas ir incidentus.

Lietuvos transporto saugos administracija, Lietuvos kariuomenės Karinių jūrų pajėgų Jūrų gelbėjimo koordinavimo centras, VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija ir (arba) kiti asmenys arba subjektai, gavę informacijos apie jūrų laivų avariją ar incidentą, privalo nedelsdami, bet ne vėliau kaip per 24 valandas nuo informacijos apie tokį įvykį gavimo momento, informuoti saugos tyrimų instituciją.

Įvykus jūrų laivo, plaukiojančio su Lietuvos valstybės vėliava, avarijai ar incidentui už Lietuvos Respublikai priskirto paieškos ir gelbėjimo rajono Baltijos jūroje ribų, laivybos bendrovė ar jūrų laivo kapitonas nedelsdamos, bet ne vėliau kaip per 24 valandas nuo tokios jūrų laivo avarijos ar incidento, apie tai praneša Lietuvos transporto saugos administracijai, kuri nedelsdama, bet ne vėliau kaip per 24 valandas nuo tokio pranešimo gavimo, apie tai praneša saugos tyrimų institucijai.

Įvykus jūrų laivo, plaukiojančio su Lietuvos valstybės vėliava, labai sunkiai avarijai už Lietuvos Respublikai priskirto paieškos ir gelbėjimo rajono Baltijos jūroje ribų, laivybos bendrovė ar jūrų laivo kapitonas nedelsdamos, bet ne vėliau kaip per 1 valandą nuo pirminės informacijos apie tokią avariją gavimo, apie tai praneša

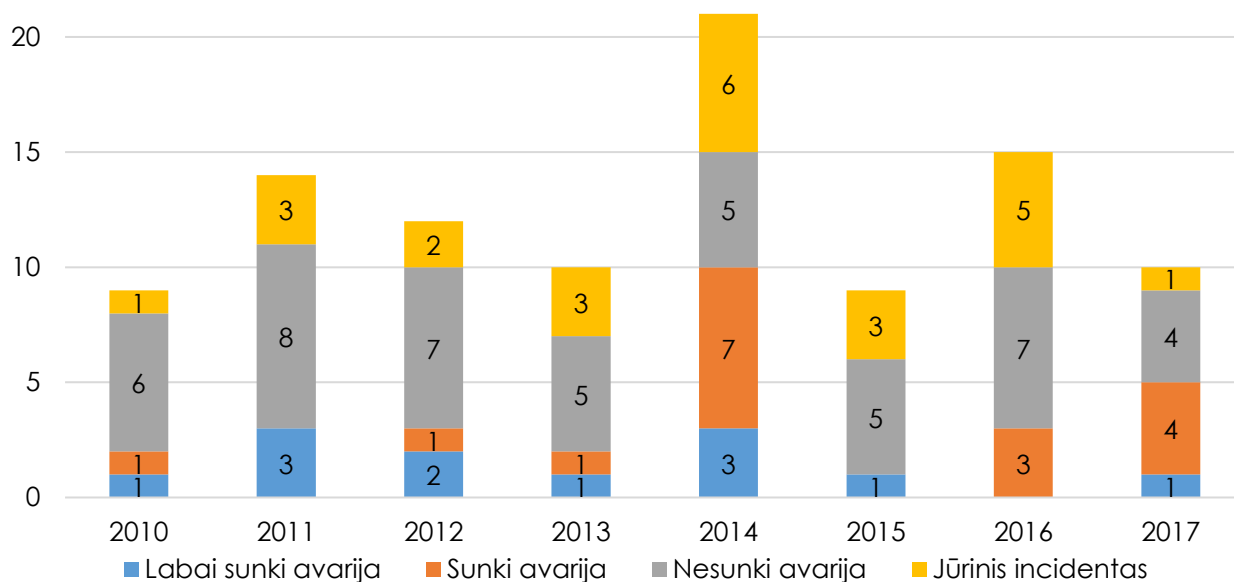
Lietuvos transporto saugos administracijai, kuri nedelsdama, bet ne vėliau kaip per 1 valandą nuo tokio pranešimo gavimo, apie tai praneša saugos tyrimų institucijai.

