



**LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA  
TRANSPORTO AVARIJŲ IR INCIDENTŲ TYRIMO SKYRIUS**

# **2018**

## **METINĖ ATASKAITA**



---

## IVADAS

Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirti avarijų ir incidentų tyrimų vadovai atlieka orlaivių, jūrų laivų ir geležinkelių transporto avarijų bei incidentų saugos tyrimus, kuriais siekiama ateityje išvengti avarijų ir incidentų, o ne nustatyti, kas kaltas ar atsakingas. Tyrimų vadovai yra nepriklausomi ir atlikdami saugos tyrimus nesiekia gauti jokių nurodymų bei jų nepriima.

Siekdami informuoti visuomenę apie bendrą saugos lygį, tyrimų vadovai kasmet skelbia saugos apžvalgą – metinę ataskaitą. Šioje analizėje informacijos šaltiniai yra konfidencialūs ir neatskleidžiami.



# TURINYS

|                                                                   |           |
|-------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. SAUGOS TYRIMAS.....</b>                                     | <b>1</b>  |
| 1.1. Saugos tyrimas .....                                         | 1         |
| 1.2. Saugos tyrimo etapai.....                                    | 1         |
| 1.2.1. Pranešimas apie avariją ar incidentą .....                 | 1         |
| 1.2.2. Tyrimas įvykio vietoje .....                               | 2         |
| 1.2.3. Faktinės informacijos gavimas .....                        | 2         |
| 1.2.4. Analizė .....                                              | 3         |
| 1.2.5. Konsultavimasis.....                                       | 3         |
| 1.2.6. Ataskaitos pateikimas .....                                | 3         |
| 1.2.7. Saugos rekomendacijų pateikimas.....                       | 4         |
| 1.3. Saugos tyrimas prieš teisminį ar administracinį tyrimą ..... | 4         |
| 1.4. Neskelbtina saugos informacija .....                         | 5         |
| <b>2. SAUGOS TYRIMŲ INSTITUCIJA .....</b>                         | <b>7</b>  |
| 2.1. Saugos tyrimų institucija.....                               | 7         |
| 2.2. Saugos tyrimų institucijos ištekliai .....                   | 7         |
| 2.3. Saugos tyrimų institucijų bendradarbiavimas.....             | 8         |
| 2.4. Pagalba avarijų aukoms ir jų artimiesiems .....              | 8         |
| 2.5. Lietuvos Respublikos saugos tyrimų institucija.....          | 9         |
| 2.5.1. Tyrimų vadovai .....                                       | 9         |
| 2.5.2. Veikla ir bendradarbiavimas .....                          | 10        |
| 2.5.3. Mokymai ir kvalifikacijos kėlimas .....                    | 11        |
| <b>3. ORLAIVIŲ AVARIJOS IR INCIDENTAI .....</b>                   | <b>13</b> |
| 3.1. Teisės aktai.....                                            | 13        |
| 3.2. Sąvokos .....                                                | 13        |

|           |                                                                           |           |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 3.3.      | Ipareigojimas atlikti tyrimą.....                                         | 14        |
| 3.4.      | Pranešimų sistema .....                                                   | 15        |
| 3.5.      | Avarijos ir pavojingi incidentai .....                                    | 15        |
| 3.6.      | Atviri saugos tyrimai.....                                                | 18        |
| 3.7.      | Saugos tyrimų ataskaitos .....                                            | 20        |
| 3.8.      | Saugos rekomendacijos .....                                               | 20        |
| <b>4.</b> | <b>JŪRŲ LAIVŲ AVARIJOS IR INCIDENTAI.....</b>                             | <b>21</b> |
| 4.1.      | Teisės aktai.....                                                         | 21        |
| 4.2.      | Sąvokos .....                                                             | 21        |
| 4.3.      | Ipareigojimas atlikti tyrimą.....                                         | 22        |
| 4.4.      | Pranešimų sistema .....                                                   | 23        |
| 4.5.      | Avarijos ir incidentai .....                                              | 24        |
| 4.6.      | Atviri saugos tyrimai.....                                                | 28        |
| 4.7.      | Saugos tyrimų ataskaitos .....                                            | 28        |
| 4.8.      | Saugos rekomendacijos .....                                               | 28        |
| <b>5.</b> | <b>GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO KATASTROFOS, EISMO ĮVYKIAI IR RIKTAI .....</b> | <b>31</b> |
| 5.1.      | Teisės aktai.....                                                         | 31        |
| 5.2.      | Sąvokos .....                                                             | 31        |
| 5.3.      | Ipareigojimas atlikti tyrimą.....                                         | 32        |
| 5.4.      | Pranešimų sistema .....                                                   | 32        |
| 5.5.      | Katastrofos, eismo įvykiai ir riktai .....                                | 33        |
| 5.6.      | Atviri saugos tyrimai.....                                                | 36        |
| 5.7.      | Saugos tyrimų ataskaitos ir saugos rekomendacijos .....                   | 36        |

# 1

---

## SAUGOS TYRIMAS

### 1.1. Saugos tyrimas

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

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

### 1.2. Saugos tyrimo etapai

#### 1.2.1. Pranešimas apie avariją ar incidentą

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

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

### **1.2.2. Tyrimas įvykio vietoje**

Avarijos ar incidento 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 ar incidentų saugos tyrimuose yra šis etapas – ne tokių pavojingų įvykių saugos tyrimas gali būti atliekamas susirašinėjant.

Įvykus avarijai ar incidentui pirmenybė visada teikiama paieškos ir gelbėjimo tarnyboms, kurios turi padėti nukentėjusiesiems, tačiau saugos tyrimų institucija turi teisę dalyvauti paieškos ir gelbėjimo operacijose, kad būtų užtikrintas visų įrodymų, kurie gali būti pašalinti, ištrinti, prarasti ar sunaikinti, išsaugojimas (fotografinėmis ir kitomis priemonėmis). Išsaugojimas taip pat apima įrodymų apsaugą nuo tolesnio gadinimo, leidimo neturinčių asmenų prieigos prie jų, vagystės ar nusidėvėjimo. Todėl kol atvyks saugos tyrėjai, 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 institucija stengiasi kuo greičiau avarijos ar incidento vietoje atlikti tyrimą, kad būtų galima atnaujinti infrastruktūrą ir netrukdyti paslaugų teikėjams tęsti veiklos. Saugos tyrimų institucija surenka ir perkelia transporto priemonę ir (ar) jos nuolaužas iš avarijos ar incidento vietos, jei to reikia tolesnei ekspertizei atlikti.

### **1.2.3. 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.

#### **1.2.4. Analizė**

Analizė pradedama tada, kai saugos tyrimų institucija 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, atkurama 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.

#### **1.2.5. Konsultavimasis**

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

#### **1.2.6. 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 vienintelis 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 institucija 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 institucija po avarijos ar incidento bent kartą per metus

paskelbia tarpinį pranešimą, kuriame išsamiai aprašo tyrimo eigą ir visus iškeltus su sauga susijusius klausimus.

### 1.2.7. Saugos rekomendacijų pateikimas

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

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

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

### 1.3. Saugos tyrimas prieš teisminį ar administracinį tyrimą

Įvykus avarijai ar incidentui, neskaitant saugos tyrimo, gali būti pradedami 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 teisminio 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. Taip pat pažymėtina, kad saugos tyrimų institucija nėra įgaliota teikti ekspertų nuomonės bet kokiam teisminiame ar administraciniame procese, susijusiame 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 institucijos surinkta saugos

informacija neskelbiama ir nenaudojama ne saugos tyrimo tikslais. Jeigu pradėtas ir teisminis tyrimas, apie tai pranešama saugos tyrimo institucijai. Jei teisminė institucija turi teisę konfiskuoti bet kokius įrodymus, saugos tyrimų institucija turi tiesioginę ir nevaržomą prieigą prie jų.

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

#### **1.4. Neskelbtina saugos informacija**

Visa saugos tyrimų institucijos 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.



# 2

## SAUGOS TYRIMŲ INSTITUCIJA

### 2.1. Saugos tyrimų institucija

Kiekviena Europos Sąjungos valstybė narė užtikrina, kad saugos tyrimus nedarydama išorinio poveikio atliktų ar prižiūrėtų nuolat veikianti nacionalinė saugos tyrimų institucija, pajėgi nepriklausomai atlikti visą saugos tyrimą pati arba sudariusi susitarimus su kitų valstybių narių saugos tyrimų institucijomis. Atlikdama saugos tyrimus, saugos tyrimų institucija nesiekia gauti ir nepriima jokių nurodymų bei naudojami neribotais įgaliojimais.

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

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

### 2.2. Saugos tyrimų institucijos ištekliai

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

koordinavimą tiek nacionaliniu, tiek tarptautiniu mastu, taip pat kad pirminiai veiksmai būtų atliekami nedelsiant.

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

### **2.3. Saugos tyrimų institucijų bendradarbiavimas**

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

Saugos tyrimų institucija gali prašyti kitų valstybių narių saugos tyrimų institucijų pagalbos. Jei saugos tyrimų institucija sutinka suteikti pagalbą, tokia pagalba, kiek tai įmanoma, teikiama nemokamai. 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.

### **2.4. Pagalba avarijų aukoms ir jų artimiesiems**

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

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

## **2.5. Lietuvos Respublikos saugos tyrimų institucija**

### **2.5.1. Tyrimų vadovai**

Lietuvos Respublikoje orlaivių avarijų ir incidentų, jūrų 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.

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

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).

Teisingumo ministerija, panaikinus kituose ministerijos padaliniuose esamas pareigybės, 2017 m. rugsėjo 12 d. įsteigė 3 papildomas Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyriaus pareigybės. 2019 m. kovo 6 d. Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyriuje buvo panaikinta viena pareigybė. Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyriaus struktūra parodyta 1 pav.



1 pav. Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyriaus struktūra

### 2.5.2. Veikla ir bendradarbiavimas

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

Tyrimų vadovai taip pat bendradarbiauja su tarptautinėmis organizacijomis ir institucijomis. 2018 m. dalyvauta Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) veikloje, Europos Sąjungos geležinkelių agentūros (ERA) ir Europos civilinės aviacijos saugos tyrimo institucijų tinklo (ENCASIA) veikloje – rengiamuose metiniuose susitikimuose.

