

LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA
TRANSPORTO AVARIJŲ IR INCIDENTŲ TYRIMO SKYRIUS



20 22

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

METINĖ ATASKAITA

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	28
Geležinkelių transporto katastrofos, eismo įvykiai ir riktai	34

01

Apie mus

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.

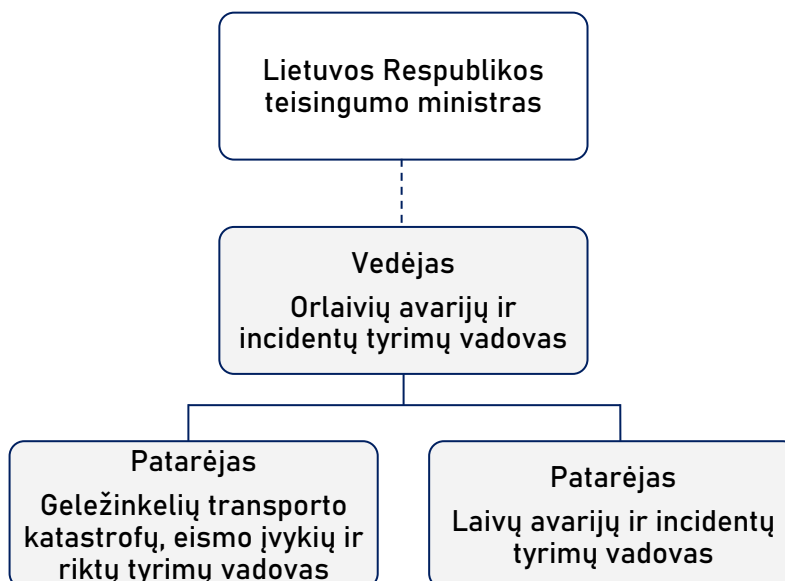
Nepriklausomumas

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.

» 2022 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).

02

Mūsų misija

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 teisminio 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?

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 transporto 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 2020 m. balandžio 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2020/572 dėl geležinkelių avarijų ir riktų tyrimo ataskaitų struktūros ir 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (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.

03

Veikla visame pasaulyje

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.

Įvykus *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 susitaria, kad saugos tyrimą atliks Lietuvos Respublika, kaip orlaivio registracijos valstybė.



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

- 1) laivas plaukioja su Lietuvos valstybės vėliava, neatsižvelgiant 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, neatsižvelgiant į avariją patyrusio laivo ar laivų vėliavas;
- 3) Lietuvos Respublika yra iš esmės suinteresuota, neatsižvelgiant 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 tyrime.

04

Pranešimai

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.

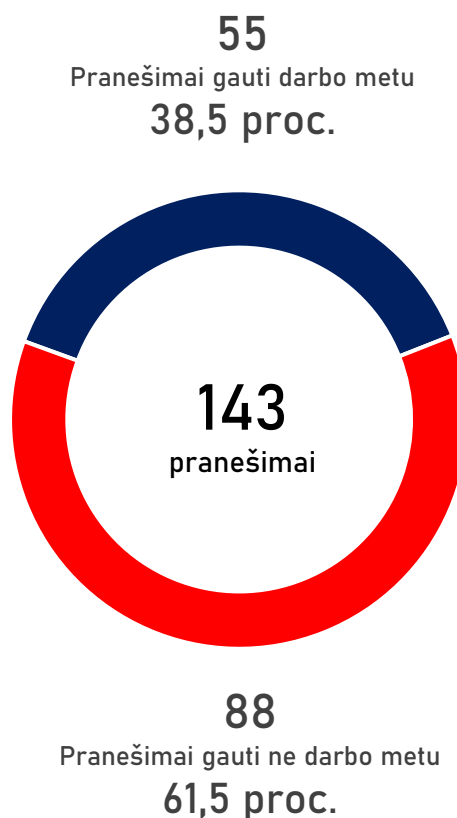
Gauti pranešimai

Iš viso 2022 m. saugos tyrimų vadovai gavo 143 pranešimus apie transporto įvykius. Iš 143 tokių pranešimų 111 priklausė tyrimų vadovų kompetencijai (du pranešimai buvo gauti apie 2021 m. įvykčius įvykius).

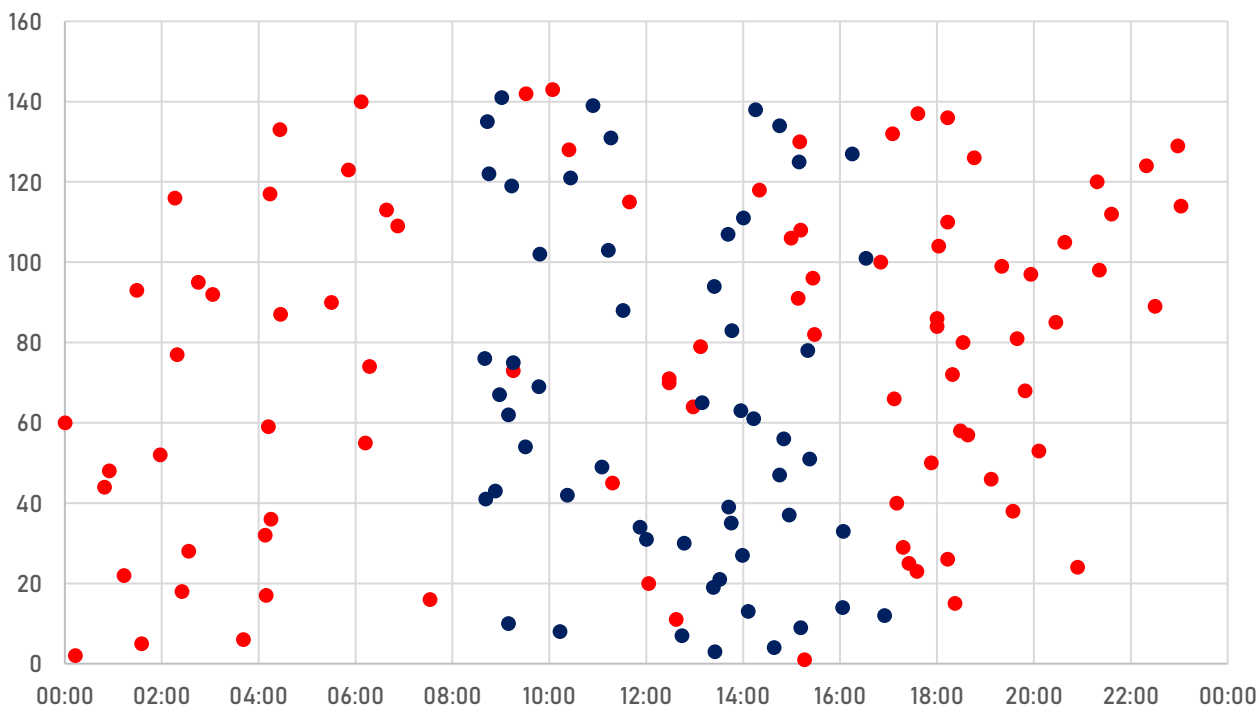
2022 m. duomenys, susiję su pranešimų apie suklasifikuotus įvykius gavimo laiku, pateikiami 3 pav. Horizontalioji ašis rodo pranešimo apie įvykį gavimo laiką, o vertikalioji – pranešimo numerį. Mėlynas taškas žymi pranešimą, gautą saugos tyrimų vadovų darbo laiku, tai yra nuo 8 val. iki 17 val. darbo dienomis. Raudonas taškas žymi saugos tyrimų vadovų ne darbo laiku gautą pranešimą, tai yra pasibaigus darbo laikui, savaitgaliais, per atostogas ir pan.

55 pranešimai, arba 38,5 proc., gauti saugos tyrimų vadovų darbo laiku, o 88 pranešimai, arba 61,5 proc., gauti pasibaigus saugos tyrimų vadovų darbo laikui (2 pav.).

