

2021

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

METINĖ ATASKAITA

TRANSPORTO AVARIJŲ IR INCIDENTŲ TYRIMO SKYRIUS
LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTERIJA

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

Turinys

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

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.

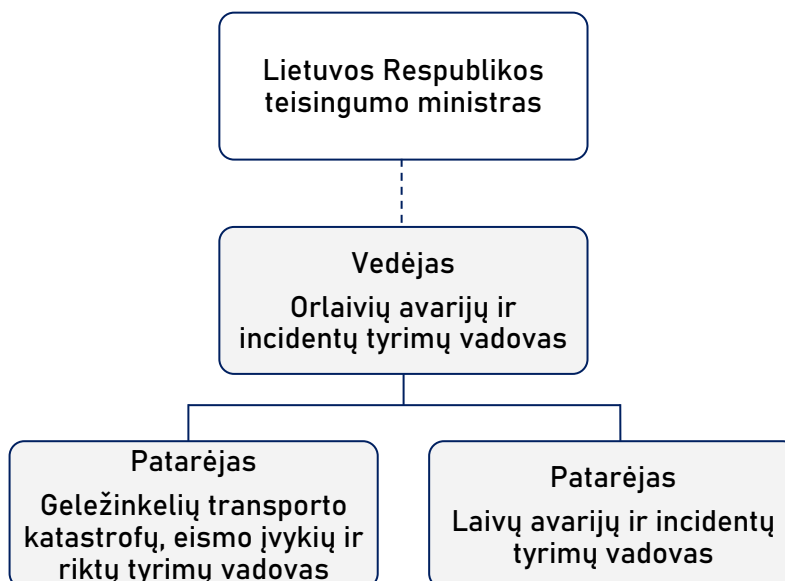
Nepriklausomumas

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.

2020 m.

Paskiriamas orlaivių avarijų
ir incidentų tyrimo vadovas.

2015 m. lapkričio 12 d.

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

2016 m. spalio 14 d.

Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas

Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų tyrimų vadovas

Laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas

2018 m. kovo 14 d.

Paskiriamas laivų avarijų
ir incidentų tyrimų vadovas.

2017 m. vasario 23 d.

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

2016 m. sausio 1 d.

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

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 teismo ar administracinio proceso, kuriuo siekiama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas, su juo nesusijęs ir neturi jam poveikio.

Trys klausimai į kuriuos atsakoma

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

Kas atsitiko?

Kodėl tai atsitiko?

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

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

Kada atliekami saugos tyrimai

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

Veiklos išplėtimas

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

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

Saugos tyrimų reglamentavimas

Orlaivių avarijų ir incidentų saugos tyrimai atliekami vadovaujantis Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos konvencijos 13 priedu, kitais šios organizacijos priimtais dokumentais, 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB, Lietuvos Respublikos aviacijos įstatymu ir Civilinių orlaivių avarijų ir incidentų saugos tyrimo tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos teisingumo ministro.

Laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimai atliekami vadovaujantis 2011 m. gruodžio 9 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1286/2011, kuriuo priimama bendroji jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo metodika, parengta pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/18/EB 5 straipsnio 4 dalį, Tarptautinės jūrų organizacijos Laivų avarijų tyrimų kodeksu, patvirtintu Jūrų saugumo komiteto rezoliucija MSC.255(84), kitais šios organizacijos priimtais dokumentais, Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymu, Laivų avarijų ir incidentų tyrimų, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašu, patvirtintu Lietuvos Respublikos teisingumo ministro, Europos Sąjungos valstybių narių ir Europos Komisijos sukurtos nuolatinio bendradarbiavimo sistemos posėdžiuose pasiektais susitarimais ir kitais dokumentais.

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

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.

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

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



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

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

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

04

Pranešimai

Bet kuris susijęs asmuo, žinantis apie įvykusių 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

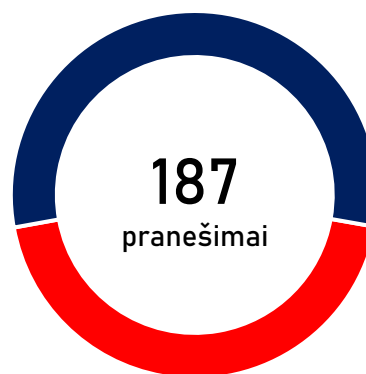
Iš viso 2021 m. saugos tyrimų vadovai gavo 187 pranešimus apie transporto įvykius. Iš 187 tokių pranešimų 144 priklausė tyrimų vadovų kompetencijai (trys pranešimai buvo gauti apie 2020 m. įvykusius įvykius).

2021 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.

83 pranešimai, arba 44,4 proc., gauti saugos tyrimų vadovų darbo laiku, o 104 pranešimai, arba 55,6 proc., gauti pasibaigus saugos tyrimų vadovų darbo laikui (2 pav.).

