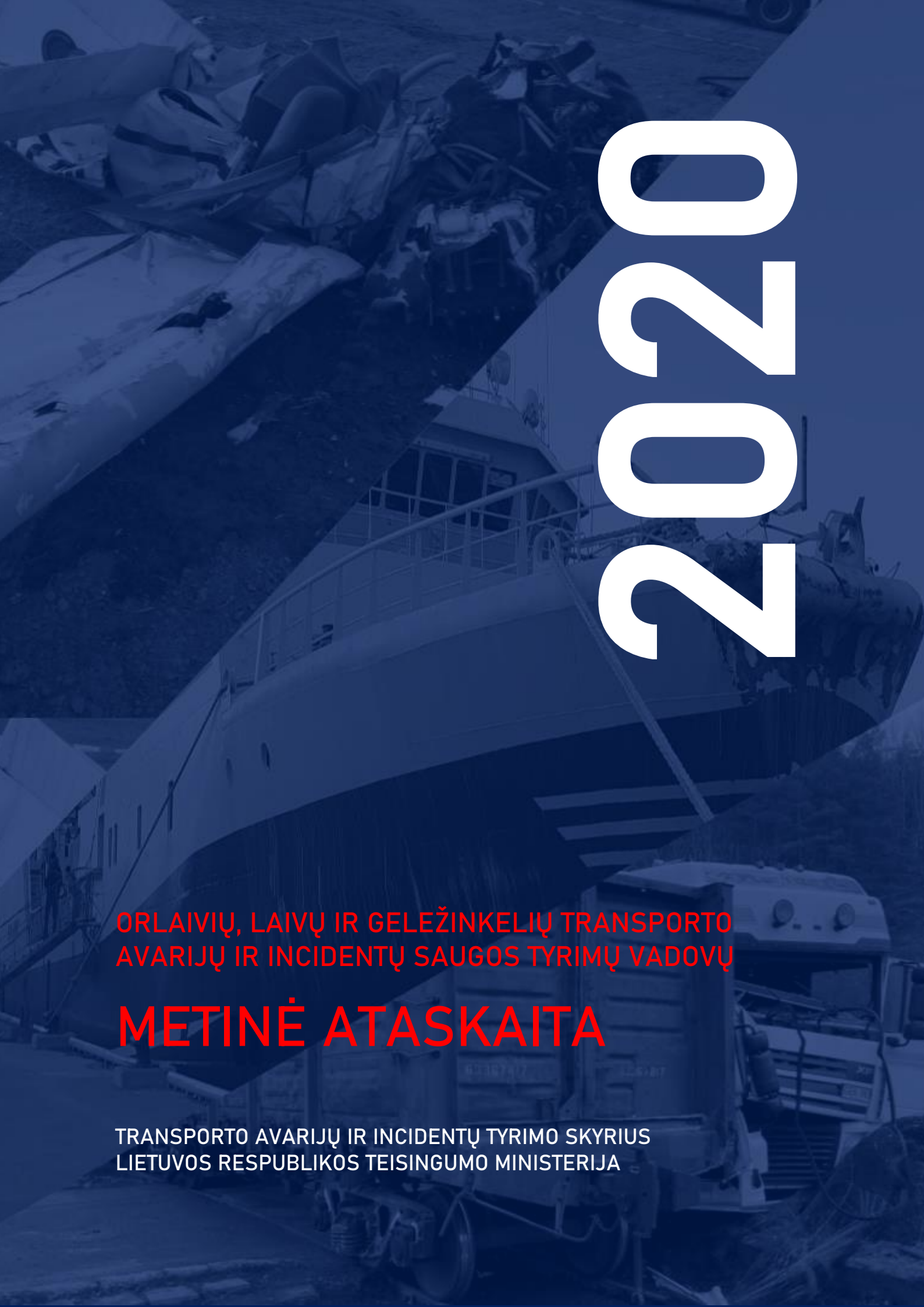




2020

ORLAIVIŲ, LAIVŲ IR GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO
AVARIJŲ IR INCIDENTŲ SAUGOS TYRIMŲ VADOVŲ

METINĖ ATASKAITA

TRANSPORTO AVARIJŲ IR INCIDENTŲ TYRIMO SKYRIUS
LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA

Siekdami informuoti visuomenę apie bendrą saugos lygį, orlaivių, laivų ir geležinkelių transporto avarijų ir incidentų saugos tyrimų vadovai kasmet skelbia saugos apžvalgą – **metinę ataskaitą**.

Turinys

Apie mus	4
Mūsų misija	8
Veikla visame pasaulyje	10
Pranešimai	12
Procesas	16
Bendradarbiavimas	20
Orlaivių avarijos ir incidentai	22
Laivų avarijos ir incidentai	30
Geležinkelių transporto katastrofos, eismo įvykiai ir riktai	40

Apie mus

01

[Įpareigojimai](#)

Kiekviena Europos Sąjungos valstybė narė turi užtikrinti, kad valstybėje įvykusių orlaivių, laivų ir geležinkelių transporto avarijų ir incidentų saugos tyrimus nepatirdama išorinio poveikio atliktų nuolat veikianti nacionalinė saugos tyrimų institucija, pajėgi nepriklausomai atlikti visą saugos tyrimą. Tam valstybė turi suteikti reikiamas priemones, visų pirma, numatyti biudžetą, skirti kvalifikuotų darbuotojų ir tinkamą materialinę bazę, įskaitant biurus ir angarus, kad saugos tyrimų institucija turėtų pakankamai išteklių savarankiškai vykdyti įpareigojimus.

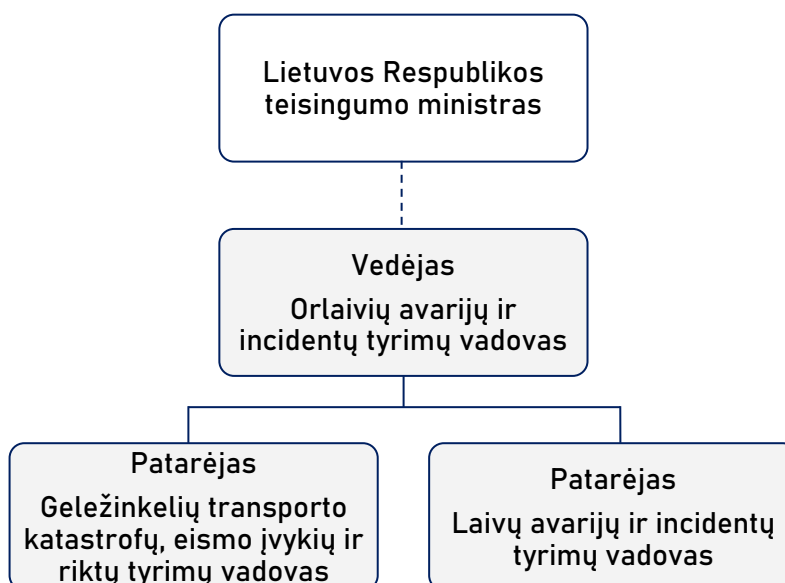
Nepriklausomumas

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

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

Apie mus

Lietuvos Respublikoje orlaivių avarijų ir incidentų, laivų avarijų ir incidentų bei geležinkelio transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų saugos tyrimus atlieka Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirti tyrimų vadovai. Tyrimų vadovai dirba Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyriuje, kuris tiesiogiai pavaldus teisingumo ministrui (1 pav.).



1 pav. Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyriaus struktūra

2011 m.

2012 m.

2013 m.

2014 m.

2015 m.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijoje, sujungus orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovo bei geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimų vadovo pareigybės, įkurtas savarankiškas Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyrius.

2010 m. gruodžio 1 d.

Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovo pareigybė tampa laisva.

2015 m. rugpjūčio 19 d.

Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimo vadovo pareigybė tampa laisva.

2014 m. rugsėjo 19 d.

Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas

Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimų vadovas

Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas

2011 m. rugsėjo 16 d.

Įsteigta vyresniojo specialisto (jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovo) pareigybė. Iki tada jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų funkcijas vykdė Lietuvos saugios laivybos administracija.

2011 m. vasario 1 d.

Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyrius pradėjo faktinę savo veiklą, kai buvo įsteigtos šio skyriaus vedėjo (orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovo) ir vyriausiojo specialisto (geležinkelių transporto katastrofų tyrimų vadovo) pareigybės.

2013 m. liepos 1 d.

Paskiriamas jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas.

2012 m. gruodžio 31 d.

Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovo pareigybė tampa laisva.

2016 m.

2017 m.

2018 m.

2019 m.

2020 m.

Paskiriamas orlaivių avarijų
ir incidentų tyrimo vadovas.

2015 m. lapkričio 12 d.

Paskiriamas geležinkelių
transporto katastrofų, eismo į-
vykių ir riktų tyrimo vadovas.

2016 m. spalio 14 d.

Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas

Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimų vadovas

Laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas

2018 m. kovo 14 d.

Paskiriamas laivų avarijų
ir incidentų tyrimų vadovas.

2017 m. vasario 23 d.

Jūrų laivų avarijų ir inci-
dentų tyrimų vadovo pareigybė
tampa laisva.

2016 m. sausio 1 d.

Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyrius iš Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos perkeltas į Lietuvos Respublikos teisingumo ministeriją. Tuo metu skyriuje buvo trys pareigybės: vedėjo (orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovo), vyriausiojo specialisto (geležinkelių transporto katastrofų tyrimų vadovo) ir vyresniojo specialisto (jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovo).

Mūsų misija

02

Misija

Transporto srityje įvykusių avarijų ir incidentų saugos tyrimo tikslas – pagerinti saugą.

Saugos tyrimas – siekiant ateityje išvengti avarijų ir incidentų, saugos tyrimų vadovų vykdoma procedūra, per kurią renkama ir analizuojama informacija, daromos išvados, įskaitant priežasties ar priežasčių ir (arba) papildomų veiksmų nustatymą, prireikus rengiamos saugos rekomendacijos.

Saugos tyrimų sritys

Saugos tyrimų vadovai atlieka orlaivių, laivų ir geležinkelių transporto avarijų ir incidentų saugos tyrimus, neatsižvelgdami į tai kur jie įvyko, – ore, ant žemės ar vandenyje.

Saugos tyrimų vadovai neatlieka priežiūros funkcijos, taip pat nesprensdžia atsakomybės, kaltės, žalos atlyginimo, nuobaudų, drausminių priemonių skyrimo ir panašių klausimų, tai yra šie klausimai nėra keliami, aptariami ir nagrinėjami.

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

Trys klausimai į kuriuos atsakoma

Atliekant avarijos ar incidento saugos tyrimą siekiama atsakyti į tris klausimus:

Kas atsitiko?

Kodėl tai atsitiko?

Ką daryti, kad panašus įvykis neatsitiktų ateityje arba būtų sumažintos jo pasekmės, jei jis atsitiks?

Atliekant saugos tyrimą, taip pat vertinama paieškos ir gelbėjimo tarnybų veikla, siekiant ją pagerinti.

Kada atliekami saugos tyrimai

Ar saugos tyrimų vadovai turi atlikti avarijos ar incidento saugos tyrimą ar ne, priklauso nuo daugelio aplinkybių. Kai kuriais atvejais saugos tyrimas yra privalomas, o kitais atvejais saugos tyrimų vadovai priima sprendimą, ar reikia atlikti saugos tyrimą, atsižvelgdami į teisės aktuose nustatytus kriterijus ir galimybę pagerinti atitinkamos transporto rūšies saugą, avarijos ar incidento sunkumą, pasekmes ir pan. Saugos tyrimų vadovas prieš priimdamas tokį sprendimą surenka reikalingą informaciją apie avariją ar incidentą, prireikus vyksta į įvykio vietą, apklausia liudytojus. Priimtas sprendimas dėl saugos tyrimo atlikimo skelbiamas interneto svetainėje.

Veiklos išplėtimas

Saugos tyrimų vadovams pavestos veiklos sritis gali būti išplėsta, ir saugos tyrimų vadovai gali būti įpareigoti rinkti ir analizuoti su transporto sauga susijusią informaciją, visų

pirma transporto avarijų ir incidentų prevencijos tikslais, jei tokia veikla neturi įtakos saugos tyrimų vadovų nepriklausomumui ir dėl jos nenumatoma atsakomybė reguliavimo, administravimo ar standartizavimo srityje.

Saugos tyrimų reglamentavimas

Orlaivių avarijų ir incidentų saugos tyrimai atliekami vadovaujantis Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos konvencijos 13 priedu, kitais šios organizacijos priimtais dokumentais, 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, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymu ir Civilinių orlaivių avarijų ir incidentų saugos tyrimo tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos teisingumo ministro.

Laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimai atliekami vadovaujantis 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, Tarptautinės jūrų organizacijos Laivų avarijų tyrimų kodeksu, patvirtintu Jūrų saugumo komiteto rezoliucija MSC.255(84), kitais šios organizacijos priimtais dokumentais, Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymu, Laivų avarijų ir incidentų tyrimų, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos teisingumo ministro, Europos Sąjungos valstybių narių ir Europos Komisijos sukurtos nuolatinio bendradarbiavimo sistemos posėdžiuose pasiektais susitarimais ir kitais dokumentais.

Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų saugos tyrimai atliekami vadovaujantis 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/798 dėl geležinkelių saugos (nauja redakcija) V skyriumi, kuris perkeltas į Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymą ir Lietuvos Respublikos teisingumo ministro patvirtintą Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ar riktų tyrimų, šių tyrimų ataskaitų ir geležinkelių transporto eismo saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašą.

Veikla visame pasaulyje

03

Saugos tyrimų vadovų veikla apima transporto avarijų ir incidentų, įvykusių ne tik Lietuvoje, bet ir visame pasaulyje, tyrimus, kai minėti avarijos ir incidentai yra susiję su Lietuva kaip transporto priemonės registracijos, naudotojo, projektavimo ir gamybos, įgulos narių ir keleivių pilietybės valstybe.

Jvykus *orlaivio avarijai ar pavojingam incidentui*, orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas privalo atlikti saugos tyrimą, jeigu:

- 1) orlaivio avarija ar pavojingas incidentas įvyko Lietuvos Respublikoje;
- 2) Lietuvos Respublikoje registruotas orlaivis pateko į avariją ar pavojingą incidentą ir negalima tiksliai nustatyti, kurios valstybės teritorijoje jis įvyko (pvz., tarptautiniai vandenys, konfliktinė teritorija);
- 3) Lietuvos Respublikoje registruotas orlaivis pateko į avariją ar pavojingą incidentą kitoje valstybėje ir susitariama, kad saugos tyrimą atliks Lietuvos Respublika, kaip orlaivio registracijos valstybė.



Jvykus *labai sunkiai laivo avarijai*, laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas privalo atlikti jos tyrimą, jeigu:

- 1) laivas plaukioja su Lietuvos valstybės vėliava, neatšizvelgiant į tai, kur įvyko avarija;
- 2) laivo avarija įvyksta Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje ar jūros vidaus vandenyse, kaip tai apibrėžta 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje, neatšizvelgiant į avariją patyrusio laivo ar laivų vėliavas;
- 3) Lietuvos Respublika yra iš esmės suinteresuota, neatšizvelgiant į avarijos vietą ir avariją patyrusio laivo ar laivų vėliavas.

Jei *geležinkelių transporto katastrofą, eismo įvykį ar riktą* kitoje Europos sąjungos valstybėje patyrė Lietuvoje įsteigta ir licencijuota geležinkelio įmonė arba geležinkelių riedmenys, kurie yra įregistruoti arba kurių techninė priežiūra atliekama Lietuvoje, geležinkelių katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimų vadovas kviečiamas dalyvauti kitos Europos Sąjungos valstybės tyrimo įstaigos saugos tyrimu.

Pranešimai

04

Bet kuris susijęs asmuo, žinantis apie įvykusią avariją ar incidentą, nedelsdamas apie juos turi pranešti valstybės, kurios teritorijoje įvyko avarija ar incidentas, kompetentingai saugos tyrimų institucijai, kuri turi būti pasiekama 24 val. per parą ir 7 dienas per savaitę.

Gavusi pranešimą, saugos tyrimo institucija jį klasifikuoja atsižvelgdama į asmenų sužalojimus ir transporto priemonei padarytą žalą, ir jei priima sprendimą dėl saugos tyrimo pradžios, turi nedelsiant bet kuriuo paros metu vykti į avarijos vietą.

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.

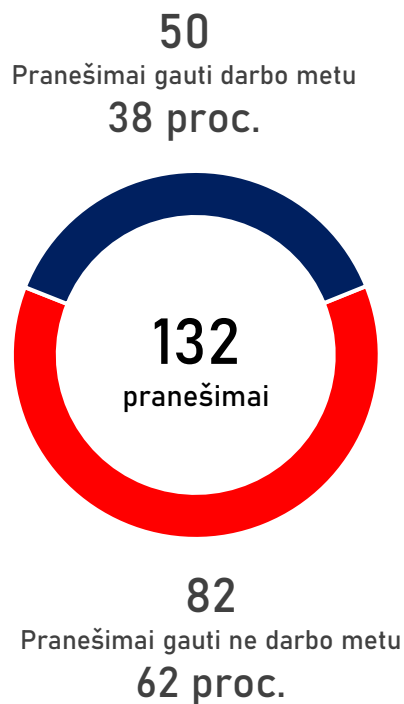
Gauti pranešimai

Iš viso 2020 m. saugos tyrimų vadovai gavo 168 pranešimus apie transporto įvykius. Iš 168 tokių pranešimų 132 priklausė tyrimų vadovų kompetencijai (vienas pranešimas buvo gautas apie 2019 m. įvykusį įvykį).

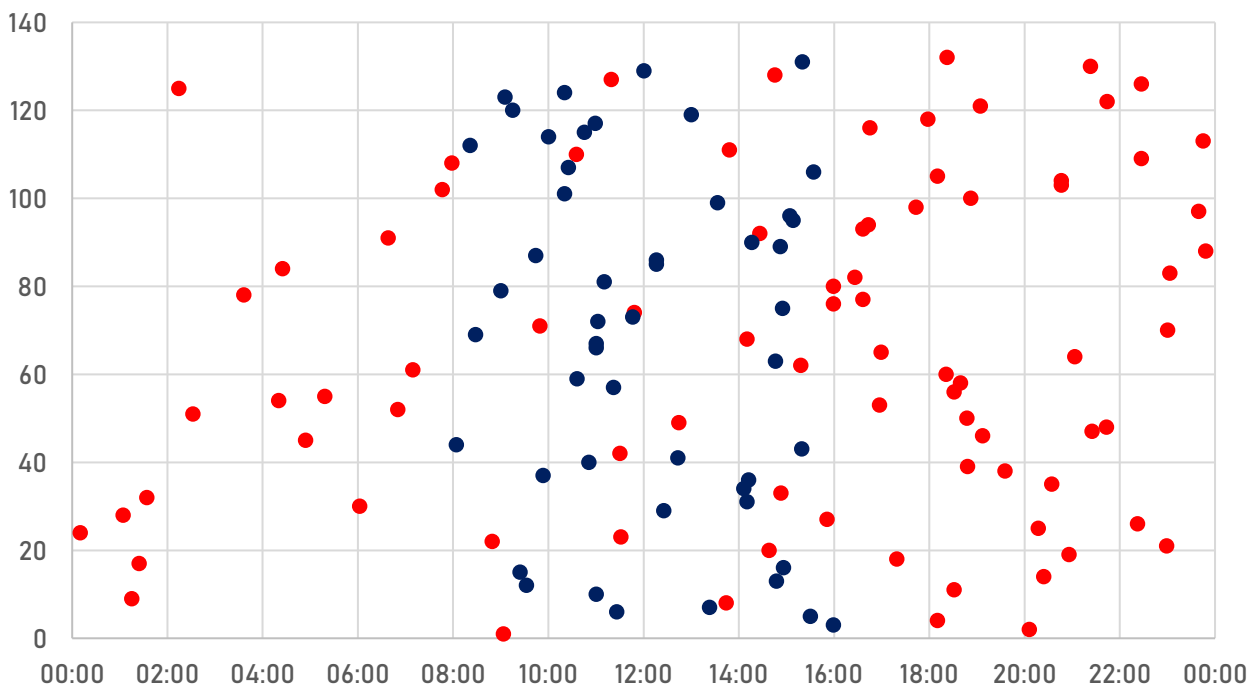
2020 m. duomenys, susiję su pranešimų apie suklasifikuotus įvykius gavimo laiku, pateikiami 3 pav. Horizontalioji ašis rodo pranešimo apie įvykį gavimo laiką, o vertikalioji – pranešimo numerį. Mėlynas taškas žymi pranešimą, gautą saugos tyrimų vadovų darbo laiku, tai yra nuo 8 val. iki 17 val. darbo dienomis. Raudonas taškas žymi saugos tyrimų vadovų ne darbo laiku gautą pranešimą, tai yra pasibaigus darbo laikui, savaitgaliais, per atostogas ir pan.

50 pranešimų, arba 38 proc., gauti saugos tyrimų vadovų darbo laiku, o net 82 pranešimai, arba 62 proc., gauti pasibaigus saugos tyrimų vadovų darbo laikui (2 pav.).

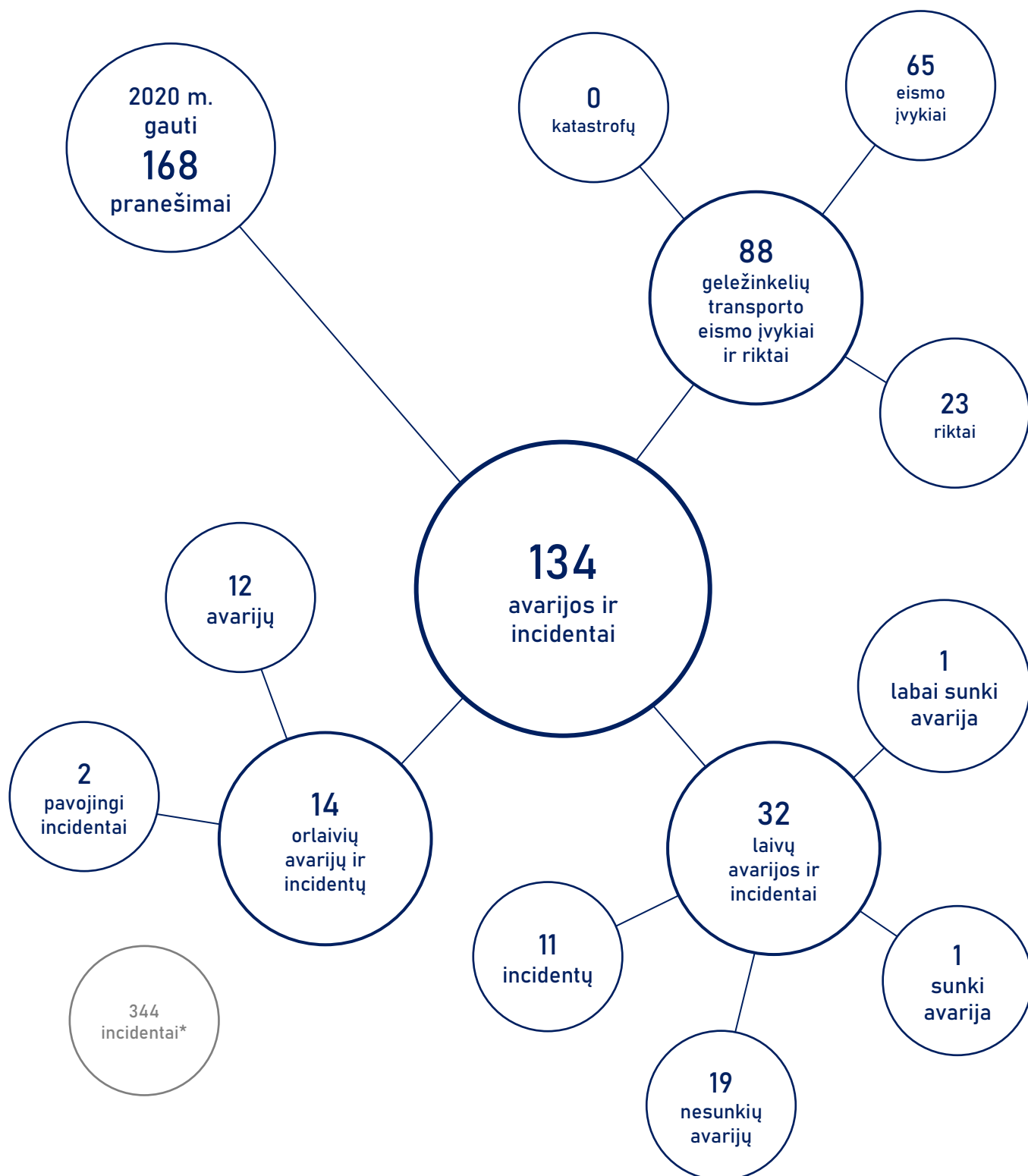
Iš viso 2020 m. įvyko 134 avarijos ir incidentai, iš jų 14 orlaivių avarijų ir incidentų, 32 laivų avarijos ir incidentai ir 88 geležinkelių transporto eismo įvykiai ir riktai (4 pav.). 2021 m. gauti 3 pranešimai apie 2020 m. įvykusius transporto įvykius, 2020 m. gautas vienas pranešimas apie 2019 m. įvykusį įvykį.



2 pav. 2020 m. gauti pranešimai



3 pav. 2020 m. gautų pranešimų laikas



4 pav. 2020 m. įvykusios avarijos ir incidentai

*VšĮ Transporto kompetencijų agentūros registruoti pranešimai apie civilinės aviacijos įvykius.

Pranešimai apie orlaivių avarijas ir incidentus

Bet kuris susijęs asmuo, sužinojęs apie Lietuvos Respublikoje įvykusią orlaivio avariją ar pavojingą incidentą, nedelsdamas apie tai turi pranešti orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovui.

Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas, vadovaudamasis tarptautiniais standartais ir rekomenduojama tvarka, apie visas įvykusias avarijas ir pavojingus incidentus, apie kuriuos yra informuotas, nedelsdamas praneša Europos Komisijai, Europos aviacijos saugos agentūrai (EASA), Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai (ICAO), valstybėms narėms ir susijusioms trečiosioms šalims.

Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas neregistruoja pranešimų apie civilinės aviacijos įvykius – incidentus. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras yra įgaliojęs VšĮ Transporto kompetencijų agentūrą registruoti visus pranešimus apie civilinės aviacijos įvykius.

Pranešimai apie geležinkelių transporto katastrofas, eismo įvykius ir riktus

Geležinkelio įmonės (vežėjai), kurių geležinkelių riedmenys pateko į įvykį, ir apie jį sužinoję geležinkelių infrastruktūros valdytojai, kurių valdomoje geležinkelių infrastruktūroje įvyko minėtas įvykis, privalo nedelsdami telefonu ar elektroniniu paštu apie tai informuoti geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimų vadovą ir kaip galima greičiau, bet ne vėliau kaip per 24 val. nuo informacijos apie įvykį gavimo parengti ir elektroniniu paštu pateikti pranešimą. Jeigu Lietuvos Respublikos eismo saugos institucija tiesiogiai gavo informaciją apie įvykį, ji privalo nedelsdama telefonu informuoti apie tai saugos tyrimų vadovą.

Pranešimai apie laivų avarijas ir incidentus

Laivą valdanti laivybos bendrovė, laivo kapitonas, laivo agentas, ar kiti asmenys nedelsiant, skubiausiu ir tinkamiausiu būdu praneša laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovui:

1) apie bet kokio laivo avariją ar incidentą įvykusį Lietuvos Respublikai priskirtame paieškos ir gelbėjimo rajone Baltijos jūroje, Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, Šventosios valstybiniame jūrų uoste ar Būtingės naftos terminalo akvatorijoje ir prieigose.

2) apie laivo avariją ar incidentą įvykusį su Lietuvos valstybės vėliava plaukiojančiu laivu už Lietuvos Respublikai priskirto paieškos ir gelbėjimo rajono Baltijos jūroje ribų.

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 informaciją apie laivo avariją ar incidentą, privalo nedelsdami skubiausiu ir tinkamiausiu būdu informuoti laivų avarijų tyrimų vadovą, taip pat perduoti jam visą gautą su laivo avarija ar incidentu susijusią informaciją.

Laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas, naudodamasis Europos jūrų laivų avarijų informacine baze (EMCIP), praneša apie kiekvieną laivo avariją ar incidentą bei pateikia išsamią informaciją Europos Komisijai. Tokią informaciją teikia visos Europos Sąjungos laivų avarijų saugos tyrimo įstaigos. Taip sukaupiti duomenys suteikia galimybę stebėti tendencijas saugios laivybos srityje, nustatyti sritis, kuriose būtina imtis veiksmų laivybos saugai pagerinti.

Procesas

05

Saugos tyrimas įvykio vietoje

Avarijos saugos tyrimas įvykio vietoje tęsiasi, kol iš jos surenkami visi reikalingi įrodymai, apklausiami susiję asmenys ir iš susijusių institucijų gaunama informacija ar įrašai. Tačiau ne visų avarijų, o ypač incidentų, saugos tyrimuose yra šis etapas – ne tokių pavojingų įvykių saugos tyrimas gali būti atliekamas susirūpinę.

Įvykus avarijai pirmenybė visada teikiama paieškos ir gelbėjimo tarnyboms, kurios turi padėti nukentėjusiesiems, tačiau saugos tyrimų vadovas turi teisę dalyvauti paieškos ir gelbėjimo operacijoje, kad būtų užtikrintas visų įrodymų, kurie gali būti pašalinti, ištrinti, prarasti ar sunaikinti, išsaugojimas.

Išsaugojimas taip pat apima įrodymų apsaugą nuo tolesnio gadinimo, leidimo neturinčių asmenų prieigos prie jų, vagystės ar nusidėvėjimo. Todėl kol atvyks saugos tyrimų vadovas, niekas negali nieko keisti avarijos vietoje ir imti ėminių iš ten (judinti transporto priemonių, jų turinio ar nuolaužų, taip pat imti jų, jų turinio ar nuolaužų ėminių, jų perkelti ar pašalinti), nebent tai yra būtini paieškos ir gelbėjimo tarnybų veiksmai siekiant padėti sužeistiesiems arba yra suteiktas įvykio vietą kontroliuojančių institucijų leidimas, ir, jei įmanoma, konsultuojamasi 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, kt.).

Saugos tyrimų vadovas stengiasi kuo greičiau avarijos ar incidento vietoje atlikti tyrimą, kad būtų galima atnaujinti infrastruktūrą ir netrukdyti paslaugų teikėjams tęsti veiklos. Saugos tyrimų vadovas 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 apklausą, žuvusiųjų kūnų autopsijos atlikimą, sunkiai sužalotų asmenų medicininę apžiūrą 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 pradedama tada, kai saugos tyrimų vadovas atlieka visus veiksmus avarijos ar incidento vietoje ir surenka įrodymus bei faktinę informaciją.

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

Kitaip tariant, atliekant analizę, vadovaujantis įrodymais, atkuriami įvykių eiga. Atliekant saugos tyrimą siekiama atsakyti į klausimus, kaip ir kodėl įvyko avarija ar incidentas.

Atliekant analizę 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. Per šį procesą gali būti naudinga nustatyti visas tikimybes ir jas išanalizavus sumažinti iki labiausiai tikėtinų hipotezių. Atsižvelgiant į rezultatus nustatomi saugos trūkumai ir, jeigu reikia, rengiamos rekomendacijos saugos trūkumams pašalinti. Kaip ir atliekant kiekvieną saugos tyrimą, visuomenė informuojama apie saugos tyrimo eigą.

Konsultavimasis

Prieš paskelbdamas galutinę ataskaitą, saugos tyrimų vadovas laukia pastabų iš susijusių institucijų, kurios konsultuodamos vadovaujasi profesinės paslapties saugojimo taisyklėmis. Siekdama gauti tokių pastabų, saugos tyrimų vadovas laikosi tarptautinių standartų ir rekomenduojamos tvarkos.

Ataskaitos pateikimas

Kiekvienas saugos tyrimas baigiamas ataskaita, kurios forma priklauso nuo avarijos ar incidento tipo ir pavojingumo. Ataskaitoje užtikrinamas visų į avariją ar incidentą patekusių asmenų anonimiškumas ir nurodoma, kad vienin-

telis saugos tyrimo tikslas – ateityje išvengti avarijų ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas. Saugos tyrimo ataskaita pagrįsta tik duomenimis, kurie nustatomi atliekant saugos tyrimą. Jei reikia, ataskaitoje pateikiamos saugos rekomendacijos.

Saugos tyrimų vadovas galutinę ataskaitą viešai paskelbia kuo greičiau – jei įmanoma, per 12 mėnesių nuo avarijos ar incidento dienos. Jei galutinės ataskaitos per 12 mėnesių paskelbti neįmanoma, saugos tyrimų vadovas po avarijos ar incidento bent kartą per metus paskelbia tarpinį pranešimą.

Saugos rekomendacijų pateikimas

Saugos rekomendacija – siekiant išvengti avarijų ir incidentų parengtas saugos tyrimų vadovo pasiūlymas, grindžiamas informacija, gauta atlikus saugos tyrimą, ar kitais šaltiniais, pavyzdžiui, saugos studijomis. Be to, saugos tyrimų vadovas 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 vadovas, pasikonsultavęs 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 saugą.

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

Neskelbtina saugos informacija

Visa saugos tyrimų vadovų atliekant saugos tyrimą surinkta informacija (asmenų parodymai, asmenų, davusių parodymus, tapatybė, neskelbtino ir asmeninio pobūdžio informacija, informacija apie asmenų sveikatą, pastabos, juodraščiai ir tyrėjų užrašyta nuomonė, pateikta nuomonė, ataskaitų ir tarpinių pranešimų projektai, savirašių informacija, pokalbių ir vaizdo įrašai bei jų nuorašai) neskelbiama ir nenaudojama ne saugos tyrimo tikslais.



Bendradarbiavimas

06

Saugos tyrimų institucijų bendradarbiavimas

Jei avarija ar incidentas priklausantis saugos tyrimo vadovo kompetencijai įvyksta kitos valstybės teritorijoje ar yra kaip nors kitaip susijęs su kitomis valstybėmis, saugos tyrimų vadovas bendradarbiauja su tos valstybės ar valstybių saugos tyrimo įstaigomis. Bendradarbiaujant tariamasi visais su avarija ar incidentu susijusiais saugos tyrimo klausimais, sprendžiama dėl bendrų saugos tyrimo veiksmų.

Saugos tyrimų vadovas gali prašyti kitų valstybių narių saugos tyrimų institucijų pagalbos. Jei saugos tyrimų institucija sutinka suteikti pagalbą, tokia pagalba, kiek tai įmanoma, teikiama nemokamai. Saugos tyrimų institucija bendru susitarimu gali pavesti atlikti avarijos ar

incidento tyrimą kitai saugos tyrimų institucijai. Tokiu atveju kitai saugos tyrimų institucijai sudaromos palankios sąlygos atlikti saugos tyrimą.

Bendradarbiavimas su tarptautinėmis organizacijomis

Saugos tyrimų vadovai bendradarbiauja su tarptautinėmis organizacijomis ir institucijomis – Tarptautinės civilinės aviacijos organizacija, Tarptautinė jūrų organizacija, Europos Komisija, Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, Europos Sąjungos jūrų saugumo agentūra, Europos Sąjungos geležinkelių transporto agentūra ir kt.

Saugos tyrimų vadovai taip pat dalyvauja Europos civilinės aviacijos saugos tyrimo institucijų tinklo (ENCASIA), Europos Sąjungos valstybių narių laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimo įstaigų nuolatinio bendradarbiavimo sistemoje, Europos Sąjungos geležinkelių transporto tyrimo įstaigų tinklo veikloje.

Saugos tyrimas prieš teisminį ar administracinį tyrimą

Įvykus avarijai ar incidentui, neskaitant saugos tyrimo, gali būti pradėti ir kiti tyrimai. Dažniausiai, jei per avariją ar incidentą 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, nėra su juo susijęs 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 atliekant saugos tyrimą tai nenustatoma ir yra nesuderinama su saugos tyrimo tikslu. Be to, saugos tyrimų vadovams kartais tenka remtis hipotezėmis, kad pateiktų savo išvadas ir saugos rekomendacijas. Hipotezės negali būti laikomos įrodymais teisminiame arba administraciniame procese. Taip pat pabrėžta, kad kai kurių saugos

tyrimų kontekste vartojamas terminas „priežastiniai veiksniai“ visiškai skiriasi nuo teisiškai reikšmingų priežasčių nagrinėjamų teisminiame ar administraciniame procese.

Taip pat pažymėtina, kad saugos tyrimų vadovai nėra įgalioti teikti nuomonės bet kuriame teisminiame ar administraciniame procesuose, susijusiuose su transporto sauga. Atsižvelgiant į visa tai, institucijos, atliekančios nuo saugos tyrimo nepriklausančius tyrimus, pačios priima reikiamus sprendimus ir vykdo ar baigia tyrimus, neatsižvelgdamos į saugos tyrimų eigą.

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

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

Pagalba avarijų aukoms ir jų artimiesiems

Saugos tyrimų vadovai atlieka tik avarijų ir incidentų saugos tyrimus, todėl neteikia jokios pagalbos aukoms ir jų artimiesiems.