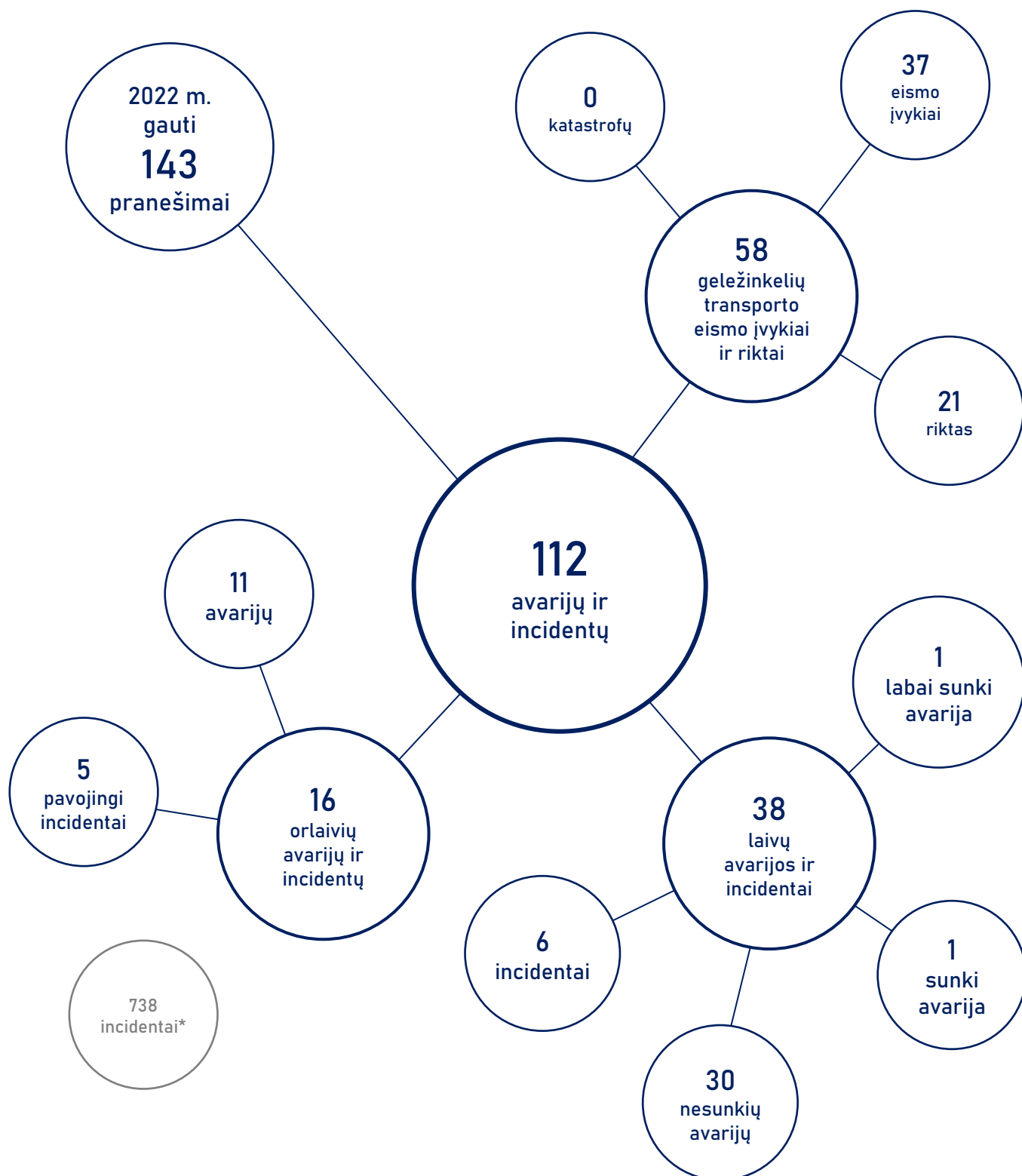
Iš viso 2022 m. įvyko 112 avarijos ir incidentai, iš jų 16 orlaivių avarijų ir incidentų, 38 laivų avarijos ir incidentai ir 58 geležinkelių transporto eismo įvykiai ir riktai (4 pav.). Pažymėtina, kad 2023 m. gautas vienas pranešimas apie 2022 m. įvykusį įvykį. 2019–2022 m. gautų pranešimų skaičius pateiktas 5 pav.



2 pav. 2022 m. gauti pranešimai

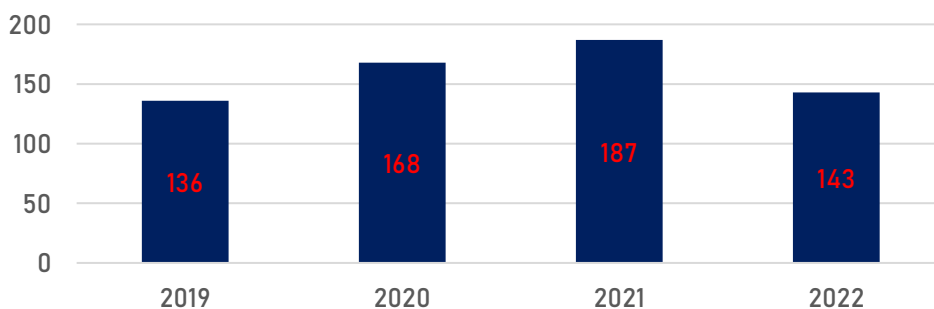


3 pav. 2022 m. gautų pranešimų laikas



4 pav. 2022 m. įvykusios avarijos ir incidentai

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



5 pav. Pranešimų
skaičius
2019–2022 m.

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 sukaupti duomenys suteikia galimybę stebėti tendencijas saugios laivybos srityje, nustatyti sritis, kuriose būtina imtis veiksmų laivybos saugai pagerinti.

05

Procesas

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 saugos 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, atkuriamas 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.



06

Bendradarbiavimas

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 kitos valstybės saugos tyrimų institucijai. Tokiu atveju kitos valstybės 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.

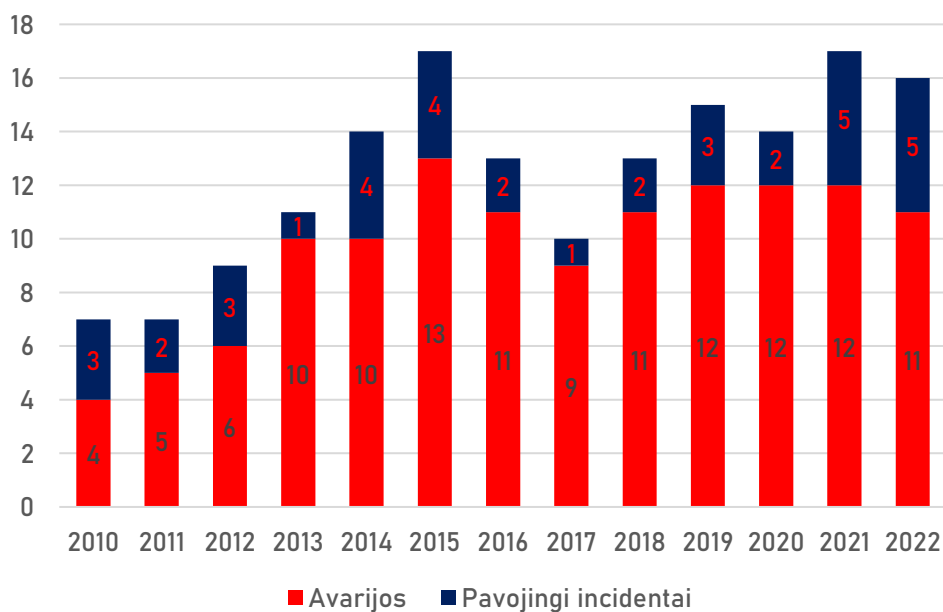
Avarijų aukos ir jų artimieji labai dažnai suteikia naudingos informacijos saugos tyrimų vadovams, tačiau jie nėra saugos tyrimo dalyviai. Saugos tyrimų vadovams leidžiama informuoti nukentėjusiuosius ir jų artimuosius, jei tokia informacija netrukdo siekti saugos tyrimo tikslų ir visiškai atitinka taikomų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

07

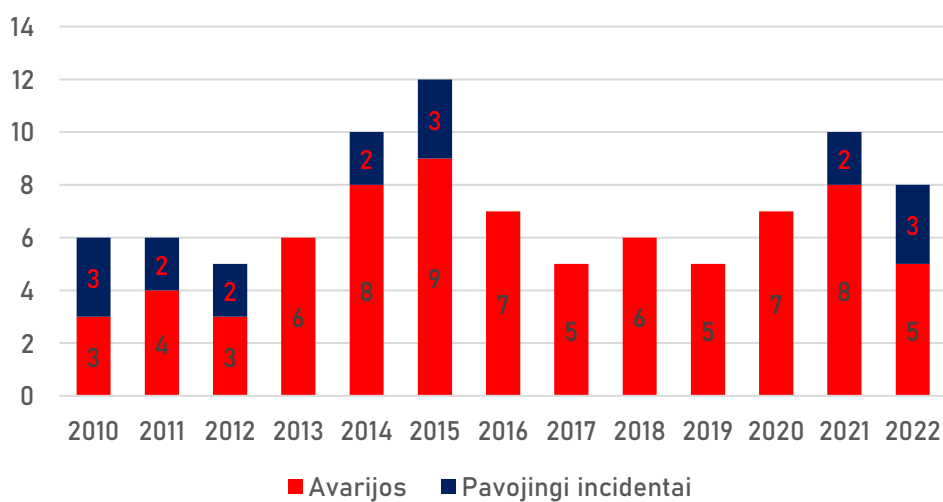
Orlaivių avarijos ir incidentai

2010–2022 m. įvykusios orlaivių avarijos ir pavojingi incidentai susiję su Lietuvos Respublika pateikti 6 pav.

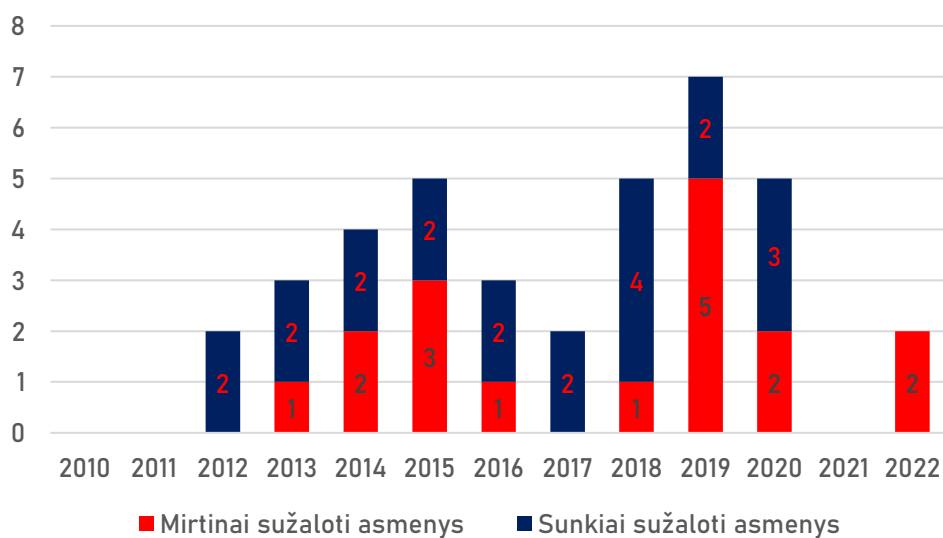
2022 m. gauti 5 pranešimai apie Lietuvoje įvykusias orlaivių avarijas ir 3 pranešimai apie Lietuvoje įvykusius pavojingus incidentus (7 pav.), visus juos patyrė bendrosios aviacijos orlaiviai. Per vieną iš 2022 m. įvykusių avarijų mirtinai sužaloti 2 asmenys (8 pav.). Vadovaujantis Reglamento (ES) Nr. 996/2010 5 straipsnio nuostatomis, pradėtas šios avarijos saugos tyrimas.