2018 m. balandžio 25–26 d. dalyvauta trečiajame Baltijos šalių Jūrų laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimų institucijų susitikime, kuris vyko Stokholme, Švedijos Karalystėje.

2018 m. birželio 5–7 d. Teisingumo ministerijoje vyko Europos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucijų tinklo (ENCASIA) organizuotos valstybinio lygmens tarpusavio pagalbos sistemos funkcinės pratybos. Pratybų tema – keleivinio orlaivio avarijos, įvykusios netoli Tarptautinio oro uosto, saugos tyrimas. Pratybose dalyvavo 10 atstovų iš Jungtinės Karalystės, Prancūzijos Respublikos, Vokietijos Federacinės Respublikos, Vengrijos, Portugalijos Respublikos ir Latvijos Respublikos saugos tyrimų institucijų. Taip pat pratybose dalyvavo atstovų iš Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos, Susiekimo ministerijos, Lietuvos kariuomenės, Generalinės prokuratūros, Policijos departamento, Priešgaisrinės apsaugos ir gelbėjimo departamento, VĮ „Oro navigacija“ ir VĮ „Lietuvos oro uostai“.

2018 m. liepos 17–18 d. Teisingumo ministerijoje vyko Europos saugios laivybos agentūros (EMSA) atstovų organizuotas seminaras jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų tematika. Seminare buvo aptarta esama

situacija jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų srityje, diskutuota, kaip pagerinti šių tyrimų organizavimą Lietuvoje. Seminare taip pat dalyvavo atstovų iš Susiekimo ministerijos ir Lietuvos transporto saugos administracijos.

Siekiant padidinti avarijų jūroje saugos tyrimų žinomumą jūrininkų bendruomenėje, supažindinti šios bendruomenės narius su teisės aktų reikalavimais dėl pranešimų apie įvykusių jūrų laivo avariją ar incidentą bei puoselėti bendradarbiavimą tarp jūrininkų ir tyrimų vadovo pranešant ir tiriant jūrų laivų avarijas ir incidentus, 2018 m. naujai paskirtas tyrimų vadovas apėmė 13 subjektų (laivybos bendrovių, valstybinių įstaigų, asociacijų ir kt.).

### **2.5.3. Mokymai ir kvalifikacijos kėlimas**

Kad galėtų atlikti savo užduotis, visi saugos tyrimų tyrėjai turi turėti profesinių žinių ir praktinės patirties su jų įprastomis tyrimo pareigomis susijusiose srityse. Atsižvelgiant į tai, būtini saugos tyrimų įvadiniai, baziniai ir kvalifikacijos kėlimo mokymai. Tačiau rinkoje nėra didelės tokių mokymų pasiūlos, o esami brangiai kainuoja, todėl juose dalyvaujama tik atsižvelgiant į finansines galimybes.

2018 m. dalyvauta Europos jūrų saugumo agentūros organizuose, visiškai finansuojamuose jūrų laivų avarijų tyrėjų bazinių įgūdžių mokymo kursuose – Europos Sąjungos jūrų laivų avarijų registravimo sistemos (EMCIP) mokymuose, seminare apie gaisrus įvažiuojamųjų keleivinių laivų autotransporto priemonių deniuose ir seminare apie įrodymų rinkimą, susijusį su žmogiškuoju veiksnium. Taip pat dalyvauta Europos civilinės aviacijos saugos tyrimo institucijų tinklo (ENCASIA) organizuose, visiškai finansuojamuose tarpusavio pagalbos sistemos įvykus didelei keleivinio lėktuvo avarijai mokymuose ir Europos oro transporto saugos tyrėjų (ESASI) seminare.



# 3

## ORLAIVIŲ AVARIJOS IR INCIDENTAI

### 3.1. Teisės aktai

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

### 3.2. Sąvokos

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

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

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

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

c) orlaivis dingsta arba būna visiškai nepasiekiamas.

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

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

### 3.3. Įpareigojimas atlikti tyrimą

Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtas orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas atlieka visų Lietuvos Respublikoje įvykusių avarijų ir pavojingų incidentų saugos tyrimus, į kuriuos pateko orlaivis, kuriam taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139<sup>1</sup>.

Jeigu Lietuvos Respublikoje registruotas orlaivis, kuriam taikomas Reglamentas (ES) 2018/1139, pateko į avariją ar pavojingą incidentą ir negalima tiksliai nustatyti, kad avarija ar pavojingas incidentas įvyko kurios nors valstybės teritorijoje, saugos tyrimą atlieka Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtas orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas.

Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtas orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas gali nuspręsti tirti incidentus, taip pat kitų tipų orlaivių avarijas ar pavojingus incidentus, jei tikisi juos atlikęs padaryti aviacijos saugai svarbių išvadų.

Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtas orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas, atsižvelgdamas į galimybę padaryti išvadas aviacijos saugos didinimo tikslais, gali nuspręsti saugos tyrimo nepradėti,

---

<sup>1</sup> 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 ir Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 (OL L 212, 2018 8 22, p. 1).

jei avarija arba pavojingas incidentas yra susijęs su bepiločiu orlaiviu, dėl kurio pagal Reglamento (ES) 2018/1139 56 straipsnio 1 ir 5 dalis nereikalaujama pažymėjimo arba deklaracijos, arba su pilotuojamu orlaiviu, kurio didžiausia kilimo masė yra ne didesnė kaip 2 250 kg, ir per juos nebuvo mirtinai arba sunkiai sužalotų žmonių.

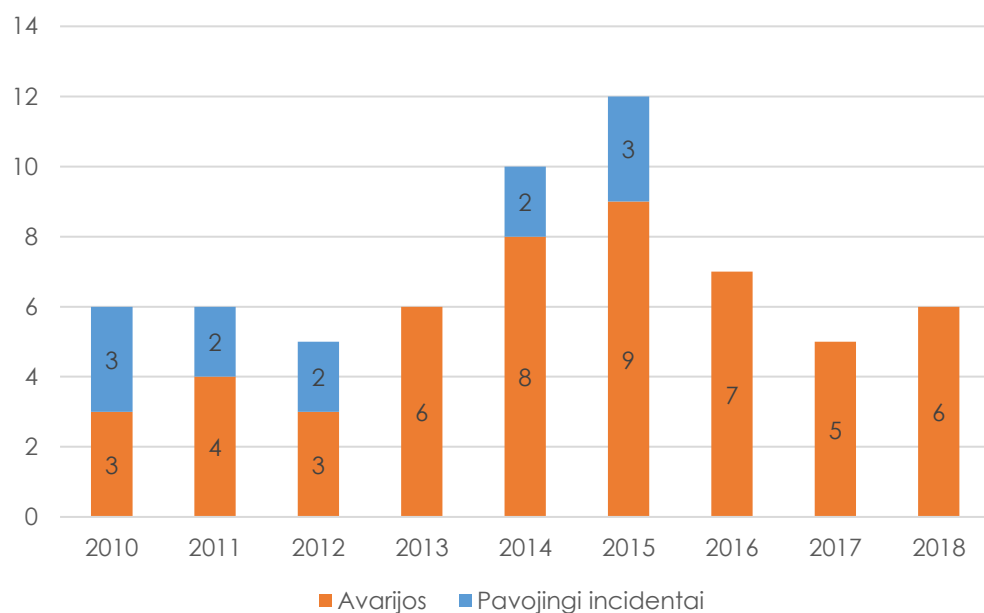
### 3.4. Pranešimų sistema

Bet kuris susijęs asmuo, sužinojęs apie Lietuvos Respublikoje įvykusią avariją ar pavojingą incidentą, nedelsdamas apie tai praneša Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtam orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovui.

Tyrimų vadovas, remdamasis 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.

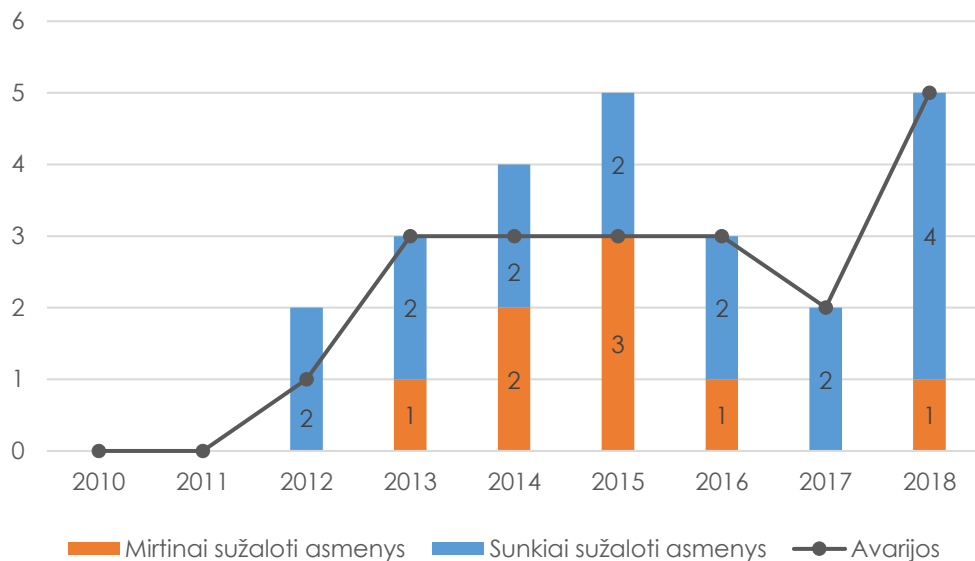
### 3.5. Avarijos ir pavojingi incidentai

2018 m. gauti 6 pranešimai apie Lietuvoje įvykusias orlaivių avarijas, visas jas patyrė bendrosios aviacijos orlaiviai. Vadovaujantis Reglamento (ES) Nr. 996/2010 5 straipsnio nuostatomis, 2018 m. buvo pradėti 3 avarijų saugos tyrimai. 2 pav. pateikti duomenys apie Lietuvoje 2010–2018 m. įvykusias orlaivių avarijas ir pavojingus incidentus.