Įvykus jūrų laivo avarijai ar incidentui Lietuvos Respublikai priskirtame paieškos ir gelbėjimo rajone Baltijos jūroje, Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, Šventosios valstybiniame jūrų uoste, Būtingės naftos terminalo akvatorijoje ir prieigose, jūrų laivo kapitonas nedelsdamas, bet ne vėliau kaip per 1 valandą, privalo apie tai pranešti saugos tyrimų institucijai.

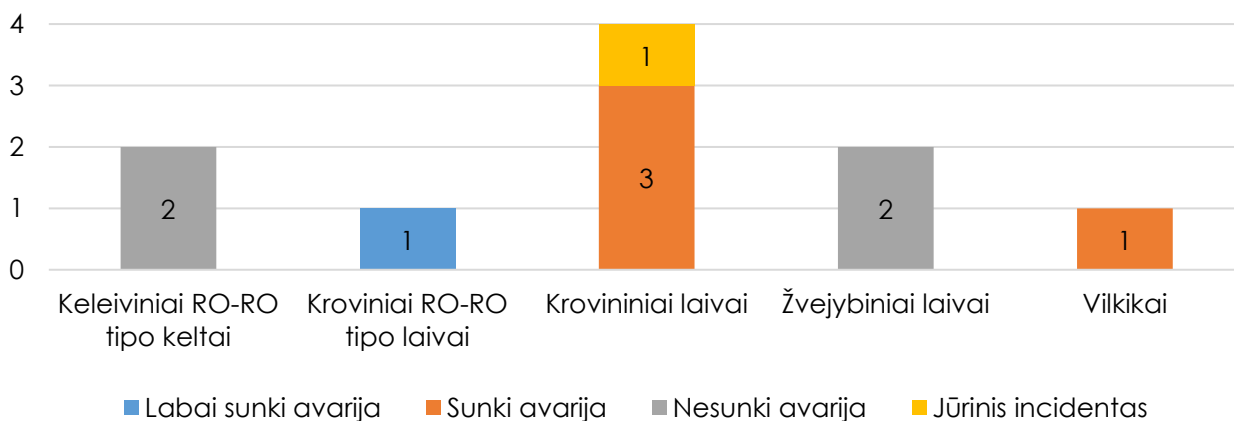
Saugos tyrimų institucija praneša Europos Komisijai apie jūrų laivų avarijas ir incidentus. Ji taip pat pateikia Europos Komisijai duomenis, gautus atliekant saugos tyrimus, naudodamasi Europos jūrų laivų avarijų informacine baze (EMCIP).

4.5. Avarijos ir incidentai

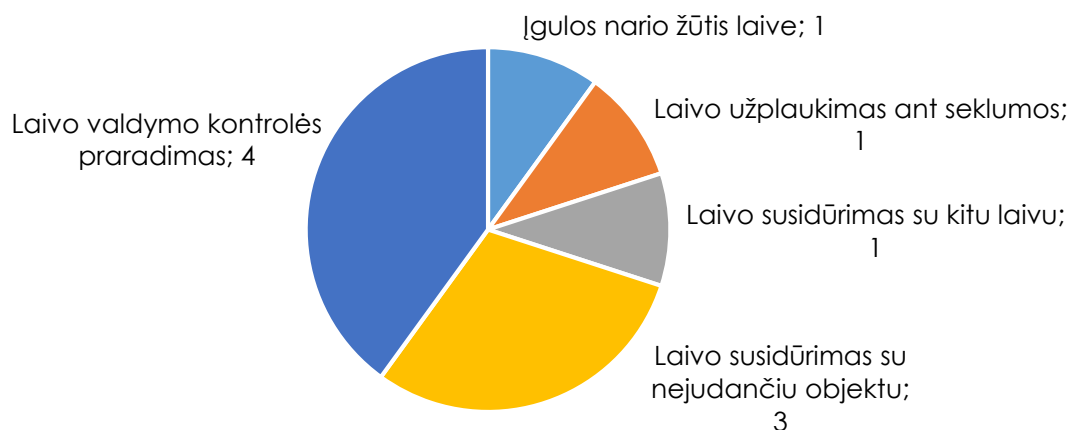
2017 m. gauta 10 pranešimų apie jūrų laivų avarijas ir incidentus (7 pav.), į kuriuos pateko 10 jūrų laivų (8 pav.). Visi įvykiai suskirstyti į kategorijas (9 pav.).