6 pav. Su Lietuvos Respublika susijusios orlaivių avarijos ir pavojingi incidentai



7 pav. Lietuvoje įvykusios orlaivių avarijos ir pavojingi incidentai



8 pav. Lietuvoje įvykusiuose orlaivių avarijose sužaloti asmenys

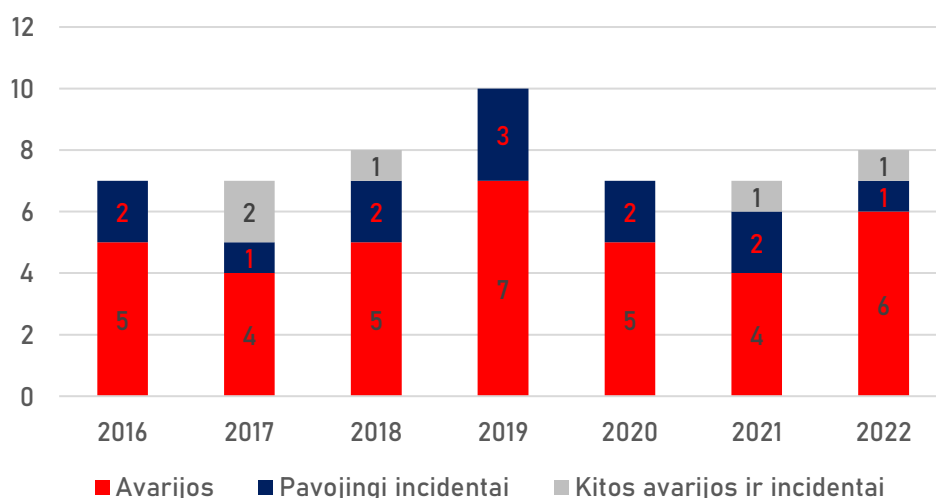
2016–2022 m. gautų pranešimų apie avarijas ir incidentus įvykusius ne Lietuvoje, bet susijusius su Lietuvoje registruotais, projektuotais ir gamintais orlaiviais, duomenys pateikiami 9 pav.

2016–2022 m. gautų pranešimų apie orlaivių, registruotų Lietuvos Respublikoje, avarijas ir pavojingus incidentus duomenys pateikiami 10 pav. 2022 m. gautas 1 pranešimas apie avariją įvykusią ne Lietuvoje, bet susijusią su Lietuvos Respublikoje registruotu sklandytuvu (10 pav.).

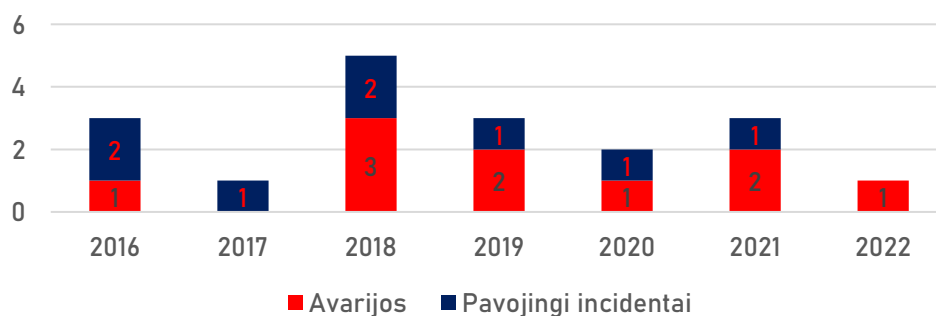
2016–2022 m. gautų pranešimų, susijusių su Lietuvoje projektuotų ir gamintų orlaivių avarijomis ir pavojingais incidentais, įvykusiais ne Lietuvoje, duomenys pateikiami 11 pav. 2022 m. įvyko 5 avarijos ir 1 pavojingas incidentas.

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

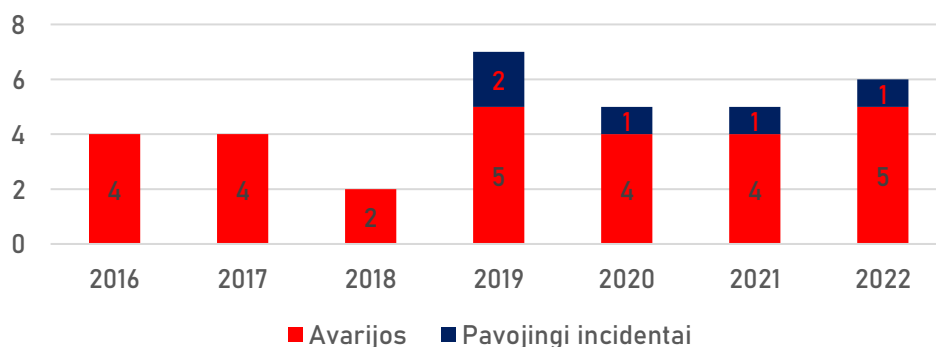
9 pav. Lietuvoje registruotų, projektuotų ir gamintų orlaivių avarijos ir pavojingi incidentai, įvykę ne Lietuvoje



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



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



Saugos tyrimų ataskaitos

2022 m. orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas paskelbė 2 avarijų saugos tyrimų ataskaitas:

2022 m. rugsėjo 22 d. paskelbta sklandytuvų „Discus-2a“, D-2691 ir „LS 8-a“, OY-SEX, avarijos, įvykusios 2021 m. liepos 15 d. virš miško netoli Purplių kaimo Varėnos rajone, saugos tyrimo ataskaita.

2021 m. liepos 15 d. sklandytuvai „Discus-2a“, D-2691, varžybų numeris VM, ir „LS 8-a“, OY-SEX, varžybų numeris SE, dalyvaudami Europos jaunimo sklandymo čempionate susidūrė 979 m aukštyje. Per susidūrimą nulūžo sklandytuvo VM uodega. Sklandytuvo VM pilotas neturėjo kitos išeities, todėl iššoko su parašiotu. Jis saugiai nusileido miške netoli nukritusio sklandytuvo. Po susidūrimo sklandytuvo SE pilotas, įsitikinęs, kad sklandytuvai SE gali skristi, saugiai nusileido aikštelėje.

Per skrydį termike nebuvo išlaikytas skriejimo grupėje spiralės centras ir vizualus kontaktas su panašiam aukštyje skriejančiais sklandytuvais. Sklandytuvų pilotai skriejo skirtingomis trajektorijomis, prarado vizualų kontaktą ir dėl skirtingos kilimo spartos sklandytuvai susidūrė. Nė vienas pilotas nepastebėjo kito sklandytuvo laiku, kad išvengtų susidūrimo.

2022 m. vasario 16 d. Jungtinių Amerikos Valstijų Nacionalinė transporto saugos valdyba paskelbė sklandytuvo „LAK-17B FES“, N830DK, avarijos, įvykusios 2019 m. spalio 18 d. netoli Walker miestelio, Pensilvanijoje, Jungtinėse Amerikos Valstijose, saugos tyrimo ataskaitą.

2019 m. spalio 18 d. sklandytuvai „LAK-17B FES“, N830DK, susidūrė su žeme. Pilotas mirtinai sužalotas. Sklandytuvai sudaužyti.

Saugos tyrimo ataskaitoje nurodyta, kad sklandytuvui kylant termike pilotas viršijo sklandytuvo kritinį atakos kampą, dėl kurio sklandytuvai pateko į smukę ir suktuką.

2022 m. gruodžio 28 d. paskelbta lėktuvo „Piper PA-30 Twin Comanche“, LY-ARS, avarijos, įvykusios 2019 m. gruodžio 8 d. Noreikiškių k., Kauno raj. saugos tyrimo ataskaita.

2019 m. gruodžio 8 d. lėktuvas „Piper PA-30 Twin Comanche“, LY-ARS, po skrydžio maršrutu nusileido S. Dariaus ir S. Girėno aerodrome ir iš karto dar kartą pakilo (atliko tūpsnį). Pakilęs lėktuvas nukrypo į dešinę pusę ir netrukus nukrito privataus namo kieme Noreikiškių kaime, Kauno raj. Lėktuvo įgula mirtinai sužalota. Lėktuvas sudaužytas nepataisomai.

Lėktuvo valdymo kontrolė buvo prarasta dėl tęsiamos aukštėjimo didinant lėktuvo polinkio kampą aukštyn, kai nepakankama variklio (-ių) trauka ir netinkamai reaguojama į neveikiantį (-čius) variklį (-ius) ir išleistą važiuoklę. Dėl to buvo pasiektas lėktuvo smukos greitis, o greičiui toliau mažėjant lėktuvas perėjo į kairįjį suktuką. Abu lėktuvo varikliai prarado galią dėl degalų trūkumo. Degalų trūkumo priežastis siejama su netinkamu lėktuvo degalų sąnaudų valdymu ir netinkamai veikiančia degalų kiekio matavimo sistema.

2022 m. kitų valstybių saugos tyrimų institucijos paskelbė atliktų avarijų susijusių su Lietuva saugos tyrimų ataskaitas, kurių saugos tyrimuose dalyvavo orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas:

2022 m. birželio 13 d. Latvijos Transporto avarijų ir incidentų tyrimo biuras paskelbė savadarbio lėktuvo „ANBO-II“, LY-BDJ, avarijos, įvykusios 2021 m. rugpjūčio 8 d. Cėsio aerodrome, Latvijoje, saugos tyrimo ataskaitą.

2021 m. rugpjūčio 8 d. iš karto po lėktuvo „ANBO-II“, LY-BDJ, pakilimo variklis prarado trauką. Atliekant kairį posūkį lėktuvas prarado aukštį ir susidūrė su žeme. Pilotas mirtinai sužalotas, keleivis sunkiai sužalotas. Lėktuvas sudaužytas nepataisomai.