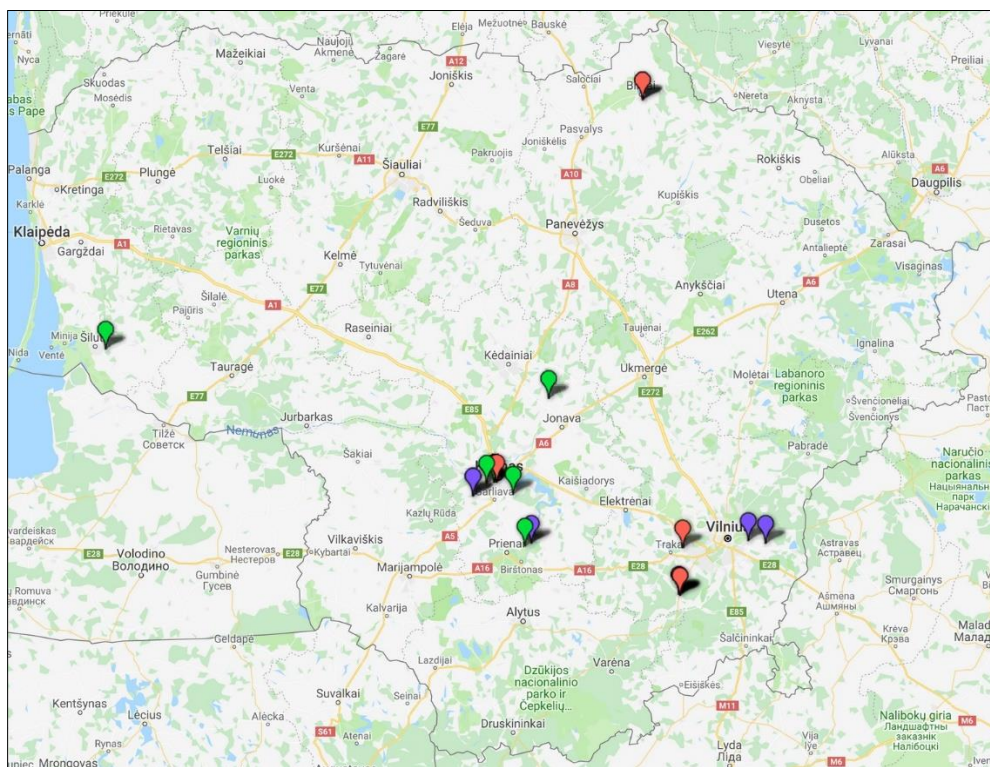
2 pav. Lietuvoje įvykusios orlaivių avarijos ir pavojingi incidentai

Duomenys apie Lietuvoje įvykusiose orlaivių avarijose sužalotus asmenis pateikti 3 pav.



3 pav. Lietuvoje įvykusios orlaivių avarijos, kuriose asmenys patyrė sužalojamų

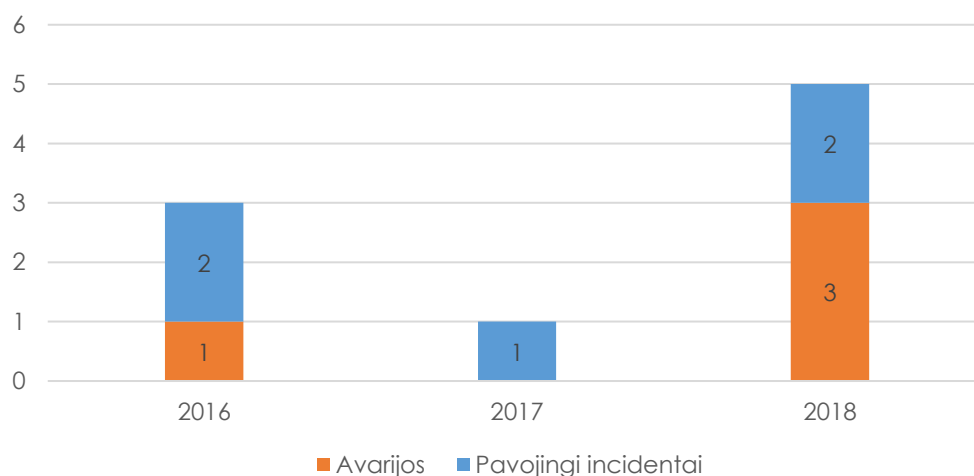
2016–2018 m. Lietuvoje įvykusių orlaivių avarijų vietos parodytos 4 pav. Violetinės spalvos figūromis pažymėtos 2016 m. įvykusios avarijos, raudonos spalvos – 2017 m., žalios spalvos – 2018 m.



4 pav. 2016 m. (violetinės spalvos figūros), 2017 m. (raudonos spalvos figūros) ir 2018 m. (žalios spalvos figūros) įvykusių orlaivių avarijų vietos (Google Maps)

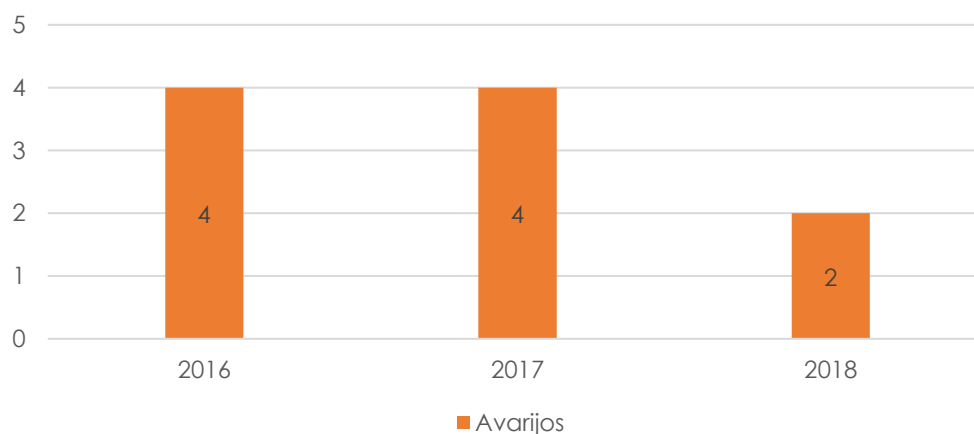
2018 m. gauti trys pranešimai apie avarijas ir du pranešimai apie pavojingus incidentus, įvykusius ne Lietuvoje, susijusius su Lietuvos Respublikoje registruotais orlaiviais. Visas avarijas patyrė bendrosios aviacijos orlaiviai, o pavojingus incidentus – komercinės aviacijos orlaiviai. Šių avarijų ir pavojingų incidentų saugos tyrimus atlieka įvykio valstybių saugos tyrimų institucijos. Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtas orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas dalyvauja šių įvykių saugos tyrimuose įgalioto atstovo teisėmis.

2016–2018 m. gautų pranešimų apie orlaivių, registruotų Lietuvos Respublikoje, avarijas ir pavojingus incidentus duomenys pateikti 5 pav.



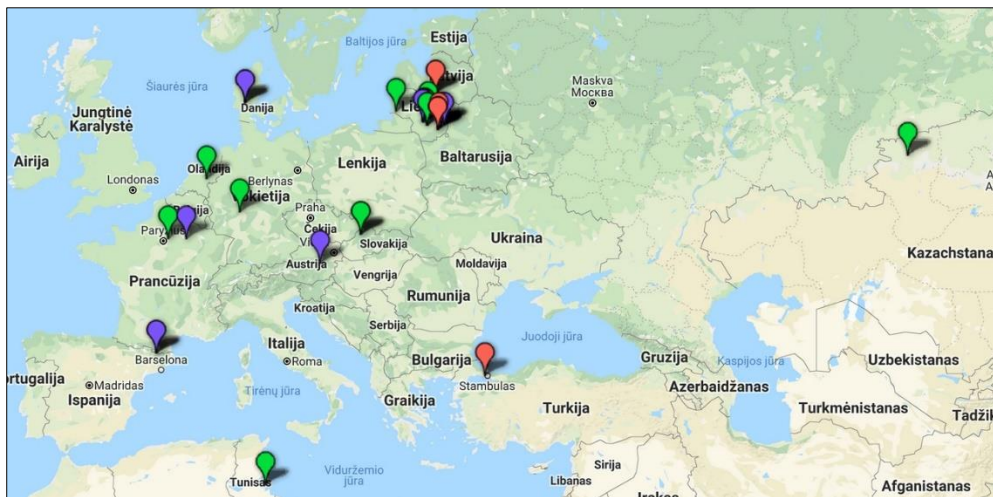
5 pav. Lietuvos Respublikoje registruotų orlaivių avarijos ir pavojingi incidentai, įvykę ne Lietuvoje

Duomenys apie 2016–2018 m. gautus pranešimus, susijusius su Lietuvoje projektuotų ir gamintų orlaivių, neregistruotų Lietuvos Respublikoje, avarijomis, įvykusiomis ne Lietuvoje, pateikti 6 pav. Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtas orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas dalyvauja šių įvykių saugos tyrimuose įgalioto atstovo teisėmis.



6 pav. Lietuvoje projektuotų ir gamintų orlaivių avarijos, įvykusios ne Lietuvoje

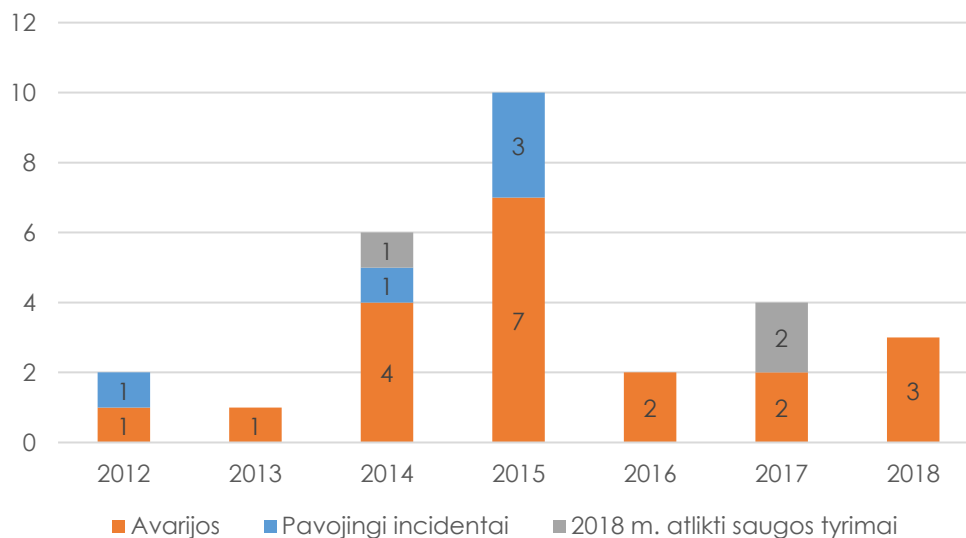
2016–2018 m. Lietuvoje ir kitose valstybėse (išskyrus Jungtines Amerikos Valstijas) įvykusių Lietuvos Respublikoje registruotų ir projektuotų bei gamintų orlaivių avarijų vietos parodytos 7 pav. Violetine spalva pažymėtos 2016 m. įvykusios avarijos, raudona spalva – 2017 m., žalia – 2018 m.