7 pav. 2017 m. gauti pranešimai apie jūrų laivų avarijas ir incidentus

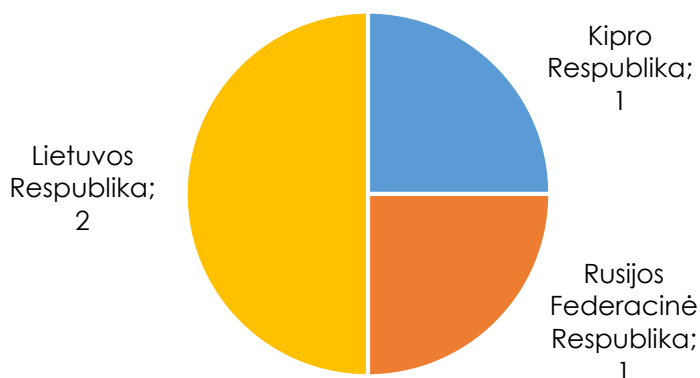


8 pav. 2017 m. į avarijas ir incidentus patekę jūrų laivai



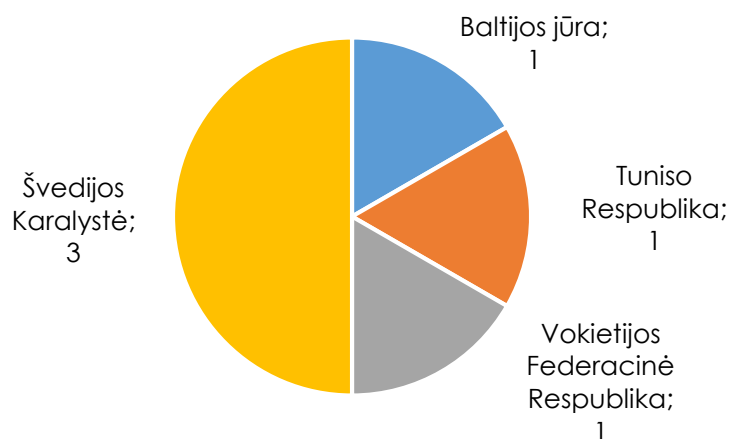
9 pav. 2017 m. įvykusių jūrų laivų avarijų ir incidentų kategorijos

2017 m. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste iš viso įvyko 4 sunkios avarijos, kurias patyrė trijų valstybių vėliavų jūrų laivai (10 pav.).



10 pav. 2017 m. Lietuvoje į avarijas ir incidentus patekusių jūrų laivų vėliavos

Duomenys apie 2017 m. laivų, plaukiojančių su Lietuvos vėliava, avarijas ir incidentus, įvykusius kitų valstybių uostose ir atviruose vandenyse, pateikti 11 pav.



11 pav. 2017 m. Ne Lietuvoje įvykusios Lietuvos vėliavos jūrų laivų avarijos ir incidentai

4.6. Atviri saugos tyrimai

2017 m. lapkričio 23 d. krovinio RO-RO tipo kelto „Botnia Seaways“ (TJO Nr. 9192129), plaukiojančio su Lietuvos Respublikos vėliava, labai sunki avarija Tuniso Respublikos Rades uoste.