Saugos tyrimo ataskaitoje pagrindinė avarijos priežastimi įvardytas piloto sprendimas atlikti posūkį lėktuvo varikliui praradus trauką.

2022 m. birželio 30 d. Ispanijos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucija paskelbė lėktuvo „Tecnam P2006T“, 5B-CLR, pavoingo incidento, įvykusio 2022 m. kovo 9 d. Lleida-Alguaire oro uoste, Ispanijoje, saugos tyrimo ataskaitą.

2022 m. kovo 9 d. lėktuvas „Tecnam P2006T“, 5B-CLR, nutūpė ant kilimo ir tūpimo tako su neišleista važiuokle. Įgula nenukentėjo, tačiau lėktuvui buvo padaryti žala.

Pavoingo incidento priežastis – procedūrų nesilaikymas, dėl ko lėktuvas nusileido įtraukęs važiuoklę.

2022 m. lapkričio 4 d. Prancūzijos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucija paskelbė sklandytuvo „LAK-17A“, F-CJLL, avarijos, įvykusios 2021 m. balandžio 17 d. Oloron/Hérère aerodrome, Prancūzijoje, saugos tyrimo ataskaitą.

2021 m. balandžio 17 d. sklandytuvas „LAK-17A“, F-CJLL, artėdamas tūpti susidūrė su augmenija. Pilotas lengvai sužeistas. Sklandytuvas sudaužytas.

Saugos tyrimo ataskaitoje nurodyta, kad tūpimo metu pilotas sutriko, nesuvokdamas, kad valdo užsaparnių išleidimo svirtį vietoj stabdžių svirties.

2022 m. gruodžio 19 d. Prancūzijos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucija paskelbė sklandytuvo „LAK-17B FES/JET mini“, LY-GRO, avarijos, įvykusios 2021 m. rugpjūčio 2 d. Serres-La Bâtie aerodrome, Prancūzijoje, saugos tyrimo ataskaitą.

2021 m. rugpjūčio 2 d. sklandytuvas „LAK-17B FES/JET mini“, LY-GRO, artėdamas tūpti susidūrė su žeme. Pilotas mirtinai sužalotas. Sklandytuvas nepataisomai sudaužytas.

Saugos tyrimo ataskaitoje nurodyta, kad artėdamas tūpti, pilotas, dėl per didelio sklandytuvo greičio ir likusio kilimo ir tūpimo tako ilgio, pradėjo kilti. Kilimo metu sklandytuvo greitis sumažėjo iki smukos greičio ir sklandytuvas susidūrė su žeme.

Saugos rekomendacijos

2022 m. orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas pateikė 18 saugos rekomendacijų (12 pav.). 2020–2022 m. pateiktos saugos rekomendacijos pateiktos 13 pav.

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.



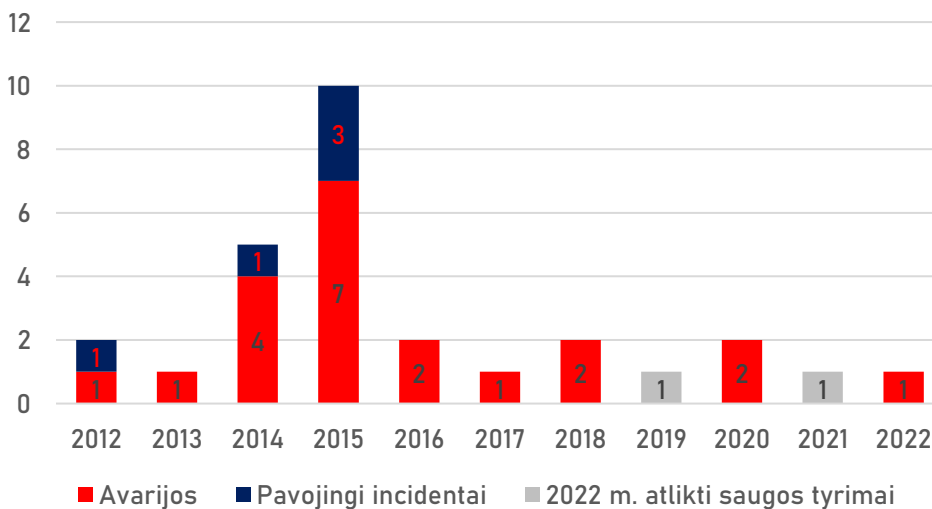
12 pav. 2022 m. pateiktos saugos rekomendacijos ir jų gavėjai



13 pav. 2020–2022 m. pateiktos saugos rekomendacijos

Atviri saugos tyrimai

Duomenys apie atliekamus atvirus Lietuvoje įvykusių orlaivių avarijų ir pavojingų incidentų saugos tyrimus pateikti 14 pav.



14 pav. Atviri Lietuvoje įvykusių orlaivių avarijų ir pavojingų incidentų saugos tyrimai

08

Laivų avarijos ir incidentai

Laivo avarija – vienas ar keli įvykiai eksploatuojant laivą, sukėlę bet kurį iš šių padarinių: žmogaus mirtį ar sunkų sužalojimą (tai toks sužalojimas, dėl kurio per septynias dienas nuo sužalojimo momento atsiranda nedarbingumas, kurio metu asmuo ilgiau nei 72 valandas negali įprastai dirbti); žmogaus dingimą iš laivo; laivo žūtį, numanomą žūtį arba jo palikimą; žalą laivui; laivo užplaukimą ant seklumos, jo neveiksnumą arba susidūrimą; jūrų infrastruktūros pažeidimus, dėl kurių galėjo kilti pavojus pažeidimus sukėlusiam ar kitam laivui arba asmenims; didelę žalą aplinkai arba realią galimybę šiai žalai atsirasti dėl laivo ar laivų pažeidimų. Laivo avarija nelaikoma tyčinė veika ar neveikimas siekiant sukelti pavojų laivo saugai, asmeniui ar aplinkai.

Laivo incidentas – įvykis ar jų seka, išskyrus laivo avariją, kuris (kurie) įvyko tiesiogiai

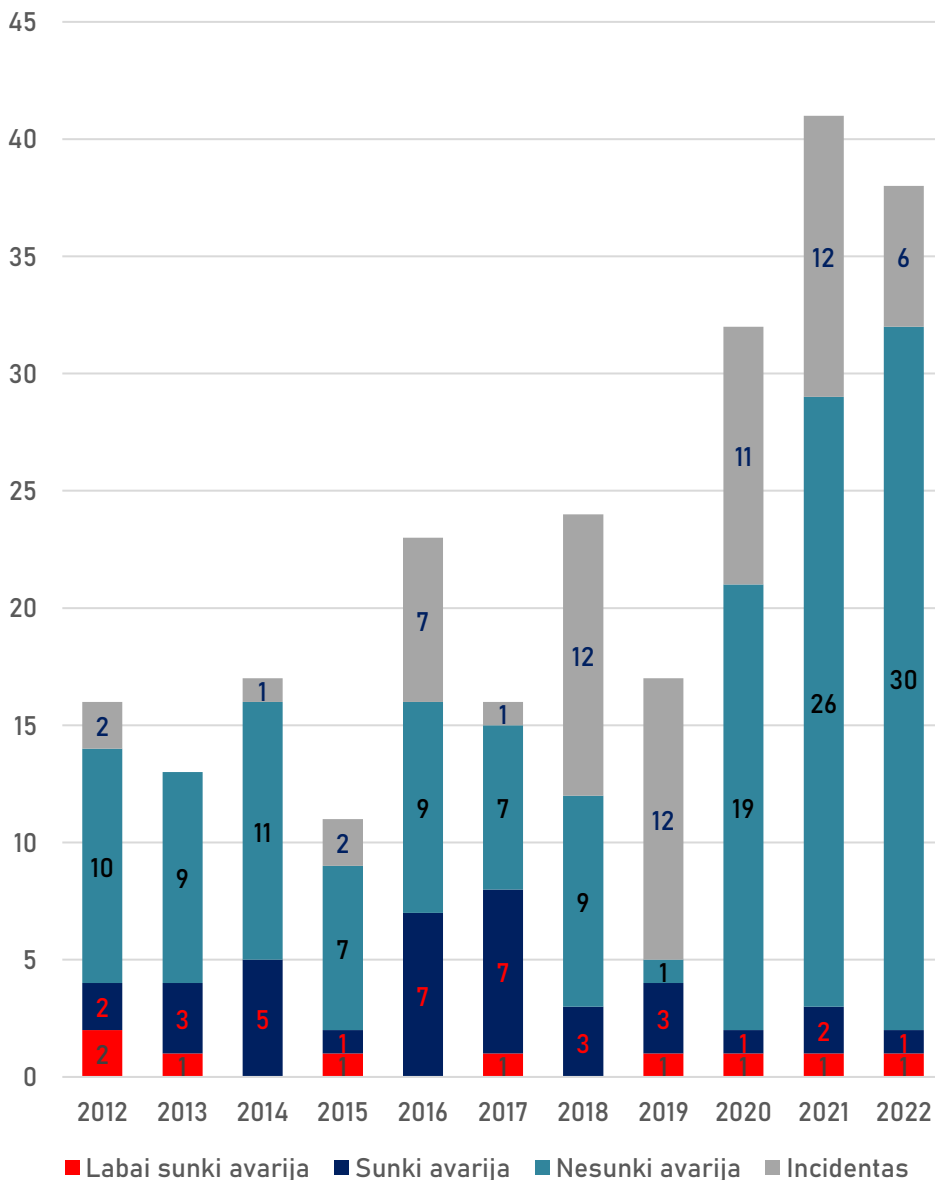
eksploatuojant laivą, sukėlęs arba nesiėmus taisomųjų veiksmų galėjęs sukelti pavojų laivo saugai, jame esantiems žmonėms ar bet kuriam kitam asmeniui arba aplinkai. Laivo incidentu nelaikoma tyčinė veika ar neveikimas siekiant sukelti pavojų laivo saugai, asmeniui ar aplinkai.