7 pav. 2016 m. (violetinės spalvos figūros), 2017 m. (raudonos spalvos figūros) ir 2018 m. (žalios spalvos figūros) įvykusių orlaivių avarijų vietos (Google Maps)

### 3.6. Atviri saugos tyrimai

Duomenys apie atliekamus atvirus saugos tyrimus pateikti 8 pav. ir 1 lentelėje. 8 pav. pateikti ir 2018 m. atliktų saugos tyrimų duomenys.



8 pav. Atviri orlaivių avarijų ir incidentų saugos tyrimai ir 2018 m. atlikti saugos tyrimai

1 lentelė. Atviri orlaivių avarijų ir incidentų saugos tyrimai

| Data       | Orlaivis                                          | Reg. Nr.         | Ivykio ar orlaivio nusileidimo vieta             |
|------------|---------------------------------------------------|------------------|--------------------------------------------------|
| 2018-07-22 | Lėktuvas „Tecnam P2006T“                          | LY-CPL           | Ringaudų sen., Kauno raj. sav.                   |
| 2018-07-07 | Karšto oro balionas „Cameron C-90“                | LY-OCT           | Rokeliai, Kaunas                                 |
| 2018-05-05 | Sklandytuvas „LAK-12 Lietuva“                     | LY-GCW           | Pociūnų aerodromas                               |
| 2017-07-25 | Lėktuvas „Tecnam P2002JF“                         | EC-MLJ           | S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas               |
| 2017-07-08 | Karšto oro balionas „Cameron Balloons Z-1315“     | LY-ORE           | Matiškė, Trakų sen., Vilniaus r. sav.            |
| 2016-08-06 | Karšto oro balionas „BB45“                        | LY-DNB           | Grigaičiai, Šatrininkų sen., Vilniaus r. sav.    |
| 2016-03-13 | Lėktuvas „Tecnam P2006T“                          | LY-CPL           | S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas               |
| 2015-11-09 | Sraigasparnis „Cabri G2“                          | LY-CJB           | Tarptautinis Kauno oro uostas                    |
| 2015-07-18 | Lėktuvas „Hawker 800 XP“                          | LY-LTC           | Tarptautinis Vilniaus oro uostas                 |
| 2015-06-23 | Lėktuvas „Tecnam P2002JF“                         | LY-FTO           | S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas               |
| 2015-06-23 | Lėktuvas „Cessna F 172 H“                         | LY-LAD           | Tarptautinis Vilniaus oro uostas                 |
| 2015-06-22 | Lėktuvas „Tecnam P2002JF“                         | LY-BAQ           | S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas               |
| 2015-06-20 | Lėktuvas „Tecnam P2006T“                          | LY-MEP           | S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas               |
| 2015-05-22 | Lėktuvas „Cessna-150 M“                           | LY-AGV           | Biržų aerodromas                                 |
| 2015-05-16 | Eksperimentinis istorinis lėktuvas „An-2“         | LY-AET           | Baltijos jūra                                    |
| 2015-04-27 | Sraigasparnis „Bell 407“ ir lėktuvas „Cessna 172“ | LY-ERA<br>LY-BAK | S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas               |
| 2015-03-25 | Lėktuvas „Tecnam P2002JF“                         | LY-BAQ           | Kauno aviacijos gamyklos aerodromas              |
| 2014-08-29 | Lėktuvas „PZL 104 Wilga 35A“                      | LY-AJL           | Akmenės aerodromas                               |
| 2014-08-23 | Lėktuvas „Piper PA-34-220T“                       | LY-LMN           | Kyviškių aerodromas                              |
| 2014-07-07 | Sklandytuvas „Jantar 2B“                          | LY-GCR           | Pociūnų aerodromas                               |
| 2014-06-08 | Sklandytuvas „Blanik L-13“                        | LY-GII           | Karklėnų k., Plungės raj.                        |
| 2014-05-30 | Boeing 737<br>Bombardier CRJ200                   |                  | Regioninio skrydžių valdymo centro „U“ sektorius |
| 2013-08-16 | Lėktuvas „PZL 104 Wilga 35A“                      | LY-AKS           | Biržų aerodromas                                 |
| 2012-07-23 | Lėktuvas „Cessna 150“                             | LY-CVT           | S. Dariaus ir S. Girėno aerodromas               |
| 2012-06-14 | Sklandytuvas „Bocian“                             | LY-BOC           | Paluknio aerodromas                              |

### **3.7. Saugos tyrimų ataskaitos**

2018 m. paskelbtos trys saugos tyrimų ataskaitos:

2018 m. birželio 22 d. paskelbta Ultralengvojo orlaivio „VL-3 Evolution“, nacionalinis ir registracijos ženklai LY-VLA, avarijos, įvykusios 2014 m. balandžio 19 d. Madžiūnų miško kvartale Nr. 396, Madžiūnų k., Paluknio sen., Trakų raj., Vilniaus apskr., ataskaita;

2018 m. birželio 22 d. paskelbta Lėktuvo „Tecnam P2002-JF“, nacionalinis ir registracijos ženklai LY-BAQ, avarijos, įvykusios 2017 m. rugpjūčio 14 d. S. Dariaus ir S. Girėno aerodrome, Kaune, ataskaita;

2018 m. gruodžio 12 d. paskelbta Lėktuvo „PZL-104 Wilga-35A“, nacionalinis ir registracijos ženklai LY-AGB, avarijos, įvykusios 2017 m. birželio 27 d. Paluknio aerodrome, Trakų rajone, ataskaita.

### **3.8. Saugos rekomendacijos**

Visas pateiktas saugos rekomendacijas ir su jomis susijusius atsakymus Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtas 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 pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/42/EB. Centrinėje saugykloje saugos tyrimų institucijos registruoja ir visas iš trečiųjų šalių gautas saugos rekomendacijas.

Centrinės saugyklos pavadinimas – Saugos rekomendacijų informacinė sistema (*Safety Recommendations Information System*). Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtas orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas nėra pateikęs nė vienos saugos rekomendacijos. Tyrimų vadovas 2016 m. prisijungė prie Saugos rekomendacijų informacinės sistemos ir artimiausiu metu tikisi tokias rekomendacijas pateikti.

# 4

## JŪRŲ LAIVŲ AVARIJOS IR INCIDENTAI

### 4.1. Teisės aktai

Jūrų 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, 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/18/EB, nustatančia pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančia Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB, taip pat Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymu, Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2015 m. gruodžio 30 d. įsakymu Nr. 1R-386 „Dėl Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

Jūrų laivų avarijų ir incidentų klasifikavimas bei pranešimų apie jūrų laivų avarijas ir incidentus teikimas vykdomas vadovaujantis Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. liepos 29 d. įsakymu Nr. 3-461 „Dėl Jūrų laivų avarijų ir incidentų klasifikavimo ir pranešimų apie jūrų laivų avarijas ir incidentus teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

### 4.2. Sąvokos

Laivo avarija – vienas ar keli įvykiai, sukėlę bet kurią iš toliau nurodytų pasekmių, tiesiogiai susijusių su laivo eksploatacija:

- 1) mirtį ar sunkų žmogaus sužeidimą;
- 2) žmogaus dingimą iš laivo;
- 3) laivo žūtį, numanomą žūtį arba įgulai palikus laivą;
- 4) konstrukcinių laivo pažeidimų;

5) laivo užplaukimą ant sekumos, laivo neveikimą arba laivo susidūrimą;

6) konstrukcinių už laivo ribų esančios jūros infrastruktūros pažeidimų, galėjusių sukelti pavojų laivo, asmens ar kito laivo ar asmens saugai;

7) dėl laivo ar laivų pažeidimų atsiradusį didelį aplinkos užteršimą arba realų pavojų dideliame aplinkos užteršime atsirasti.

Laivo avarijai nepriskiriama tyčinė veika ar neveikimas, kai siekiama sukelti pavojų laivo saugai, asmeniui ar aplinkai. Laivų avarijos skirstomos į labai sunkias, sunkias ir nesunkias.

Labai sunki avarija – laivo avarija, per kurią įvyko laivo žūtis, žuvo žmogus arba buvo labai užteršta aplinka.

Sunki avarija – laivo avarija, kuri neklasifikuojama kaip labai sunki avarija, kurios metu įvyko gaisras, sprogitas, susidūrimas, laivas užplaukė ant sekumos, atsitrenkė į kitą objektą, patyrė apgadinių dėl blogų oro sąlygų, patyrė korpuso pažeidimų dėl susidūrimo su ledais, atsirado laivo korpuso įtrūkimų ar numanomų laivo korpuso defektų ir panašiai ir dėl to:

- laivas nebegali naudotis pagrindiniais varikliais, buvo labai apgadintos laive esančios patalpos, atsirado didelių konstrukcinių pažeidimų, pavyzdžiui, pramušta korpuso povandeninė dalis ar pan., ir dėl to laivas neteko esminių veikimo jūroje savybių bei tapo netinkamas plaukiooti, arba:

- įvyko tarša (nepriklausomai nuo kiekio);
- įvyko gedimas, dėl kurio laivą būtina vilkti arba jam reikalinga pagalba iš kranto.