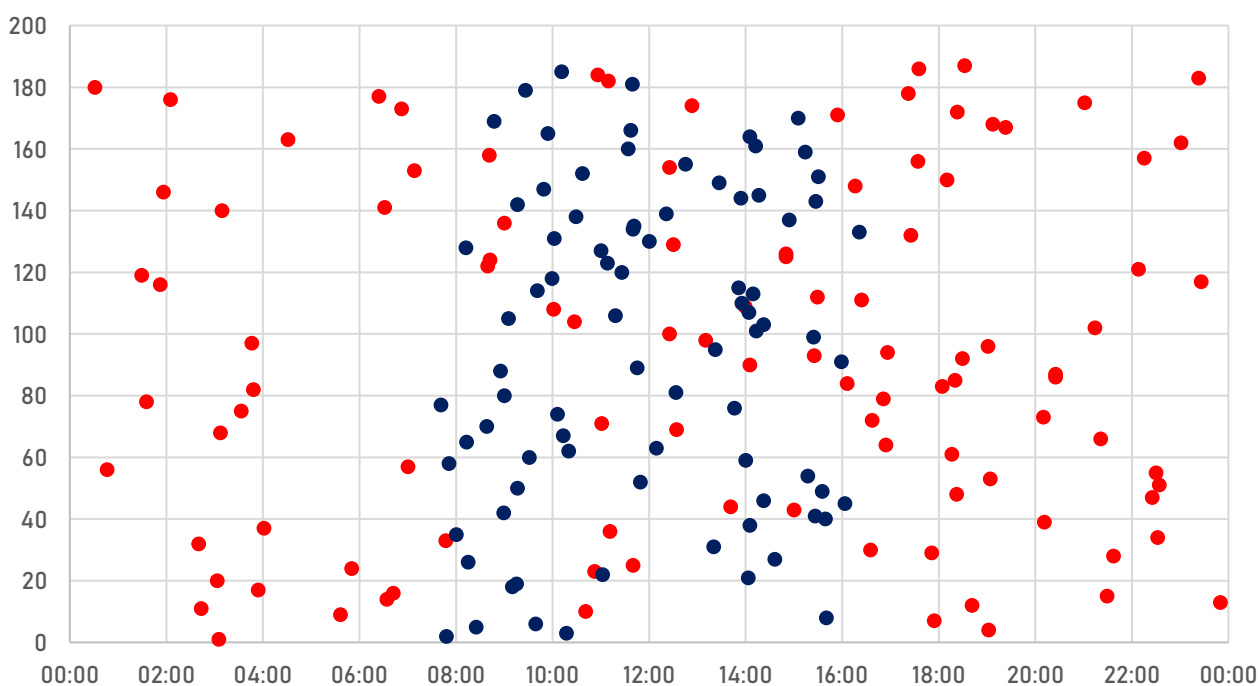
Iš viso 2021 m. įvyko 144 avarijos ir incidentai, iš jų 17 orlaivių avarijų ir incidentų, 41 laivų avarija ir incidentas ir 86 geležinkelių transporto eismo įvykiai ir riktai (4 pav.). 2021 m. gauti 3 pranešimai apie 2020 m. įvykusius transporto įvykius, 2022 m. gauti du pranešimai apie 2021 m. įvykusius įvykius. 2019–2021 m. gautų pranešimų skaičius pateiktas 6 pav.