Laivo avariją ar incidentą visada sudaro bent vienas avarinis įvykis, kuriame dalyvauja laivas, arba bent vienas įvykis, kurio dalyvis yra žmogus. Teikiant statistinę informaciją laivų avarijas ir incidentus tikslinga skirstyti į tuos, kuriuose dalyvavo laivai, ir tuos, kuriuose dalyvavo žmonės. Sunkesnė laivo avarija dažnai yra kelių avarinių įvykių, kuriuose dalyvavo laivai, ir įvykių, kuriuose dalyvavo žmonės, seka.

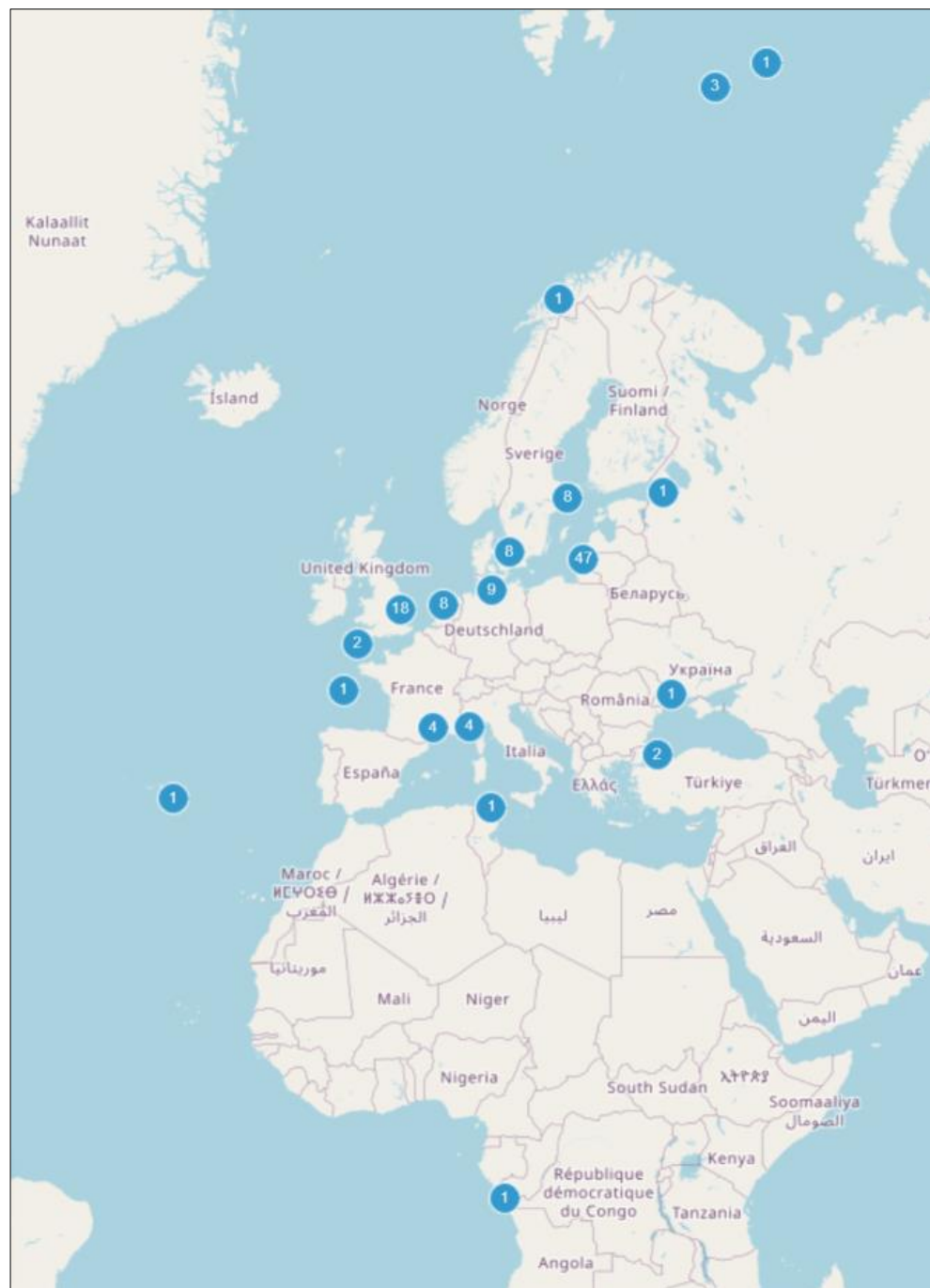
Laivų avarijos ir incidentai

2012–2022 m. registruotos laivų avarijos ir incidentai pateikti 15 pav. Per šį laikotarpį registruota 121 avarija ir incidentas, kuriuos patyrė Lietuvos Respublikoje registruoti laivai. Šių avarijų ir incidentų vietos parodytos 16 pav.

Registruoti 43 pranešimai apie 2022 m. įvykius laivyboje, iš kurių 38, vadovaujantis Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymu, klasifikuoti kaip laivų avarijos ar incidentai. Šiose 38 laivų avarijose ir incidentuose dalyvavo 43 laivai. 29 laivų avarijose ir incidentuose dalyvavo užsienio valstybėse registruoti laivai, 12-oje – Lietuvos Respublikoje registruoti laivai.



16 pav. Avarijos ir incidentai, kuriuos 2012–2022 m. patyrė Lietuvoje registruoti laivai (skaičius apskritime – toje vietoje įvykusių avarijų ar incidentų skaičius) (EMCIP)

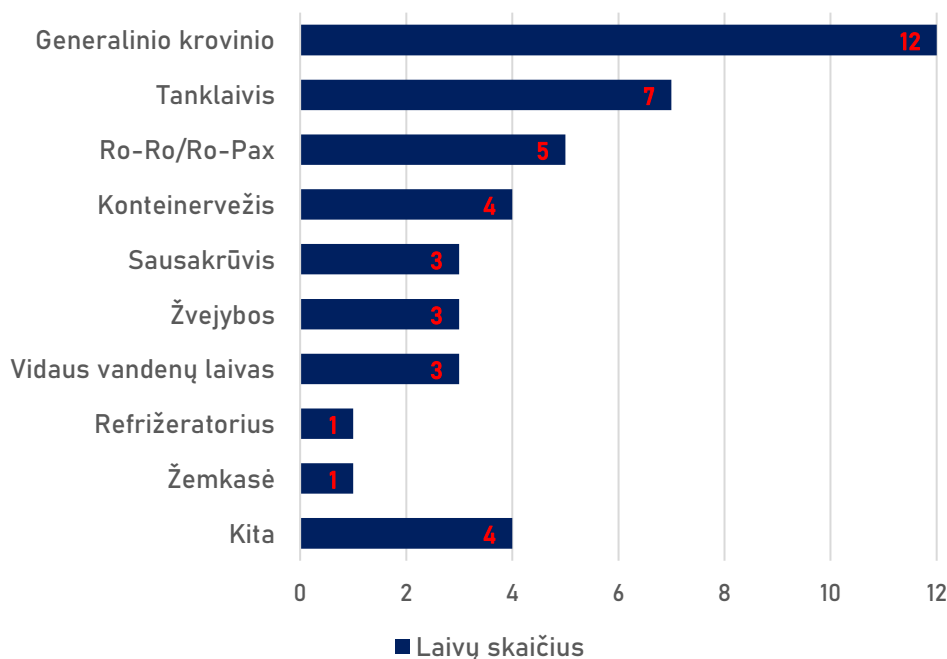


Laivų avarijos ir incidentai suskirstyti pagal kategorijas pateikti 1 lentelėje. Jei avarija ar incidentas yra kelių įvykių seka, lentelėje avarijos (incidento) kategorijai priskiriamas tik vienas, pats reikšmingiausias, įvykis. Pavyzdžiui, jei vykdant laivo vilkimo operaciją nutrūko vilkimo lynas ir dėl to laivas atsitrenkė į krantinę, o jo korpusas tapo nesandarus, nurodoma avarijos kategorija *atsitrenkimas*.

2022 m. įvykusių laivų avarijų ir incidentų pasiskirstymas pagal laivo tipą parodytas 17 pav. Iš 38 avarijų ir incidentų, registruotų 2022 metais, 32 įvyko Klaipėdos valstybinio jūrų uosto akvatorijoje ir Lietuvos Respublikos teritoriniuose vandenyse, o 6 avarijos ir incidentai – teritorijose, nepriklausančiose Lietuvos Respublikos jurisdikcijai.

1 lentelė. 2022 m. įvykusių laivų avarijų ir incidentų skaičius pagal kategorijas

Avarijos ar incidento kategorija	Lietuvoje registruoti laivai	Užsienio valstybėse registruoti laivai
Susidūrimas	3	
Atsitrenkimas	1	8
Laivo įrangos pažeidimas / praradimas	0	4
Valdymo praradimas (eigos)	5	5
Valdymo praradimas (krypties)	2	1
Valdymo praradimas (elektros energijos tiekimo)	0	2
Valdymo praradimas (krovinio ar kitų laive buvusių objektų pažeidimas ar praradimas, netyčinė tarša)	1	1
Iš viso:	33	
Avarijos ir incidentai, kuriuose nukentėjo žmonės	0	5
Iš viso:	38	



17 pav. 2022 m.
avarijas ir
incidentus
patyrusių laivų
tipai

5 avarijose ir incidentuose, įvykusiųose 2022 m., nukentėjo žmonės (1 ir 2 lentelės): vienas laivo įgulos narys laivui plaukiant iškrito už borto į vandenį Baltijos jūroje ir nebuvo rastas, 3 įgulų nariai buvo sužaloti sunkiai, o vienas – nesunkiai (2 lentelė).