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

Incidentas – laivo avarijai nepriskiriami, tiesiogiai su laivo eksploatacija susiję vienas ar keli įvykiai, sukėlę arba, nesiėmus reikiamų veiksmų, galėję sukelti pavojų laivo saugai, jame esantiems žmonėms arba bet kuriam kitam asmeniui ar aplinkai.

### 4.3. Įpareigojimas atlikti tyrimą

Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtas jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas atlieka **labai sunkių avarijų**, kurios įvykio eksploatuojant laivą ir kurios:

- yra susijusios su Lietuvos vėliava plaukiojančiais laivais nepriklausomai nuo avarijos vietos;
- yra įvykusios Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje, jūros vidaus vandenyse ir Lietuvos Respublikos jūrų uostų akvatorijose, kurios yra jūros vidaus vandenų dalys nepriklausomai nuo laivų vėliavos;
- yra susijusios su kitais svarbiais Lietuvos Respublikos interesais, saugos tyrimus.

Įvykus **sunkiai avarijai** tyrimų vadovas preliminariai įvertina, ar reikia atlikti saugos tyrimą.

**Nesunkių avarijų ir incidentų** jūroje atveju tyrimų vadovas sprendžia, ar reikia atlikti saugos tyrimą.

Tyrimų vadovas netiria ir neregistruoja avarijų ir incidentų, kurie susiję tik su:

- karo ir pakrančių apsaugos laivais, Lietuvos Respublikai priklausančiais arba jos valdomais laivais, kurie naudojami tik Vyriausybės nekomerciniais tikslais;
- vidaus vandenų laivais, jei avarija ar incidentas įvyko vidaus vandenyse;
- ne mechaniniu būdu varomais laivais, mediniais primityvios konstrukcijos laivais, tradiciniais laivais, pramoginiais laivais, mažaisiais laivais, kuriais nevykdoma prekyba, nebent juose būtų įgulos ir jais yra ar gali būti plukdoma daugiau kaip 12 keleivių komerciniais tikslais;
- trumpesniais nei 15 metrų žvejybos laivais;
- pritvirtintomis jūrų gręžimo platformomis.

#### 4.4. Pranešimų sistema

Visos atsakingos institucijos ir (arba) suinteresuotos šalys apie visas jūrų laivų avarijas bei incidentus nedelsdamos turi pranešti Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtam jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovui.

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

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

Įvykus labai sunkiai jūrų laivo, plaukiojančio su Lietuvos valstybės vėliava, avarijai už Lietuvos Respublikai priskirto paieškos ir gelbėjimo rajono Baltijos jūroje ribų, laivybos bendrovė ar jūrų laivo kapitonas, nedelsdamas, ne vėliau kaip per 1 valandą nuo pirminės informacijos apie tokią avariją gavimo, apie tai praneša Lietuvos transporto saugos administracijai, kuri nedelsdama, ne vėliau kaip per 1 valandą nuo tokio pranešimo gavimo momento, apie tai praneša tyrimų vadovui.

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

Tyrimų vadovas apie jūrų laivų avarijas ir incidentus praneša Europos Komisijai. Šiai komisijai jis taip pat pateikia duomenis, gautus atliekant saugos tyrimus, naudojantis Europos jūrų laivų avarijų informacine baze (EMCIP).

Už nepranešimą apie laivo avariją ar incidentą nustatyta tvarka kompetentingai institucijai Administracinių nusižengimų kodekso 401 straipsnio 1 dalyje numatyta administracinė atsakomybė.

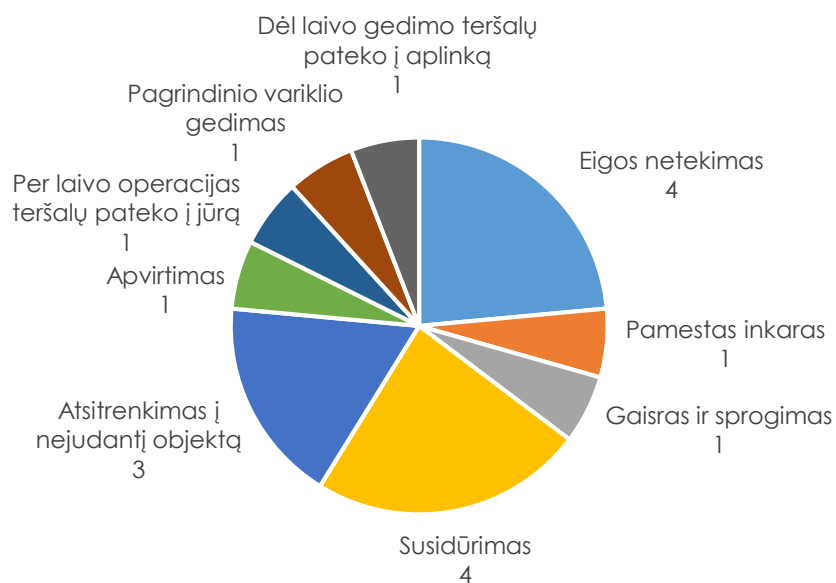
#### 4.5. Avarijos ir incidentai

2018 m. gauti 23 pranešimai apie laivų avarijas ir incidentus, įvykusius jūroje. Duomenys apie 2018 m. avarijų ir incidentų kategorijas pateikti 9 pav., 10 pav. ir 11 pav.

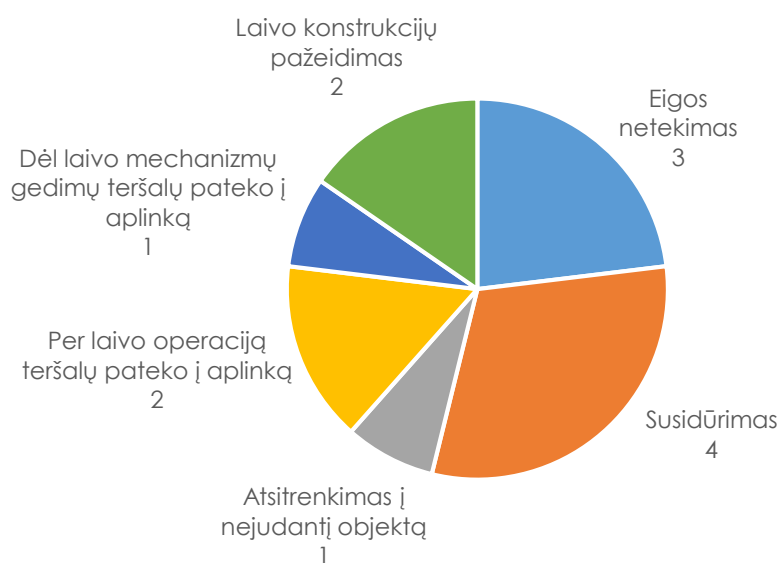
|                                                                                                                                        |                                                                          |                                                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 23<br>Pranešimų apie laivų avarijas ir incidentus                                                                                      | 27<br>Avarijas ir incidentus patyrusių laivų                             | 13<br>Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste įvykusių avarijų ir incidentų                                                                           |
| 6<br>Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste įvykusių avarijų ir incidentų, susijusių tik su užsienio valstybėse registruotais jūrų laivais | 17<br>Avarijų ir incidentų, susijusių su Lietuvoje registruotais laivais | 2<br>Sunkių avarijų, kuriose dalyvavo Lietuvoje registruotų jūrų laivų ir per kurias sugedo pagrindinis variklis bei prireikė pagalbos iš kranto |
| 0<br>Per avarijas ir incidentus mirtinai sužalotų žmonių                                                                               | 1<br>Per avarijas ir incidentus sunkiai sužalotų žmonių                  | 3<br>Pradėti saugos tyrimai                                                                                                                      |

9 pav. 2018 m. avarijų ir incidentų statistika

2018 m. negauta pranešimų apie labai sunkias avarijas, tačiau įvyko dvi sunkios avarijos, po kurių laivai nebegalėjo plaukti sava eiga ir buvo paprašyta pagalbos iš kranto tarnybų. Per vieną iš šių sunkių avarijų mašinų skyriuje įvyko sprogdymas, dėl kurio nukentėjo ten buvęs įgulos narys. 2018 m. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste iš viso įvyko 6 nesunkios avarijos ir 7 incidentai. Į šiuos įvykius patekę laivai registruoti 8 valstybėse.