Iš krovinio Ro-Ro tipo kelto „Botnia Seaways“ buvo iškraunami konteineriai. Kranu keliant konteinerį buvo kliudytos šalia stovinčios puspriekabės, kurios prispaudė laivo įgulos narį. Sužalotas įgulos narys nedelsiant buvo išvežtas į ligoninę, tačiau joje mirė.

5

GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO KATASTROFOS, EISMO ĮVYKIAI IR RIKTAI

5.1. Teisės aktai

Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų saugos tyrimai atliekami vadovaujantis 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičiančia Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo, V skyriumi, kuris perkeltas į Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2015 m. gruodžio 30 d. įsakymą Nr. 1R-385 „Dėl Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ar riktų tyrimo ataskaitų ir geležinkelių transporto eismo saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymu ir 2016 m. gegužės 11 d. priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/798 dėl geležinkelių saugos (nauja redakcija), kurios turi būti laikomasi ne vėliau kaip nuo 2019 m. birželio 16 d.

5.2. Sąvokos

Geležinkelių transporto katastrofa – geležinkelių riedmenų susidūrimas ar nuriedėjimas nuo bėgių, kai arba žūva vienas ar daugiau žmonių, arba sunkiai sužalojami penki ar daugiau žmonių, arba, katastrofų tyrimų vadovo išankstiniu vertinimu, padaroma ne mažesnė kaip 2 milijonų eurų žala geležinkelių infrastruktūrai, geležinkelių riedmenims, aplinkai ar asmenų turtui, taip pat bet kuris kitas panašių padarinių sukėlęs eismo įvykis, padaręs akivaizdų poveikį eismo saugos kontrolei ar valdymui.

Geležinkelių transporto eismo įvykis – nepageidaujamas arba netyčinis netikėtas įvykis arba keli įvykiai, sukeltantys žalingų padarinių, kai geležinkelių riedmenys susiduria su kitais geležinkelių riedmenimis, statiniais ar įrenginiais, nurieda nuo bėgių, susiduria su pervažą kertančiomis transporto priemonėmis ar pervažoje esančiais objektais, taip pat kai dėl judančių geležinkelių riedmenų nukenčia bent vienas žmogus ar geležinkelių riedmenyse kyla gaisras, ir kiti panašių žalingų padarinių sukeltantys įvykiai.

Geležinkelių transporto riktas – įvykis eksploatuojant geležinkelių riedmenis, turėjęs neigiamą poveikį eismo saugos kontrolei ir valdymui, bet nesukėlęs katastrofos ar eismo įvykio padarinių.

5.3. Įpareigojimas atlikti tyrimą

Europos Sąjungos valstybės narės užtikrina, kad visus katastrofų geležinkelių transporto sistemoje tyrimus atliktų saugos tyrimų institucija. Saugos tyrimų institucija, gavusi pranešimą apie geležinkelių transporto įvykį, nedelsdama, bet ne vėliau kaip per 3 kalendorines dienas, įvertina, ar šis geležinkelių transporto įvykis atitinka geležinkelių transporto katastrofos požymius, ir tuo atveju, jeigu atitinka, inicijuoja geležinkelių transporto katastrofos tyrimą.

Be katastrofų, saugos tyrimų institucija gali tirti tuos eismo įvykius ir riktus, kurie šiek tiek kitokiomis sąlygomis būtų galėję sukelti katastrofas. Saugos tyrimų institucija savo nuožiūra nusprendžia, ar imtis tokio eismo įvykio ar rikto tyrimo. Savo sprendime ji atsižvelgia į eismo įvykio ar rikto rimtumą, į tai, ar jis yra eismo įvykių ar riktų virtinės, tiesiogiai susijusios su visa sistema, dalis, į jo poveikį saugai geležinkeliuose Bendrijos lygmeniu, taip pat į geležinkelių infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių, saugos institucijų ar valstybių narių prašymus.