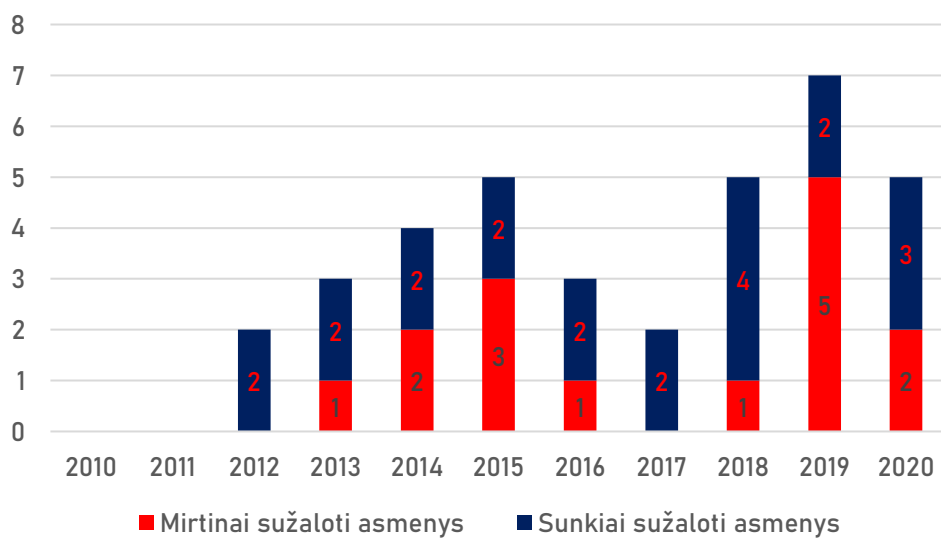
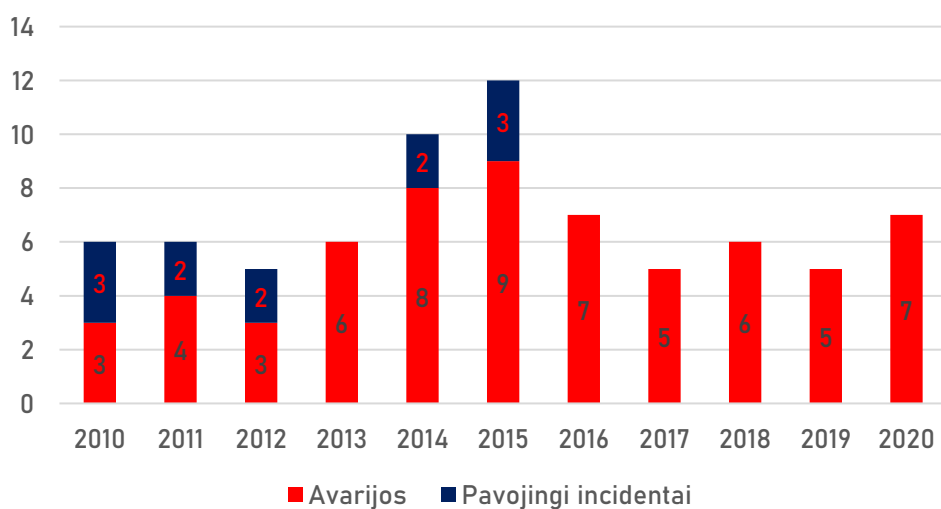
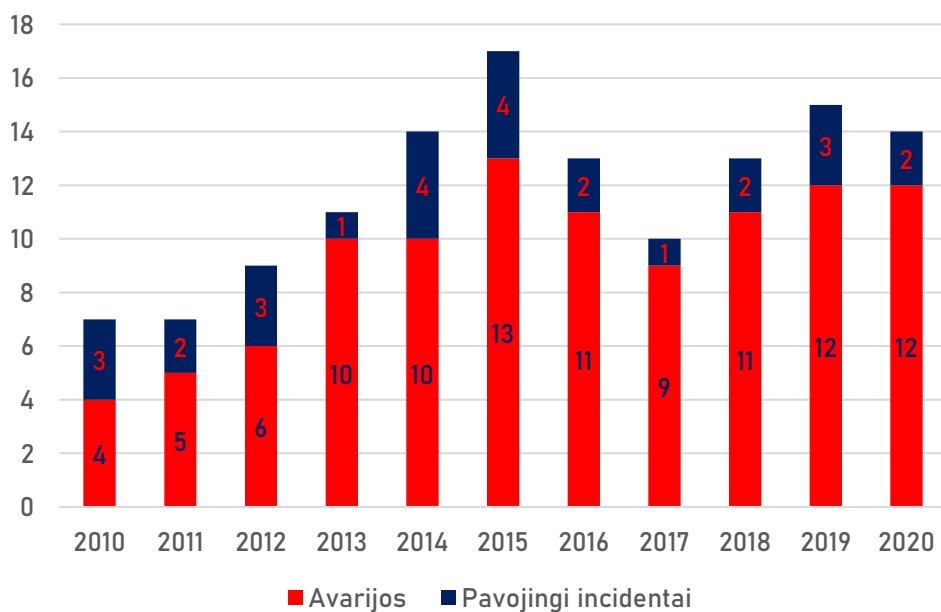
Avarijų aukos ir jų artimieji labai dažnai suteikia naudingos informacijos saugos tyrimų vadovams, tačiau jie nėra saugos tyrimo dalyviai. Saugos tyrimų vadovams leidžiama informuoti nukentėjusiuosius ir jų artimuosius, jei tokia informacija netrukdo siekti saugos tyrimo tikslų ir visiškai atitinka taikomų teisės aktų reikalavimus dėl asmens duomenų apsaugos.

Orlaivių avarijos ir incidentai

07

2010–2020 m. įvykusios orlaivių avarijos ir pavojingi incidentai susiję su Lietuvos Respublika pateikti 5 pav.

2020 m. gauti 7 pranešimai apie Lietuvoje įvykusias orlaivių avarijas (6 pav.), visas jas patyrė bendrosios aviacijos orlaiviai. Per vieną iš 2020 m. įvykusių avarijų mirtinai sužaloti 2 asmenys, per kitas dvi – sunkiai sužaloti 3 asmenys (7 pav.). Vadovaujantis Reglamento (ES) Nr. 996/2010 5 straipsnio nuostatomis, 2020 m. pradėti 2 avarijų saugos tyrimai.



2016–2020 m. gautų pranešimų apie avarijas ir incidentus, susijusius su Lietuvoje registruotais, projektuotais ir gamintais orlaiviais, pateikiami 8 pav.

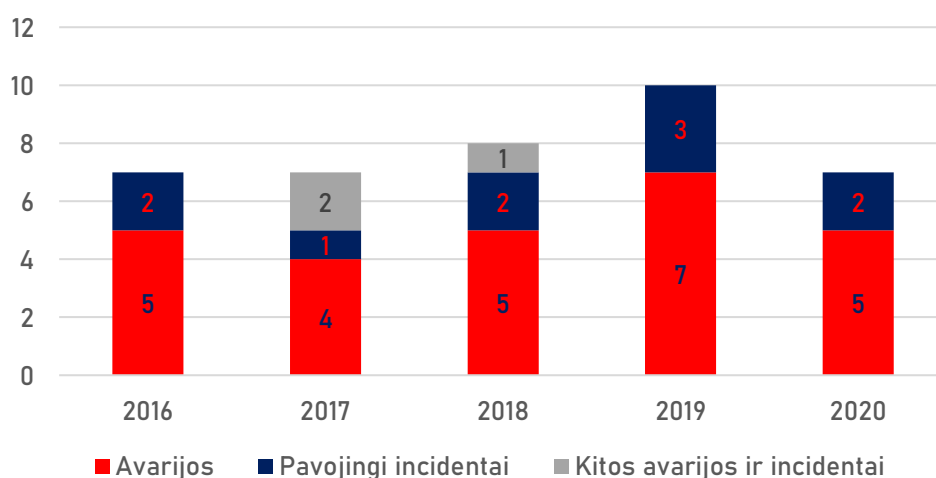
2016–2020 m. gautų pranešimų apie orlaivių, registruotų Lietuvos Respublikoje, avarijas ir pavojingus incidentus duomenys pateikiami 9 pav. 2020 m. gauti 2 pranešimai – vienas apie avariją ir vienas apie pavojingą incidentą, įvykusius ne Lietuvoje, bet susijusius su Lietuvos Respublikoje registruotais orlaiviais (9 pav.). Šiuose įvykiuose dalyvavo bendrosios aviacijos

orlaiviai, o jų saugos tyrimus atlieka įvykio valstybių saugos tyrimų institucijos.

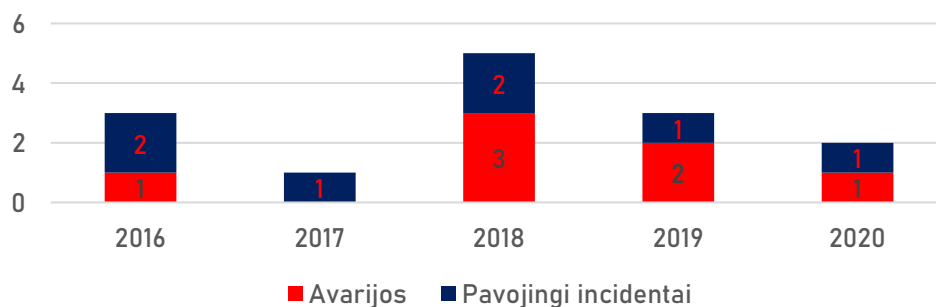
2016–2020 m. gautų pranešimų, susijusių su Lietuvoje projektuotų ir gamintų sklandytuvų, neregistruotų Lietuvos Respublikoje, avarijomis ir pavojingais incidentais, įvykusiais ne Lietuvoje, duomenys pateikiami 10 pav. 2020 m. įvyko 4 avarijos ir vienas pavojingas incidentas.

Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtas orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas dalyvauja vykdamas šią įvykių saugos tyrimus įgalioto atstovo teisėmis.

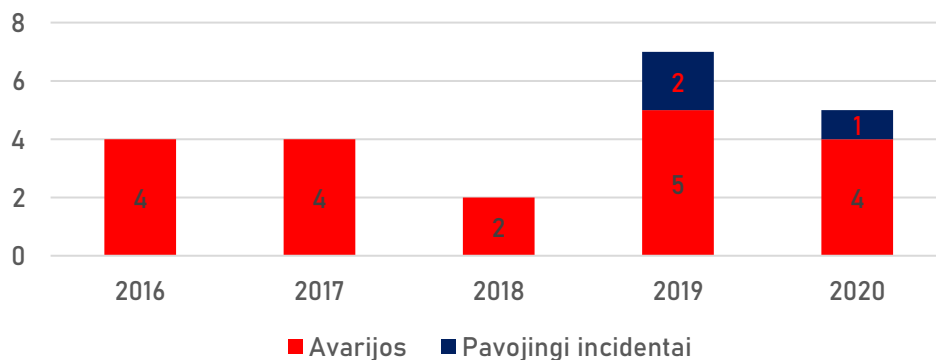
8 pav. Lietuvoje registruotų, projektuotų ir gamintų orlaivių avarijos ir pavojingi incidentai, įvykę ne Lietuvoje



9 pav. Lietuvoje registruotų orlaivių avarijos ir pavojingi incidentai, įvykę ne Lietuvoje



10 pav. Lietuvoje projektuotų ir gamintų sklandytuvų avarijos ir pavojingi incidentai, įvykę ne Lietuvoje



Saugos tyrimų ataskaitos

2020 m. orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas paskelbė 2 avarijų saugos tyrimų ataskaitas ir vienos avarijos informacinį biuletinį.

2018 m. gegužės 5 d. Pociūnų aerodrome lėktuvas „PZL 104 Wilga-35A“ (LY-BHK), išvilkdamas sklandytuvą „LAK-12 Lietuva“ (LY-GCW), nepasiekė sklandytuvui kilti reikiamo greičio ir aukščio. Išvilkimo momentu sklandytuvo pilotas nusprendė atsikabinti. Sklandytuvo pilotui bandant apsukti sklandytuvą ir nutupdyti jį aerodrome, sklandytuvas atsitrenkė į medžius ir nukrito miške. Po avarijos sklandytuvas sudaužytas nepataisomai, jo pilotas nenukentėjo. Lėktuvas, apskridęs ratą aerodromo eismo zonoje, saugiai nusileido aerodrome.

Pagrindinė avarijos priežastis. Išvelkant sklandytuvą lėktuvo variklis prarado trauką dėl variklio karbiuratoriaus kalibruoto oro žiklerio kiaurymėje esančio atsiradusio objekto nuolaužos. Ši nuolauža galimai iki 50 proc. sumažino per oro žiklerio kiaurymę pratekančio oro kiekį. Dėl to sumažėjo oro bei degalų mišinio riebumas ir lėktuvo variklis išvystė mažesnę galią.

Šalutinės avarijos priežastys. Netinkamas lėktuvo techninės priežiūros atlikimas ir organizavimas; avarinio plano neturėjimas ir prieš sklandytuvo išvilkimą nepasirinkta fizinė kilimo bei tūpimo tako vieta arba taškas, kuriame susiklosčius avarinei situacijai būtų galima saugiai nutraukti sklandytuvo išvilkimą; sklandytuvo piloto per vėlai priimtas sprendimas atsikabinti arba sprendimas atsikabinti priešais išvydus kliūtį (mišką) ir 180 laipsnių posūkis žemame aukštyje esant mažam greičiui.

2017 m. liepos 25 d. S. Dariaus ir S. Girėno aerodrome pilotė mokinė ir pilotas instruktorius lėktuvu „Tecnam P2002-JF“ (EC-MLJ) atliko mokomuosius skrydžius. Tupdant lėktuvą antrą kartą jis atsitrenkė į kilimo ir tūpimo taką ir atšoko. Po smūgio lėktuvas dešiniuoju sparnu kliudė kilimo ir tūpimo taką. Įvykus avarijai lėktuvas buvo apgadintas, jo įgula nenukentėjo.

Avariją lėmė per mokomąjį skrydį piloto instruktoriaus per vėlai priimtas sprendimas perimti lėktuvo valdymą, kad ištaisytyt pilotės mokinės padarytas klaidas tupdant lėktuvą ir / arba nutrauktų tūpimą.