2 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			2019			2020			2021			2022		
	M	S	L	M	S	L	M	S	L	M	S	L	M	S	L
Lietuvoje registruotuose laivuose dirbę jūrininkai	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Lietuvoje registruotuose laivuose buvę asmenys (išskyrus jūrininkus)	0	0	3	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Užsienyje registruotuose laivuose dirbę jūrininkai Lietuvos Respublikos piliečiai	0	0	0	2	5	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0
Užsienyje registruotuose laivuose buvę užsienio šalių piliečiai	0	0	0	0	4	3	0	4	3	0	2	0	1	2	1
Iš viso:	0	1	3	2	5	2	1	6	4	1	2	1	1	3	1
	4			9			11			4			5		

Saugos tyrimų ataskaitos

2022 m. birželio 30 d. laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas paskelbė Panamoje registruoto biraus krovinio laivo „CL Tomo“ (IMO Nr. 9908279), Maršalų salose registruoto biraus krovinio laivo „Melinda“ (IMO Nr. 9623881) ir Maltoje registruoto cheminių produktų tanklaivio „PS Houston“ (IMO Nr. 9388209) nesunkios avarijos, įvykusios 2021 m. spalio 1 d. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, saugos tyrimo ataskaitą. 2021 m. spalio 1 d. 9.12 val. Panamoje registruotas biraus krovinio laivas „CL Tomo“, esant tirštam rūkui, plaukdamas Klaipėdos valstybinio jūrų uosto kanalu link uosto vartų ir prasilenkdamas su Lietuvos jūrų laivų registre registruotu keleiviniu įvažiuojamuoju laivu „Patria Seaways“, (IMO Nr. 8917390) susidūrė su prie krantinės Nr. 4 prišvartuotu biraus krovinio laivu „Melinda“, registruotu Maršalų salose ir prie krantinės Nr. 3 prišvartuotu cheminių medžiagų ir naftos produktų tanklaiviu „PS Houston“, registruotu Maltoje. Laive „CL Tomo“ įvykstant avarijai buvo locmanas. Avarijos metu laivas „PS Houston“ buvo pakrautas 36600 t benzino ir jo produktų. Susidūrimo metu buvo padaryti pažeidimai laivų „CL Tomo“, „Melinda“ ir „PS Houston“ korpusams ir jų komponentams,

kurie neturėjo įtakos šių laivų eksploatacinėms charakteristikoms. Taip pat susidūrimo metu buvo nutraukti laivo „PS Houston“ švartavimo lynai, pažeista kranto infrastruktūra. Po avarijos laivas „PS Houston“ dviejų vilkikų pagalba buvo prišvartuotas atgal prie krantinės. Žalos aplinkai nepadaryta, žmonės nenukentėjo.

Atlikus avarijos saugos tyrimą nustatyta, kad avarija įvyko dėl nepalankaus kelių saugos spragų derinio: įvykstant avarijai uoste laivai plaukė riboto matomumo sąlygomis, uosto laivvybos kanale vyravo 0,7 mazgo srovė į jūros pusę. Laivas „CL Tomo“ buvo visiškai pakrautas ir lėtai keitė judėjimo kryptį link nurodomos. Šių veiksnių visuma labai apsunkino locmano galimybes be tiltelio komandos narių tinkamos pagalbos tiksliai valdyti laivą siaurose uosto laivvybos kanalo vietose ir darant posūkius, kartu rega ir klausia nuolat būti budriam ir stebėti laivavedybos aplinką, ypač tolesnę nuo tos, kur plaukė laivas; laivo „CL Tomo“ kapitonas su locmanu prieš laivo reisą tarpusavyje neaptarė svarbios navigacinės informacijos. Pradėjus laivo reisą kapitonas ir locmanas taip pat jokios informacijos vienas kitam neperdavinėjo ir tarpusavyje nekomunikavo. Dėl to laivo tiltelio komanda negalėjo iš anksto numatyti galimų sunkumų locmanui vedant laivą. Artėjant laivų „CL

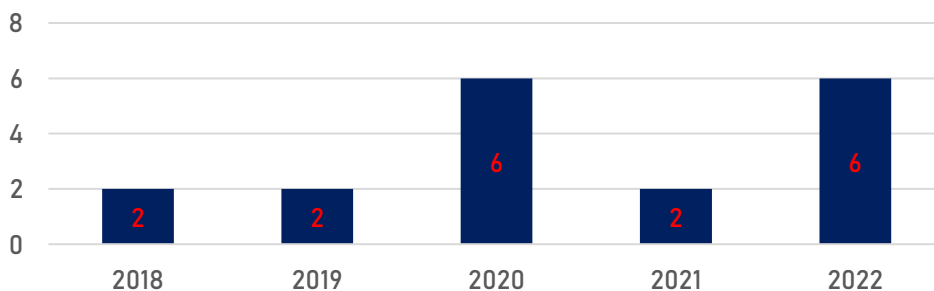
Tomo“ ir „Patria Seaways“ prasilenkimui kairiaisiais bortais, laivo „CL Tomo“ laivavedžiai nepadarė nieko, kad sumažintų kylantį susidūrimo pavojų – neįspėjo locmano apie artėjantį laivų prasilenkimą, neužmezgė ryšio su laivų eismo tarnyba ar laivu „Patria Seaways“, nedavė nurodymų vairininkui. Saugos spragų, lėmusių šią avariją, sąrašas pateiktas viešai paskelbtoje avarijos saugos tyrimo ataskaitoje. Šioje ataskaitoje pateiktos 4 saugos rekomendacijos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai ir 2 – Susisiekimo ministerijai.

2022 m. rugsėjo 9 d. Maltos saugos tyrimų biuras paskelbė **Maltoje registruoto laivo „Samus Swan“ (IMO 9401312) labai sunkios avarijos saugos tyrimo ataskaitą**. 2021 m. rugsėjo 11 d. Viduržemio jūroje šio laivo mašinų skyriuje kilo gaisras, kurio metu nukentėjo 2 įgulos nariai, vienas iš jų (Lietuvos Respublikos pilietis) nuo patirtų sužalojimų mirė. Gaisras buvo

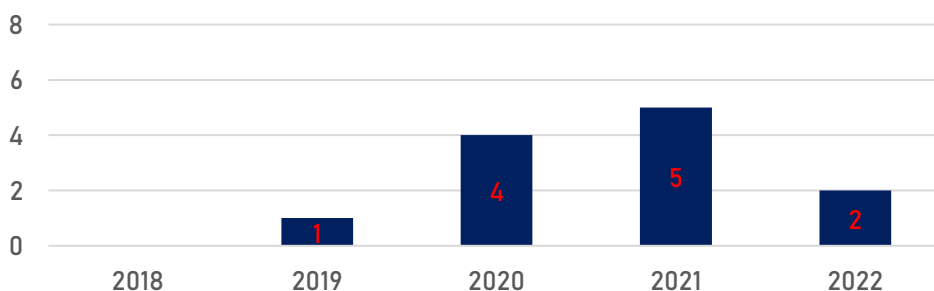
užgesintas, o laivas nuvilktas į uostą Sicilijoje. Gaisras mašinų skyriuje kilo laivo įgulai bandant atkimšti užsikimšusį terminės alyvos vamzdį separatorių patalpoje. Neatsižvelgdama į užsikimšusio terminės alyvos vamzdžio slėgį, vieną šio vamzdžio jungtį įgula išmontavo. Nepavykus atkimšti vamzdžio, įgula nusprendė vamzdį kaitinti naudojant elektrinį feną. Gaisras kilo atsikimšus vamzdžiui ir į patalpą pliūptelėjus karštai terminei alyvai.

Saugos rekomendacijos

2022 metais laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas pateikė 6 saugos rekomendacijas – 2 Susisiekimo ministerijai, 4 – Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai. 2022 m. įgyvendintos 2 saugos rekomendacijos. 2018–2022 metais pateiktų ir įgyvendintų saugos rekomendacijų skaičius pateiktas 18 pav. ir 19 pav.



18 pav. Pateiktos saugos rekomendacijos



19 pav. Įgyvendintos saugos rekomendacijos

Atviri saugos tyrimai

2022 m. gruodžio 2 d. Panamoje registruotam laivui „Bulk Guatemala“ (IMO 9642227) rengiantis įplaukti į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą, šio laivo įgulai tvirtinant pakeltą pagalbinį locmano trapą, nutrūko šį trapą laikantis trosas. Vienas trapo galas ir ant šio trapo stovėjęs laivo

bocmanas įkrito į vandenį. Vykdyta bocmano paieška, tačiau jis nerastas. Įvykio metu laive buvo locmanas. Susitarta saugos tyrimą atlikti kartu su Panamos jūrų administracija, šiai vadovaujant saugos tyrimui.