83
Pranešimai gauti darbo metu
44,4 proc.

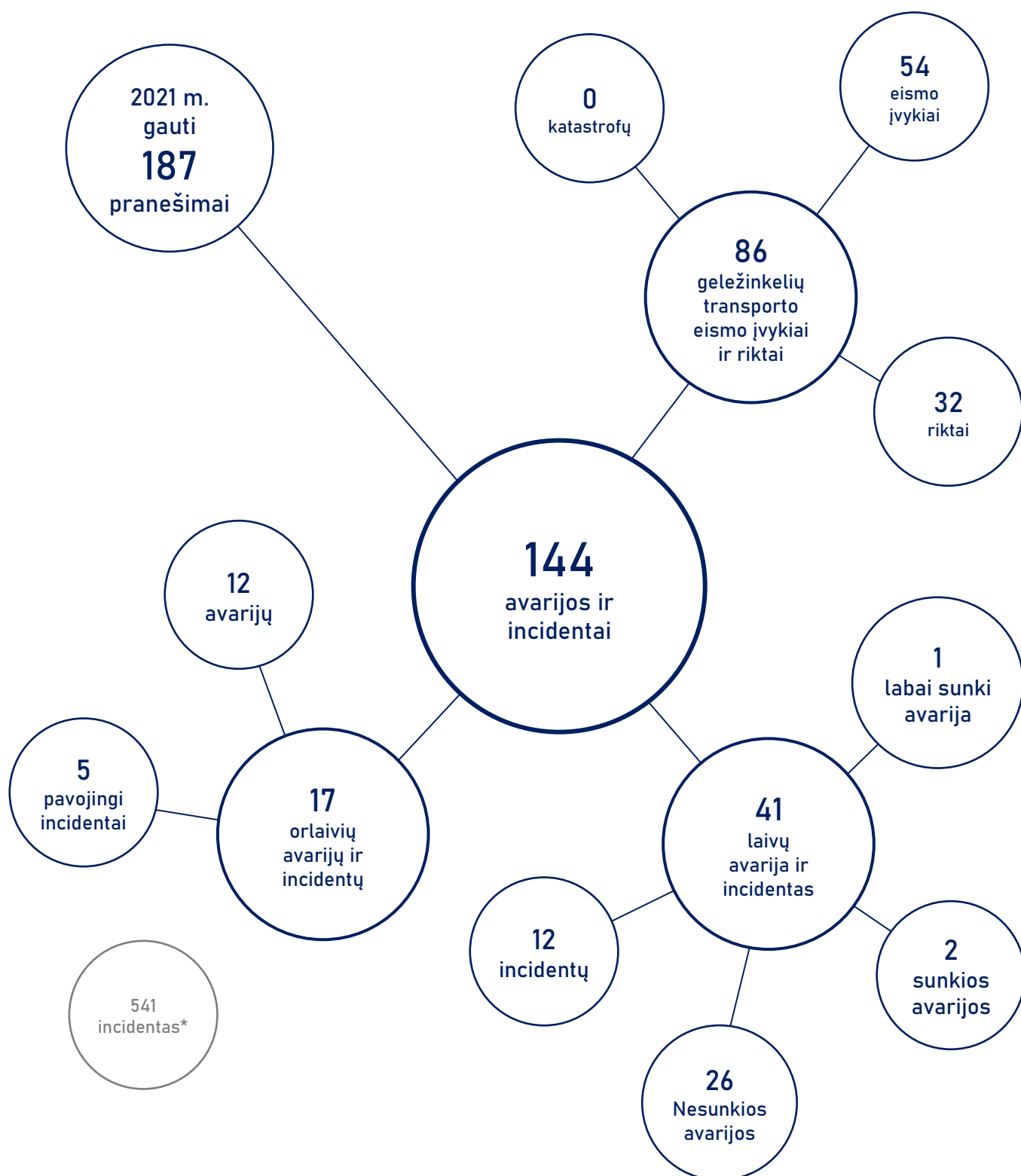


104
Pranešimai gauti ne darbo metu
55,6 proc.

2 pav. 2021 m. gauti pranešimai

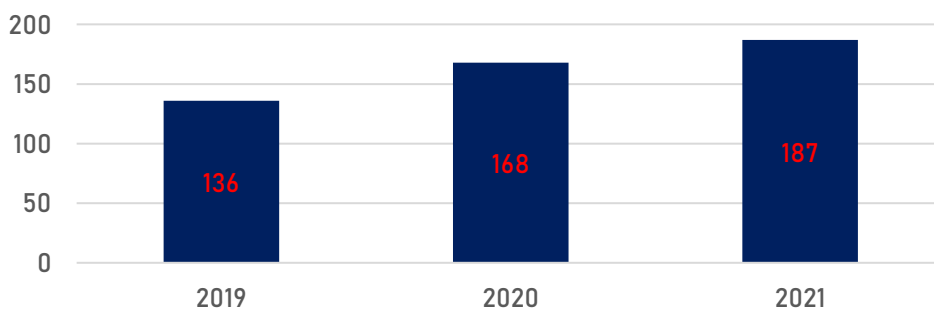


3 pav. 2021 m. gautų pranešimų laikas



4 pav. 2021 m. įvykusios avarijos ir incidentai

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



5 pav. Pranešimų
skaičius
2019–2021 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 susirūpinėjant.

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

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

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

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

Faktinės informacijos gavimas

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

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

Analizė

Analizė pradedama tada, kai saugos tyrimų vadovas atlieka visus veiksmus avarijos ar incidento vietoje ir surenka įrodymus bei faktinę informaciją.

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

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

Atliekant analizę formuojamas ataskaitos projektas. Jei informacijos spragos užpildyti neįmanoma faktais ir ji užpildoma logine ekstrapoliacija bei pagrįstomis prielaidomis, ataskaitoje turi būti aiškiai nurodyta, kur yra tokios ekstrapoliacijos ir prielaidos. Per šį procesą gali būti naudinga nustatyti visas tikimybes ir jas išanalizavus sumažinti iki labiausiai tikėtinų hipotezių. Atsižvelgiant į rezultatus nustatomi saugos trūkumai ir, jeigu reikia, rengiamos rekomendacijos saugos trūkumams pašalinti. Kaip ir atliekant kiekvieną saugos tyrimą, visuomenė informuojama apie saugos tyrimo eigą.

Konsultavimasis

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

Ataskaitos pateikimas

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

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

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

Saugos rekomendacijų pateikimas

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

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

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

Neskelbtina saugos informacija

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



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

Bendradarbiavimas su tarptautinėmis organizacijomis

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

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

Saugos tyrimas prieš teisminį ar administracinį tyrimą

Įvykus avarijai ar incidentui, neskaitant saugos tyrimo, gali būti pradėti ir kiti tyrimai. Dažniausiai, jei per avariją ar incidentą buvo patirta mirtinų sužalojimų, pradedamas ir teisminis tyrimas, kurio tikslas – nustatyti kaltę ar atsakomybę ir atlyginti padarytą žalą.

Saugos tyrimas nepriklauso nuo jokio teismo ar administracinio proceso, kuriuo siekiama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas, nėra su juo susijęs ir neturi jam poveikio. Bet koks teisminis ar administracinis procesas yra visiškai atskirtas nuo saugos tyrimo. Avarijos ar incidento ataskaita, ypač jos analizės dalis, išvados ir saugos rekomendacijos, negali būti naudojamos kaip įrodymas teisminiame ar administraciniame procese, kuriame siekiama nustatyti, kas kaltas ar atsakingas, nes atliekant saugos tyrimą tai nenustatoma ir yra nesuderinama su saugos tyrimo tikslu. Be to, saugos tyrimų vadovams kartais tenka remtis hipotezėmis, kad pateiktų savo išvadas ir saugos rekomendacijas. Hipotezės negali būti laikomos įrodymais teisminiame arba administraciniame procese. Taip pat pabrėžta, kad kai kurių saugos

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

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

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

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

Pagalba avarijų aukoms ir jų artimiesiems

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

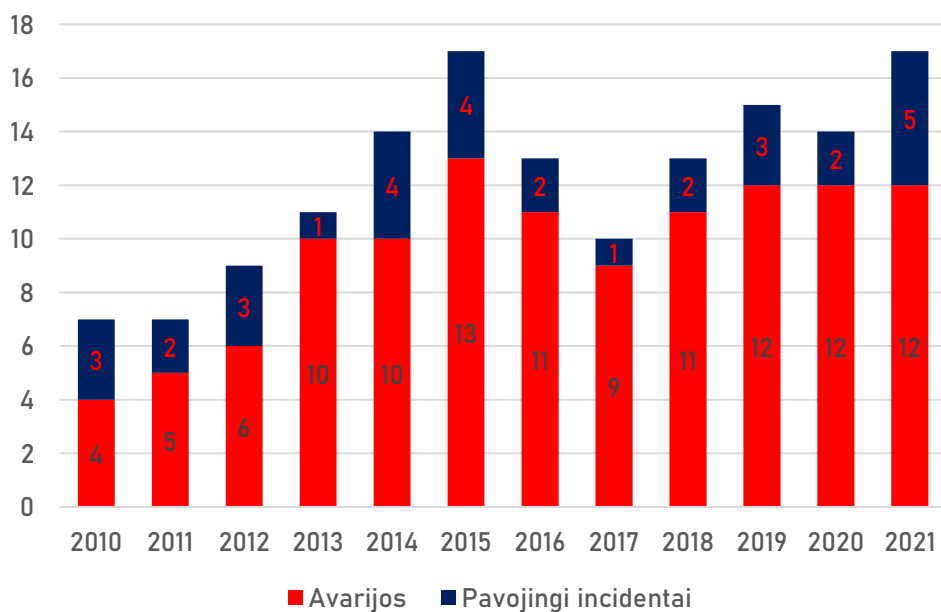
Avarijų aukos ir jų artimieji labai dažnai suteikia naudingos informacijos saugos tyrimų vadovams, tačiau jie nėra saugos tyrimo dalyviai. Saugos tyrimų vadovams leidžiama informuoti nukentėjusiuosius ir jų artimuosius, jei tokia informacija netrukdo siekti saugos tyrimo tikslų ir visiškai atitinka taikomų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