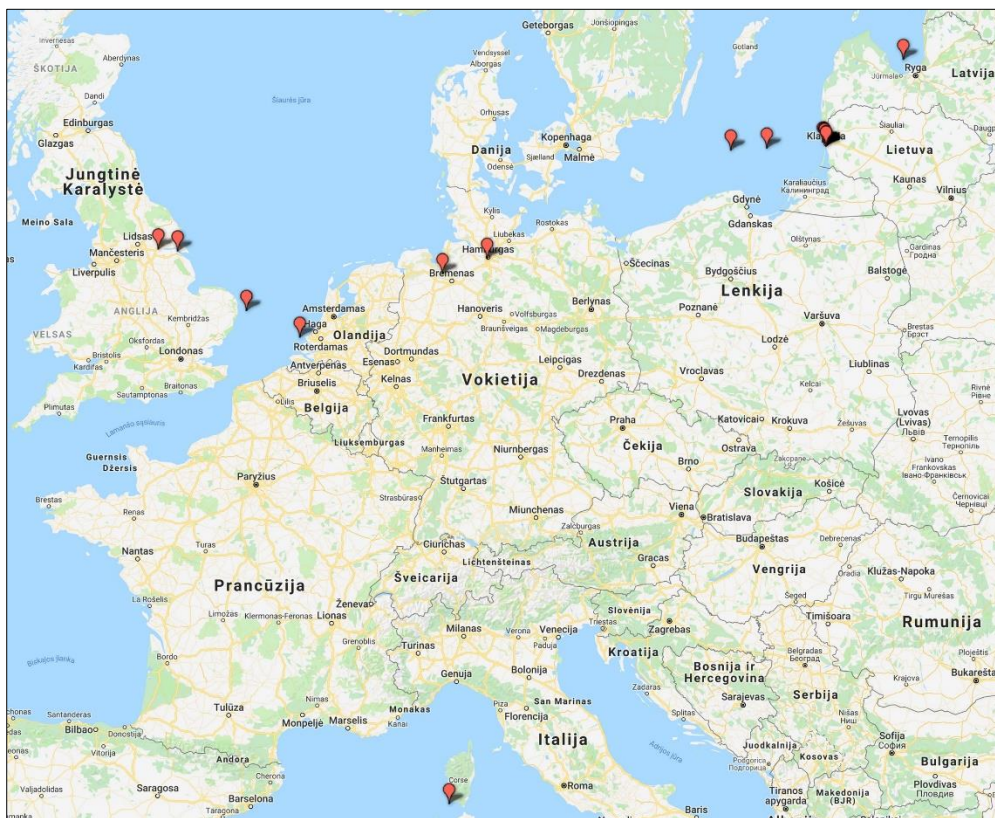


10 pav. Lietuvoje registruotų laivų avarių ir incidentų jūroje kategorijos



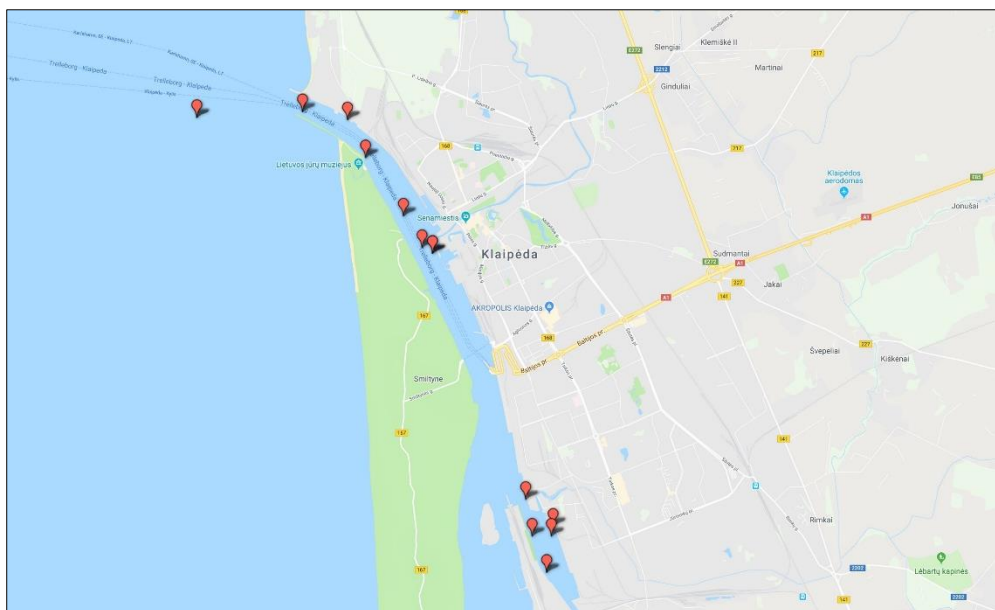
11 pav. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste įvykusių laivų avarių ir incidentų jūroje kategorijos

2018 m. įvykusių laivų avarijų ir incidentų vietos parodytos 12 pav.



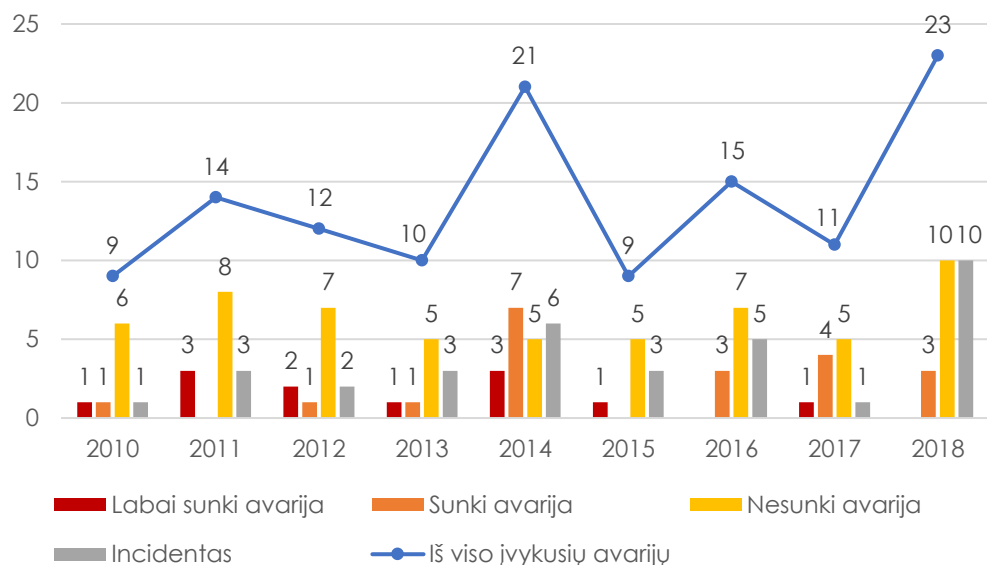
12 pav. Laivų avarijų ir incidentų vietos (Google Maps)

2018 m. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste ir Lietuvos Respublikos teritoriniuose vandenyse įvykusių laivų avarijų ir incidentų vietos parodytos 13 pav.



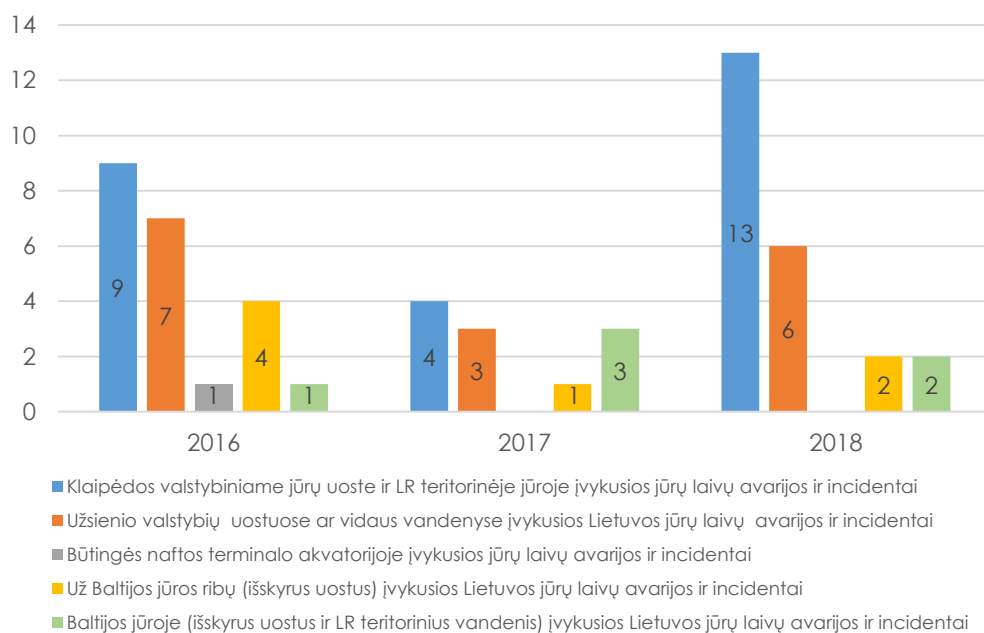
13 pav. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste ir Lietuvos Respublikos teritoriniuose vandenyse įvykusių laivų avarijų ir incidentų vietos (Google Maps)

2010–2018 m. gauti 124 pranešimai apie įvykius (14 pav.), tai yra vidutiniškai apie 13,8 įvykio kasmet. Per šį 9 metų laikotarpį kasmet vidutiniškai užregistruota 1,3 labai sunkios avarijos, 2,2 sunkios avarijos, 6,4 nesunkios avarijos ir 3,8 incidento. 2018 metais užregistruotas rekordinis įvykių skaičius – 23 (14 pav.). Tai galima paaiškinti tuo, kad 2018 m. naujai paskirtas tyrimų vadovas susitiko su potencialiais pranešėjais apie įvykius (iš viso applankyta 13 subjektų: laivybos bendrovių, valstybinių institucijų, asociacijų), kuriems pateikė informaciją, susijusią su pranešimo apie avarijas ir incidentus tikslais ir svarba.



14 pav. 2010 – 2018 m. gauti pranešimai apie jūrų laivų avarijas ir incidentus

2016–2018 m. įvykusių avarių ir incidentų aprašymai viešai skelbiami Teisingumo ministerijos interneto svetainėje. Apibendrinta šių įvykių statistinė informacija pateikta 15 pav.



15 pav. 2016–2018 m. įvykusių avarių ir incidentų vietos

#### 4.6. Atviri saugos tyrimai

2018 m. pradėti trijų avarijų saugos tyrimai:

2018 m. balandžio 16 d. Lietuvoje registruotam įvažiuojamajam krovininiam laivui „Finlandia Seaways“ plaukiant ties rytine Jungtinės Karalystės pakrante sugedo pagrindinis variklis, dėl gedimo mašinų skyriuje įvyko sprogimas ir kilo gaisras. Laivo įgulos jėgomis panaudojant CO<sub>2</sub> gaisro gesinimo sistemą gaisras buvo sėkmingai užgesintas. Dėl įvykio smarkiai apgadintos laivo mašinų skyriaus patalpos ir įrengimai. Sunkiai sužeistas mašinų skyriuje buvęs įgulos narys, jis sraigtasparniu išgabentas į ligoninę. Sunkios laivo avarijos tyrimui vadovauja Jungtinės Karalystės avarijų jūroje tyrimo įstaiga (*Marine Accident Investigation Branch*). Saugos tyrimas atliekamas kartu su Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtu jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovu.

2018 m. rugsėjo 24 d. Lietuvoje registruotam krovininiam laivui „Klaipeda“ su kroviniu išplaukus iš Rygos jūrų uosto įvyko pagrindinio variklio gedimas ir dėl to laivas nebegalėjo toliau plaukti. Buvo nuleistas inkaras ir, sulaukus vilkikų, laivas nuvilktas atgal į Rygos uostą remontuoti.