09

Geležinkelių transporto katastrofos, eismo įvykiai ir riktai

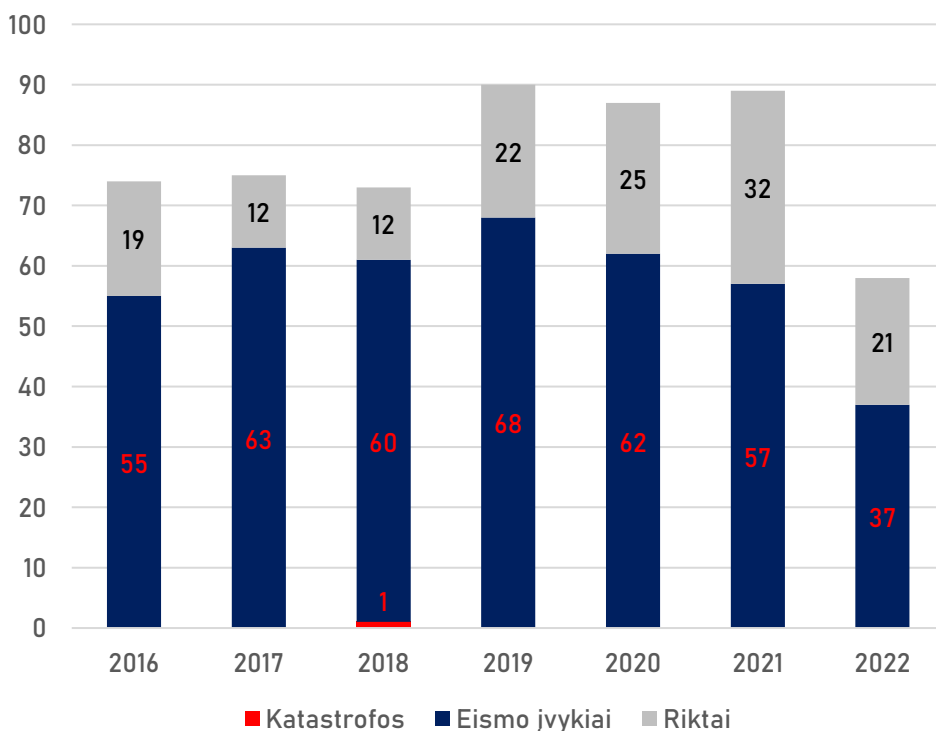
2021 m. buvo pakeistas Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų klasifikavimo, pranešimų ir informacijos apie juos teikimo tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2021 m. kovo 29 d. įsakymu Nr. 3-176 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. vasario 20 d. įsakymo Nr. 3-79 „Dėl pranešimų apie geležinkelių transporto katastrofas, eismo įvykius ir riktus teikimo, geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimo ir jų padarinių likvidavimo nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo“, pagal kurį įvykiai priskiriami katastrofai, eismo įvykiui ar riktui. Atsižvelgiant į tai, nuo 2021 m. įvykiai iš dalies kitaip vertinami, pvz., nuo 2021 m. aiškiau išskiriami neklasifikuojami įvykiai, kurie turėjo savižudybės požymių. Todėl iki 2021 m. surinkti duomenys gali neatvaizduoti tam tikrų statistinių duomenų dėsningumo.

Šioje ataskaitoje pateikiami išsamiai peržiūrėti ir atnaujinti duomenys. Dalis jų gali neatitikti praėjusių metų ataskaitoje pateiktų duomenų, nes pasikeitė gavus svarbių naujų faktų ar informacijos, susijusios su įvykiais.

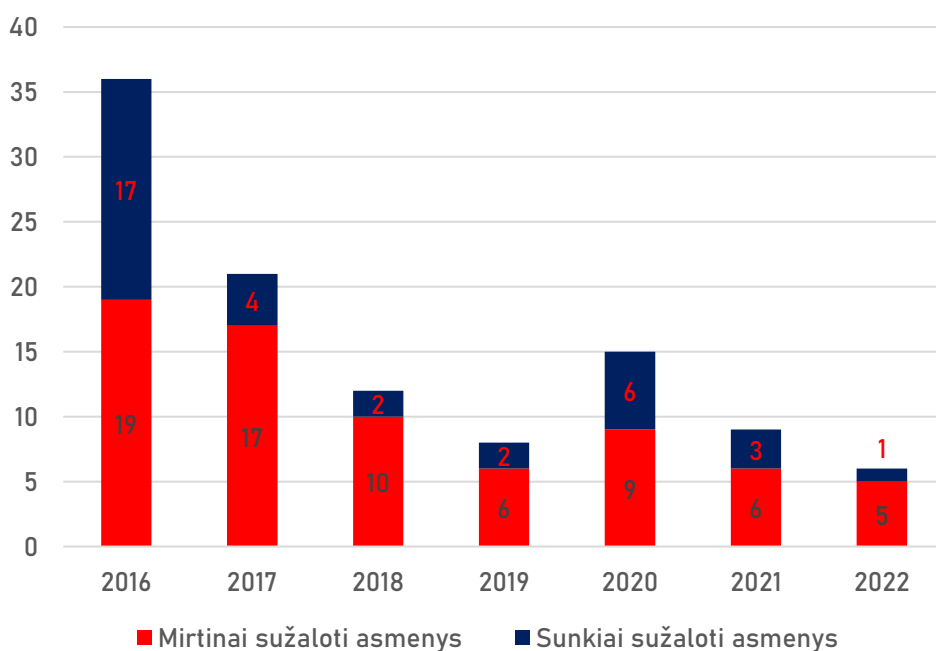
2016–2022 m. gautų pranešimų apie įvykusias geležinkelių transporto katastrofas, eismo įvykius ir riktus duomenys pateikti 20 pav.

2016–2022 m. per geležinkelių transporto katastrofas ir eismo įvykius sužeistų asmenų duomenys pateikiami 21 pav.

Geležinkelių transporto eismo įvykių skaičius pagal kategorijas pateikiamas 22–30 pav., o riktų skaičius pagal kategorijas pateikiamas 31–34 pav.

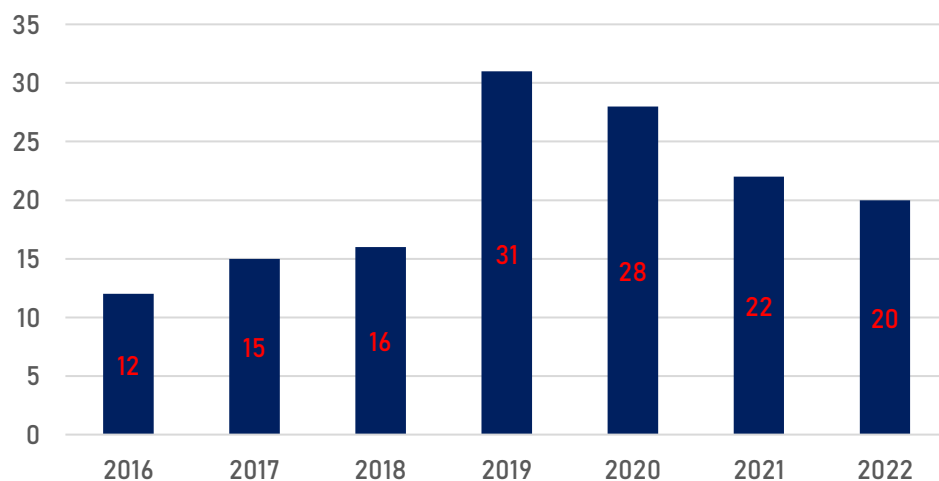


20 pav. Gauti pranešimai apie geležinkelių transporto įvykius

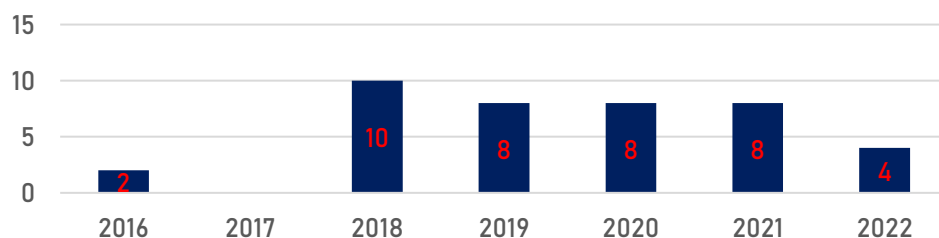


21 pav. Per geležinkelių transporto katastrofas ir eismo įvykius sužalotų asmenų skaičius

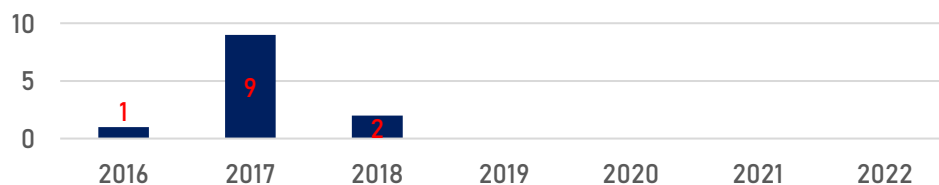
22 pav.
Riedmenų
nuriudėjimas



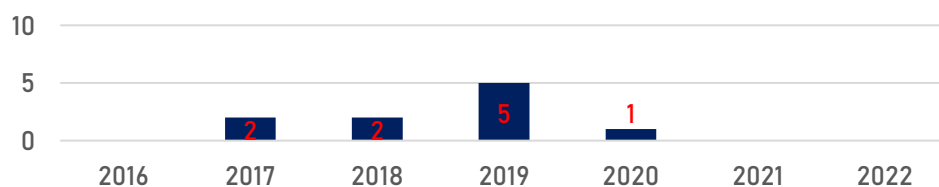
23 pav. Riedmenų
susidūrimas su
statiniais ir
įrenginiais



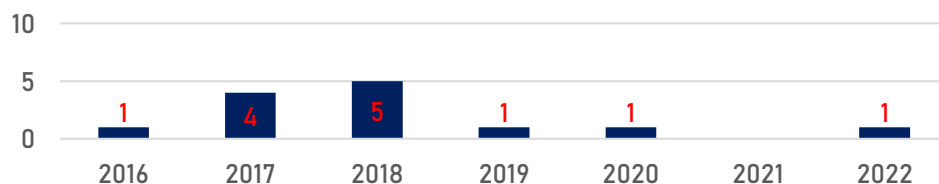
24 pav. Riedmenų
susidūrimas su
objektu



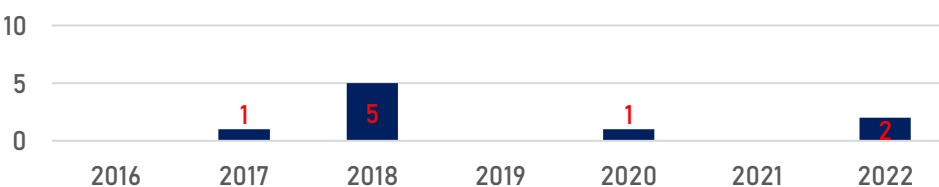
25 pav. Riedmenų
susidūrimas su
riedmenimis