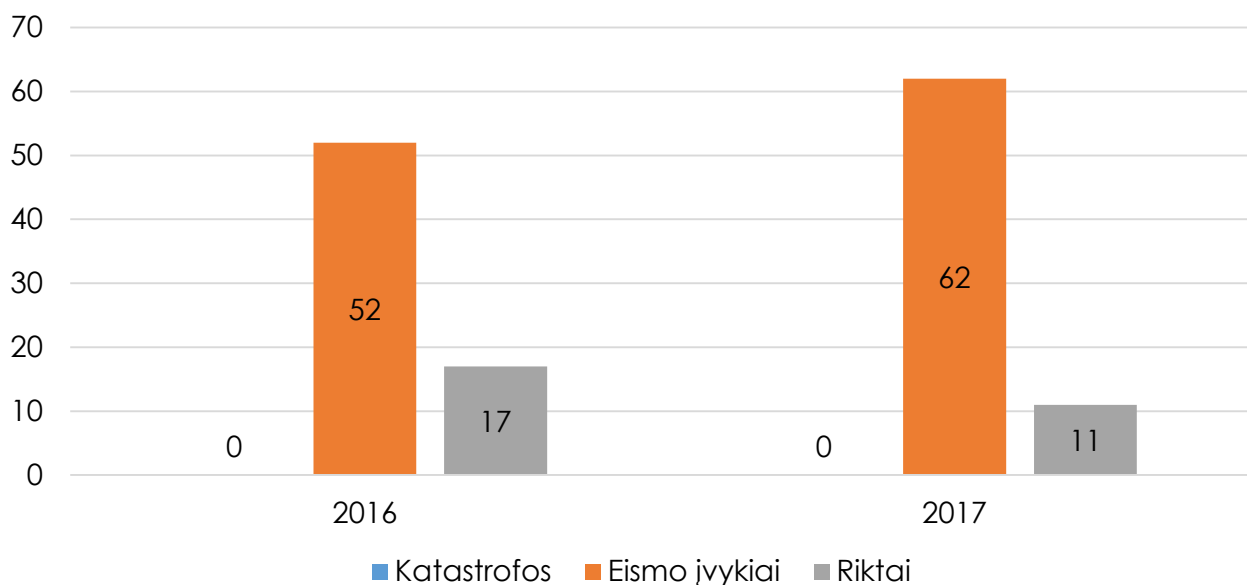
5.4. Pranešimų sistema

Geležinkelio įmonės (vežėjai), įmonės, kurios naudojasi geležinkelių infrastruktūra, ir geležinkelių infrastruktūros valdytojai įvykus geležinkelių transporto katastrofai ar eismo įvykiui nedelsdami, o įvykus geležinkelių transporto riktui – ne vėliau kaip per 24 val. privalo informuoti saugos tyrimų instituciją ir kuo greičiau pateikti nustatytos formos pirminį pranešimą apie geležinkelių transporto katastrofą, eismo įvykį ar riktą.

Pirminį pranešimą saugos tyrimų institucijai geležinkelių infrastruktūros valdytojai, geležinkelio įmonės (vežėjai), įmonės, kurios naudojasi geležinkelių infrastruktūra, ar jų įgalioti asmenys gali pateikti siųsdami pirminio pranešimo skaitmeninę kopiją elektroniniu paštu. Jei Valstybinė geležinkelio transporto inspekcija prie Susisiekimo ministerijos gauna pirminį pranešimą tiesiogiai, ji ne vėliau kaip per 24 val. nuo pirminio pranešimo gavimo privalo persiųsti gautą pirminį pranešimą saugos tyrimų institucijai elektroniniu paštu.