07

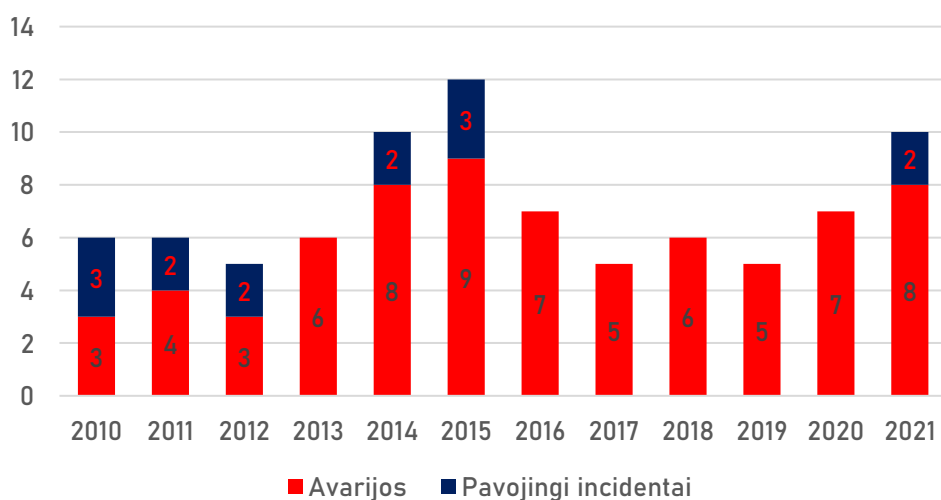
Orlaivių avarijos ir incidentai

2010–2021 m. įvykusios orlaivių avarijos ir pavojingi incidentai susiję su Lietuvos Respublika pateikti 6 pav.

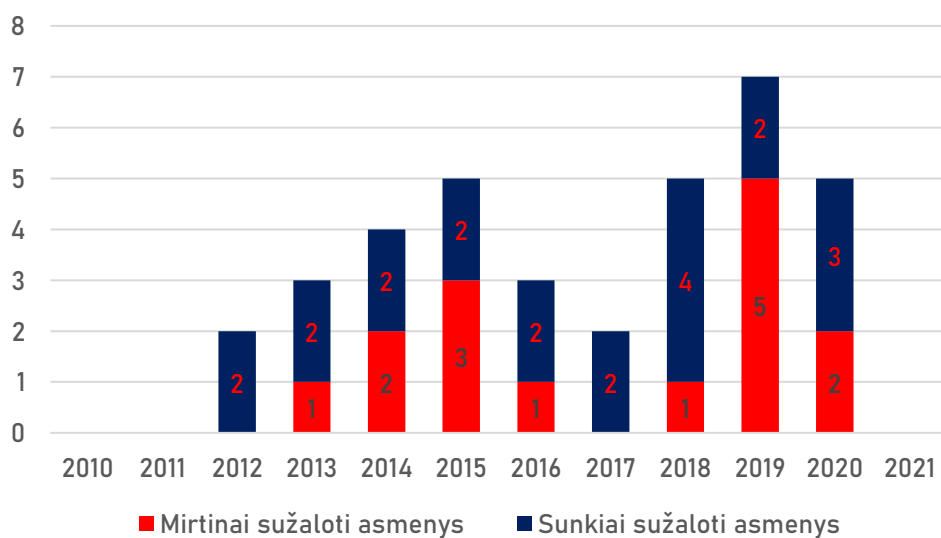
2021 m. gauti 8 pranešimai apie Lietuvoje įvykusias orlaivių avarijas ir 2 pranešimai apie Lietuvoje įvykusius pavojingus incidentus (7 pav.), visus juos patyrė bendrosios aviacijos orlaiviai. 2021 m. įvykusių avarijų metu nebuvo mirtinai ir sunkiai sužalotų asmenų (8 pav.). Vadovaujantis Reglamento (ES) Nr. 996/2010 5 straipsnio nuostatomis, 2021 m. pradėtas vienos 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 įvykusiųse orlaivių avarijose sužaloti asmenys

2016–2021 m. gautų pranešimų apie avarijas ir incidentus įvykusius ne Lietuvoje, bet susijusius su Lietuvoje registruotais, projektuotais ir gamintais orlaiviais, duomenys pateikiami 9 pav.