2020 m. kovo 5 d. paskelbta sklandytuvo „LAK-12 Lietuva“ (LY-GCW), išvilktu lėktuvu „PZL-104 Wilga-35A“ (LY-BHK), avarijos, įvykusios 2018 m. gegužės 5 d. Pociūnų aerodrome, Prienų raj., saugos tyrimų ataskaita.

2020 m. gruodžio 30 d. paskelbta lėktuvo „Tecnam P2002-JF“ (EC-MLJ) avarijos, įvykusios 2017 m. liepos 25 d. S. Dariaus ir S. Girėno aerodrome, Kaune, saugos tyrimo ataskaita.

2020 m. lapkričio 4 d. paskelbtas **ultralengvojo lėktuvo „Bristell UL HD“ (LY-LAS) avarijos, įvykusios 2020 m. liepos 12 d. Nidos aerodrome, informacinis biuletenis.**

Taip pat 2020 m. liepos 3 d. Ispanijos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucija paskelbė **lėktuvo „Boeing 737-500“ (LY-KLJ) pavojingo incidento, įvykusio 2019 m. balandžio 5 d. pakilus iš Madrido oro uosto, saugos tyrimo ataskaitą.**

2020 m. rugsėjo 28 d. Ispanijos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucija paskelbė **lėktuvo „Tecnam P2006T“ (LY-MEP) pavojingo incidento, įvykusio 2020 m. vasario 10 d. Castellon oro uoste, saugos tyrimo ataskaitą.**

Saugos spragos. Pilotas instruktorius nebuvo įgijęs reikiamos patirties vykdant skrydžius ir neturėjo instruktoriaus kvalifikacijos, suteikiančios teisę į mokymą komercinės aviacijos piloto licencijai CPL(A) gauti, todėl negalėjo mokytis pagal integruotą avialinijų transporto (lėktuvų) piloto licencijos ATP(A) mokymo programą.

2020 m. liepos 12 d. pilotas kartu su keleiviu ultralengvuoju lėktuvu „Bristell UL HD“ ketino atlikti apžvalginį skrydį iš Nidos aerodromo ir į jį sugrįžti. 16 val. 30 min. ultralengvasis lėktuvas grįžo į Nidos aerodromą. Prieš lėktuvui paliečiant kilimo ir tūpimo taką, pilotas pajuto vėjo gūsj. Posvyrio metu dešinysis lėktuvo sparnas pakilo į viršų, o kairysis sparnas su smūgiu palietė kilimo ir tūpimo taką. Lėktuvas pasisukęs į kairę pusę išriedėjo iš kilimo ir tūpimo tako ribų. Lėktuvas pieva riedėjo kol dešiniu sparnu kliudė kelmą ir sustojo.

Lėktuvo pilotas neturėjo didelės skrydžio patirties ir niekada nesileido priekrantės aerodrome. Avarija parodė, kad pilotai turi žinoti aerodromo specifines artėjimo ir tūpimo sąlygas. Taip pat įsitikinti meteorologinio vėjo kryptimi pagal vėjarodes, esančias aerodrome, arba aerodromo skrydžių koordinatoriaus įspėjimus ir įvertinti savo patirtį ir sugebėjimus skristi tokioms sąlygoms, kurios gali viršyti tiek piloto sugebėjimus, tiek orlaivio apribojimus.

2019 m. balandžio 5 d. lėktuvas „Boeing 737-500“ (LY-KLJ), pakilęs iš Madrido skrydžiui į Kauną buvo priverstas nusileisti Getafe oro bazėje.

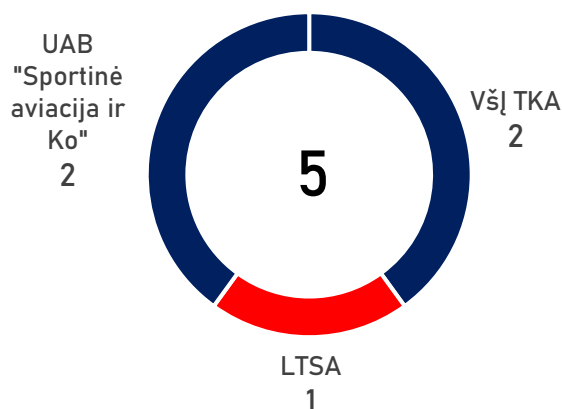
Pavojingas incidentas įvyko dėl įgulos patirto sunkumo suvaldyti orlaivį instrumentinio skrydžio metu neveikiant dvejoms automatinio skrydžio valdymo sistemoms.

2020 m. vasario 10 d. lėktuvas „Tecnam P2006T“ (LY-MEP) mokomojo skrydžio metu nutūpė ant kilimo ir tūpimo tako su nevisiškai išleista važiuokle.

Pavojingas incidentas įvyko skrydžio procedūrų nesilaikymo, visų pirma netinkamai atlikto artėjimas tūpti ir neatliktų kontrolinio sąrašo paskutinių veiksmų.

Saugos rekomendacijos

2020 m. orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas pateikė 5 saugos rekomendacijas (11 pav.). Iš jų pradėtos įgyvendinti 4, o viena rekomendacija neįgyvendinta.



11 pav. 2020 m. pateiktos saugos rekomendacijos

Rekomenduojama VŠĮ Transporto kompetencijų agentūrai persvarstyti ir atnaujinti savo procedūras siekiant užtikrinti, kad Tinkamumo skraidyti periodinės patikros pažymėjimas, kai išduodamas, yra galiojantis.

SR-2020-A-01
Įgyvendinama

Rekomenduojama sklandytuvo gamintojai UAB „Sportinė Aviacija ir Ko“ persvarstyti ir atnaujinti sklandytuvo „LAK-12 Lietuva“ skrydžio vadovą anglų kalba.

SR-2020-A-02
Įgyvendinama

Rekomenduojama sklandytuvo gamintojai UAB „Sportinė Aviacija ir Ko“ nustatyti reikalavimą, kad sklandytuvų „LAK-12 Lietuva“ piloto kabinoje būtų apribojimų užrašai, įskaitant apribojimų užrašus dėl esamos ir maksimalios leidžiamos vandens balasto bakų talpos, tuščio sklandytuvo masės ir maksimalios pakilimo masės.

SR-2020-A-03
Įgyvendinama

Rekomenduojama Lietuvos transporto saugos administracijai nustatyti reikalavimus dėl civilinių aerodromų ir lauko aikštelių radijo ryšio pokalbių atkūrimo įrangos, radijo ryšio pokalbių atkūrimo kokybės ir radijo ryšio pokalbių atkūrimo saugojimo.

SR-2020-A-04
Neįgyvendinta

Rekomenduojama VŠĮ Transporto kompetencijų agentūrai, siekiant įsitikinti, kad įgyvendinami Komisijos reglamento (ES) Nr. 1178/2011 FCL dalyje nustatyti reikalavimai, įvertinti patvirtintų mokymo organizacijų taikomas procedūras ir peržiūrėti dokumentus, reglamentuojančius pilotų instruktorių kvalifikacijos atitiktį rengiamo mokymo tipui.

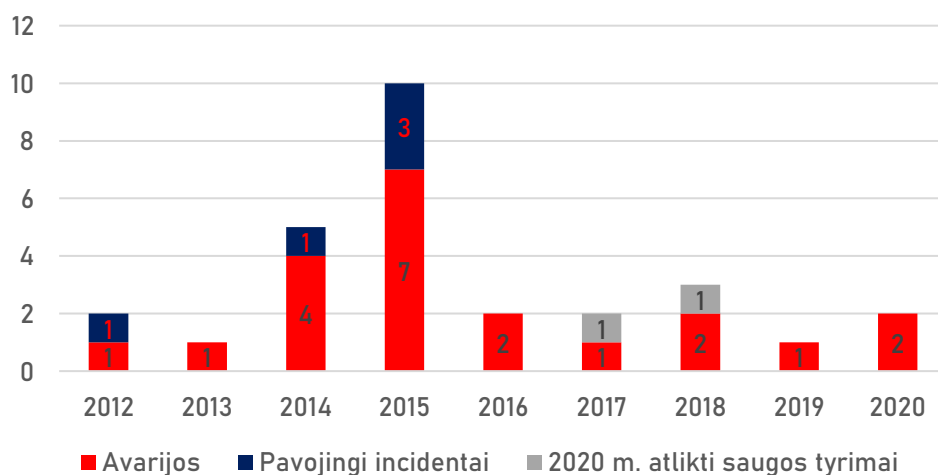
SR-2020-A-05
Įgyvendinama

Visas pateiktas saugos rekomendacijas ir su jomis susijusius atsakymus orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas 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 remiantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB. Centrinėje saugykloje saugos tyrimų institucijos registruoja ir visas iš trečiųjų šalių gautas saugos rekomendacijas.

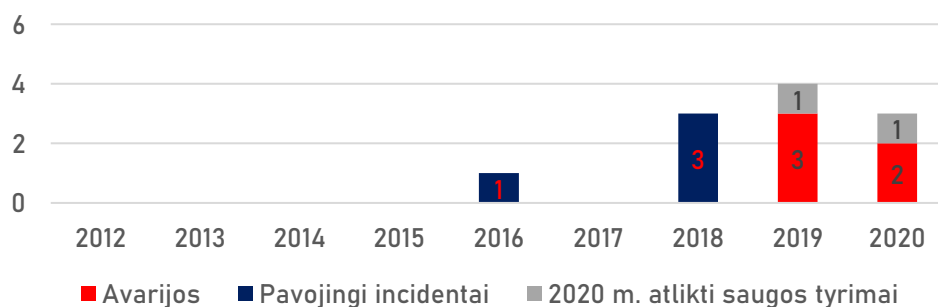
Atviri saugos tyrimai

Duomenys apie atliekamus apie atvirus Lietuvoje įvykusių orlaivių avarijų ir pavojingų incidentų saugos tyrimus pateikti 12 pav. ir 1 lentelėje, o duomenys apie atvirus Lietuvoje registruotų, projektuotų ir gamintų orlaivių avarijų ir pavojingi incidentų saugos tyrimus atliekamus užsienio valstybių pateikti 13 pav. ir 2 lentelėje. Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtas orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas dalyvauja vykdant šių įvykių saugos tyrimus.

12 pav. Atviri Lietuvoje įvykusių orlaivių avarijų ir pavojingų incidentų saugos tyrimai atliekami orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovo



13 pav. Atviri Lietuvoje registruotų, projektuotų ir gamintų orlaivių avarijų ir pavojingų incidentų saugos tyrimai atliekami užsienio valstybių



1 lentelė. Atviri Lietuvoje įvykusių orlaivių avarijų (A) ir pavojingų incidentų (PI) saugos tyrimai

Įvykio data		Orlaivis	Reg. Nr.
2012-06-14	A	Sklandytuvas „Bocian“	LY-BOC
2012-07-23	PI	Lėktuvas „Cessna 150“	LY-CVT
2013-08-16	A	Lėktuvas „PZL 104 Wilga 35A“	LY-AKS
2014-05-30	PI	Lėktuvas „Boeing 737“ ir lėktuvas „Bombardier CRJ200“	
2014-06-08	A	Sklandytuvas „Blanik L-13“	LY-GII
2014-07-07	A	Sklandytuvas „Jantar 2B“	LY-GCR
2014-08-23	A	Lėktuvas „Piper PA-34-220T“	LY-LMN
2014-08-29	A	Lėktuvas „PZL 104 Wilga 35A“	LY-AJL
2015-03-25	PI	Lėktuvas „Tecnam P2002JF“	LY-BAQ
2015-04-27	PI	Sraigasparnis „Bell 407“ ir lėktuvas „Cessna 172“	LY-ERA / LY-BAK
2015-05-16	A	Eksperimentinis istorinis lėktuvas „An-2“	LY-AET
2015-05-22	A	Lėktuvas „Cessna-150 M“	LY-AGV
2015-06-20	A	Lėktuvas „Tecnam P2006T“	LY-MEP
2015-06-22	A	Lėktuvas „Tecnam P2002JF“	LY-BAQ
2015-06-23	PI	Lėktuvas „Cessna F 172 H“	LY-LAD
2015-06-23	A	Lėktuvas „Tecnam P2002JF“	LY-FTO
2015-07-18	A	Lėktuvas „Hawker 800 XP“	LY-LTC
2015-11-09	A	Sraigasparnis „Cabri G2“	LY-CJB
2016-03-13	A	Lėktuvas „Tecnam P2006T“	LY-CPL
2016-08-06	A	Karšto oro balionas „Kubicek Balloons BB45“	LY-DNB
2017-07-08	A	Karšto oro balionas „Cameron Balloons Z-1315“	LY-ORE
2018-07-07	A	Karšto oro balionas „Cameron C-90“	LY-OCT
2018-07-22	A	Lėktuvas „Tecnam P2006T“	LY-CPL
2019-12-08	A	Lėktuvas „Piper PA-30“	LY-ARS
2020-05-09	A	Lėktuvas „Piper PA-38“	LY-ATM
2020-07-06	A	Karšto oro balionas „Kubicek Balloons BB45N“	LY-STA

2 lentelė. Atviri Lietuvoje registruotų, projektuotų ir gamintų orlaivių avarijų (A) ir pavojingų incidentų (PI) saugos tyrimai atliekami užsienio valstybių