2018 m. lapkričio 2 d. Lietuvoje registruotam įvažiuojamajam keleiviniam laivui „Regina Seaways“ su kroviniu ir keleiviais plaukiant iš Kylio (Vokietijos Federacinė Respublika) į Klaipėdos uostą sugedo vienas iš dviejų pagrindinių variklių. Dėl šio gedimo išsijungė abu pagrindiniai varikliai ir variklių skyriuje kilo gaisras, bet jį pavyko užgesinti. Užvedus vieną iš pagrindinių variklių laivas plaukė toliau ir tą pačią dieną savo eiga atplaukė į Klaipėdos uostą.

#### 4.7. Saugos tyrimų ataskaitos

2018 m. lapkričio 7 d. paskelbta Lietuvos jūrų laivų registre registruoto įvažiuojamojo krovininio laivo „Botnia Seaways“, IMO Nr. 9192129, labai sunkios avarijos, įvykusios 2017 m. lapkričio 23 d. Radeso uoste, Tuniso Respublikoje, galutinė ataskaita.

#### 4.8. Saugos rekomendacijos

2018 m. paskelbtos dvi saugos rekomendacijos:

SR-2018-L-01

Rekomenduojama AB „DFDS Seaways“ vidaus dokumentus – saugos ir sveikatos instrukciją Nr. 8L ir krovininių operacijų procedūrą Nr. 7.4.0 papildyti nuostatomis, įtvirtinančiomis papildomas saugos priemones atliekant konteinerių krovą įvažiuojamųjų laivų deniuose, ir įtraukti atvejus, kai krovą vykdo ne laivo įgula.

Saugos rekomendacija baigta ir įgyvendinta 2018 m. sausio 16 d.

SR-2018-L-02

*Rekomenduojama Lietuvos transporto saugos administracijai parengti ir įgyvendinti planą, pagal kurį ji per nustatytą laikotarpį periodiškai patikrintų, ar su Lietuvos vėliava plaukiojančius įvažiuojamuosius laivus eksploatuojančios laivybos bendrovės tinkamai įgyvendina rizikos vertinimo reikalavimus krovos operacijoms atvirose įvažiuojamųjų laivų deniuose.*

Saugos rekomendacija įgyvendinama.



# 5

## GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO KATASTROFOS, EISMO ĮVYKIAI IR RIKTAI

### 5.1. Teisės aktai

Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų saugos tyrimai atliekami vadovaujantis 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičiančia Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo, V skyriumi, kuris perkeltas į Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2015 m. gruodžio 30 d. įsakymą Nr. 1R-385 „Dėl Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ar riktų tyrimo ataskaitų ir geležinkelių transporto eismo saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatymu ir 2016 m. gegužės 11 d. priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/798 dėl geležinkelių saugos (nauja redakcija), kurios perkėlimas į nacionalinę teisę buvo atidėtas iki 2020 m. birželio 16 d.

### 5.2. Sąvokos

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

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

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

### 5.3. Įpareigojimas atlikti tyrimą

Lietuvos Respublikoje visus tyrimus, susijusius su katastrofomis geležinkelių transporto sistemoje, atlieka Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtas katastrofų ar eismo įvykių ir riktų, kurie kitomis sąlygomis būtų galėję sukelti katastrofą, tyrimų vadovas. Gavęs pranešimą apie geležinkelių transporto įvykį, tyrimų vadovas ne vėliau kaip per 3 kalendorines dienas įvertina, ar šis geležinkelių transporto įvykis atitinka geležinkelių transporto katastrofos požymius, ir jeigu atitinka, inicijuoja geležinkelių transporto katastrofos tyrimą.

Neskaitant katastrofų, tyrimų vadovas gali tirti tuos eismo įvykius ir riktus, kurie šiek tiek kitokiomis sąlygomis būtų galėję sukelti katastrofas. Tyrimų vadovas savo nuožiūra sprendžia, ar atlikti tokio eismo įvykio ar rikto tyrimą. Priimdamas sprendimą jis atsižvelgia į eismo įvykio ar rikto rimtumą, į tai, ar jis yra eismo įvykių ar riktų virtinės, tiesiogiai susijusios su visa sistema, dalis, į jo poveikį saugai geležinkeliuose Bendrijos lygmeniu, taip pat į geležinkelių infrastruktūros valdytojų, geležinkelio įmonių, saugos institucijų ar valstybių narių prašymus.

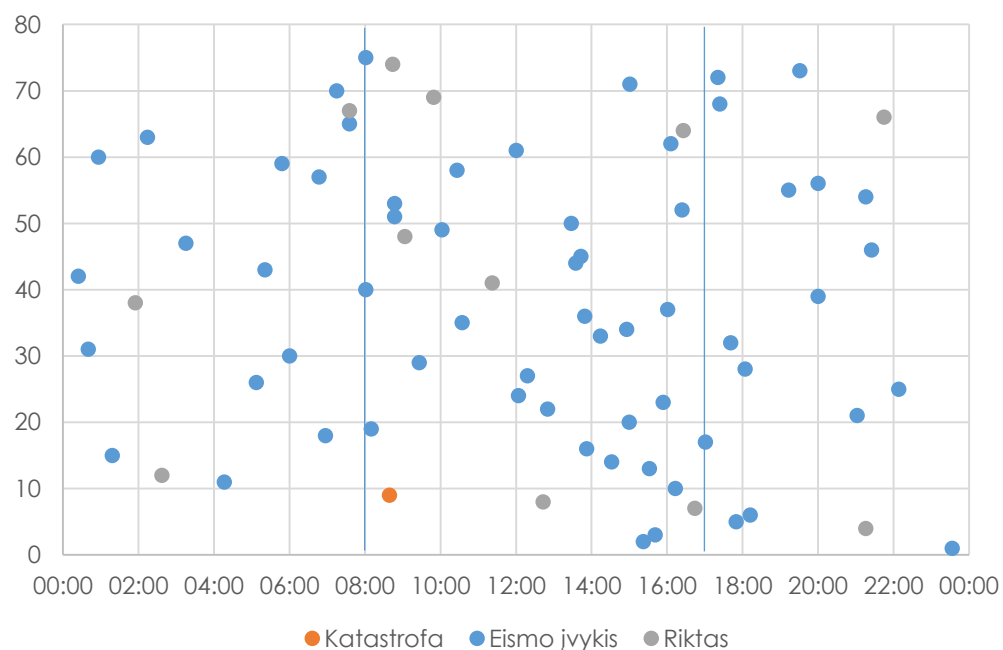
### 5.4. Pranešimų sistema

Geležinkelio įmonės (vežėjai), įmonės, kurios naudojasi geležinkelių infrastruktūra, ir geležinkelių infrastruktūros valdytojai, įvykus geležinkelių transporto katastrofai ar eismo įvykiui, nedelsdami, o įvykus geležinkelių transporto riktui – ne vėliau kaip per 24 val. privalo informuoti Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtą katastrofų ar eismo įvykių ir riktų, kurie kitomis sąlygomis būtų galėję sukelti katastrofą, tyrimų vadovą ir kuo greičiau pateikti nustatytos formos pirminį pranešimą apie įvykusią geležinkelių transporto katastrofą, eismo įvykį ar riktą.

Pirminį pranešimą tyrimų vadovui geležinkelių infrastruktūros valdytojai, geležinkelio įmonės (vežėjai), įmonės, kurios naudojasi geležinkelių infrastruktūra, ar jų įgalioti asmenys gali pateikti išsiųsdami

pirminio pranešimo skaitmeninę kopiją elektroniniu paštu. Jei Lietuvos transporto saugos administracija tiesiogiai gauna pirminį pranešimą, ji ne vėliau kaip per 24 val. nuo pirminio pranešimo gavimo momento privalo persiųsti gautą pirminį pranešimą Lietuvos Respublikos teisingumo ministro paskirtam katastrofų ar eismo įvykių ir riktų, kurie kitomis sąlygomis būtų galėję sukelti katastrofą, tyrimų vadovui elektroniniu paštu.

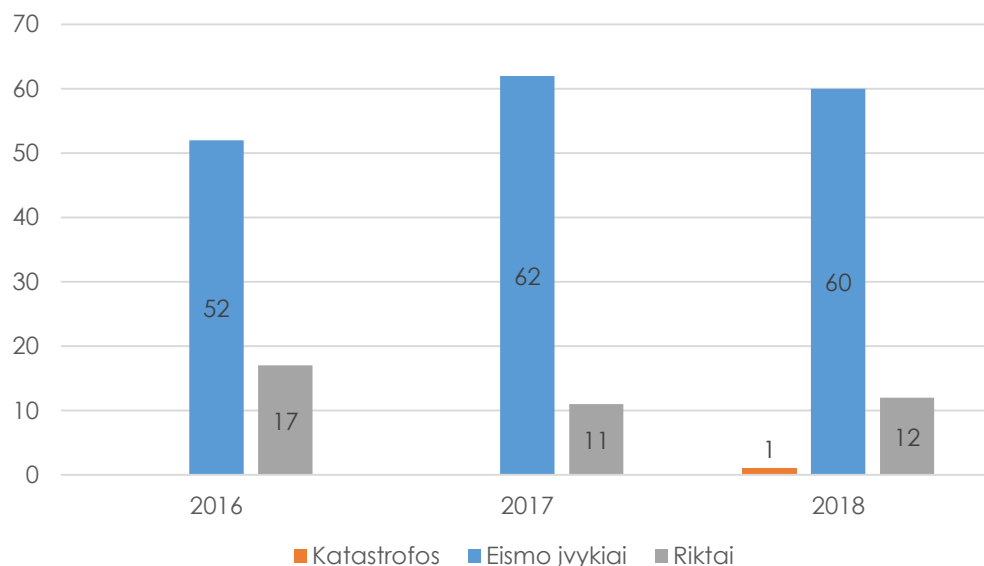
Pranešimų apie geležinkelių transporto įvykius gavimo laiko duomenys pateikti 16 pav. Horizontali ašis rodo gauto pranešimo apie įvykį laiką, o vertikali – pranešimo numerį. Atkreiptinas dėmesys, kad tyrimo vadovo darbo laikas yra nuo 8 val. iki 17 val. Taigi tyrimo vadovo darbo laiku gauta 39 proc. pranešimų, o ne darbo – 61 proc. pranešimų.