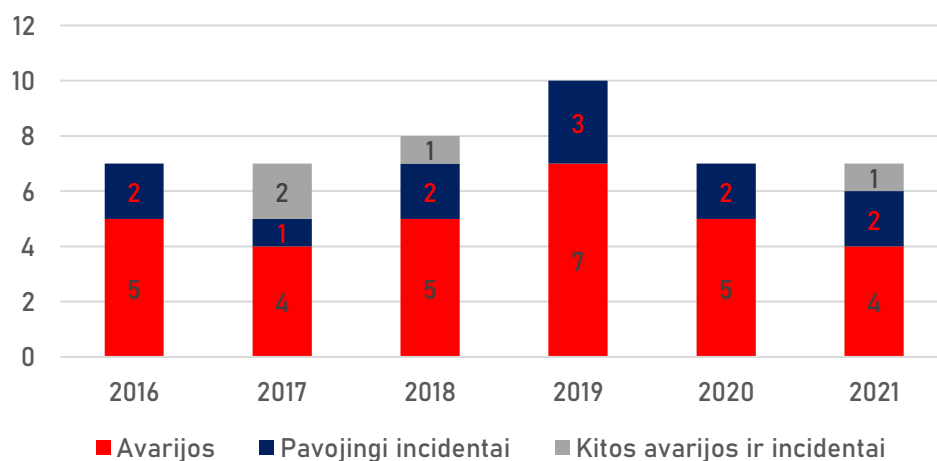
2016–2021 m. gautų pranešimų apie orlaivių, registruotų Lietuvos Respublikoje, avarijas ir pavojingus incidentus duomenys pateikiami 10 pav. 2021 m. gauti 3 pranešimai – du apie avarijas ir vienas apie pavojingą incidentą, įvykusius ne Lietuvoje, bet susijusius su Lietuvos Respublikoje registruotais orlaiviais (10 pav.). Šiuose įvykiuose dalyvavo vienas komercinės aviacijos ir du bendrosios aviacijos orlaiviai, o jų saugos

tyrimus atlieka įvykio valstybių saugos tyrimų institucijos.

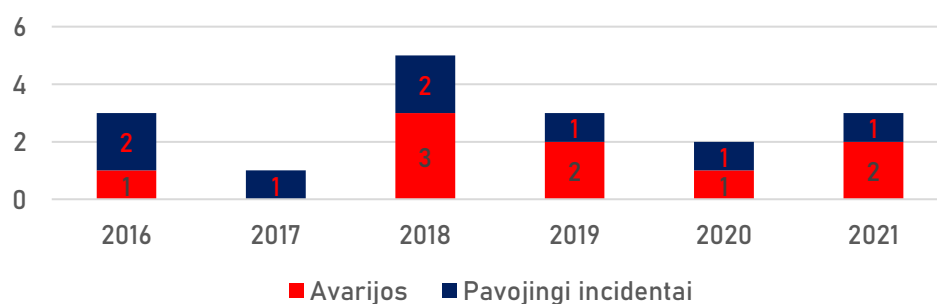
2016–2021 m. gautų pranešimų, susijusių su Lietuvoje projektuotų ir gamintų orlaivių avarijomis ir pavojingais incidentais, įvykusiais ne Lietuvoje, duomenys pateikiami 11 pav. 2021 m. įvyko keturios avarijos ir vienas pavojingas incidentas, iš jų du orlaiviai buvo registruoti Lietuvos Respublikoje.

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

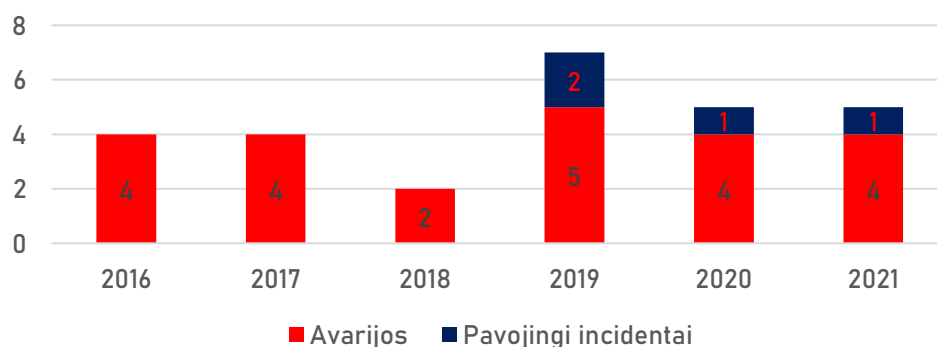
9 pav. Lietuvoje registruotų, projektuotų ir gamintų orlaivių avarijos ir pavojingi incidentai, įvykę ne Lietuvoje



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

2021 m. kitų valstybių saugos tyrimų institucijos paskelbė atliktų avarių susijusių su Lietuva saugos tyrimų ataskaitas, kurių saugos tyrimuose dalyvavo orlaivių avarių ir incidentų tyrimų vadovas:

2021 m. kovo 29 d. Nyderlandų saugos tyrimų institucija paskelbė sklandytuvo „LAK-17B FES“ (PH-1620) pavoingo incidento, įvykusio 2019 m. balandžio 19 d. Bidingheizen aerodrome, Nyderlanduose, saugos tyrimo pareiškimą.

2019 m. balandžio 19 d. sklandytuvui „LAK-17B FES“ (PH-162), artėjant tūpti neišsileido sklandytuvo dešinės sparno pusės oro stabdis.

Atsižvelgiant į tai, kad nebuvo galima nustatyti pavoingo incidento priežasties, nebuvo atliekamas tolesnis tyrimas.

2021 m. balandžio 2 d. Prancūzijos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucija paskelbė sklandytuvo „LAK-19“ (F-CHNP) pavoingo incidento, įvykusio 2020 m. gegužės 27 d. Parentignat aerodrome, Prancūzijoje, saugos tyrimo ataskaitą.

2020 m. gegužės 27 d. sklandytuvas „LAK-19“ (F-CHNP) skrydžio metu sparno galu kliudė sklandytuvo „Centrair SNC34C“ (F-CJBH) lieemens apačią.

Pavoingą incidentą lėmė sklandytuvo „LAK-19“ piloto prarastas budrumas, dėl kurio susikirto abiejų sklandytuvų skrydžio trajektorijos.