Įvykio data		Orlaivis	Reg. Nr.	Vadovaujanti valstybė
2016-09-15	PI	Karšto oro balionas „Ultramagic M-65C“	LY-OCQ	Lenkija
2018-06-03	PI	Lėktuvas „Boeing 737-500“	LY-AWD	Kazachstanas
2018-06-04	PI	Lėktuvas „ATR-72-202F“	EC-KJA	Serbija
2018-07-11	PI	Lėktuvas „Boeing 737-300“	LY-GGC	Tunisas
2019-03-24	A	Sklandytuvas „LAK-17 mini FES“	D-KIBG	Vokietija
2019-10-05	A	Lėktuvas „YAK-52“	LY-WAA	Rumunija
2019-10-18	A	Sklandytuvas „LAK-17B FES“	N830DK	JAV
2020-07-09	A	Lėktuvas „Tecnam P2002JF“	LY-FTC	Ispanija
2020-08-07	A	Sklandytuvas „LAK-17 mini FES“	N290MH	JAV

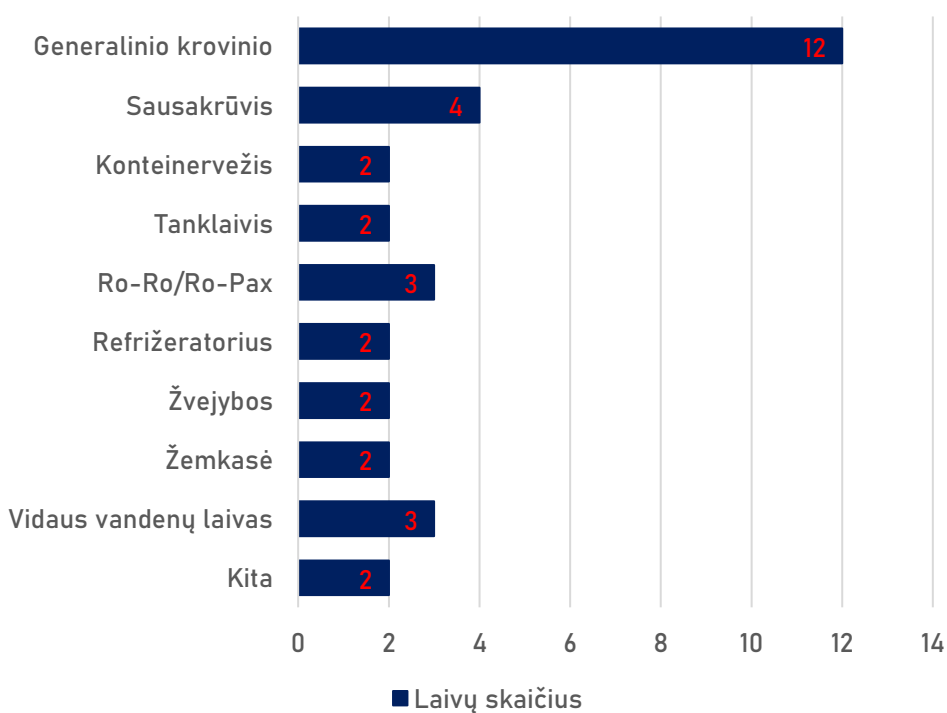
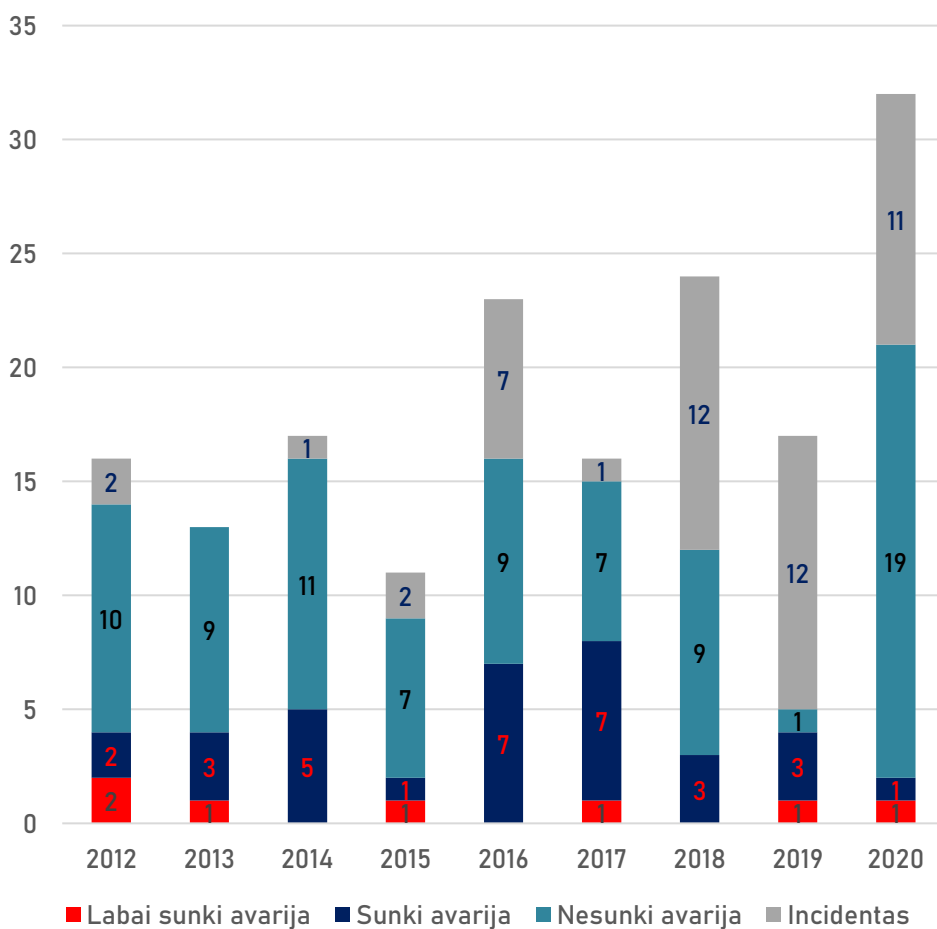
Laivų avarijos ir incidentai

08

Laivų avarijos ir incidentai gali būti skirstomi į avarijas ir incidentus, kuriuose dalyvauja laivai, bei avarijas ir incidentus, kuriuose dalyvauja žmonės. Kiekvieną laivo avariją ar incidentą sudaro bent vienas avarinis įvykis, kuriame dalyvauja laivas, arba bent vienas įvykis, kurio dalyvis yra žmogus. Sunkesnė laivo avarija dažnai yra kelių avarinių įvykių, kuriuose dalyvauja laivai, ir įvykių, kuriuose dalyvauja žmonės, seka.

2020 m. gautas 41 pranešimas apie laivyboje įvykusius įvykius, iš kurių 32 buvo klasifikuoti kaip laivų avarijos ar incidentai (14 pav.). 2012–2019 m. laivų avarijų ir incidentų duomenys yra patikslinti (jie nesutampa su ankstesnėse metinėse ataskaitose pateiktais duomenimis).

2020 m. įvykusių avarijų ir incidentų pasiskirstymas pagal laivo tipą parodytas 15 pav.



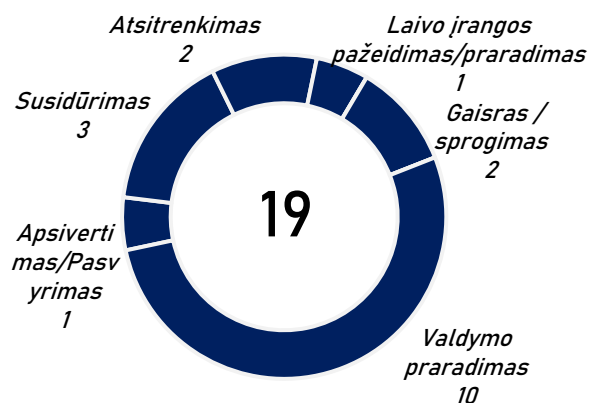
16 pav. Įvykiai, kuriuose dalyvavo Lietuvoje registruoti laivai 2020 m.



17 pav. Įvykiai, kuriuose dalyvavo Lietuvoje registruoti laivai 2019 m.



18 pav. Įvykiai, kuriuose dalyvavo Lietuvoje registruoti laivai 2018 m.



Iš 32 avarijų ir incidentų, įvykusių 2020 m., 20 yra susiję su laivais, per juos žmonės nenukentėjo. 16–21 pav. pateikiamas 2020 m. įvykusių avarijų ir incidentų pasiskirstymas pagal įvykio vietą, sunkumą ir laivų priklausymą kuriai nors valstybei (laivo vėliavą): Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste įvyko 2 nesunkios avarijos bei

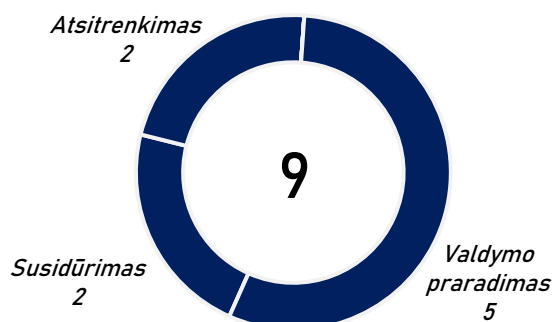
2 incidentai su Lietuvos vėliavos laivais ir 6 nesunkios avarijos bei 3 incidentai su užsienio vėliavos laivais; už Klaipėdos valstybinio jūrų uosto bei už Lietuvos teritorinių vandenų ribų su Lietuvos vėliavos laivais įvyko 6 nesunkios avarijos ir vienas incidentas.



19 pav. Įvykiai kuriuose dalyvavo užsienio valstybėse registruoti laivai 2020 m.



20 pav. Įvykiai kuriuose dalyvavo užsienio valstybėse registruoti laivai 2019 m.



21 pav. Įvykiai kuriuose dalyvavo užsienio valstybėse registruoti laivai 2018 m.

Iš 32 avarijų ir incidentų, įvykusių 2020 m., 12 susiję su įvykiais, kuriuose dalyvavo žmonės (3 lentelė). Per avarijas ir incidentus, kurie nurodomi 3 lentelėje, sužalota 11 žmonių, o vienas iš jų sužalotas mirtinai (4 lentelė). Žvelgiant į 2020 m. duomenis, susijusius su sužalotais asmenimis, palyginti su 2018–2019 m. sužalojimų statistika, stebima sužalojimų augimo tendencija.

3 lentelė. Įvykiai su žmonėmis, kuriuose dalyvavo Lietuvoje (LT) ir užsienio valstybėse (UV) registruoti laivai

Žmogui poveikį padariusio avarinio įvykio kategorija	2018 m.		2019 m.		2020 m.	
	LT	UV	LT	UV	LT	UV
Gaisro, liepsnų sukeltas poveikis	1	0	0	0	0	0
Medžiagų ar komponentų lūžis, sproginimas, skilimas, slydimas, kritimas, suirimas	0	0	0	0	0	4
Įrenginio (įskaitant nepageidaujamą įjungimą) arba įrenginio apdorojamos medžiagos valdymo praradimas (visas ar dalinis)	0	0	0	0	0	1
Paslydimas – suklupimas ir kritimas – žmogaus kritimas į tą patį ar žemesnį lygį	0	0	0	0	2	2
Paslydimas – suklupimas ir kritimas – žmogaus iškritimas už borto	0	0	0	6	0	1
Kažkieno sukeltas poveikis ar nubloškimas (sukėlęs išorinius sužalojimus) kūnui judant be fizinės įtampos	3	0	1	2	0	1
Kita	0	0	0	0	1	0
Iš viso:	4	0	1	8	3	9
	4		9		12	

4 lentelė. Žmonių sužalojimai Lietuvoje ir užsienio valstybėse registruotuose laivuose (čia: M – mirtini sužalojimai, S – sunkūs sužalojimai, L – lengvi sužalojimai)

Žmonės, sužaloti avarijų ar incidentų metu	2018 m.			2019 m.			2020 m.		
	M	S	L	M	S	L	M	S	L
Lietuvoje registruotuose laivuose dirbę jūrininkai	0	1	0	0	0	1	0	1	0
Lietuvoje registruotuose laivuose buvę asmenys (išskyrus jūrininkus)	0	0	3	0	0	1	0	0	1
Užsienyje registruotuose laivuose dirbę jūrininkai Lietuvos Respublikos piliečiai	0	0	0	0	0	0	1	1	0
Užsienyje registruotuose laivuose buvę užsienio šalių piliečiai	0	0	0	2	5	0	0	4	3
Iš viso:	0	1	3	2	5	2	1	6	4
	4			9			11		

Saugos tyrimų ataskaitos ir informaciniai biuleteniai

2020 m. laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas paskelbė 2 avarijų saugos tyrimų ataskaitas ir vienos avarijos informacinį biuletinį.