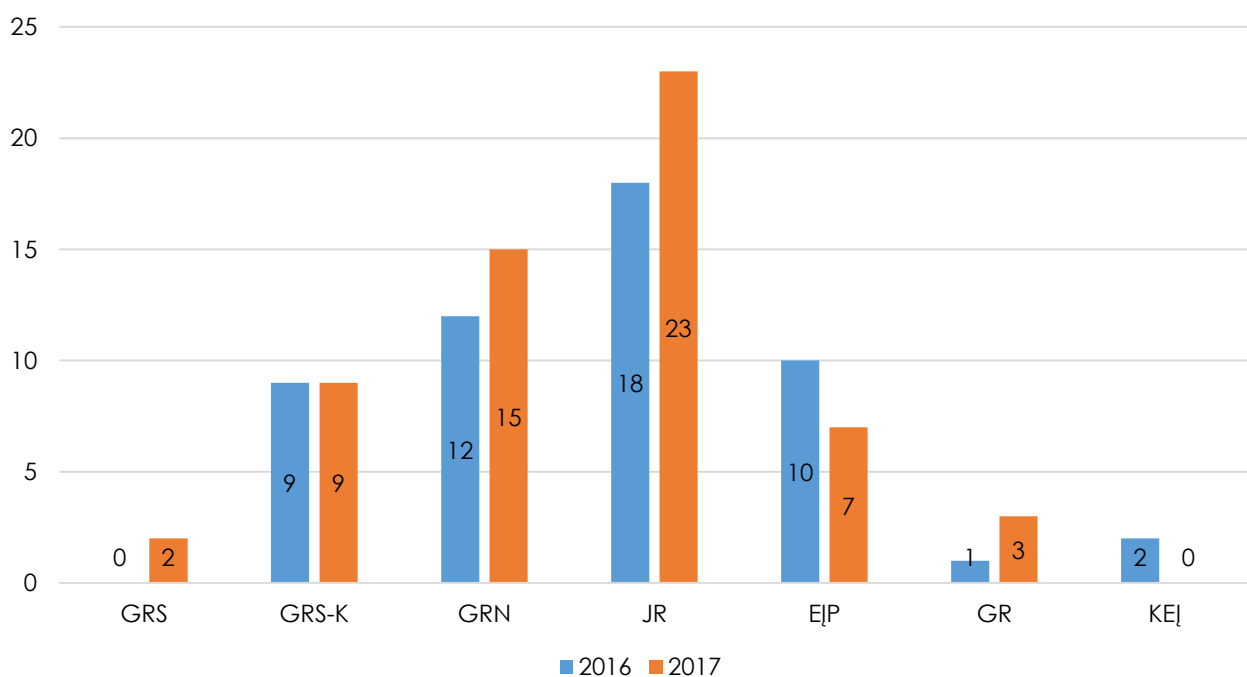
5.5. Katastrofos, eismo įvykiai ir riktai

Duomenys apie 2016-2017 m. gautus pranešimus apie įvykusias geležinkelių transporto katastrofas, eismo įvykius ir riktus pateikti 12 pav.