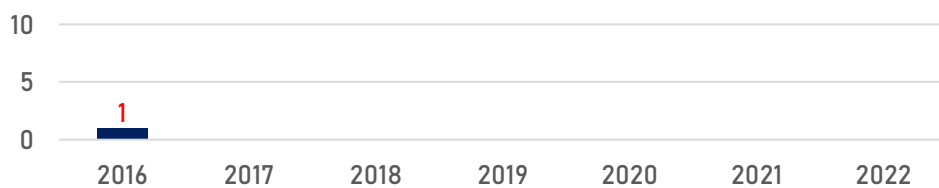


26 pav. Sprogimas
ar gaisras
riedmenyse

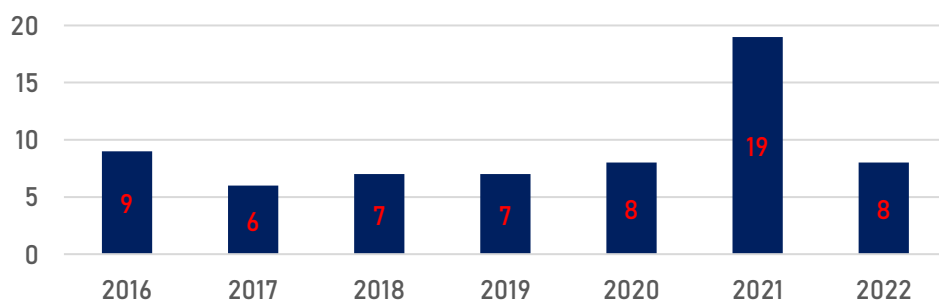


27 pav. Susidūrimas
pervažoje su
asmenimis

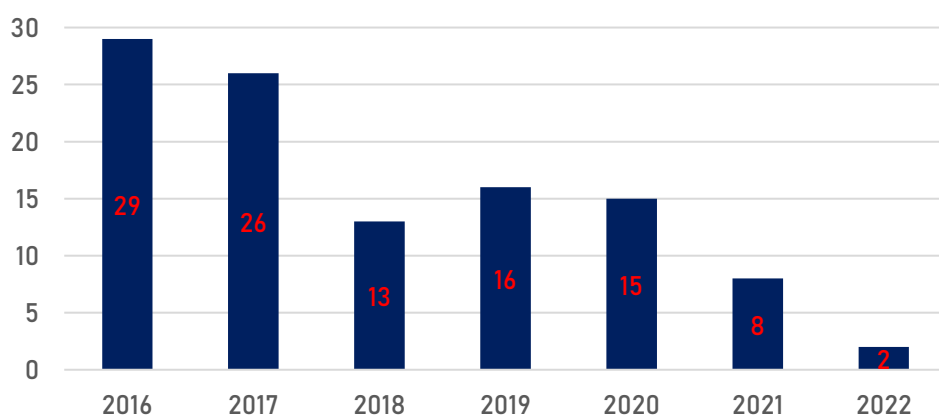




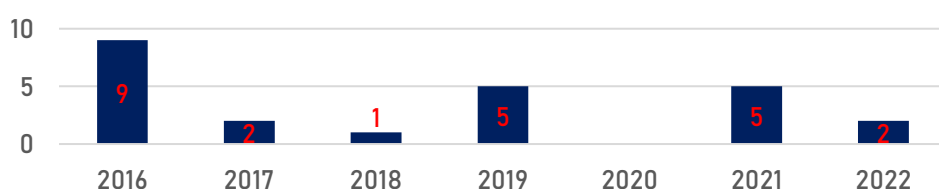
28 pav. Susidūrimas
pervažoje su
objektu



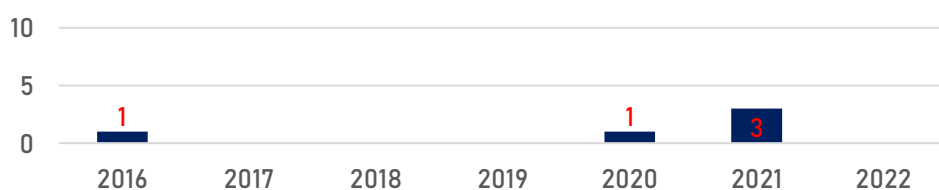
29 pav. Susidūrimas
pervažoje su
transporto priemone



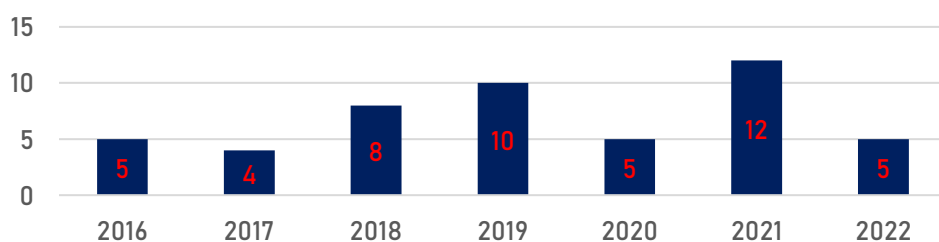
30 pav. Dėl judančių
riedmenų nukentėjo
asmuo



31 pav. Pravažiuotas
draudžiamasis
šviesoforo signalas

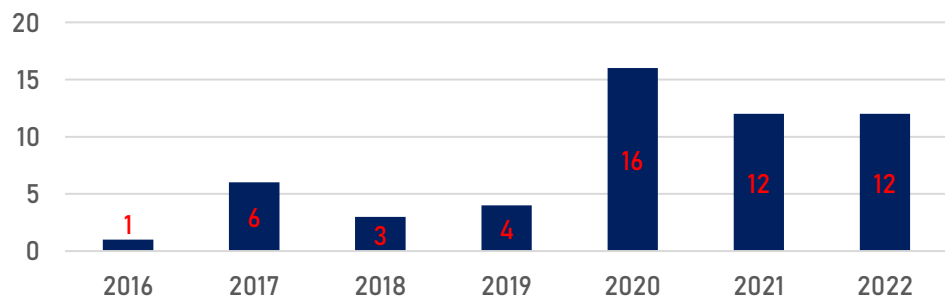


32 pav.
Signalizacijos
įrenginiai klaidingai
signalizavo



33 pav. Lūžo bėgis,
sandūros tvarslė ar
išmesta vežė

34 pav. Atlenktos iešmų smailės ar slankioji kryžmės šerdis



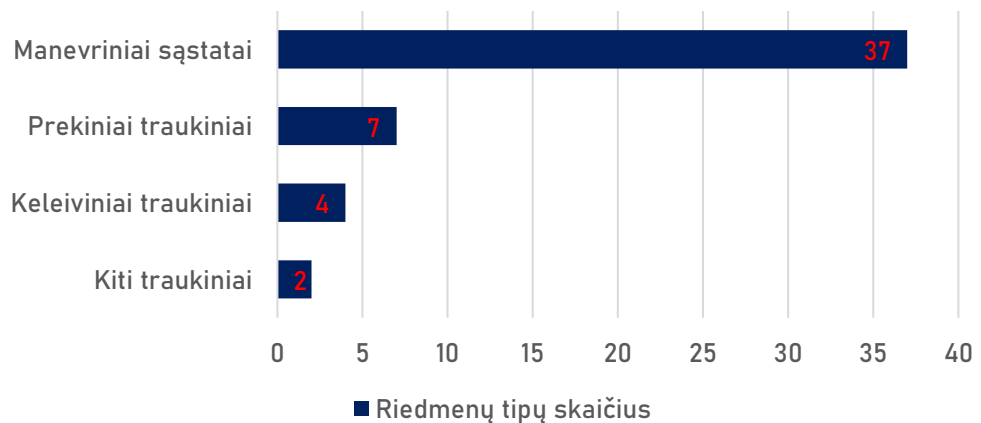
Geležinkelių transporto įvykių apžvalga

2022 m., palyginti su 2021 m., keleivinių traukinių rida pakilo apie 14 proc., o prekinį traukinių – sumažėjo apie 41 proc. Palyginus su 2021 m. duomenimis, 2022 m. bendra traukinių rida Lietuvoje sumažėjo apie 20 proc.

2022 m. AB „Lietuvos geležinkeliai“ įmonių grupei priskiriamoje geležinkelių infrastruktūroje fiksuotas įvykių sumažėjimas: 2021 m. užregistruoti 33 eismo įvykiai ir 24 riktai, o 2022 m. – 24 įvykiai ir 13 riktai. Kitose geležinkelių infrastruktūrų valdytojų valdomose infrastruktūrose eismo įvykių sumažėjo nuo 24-ių 2021 m. iki 13-os 2022 m., o riktų 2021 m. ir 2022 m. užregistruota vienodai – po 2.

Atsižvelgus į turimą informaciją apie 2022 m. įvykiuose dalyvavusius traukinius ir manevrinius sąstatus (35 pav.), pažymėtina, kad manevriniai sąstatai, kurie paprastai važiuoja trumpus atstumus ir rieda privažiuojamaisiais keliais, dalyvavo 37 įvykiuose, o traukiniai, kurių greitis didesnis už manevrinių sąstatų ir kurie važiuoja ilgus atstumus ir rieda geležinkelių linijomis, dalyvavo 13 įvykių. Taip pat nustatyta, kad 2021 m. tarpstočiuose įvyko 20 įvykių, o 2022 m. – tik 7.

35 pav. Riedmenų tipų rodikliai



Atviri saugos tyrimai

Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimų vadovas atlieka dviejų įvykių saugos tyrimus: 2018 m. kovo 5 d. įvykusio prekinio traukinio Nr. 3270SV katastrofos, įvykusios Vaidotų geležinkelių stoties kelyje, saugos tyrimą ir 2022 m. rugpjūčio 20 d. keleivinio

traukinio Nr. 147 eismo įvykio, įvykusio Kazlų Rūdoje, saugos tyrimą.



LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA
TRANSPORTO AVARIJŲ IR INCIDENTŲ TYRIMO SKYRIUS

Gedimino pr. 30, Vilnius
Tel. +370 620 17761
El. p. taitis@tm.lt
www.tm.lrv.lt/taitis