Laivas „Boann“, plaukdamas link krantinės Nr. 52 Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, atsitrenkė į prie krantinės prišvartuotą plaukiojantį doką. Laivo „Boann“ korpuso priekinėje dalyje buvo padaryta žymių įlenkimų ir kiaurymių pažeidimų. Plaukiojančiame doke taip pat buvo padaryta kiaurymių pažeidimų, sulankstytos konstrukcijos.

2020 m. gegužės 6 d. paskelbta Suomijos vėliavos savivartės baržos „Boann“ (IMO Nr. 9808792) sunkios avarijos, įvykusios 2019 m. balandžio 8 d. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, saugos tyrimo ataskaita.

Laivas „Reval Viking“ susidūrė su laivu „Lokys“. Susidūrimo metu laive „Lokys“ buvo keliami tralai, o laivas „Reval Viking“, jau baigus kelti tralus, plaukė apie 11 mazgų greičiu. Nuo smūgio buvo pramušta laivo „Lokys“ povandeninė korpuso dalis, taip pat buvo padaryta žymi korpuso pramuša virš vaterlinijos, smarkiai apgadintos dešiniojo borto pusėje įrengtos kajutės. Laive „Reval Viking“ buvo padaryti žymūs „nosies“, priekinio viršutinio ir apatinio denių pažeidimai.

2020 m. liepos 27 d. paskelbta Estijos vėliavos žvejybos laivo „Reval Viking“ (IMO Nr. 9211030) ir Lietuvos vėliavos žvejybos laivo „Lokys“ (IMO Nr. 9226736) sunkios avarijos, įvykusios 2019 m. rugpjūčio 19 d. Barenco jūroje, saugos tyrimo ataskaita.

2020 m. sausio 29 d. laivas „Aquarius“ buvo ruošiamas pakrovimui. Įgula laive įrengto krano pagalba atidarinėjo vienintelio triumo dangčius. Įvykus gedimui elektros maitinimo grandinėje kranas nustojo veikti. Įgula norėdama pašalinti krano gedimą pakvietė po darbo kajutėje besiilsintį laivo vyr. mechaniką. Buvo rytas, tamsus paros metas. Laive veikė bendra-laivinis apšvietimas ir laivo stiebuose įrengti šviestuvai. Dėl krane nutrūkusio elektros maitinimo neveikė ir krane įrengtas apšvietimas. Dėl to aplinka nebuvo pakankamai apšviesta.

2020 m. spalio 2 d. buvo paskelbtas Lietuvos vėliavos generalinio krovinio laivo „Aquarius“ (IMO Nr. 9143582) nesunkios avarijos, įvykusios 2020 m. sausio 29 d. Pagny uoste, Saonė upėje, Prancūzijoje, informacinis biuletenis.

Vyr. mechanikas link krano ėjo ne pagrindiniu deniu, bet per triumo dangčius. Jis nevilkėjo darbo drabužių, kaip reikalaujama, ir avėjo šlepetes. Eidamas link sugedusio krano vyr. mechanikas nepastebėjo, kad tarp triumo 2-ojo ir 3-iojo dangčių yra apie 1,5 metro tarpas. Per vėlai pastebėjęs šį tarpą jis įkrito į tuščią triumo vidų iš 5,2 metro aukščio. Vyr. mechanikas buvo sunkiai sužalotas.

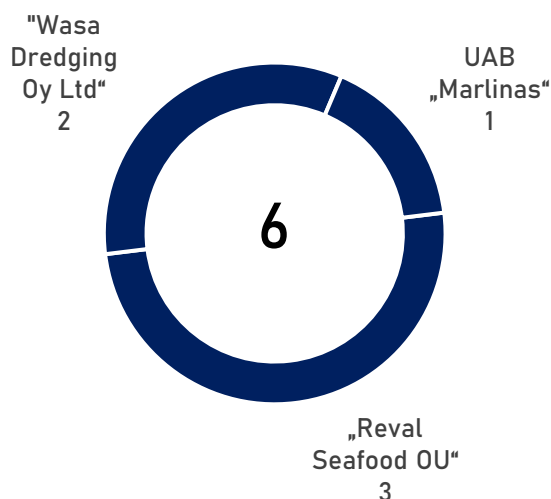
Taip pat 2020 m. spalio mėn. Lenkijos jūrinių avarijų tyrimų komisija paskelbė **Lenkijos vėliavos komercinės jachtos „Lilla W“ labai sunkios avarijos, įvykusios 2019 m. rugsėjo 15 d. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto prieigose, saugos tyrimo ataskaitą.**

Jachta „Lilla W“, plaukdamą į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, tapo nevaldoma ir buvo audros išmesta į krantą. Jachtoje, kai įvyko ši labai sunki avarija, buvo septyni asmenys, iš jų penki buvo išgelbėti, du žmonės žuvo.

Atlikdamas šios avarijos saugos tyrimą, laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas bendradarbiavo su Lenkijos jūrinių avarijų tyrimų komisija. Kadangi pastaroji avarija įvyko Lietuvos Respublikos teritorijoje – Klaipėdos valstybinio jūrų uosto prieigose, o tyrimui vadovavo Lenkijos jūrinių avarijų tyrimų komisija, sklandus ir efektyvus į Lietuvą iš karto po avarijos atvykusių tyrėjų iš Lenkijos ir Lietuvoje veikiančių institucijų, kurios suteikė svarbios informacijos apie avarijos aplinkybes bei kitą reikiamą pagalbą, bendradarbiavimas buvo ypač svarbus atliekant saugos tyrimą.

Saugos rekomendacijos

2020 m. laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas pateikė 6 saugos rekomendacijas Lietuvoje bei užsienio valstybėse veikiančioms laivybos bendrovėms (22 pav.). 2020 m. baigtos įgyvendinti 4 saugos rekomendacijos, laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovo pateiktos 2019–2020 m. (23 pav.).



22 pav. 2020 m. pateiktos saugos rekomendacijos

2020 m. pateiktos saugos rekomendacijos:

Rekomenduojama įmonei „Wasa Dredging Oy Ltd“ jos eksploatuojamuose „Boann“ tipo laivuose įdiegti nuolatinės priemonės, tinkamai leidžiančias įvertinti apie įjungtą vairavimo režimą.

SR-2020-L-01
Įgyvendinta 2020 m.

Rekomenduojama įmonei „Wasa Dredging Oy Ltd“ imtis priemonių, kad jos eksploatuojamuose laivuose prieš pradėdami manevruoti budintys laivavedžiai iš anksto patikrintų, kaip veikia vairavimas rankiniame režime, ir atitinkamai sumažintų greitį.

SR-2020-L-02
Įgyvendinta 2020 m.

Rekomenduojama bendrovei „Reval Seafood OU“ savo valdomiems laivams parengti ir įgyvendinti priemones, paaiškinančias, kada vairinėje esantys įgulos laivavedžiai yra laikomi laivavedybos pamainos dalimi, ir įpareigojančias daryti įrašus apie pasikeitusią laivavedybos pamainos sudėtį laivo žurnale.

SR-2020-L-03
Įgyvendinta 2021 m.

Rekomenduojama bendrovei „Reval Seafood OU“ savo valdomiems laivams parengti ir įgyvendinti priemones, užtikrinančias, kad nebūtų atliekami bet kokie laivavedybos veiksmai, nesuderinti su laivavedybos pamainai vadovaujančiu laivavedžiu.

SR-2020-L-04
Įgyvendinta 2021 m.

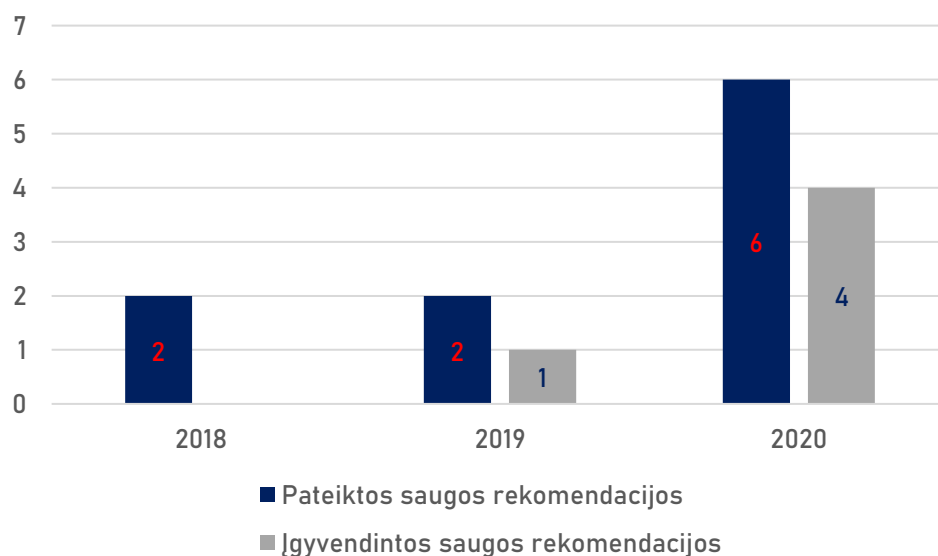
Rekomenduojama bendrovei „Reval Seafood OU“ parengti ir įgyvendinti priemones, užtikrinančias, kad net ir atsiradus neplanuotai, su žvejyba susijusiai veiklai jos laivuose būtų užtikrinamas reikalaujamas darbo ir poilsio režimas, visų pirma, asmenims, dirbantiems vairinėje.

SR-2020-L-05
Įgyvendinta 2021 m.

Rekomenduojama UAB „Marlinas“ savo valdomiems laivams parengti ir įgyvendinti priemones, užtikrinančias, kad žvejybos metu laivavedybos pamainai vadovaujantis laivavedys negalėtų atlikti jokių pareigų, trukdančių saugiai laivavedybai.

SR-2020-L-06
Įgyvendinta 2020 m.

23 pav. 2018–2020 m.
pateiktos ir
įgyvendintos saugos
rekomendacijos



Atviri saugos tyrimai

Atliekami laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimai pateikti 5 lentelėje

5 lentelė. Atviri laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimai

Įvykio data	Laivo pavadinimas, IMO numeris, vėliava	Avarijos ar incidento vieta, sužaloti asmenys	Tyrimui vadovaujanti įstaiga
2018-04-16	„Finlandia Seaways“, IMO 9198721, Lietuvos vėliava	Jungtinės Karalystės teritoriniai vandenys, sunkiai sužalotas Lietuvos pilietis	Jungtinės Karalystės avarijų jūroje tyrimo įstaiga
2019-09-28	„Aramis“, IMO 9281592, Lietuvos vėliava	Prancūzijos vidaus vandenys, nesunkiai sužaloti du asmenys	Prancūzijos jūrų laivų avarijų tyrimų valdyba
2020-01-30	„Helen Mary“, IMO 9126364, Vokietijos vėliava	Atlanto vandenynas, mirtinai sužalotas Lietuvos pilietis	Vokietijos federalinis laivų avarijų tyrimo biuras
2020-05-14	„Manzanillo“, IMO 9450818, Maršalo salų vėliava	Klaipėdos valstybinis jūrų uostas, nesunkiai sužalotas įgulos narys	Maršalo salų laivų avarijų saugos tyrimų įstaiga
2020-05-24	„Interlink levity“, IMO 9577630, Maršalo salų vėliava	Baltijos jūra (Lietuvos teritoriniai vandenys), sunkiai sužalotas įgulos narys	Maršalo salų laivų avarijų saugos tyrimų įstaiga
2020-08-06	„Pearl Island“, IMO 9801720, Hong Kongo (Kinijos) vėliava	Klaipėdos valstybinis jūrų uostas	Laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas (Lietuvos Respublika)