16 pav. 2018 m. gautų pranešimų apie geležinkelių transporto įvykius laikas

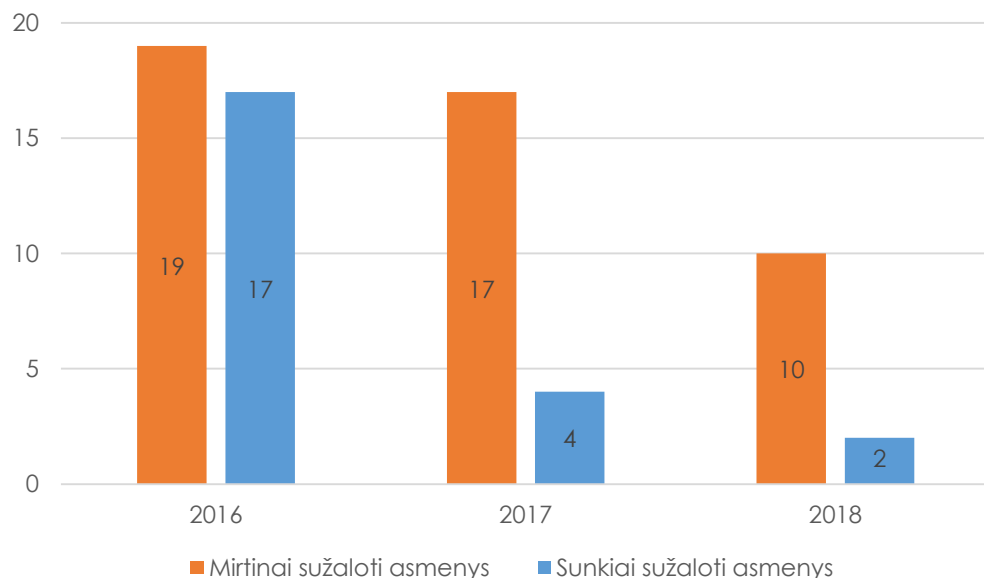
## 5.5. Katastrofos, eismo įvykiai ir riktai

2016–2018 m. gautų pranešimų apie įvykusias geležinkelių transporto katastrofas, eismo įvykius ir riktus pateikti 17 pav.



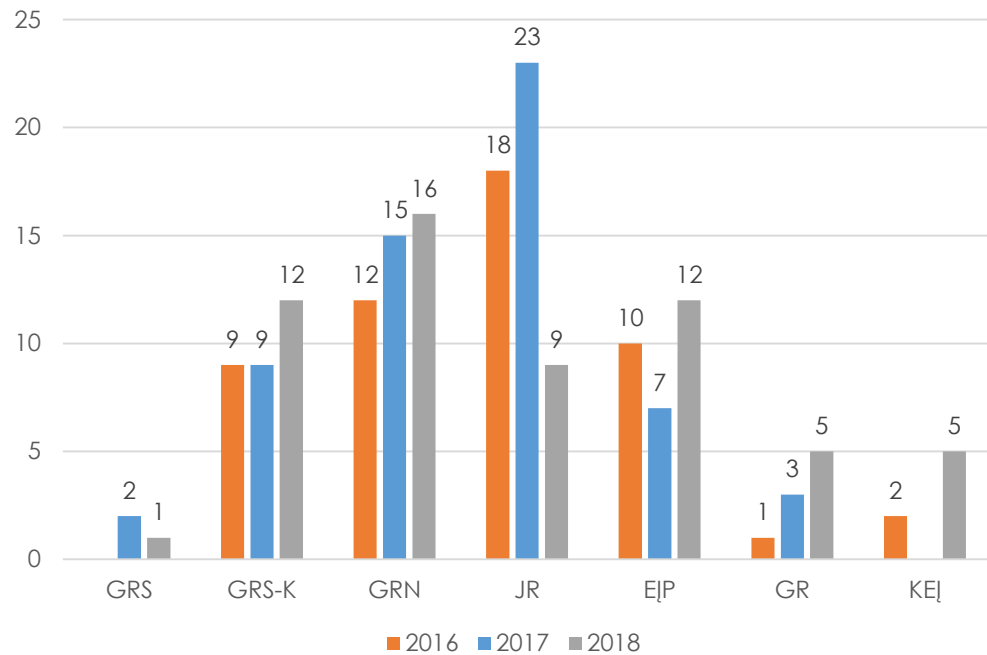
17 pav. Gauti pranešimai apie geležinkelių transporto įvykius

Duomenys apie asmenų, sužeistų per geležinkelių transporto katastrofas ir eismo įvykius, skaičių pateikti 18 pav.



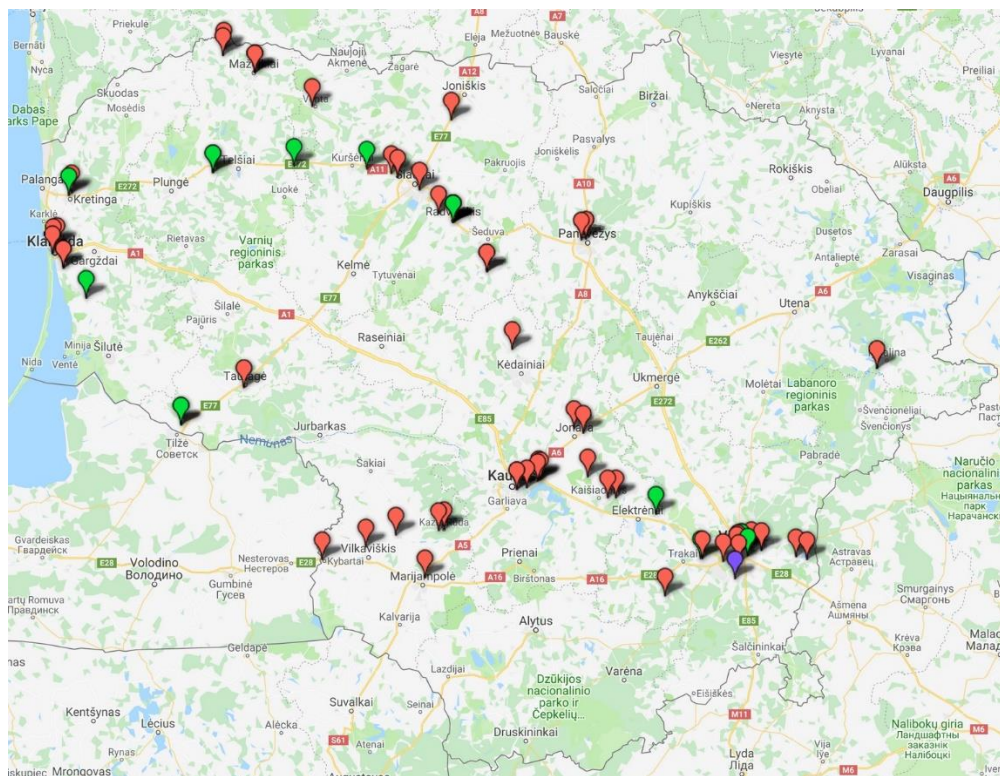
18 pav. Per geležinkelių transporto eismo įvykius sužalotų asmenų skaičius

Geležinkelių transporto eismo įvykių skaičius pagal kategorijas pateiktas 19 pav. Čia GRS – geležinkelių riedmenų susidūrimas; GRS-K – geležinkelių riedmenų susidūrimas su kliūtimi, esančia gabarite; GRN – geležinkelių riedmenų nuriedėjimai; JR – dėl judančių riedmenų įvykusios avarijos, per kurias nukentėjo žmonių; EIP – eismo įvykiai pervažose; GR – gaisrai riedmenyse; KEI – kitos rūšies eismo įvykiai.



19 pav. Geležinkelių transporto eismo įvykių skaičius pagal kategorijas

20 pav. parodytos geležinkelių transporto katastrofų (violetinės spalvos figūra), eismo įvykių (raudonos spalvos figūros) ir riktų (žalios spalvos figūros), įvykusių Lietuvoje 2018 m., vietos



20 pav. Geležinkelių transporto katastrofų (violetinės spalvos figūra), eismo įvykių (raudonos spalvos figūros) ir riktų (žalios spalvos figūros) vietos (Google Maps)

## **5.6. Atviri saugos tyrimai**

2018 m. kovo 5 d. geležinkelių transporto katastrofa įvyko Vaidotų geležinkelio stoties kelyje Nr. LNR ties iešmu Nr. 2K. Per įvykį traukinys Nr. 3270SV, važiuodamas iš Vaidotų geležinkelio stoties link Kenos geležinkelio stoties, kelyje Nr. LNR susidūrė su šiame kelyje dirbusiais dviem kelio darbininkais. Per susidūrimą abu kelio darbininkai sužaloti mirtinai, traukiniui ir infrastruktūrai didelė žala nepadaryta. Saugos tyrimo etapas – analizė.

## **5.7. Saugos tyrimų ataskaitos ir saugos rekomendacijos**

2018 m. birželio 18 d. paskelbta lokomotyvų TKG-2 Nr. 7477 ir TEM TMH Nr. 982400000260 eismo įvykio, įvykusio 2016 m. spalio 18 d. Kauno geležinkelio stoties Palemono kelyno Petrašiūnų privažiuojamajame kelyne Nr. 14, ataskaita be saugos rekomendacijų.

Visos atliktų geležinkelių transporto įvykių saugos tyrimų ataskaitos ir pateiktos rekomendacijos skelbiamos Europos Sąjungos geležinkelių agentūros duomenų bazėje bei Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyriaus internetiniame puslapyje [www.tm.lrv.lt/taits](http://www.tm.lrv.lt/taits), kuris prieinamas viešai.



**LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA  
TRANSPORTO AVARIJŲ IR INCIDENTŲ TYRIMO SKYRIUS**

---

Biudžetinė įstaiga  
Gedimino pr. 30, Vilnius  
Tel. (8 5) 266 2989  
El. p. [taitis@tm.lt](mailto:taitis@tm.lt)  
[tm.lrv.lt/taitis](http://tm.lrv.lt/taitis)

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre  
Kodas 188604955