2021 m. balandžio 16 d. Ispanijos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucija paskelbė sklandytuvo „LAK-17B FES“ (D-KSE0) avarijos, įvykusios 2019 m. rugpjūčio 11 d. Garray aerodrome, Ispanijoje, saugos tyrimo ataskaitą.

2019 m. rugpjūčio 11 d. sklandytuvui „LAK-17B FES“, (D-KSE0), artėjant tūpti į aerodromą pilotas suprato, kad nepasieks kilimo ir tūpimo tako ir sklandytuvas leisdamasis į šalia esantį lauką kliudė elektros linijos laidus ir sudužo.

Avariją lėmė netinkamas artėjimo į aerodromą tūpti valdymas, dėl ko pilotas bandė avariniu būdu nusileisti vietoje, kurioje nebuvo matyti galimų kliūčių.

2021 m. balandžio 28 d. Rusijos Federalinė oro transporto agentūra paskelbė keleivinio lėktuvo „Hawker 900XP“ (LY-FSK) pavoingo incidento, įvykusio 2021 m. kovo 18 d. Maskvos Vnukovo oro uoste, Rusijoje, saugos tyrimo ataskaitą.

2021 m. kovo 18 d. keleivinis lėktuvas „Hawker 900XP“ (LY-FSK) nusileido Maskvos Vnukovo oro uoste su ne iki galo išleista kairės pusės pagrindine važiuokle.

Pavoingą incidentą lėmė važiuoklės išleidimo cilindro gedimas, kuris tikėtina įvyko dėl vidinio nesandarumo.

2021 m. birželio 21 d. Ispanijos civilinės aviacijos saugos tyrimų institucija paskelbė lėktuvo „Tecnam P2002-JF“ (LY-FTC) avarijos, įvykusios 2020 m. liepos 9 d. Lleida-Alguaire oro uoste, Ispanijoje, saugos tyrimo ataskaitą.

2020 m. liepos 9 d. po mokomojo skrydžio lėktuvui „Tecnam P2002-JF“ (LY-FTC) nutūpus ant kilimo ir tūpimo tako nulūžo priekinė važiuoklė. Pilotas mokinys sužeistas nebuvo, tačiau lėktuvui buvo padaryti žymi žala.

Avariją lėmė lėktuvo valdymo kontrolės praradimas dėl staigaus ir asimetrinio stabdymo.

2021 m. rugpjūčio 25 d. Serbijos saugos tyrimų institucija paskelbė keleivinio lėktuvo „ATR 72-202F“ (EC-KJA) pavoingo incidento, įvykusio 2018 m. birželio 4 d. Belgrado oro uoste, Serbijoje, saugos tyrimo ataskaitą.

2018 m. birželio 4 d. keleiviniam lėktuvui „ATR 72-202F“ (EC-KJA) leidžiantis į Belgrado oro uostą lėktuvo įgula pajuto vibraciją. Lėktuvui nusileidus Belgrado oro uoste, įgula apžiūros metu rado pažeistą kairįjį variklį.

Pavoingą incidentą lėmė variklio gaubto užrakinimo mechanizmo lūžimas dėl vibracijos, kurią sukėlė oro srautas ir variklio veikimas.

2021 m. gruodžio 13 d. Danijos saugos tyrimų institucija paskelbė keleivinio lėktuvo „ATR 42-300“ (OY-JRY) pavojingo incidento, įvykusio 2021 m. lapkričio 16 d. Kastrup oro uoste, Danijoje, saugos tyrimo pareiškimą.

2021 m. lapkričio 16 d. keleiviniam lėktuvui „ATR 72-202F“ (OY-JRY) pakilus iš Kastrup oro uosto lėktuvo įgula pajuto dūmus.

Lėktuvo patikrinimo metu nustatyta, kad sudegė radijo ryšio įrenginio elektros laidai.

Atviri saugos tyrimai

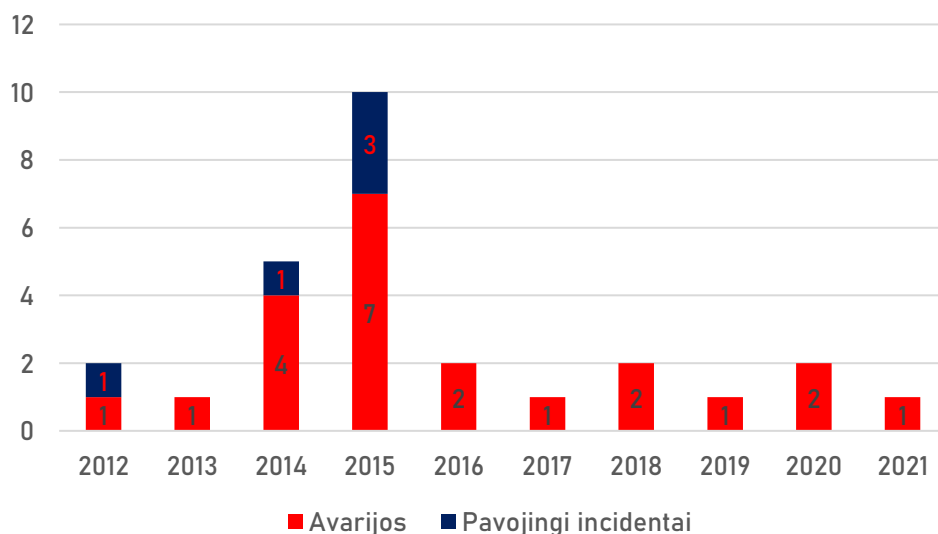
Duomenys apie atliekamus atvirus Lietuvoje įvykusių orlaivių avarijų ir pavojingų incidentų saugos tyrimus pateikti 12 pav. ir 1 lentelėje, o duomenys apie atvirus Lietuvoje registruotų, projektuotų ir gamintų orlaivių avarijų ir pavojingų incidentų saugos tyrimus atliekamus užsienio valstybių pateikti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