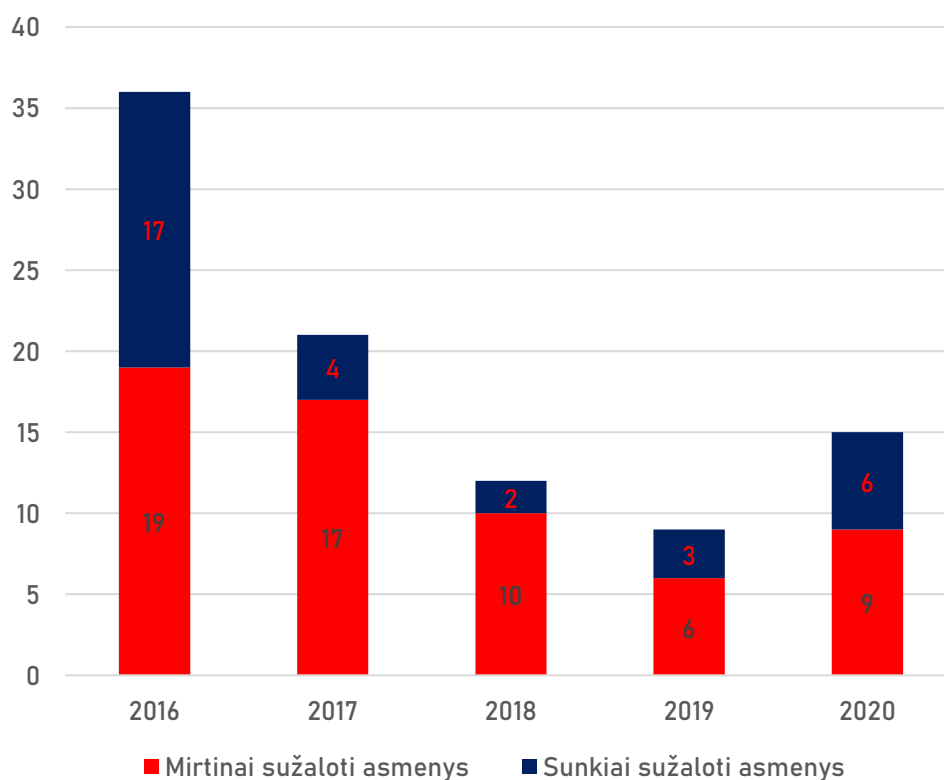
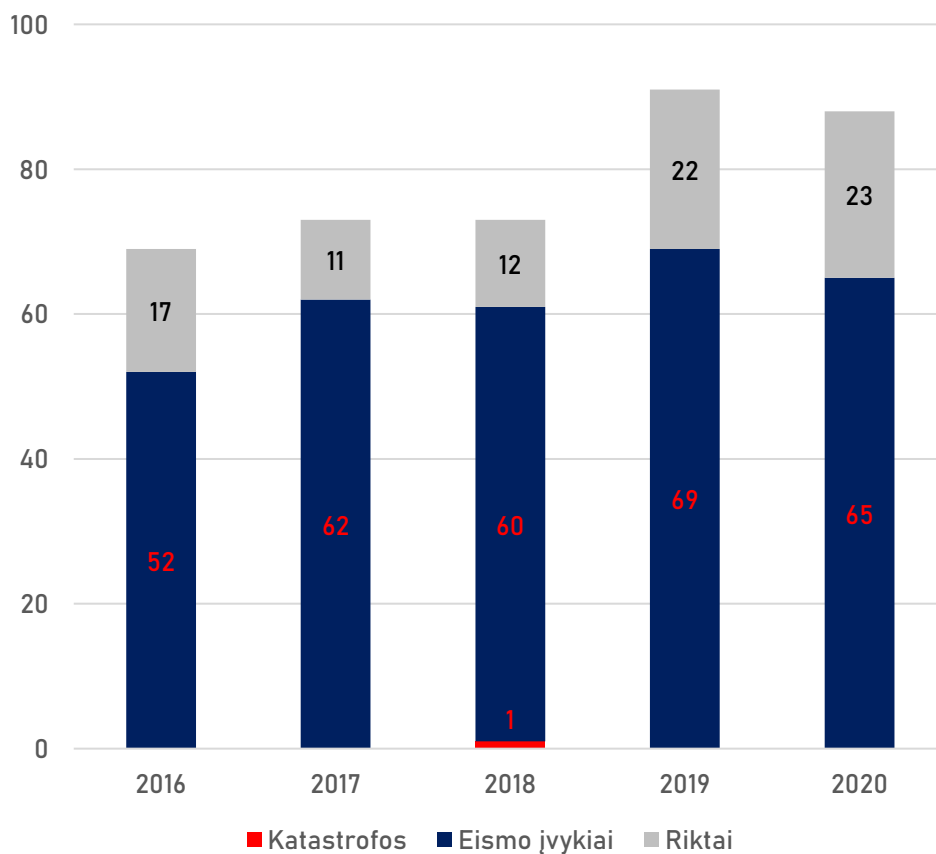
Geležinkelių transporto katastrofos, eismo įvykiai ir riktai

09

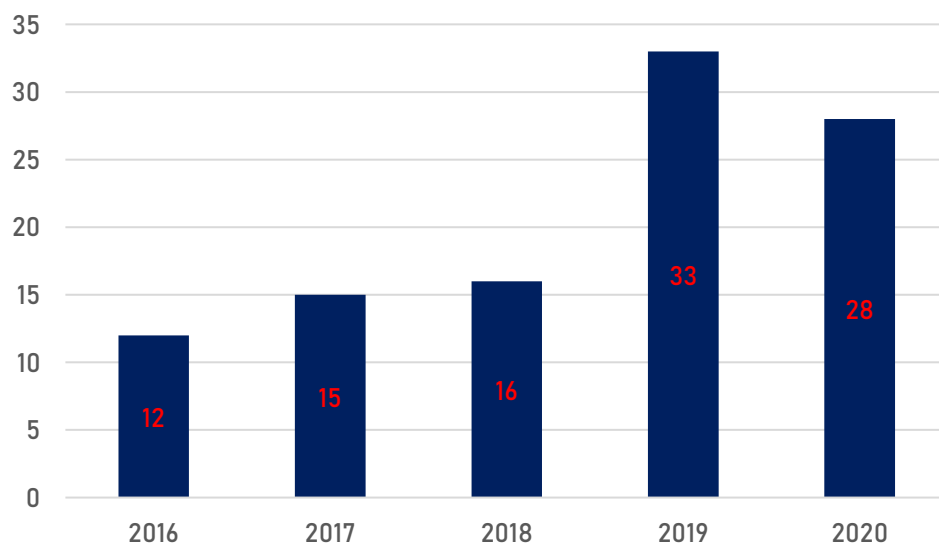
2016–2020 m. gautų pranešimų apie įvykusias geležinkelių transporto katastrofas, eismo įvykius ir riktus duomenys pateikti 24 pav.

2016–2020 m. per geležinkelių transporto katastrofas ir eismo įvykius sužeistų asmenų duomenys pateikiami 25 pav.

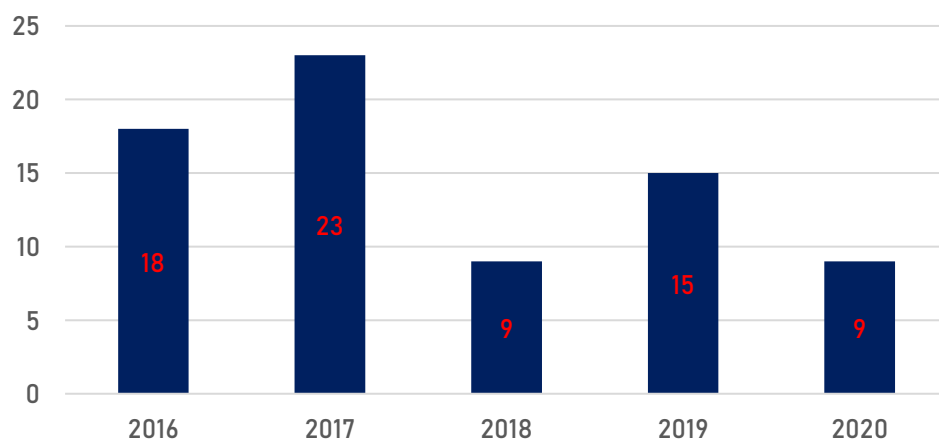
Geležinkelių transporto eismo įvykių skaičius pagal kategorijas pateikiamas 26–32 pav.



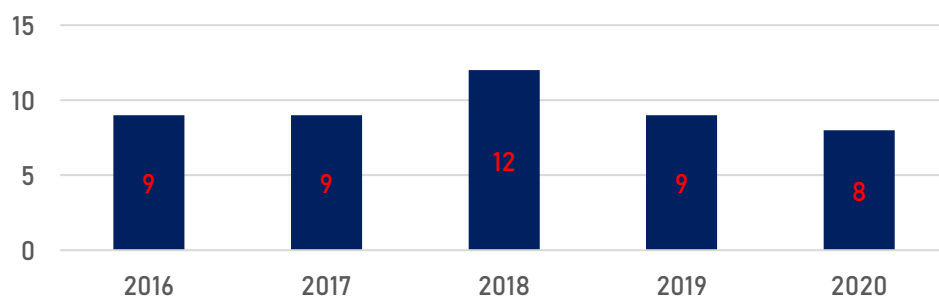
26 pav. Geležinkelių
riedmenų
nuriedėjimai



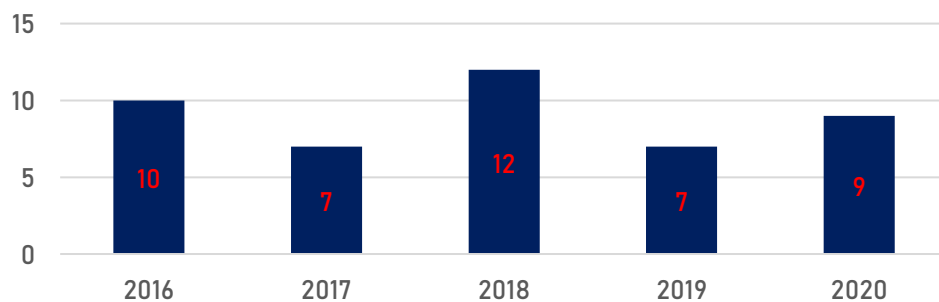
27 pav. Dėl judančių
riedmenų įvykusios
avarijos, per kurias
nukentėjo žmonių

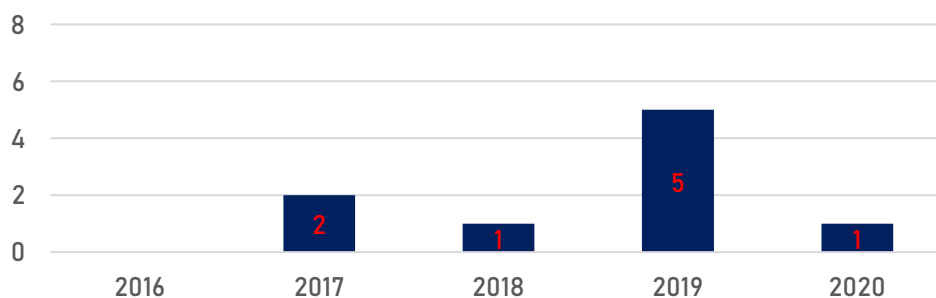


28 pav. Geležinkelių
riedmenų susidūrimas
su kliūtimi, esančia
gabarite

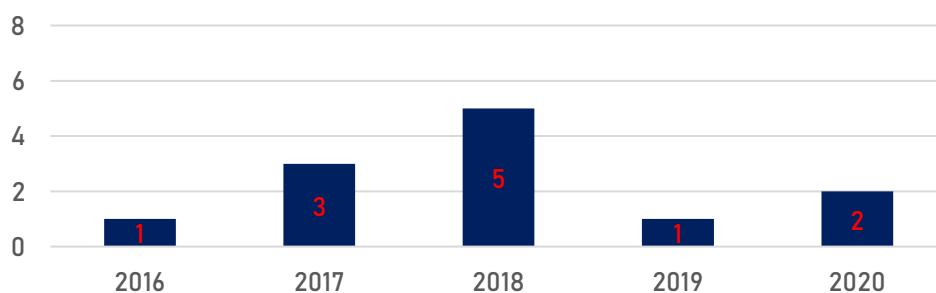


29 pav. Eismo įvykiai
pervažose

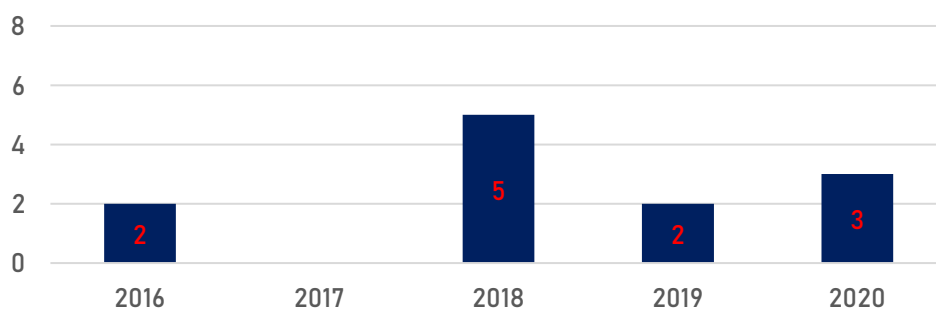




30 pav. Geležinkelių riedmenų susidūrimas



31 pav. Gaisrai riedmenyse



32 pav. Kitos rūšies eismo įvykiai

Atviri saugos tyrimai

Atliekami geležinkelių transporto saugos tyrimai pateikti 6 lentelėje.

6 lentelė. Atviri geležinkelių transporto saugos tyrimai

Įvykio data	Geležinkelių riedmenys	Sužalojimai
2018-03-05	K	Prekinis traukinys Nr. 3270SV
		Mirtinai sužaloti 2 darbuotojai
		Traukinys kelyje Nr. LNR susidūrė su prie iešmo Nr. 4K dirbusiais kelio darbininkais. Traukinio mašinistas, traukinių eismo valdymo darbuotojai ir valymo darbams vadovavę kelio meistrai nežinojo, kad 8 val. 9 min. prie iešmo kelio darbininkai atliks paskirtą užduotį. Pagal turimus resursus saugos tyrimas tęsiamas analizuojant darbuotojų atsakomybės ir darbų paskirstymą bei valdymą, taip pat parengiant ataskaitos projektą.