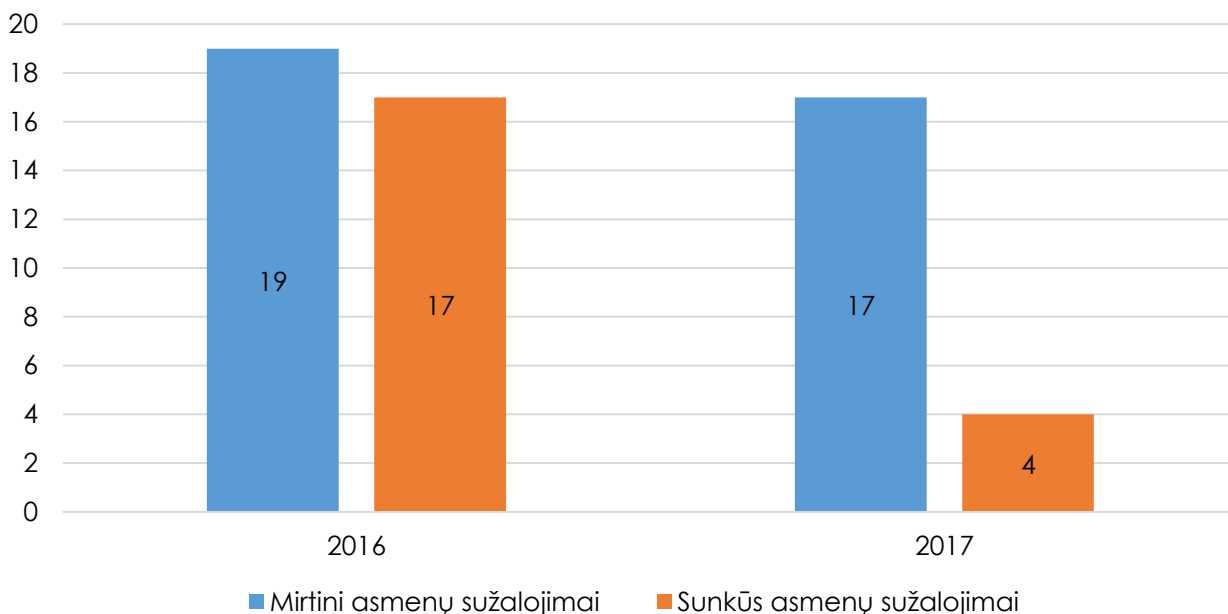
12 pav. 2017 m. gauti pranešimai apie geležinkelių transporto įvykius

Geležinkelių transporto eismo įvykių skaičius pagal kategorijas pateiktas 13 pav. Čia GRS - geležinkelių riedmenų susidūrimas; GRS-K - geležinkelių riedmenų susidūrimas su kliūtimi, esančia gabarite; GRN - geležinkelių riedmenų nuriedėjimai; JR - dėl judančių riedmenų įvykusios avarijos, per kurias nukentėjo žmonės; EIP - eismo įvykiai pervažose; GR - gaisrai riedmenyse; KEI - kitos rūšies eismo įvykiai.



13 pav. 2016 m. geležinkelių transporto eismo įvykių skaičius pagal kategorijas

Duomenys apie geležinkelių transporto eismo įvykiuose sužeistų asmenų skaičių pateikti 14 pav.



14 pav. 2016 m. geležinkelių transporto eismo įvykiuose sužalotų asmenų skaičius

5.6. Atviri saugos tyrimai

Atsižvelgiant į tai, kad saugos tyrimų institucijoje dvejus metus iki 2016 m. spalio mėn. nebuvo geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimų vadovo, pradėtas tik vienas eismo įvykio saugos tyrimas.

2016 m. spalio 18 d. Geležinkelių transporto eismo įvykis Kauno geležinkelio stoties Petrašiūnų kelyno privažiuojamajame kelyje Nr. 14. Įvykio metu lokomotyvas TGK-2, Nr. 7477, riedėdamas prispaudė darbuotoją prie stovėjusio lokomotyvo TEM TMH, Nr. 98240000264. Darbuotojas sunkiai sužalotas, abiem šilumvežiams padaryta minimali žala. Saugos tyrimas etapas – faktinės ataskaitos derinimas.

5.7. Parengtos ataskaitos ir saugos rekomendacijos

Atsižvelgiant į tai, kad Lietuvoje nebuvo įvykusių geležinkelių transporto katastrofų ir iki 2016 m. saugos tyrimų institucija nebuvo pradėjusi nė vieno geležinkelių transporto eismo įvykio ar rikto saugos tyrimo, saugos tyrimo ataskaitų neparengta ir saugos rekomendacijų nepateikta. Vis dėlto saugos tyrimų institucija, atsižvelgdama į poveikį saugai ir turimus išteklius, nuo šiol ketina atlikti ir geležinkelių transporto eismo įvykių ir riktų saugos tyrimus.

Visos atliktų geležinkelių transporto įvykių saugos tyrimų ataskaitos ir pateiktos rekomendacijos skelbiamos Europos Sąjungos geležinkelių agentūros duomenų bazėje ir saugos tyrimų institucijos puslapyje, kuri prieinama viešai.