Saugos rekomendacijos

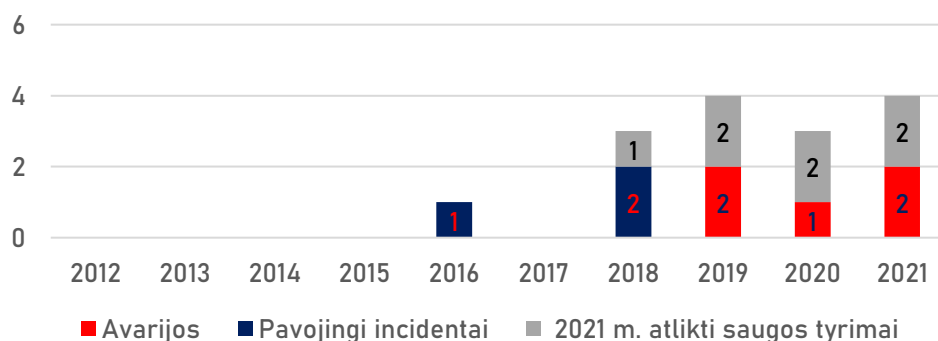
Visas pateiktas saugos rekomendacijas ir su jomis susijusius atsakymus orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas registruoja centrinėje saugykloje, sukurtoje pagal 2007 m. lapkričio 12 d. Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1321/2007, nustatantį įgyvendinimo taisykles, pagal kurias centrinėje saugykloje 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.

2020 m. orlaivių avarijų ir incidentų tyrimų vadovas pateikė 5 saugos rekomendacijas. 2021 m. nebuvo pateiktų saugos rekomendacijų.

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



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



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

Įvykio data	Orlaivis	Reg. Nr.
2012-06-14	A Sklandytuvas „Bocian“	LY-BOC
2012-07-23	PI Lėktuvas „Cessna 150“	LY-CVT
2013-08-16	A Lėktuvas „PZL 104 Wilga 35A“	LY-AKS
2014-05-30	PI Lėktuvas „Boeing 737“ ir lėktuvas „Bombardier CRJ200“	
2014-06-08	A Sklandytuvas „Blanik L-13“	LY-GII
2014-07-07	A Sklandytuvas „Jantar 2B“	LY-GCR
2014-08-23	A Lėktuvas „Piper PA-34-220T“	LY-LMN
2014-08-29	A Lėktuvas „PZL 104 Wilga 35A“	LY-AJL
2015-03-25	PI Lėktuvas „Tecnam P2002JF“	LY-BAQ
2015-04-27	PI Sraigtasparnis „Bell 407“ ir lėktuvas „Cessna 172“	LY-ERA / LY-BAK
2015-05-16	A Eksperimentinis istorinis lėktuvas „An-2“	LY-AET
2015-05-22	A Lėktuvas „Cessna-150 M“	LY-AGV
2015-06-20	A Lėktuvas „Tecnam P2006T“	LY-MEP
2015-06-22	A Lėktuvas „Tecnam P2002JF“	LY-BAQ
2015-06-23	PI Lėktuvas „Cessna F 172 H“	LY-LAD
2015-06-23	A Lėktuvas „Tecnam P2002JF“	LY-FTO
2015-07-18	A Lėktuvas „Hawker 800 XP“	LY-LTC
2015-11-09	A Sraigtasparnis „Cabri G2“	LY-CJB
2016-03-13	A Lėktuvas „Tecnam P2006T“	LY-CPL
2016-08-06	A Karšto oro balionas „Kubicek Balloons BB45“	LY-DNB
2017-07-08	A Karšto oro balionas „Cameron Balloons Z-1315“	LY-ORE
2018-07-07	A Karšto oro balionas „Cameron C-90“	LY-OCT
2018-07-22	A Lėktuvas „Tecnam P2006T“	LY-CPL
2019-12-08	A Lėktuvas „Piper PA-30“	LY-ARS
2020-05-09	A Lėktuvas „Piper PA-38“	LY-ATM
2020-07-06	A Karšto oro balionas „Kubicek Balloons BB45N“	LY-STA
2021-07-15	A Sklandytuvai „Discus 2a“ ir „LS 8a“	D-2691 / OY-SEX

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

Įvykio data	Orlaivis	Reg. Nr.	Vadovaujanti valstybė
2016-09-15	PI Karšto oro balionas „Ultramagic M-65C“	LY-OCQ	Lenkija
2018-06-03	PI Lėktuvas „Boeing 737-500“	LY-AWD	Kazachstanas
2018-07-11	PI Lėktuvas „Boeing 737-300“	LY-GGC	Tunisas
2019-03-24	A Sklandytuvas „LAK-17 mini FES“	D-KIBG	Vokietija
2019-10-05	A Lėktuvas „YAK-52“	LY-WAA	Rumunija
2020-08-07	A Sklandytuvas „LAK-17 mini FES“	N290MH	JAV
2021-04-17	A Sklandytuvas „LAK-17“	F-CJLL	Prancūzija
2021-08-02	A Sklandytuvas „LAK-17B FES mini JET“	LY-GRO	Prancūzija

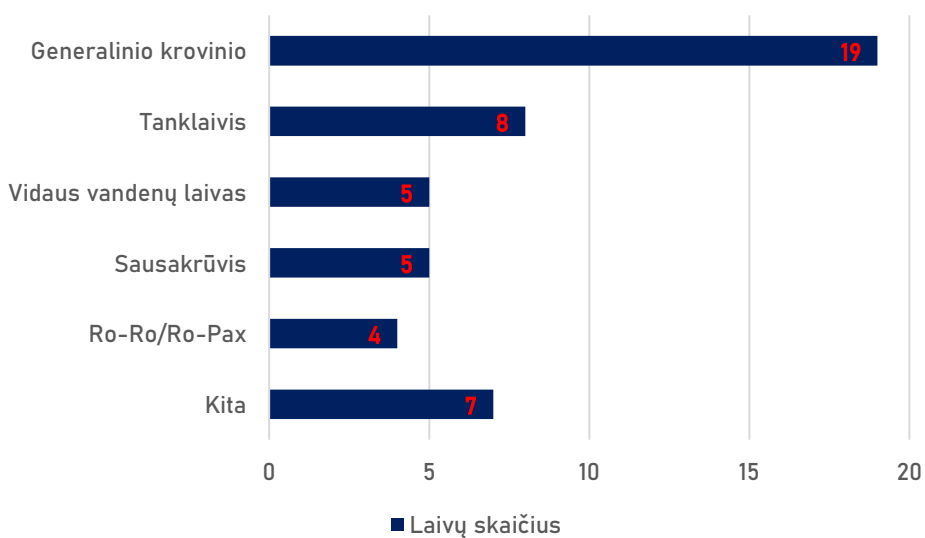
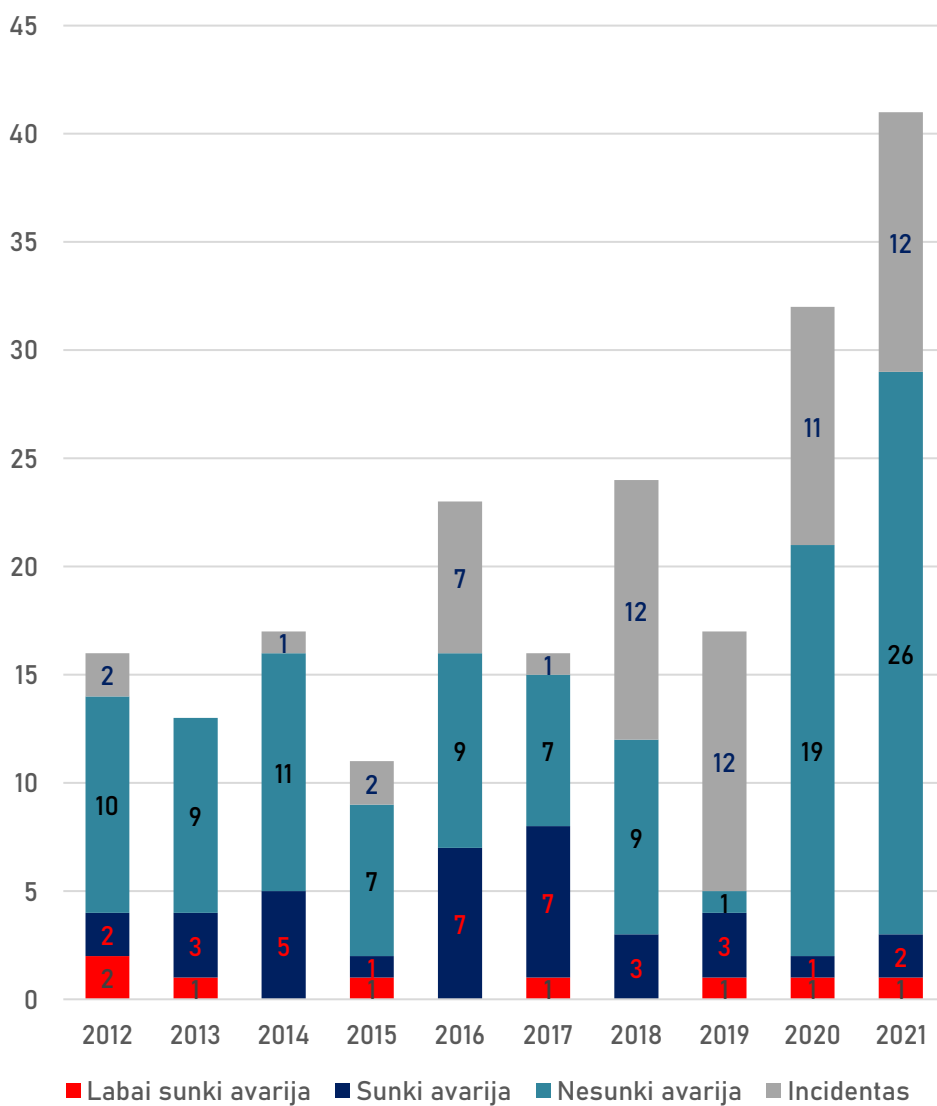
08

Laivų avarijos ir incidentai

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

Registruotas 51 pranešimas apie 2021 m. laivyboje įvykusius įvykius, iš kurių 41 įvykis klasifikuotas kaip laivų avarijos ar incidentai (14 pav.). 2012–2019 m. laivų avarijų ir incidentų duomenys yra patikslinti (jie nesutampa su ankstesnėse metinėse ataskaitose pateiktais duomenimis).

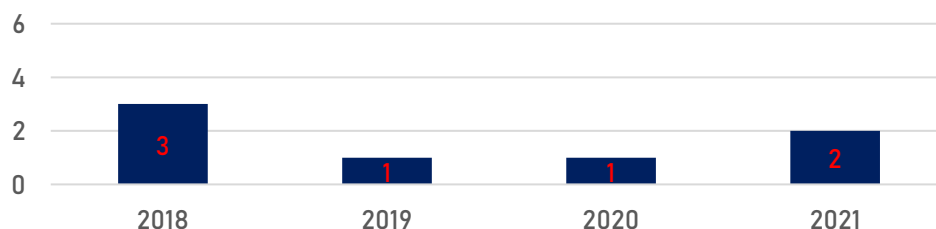
2021 m. įvykusių avarijų ir incidentų pasiskirstymas pagal laivo tipą parodytas 15 pav.



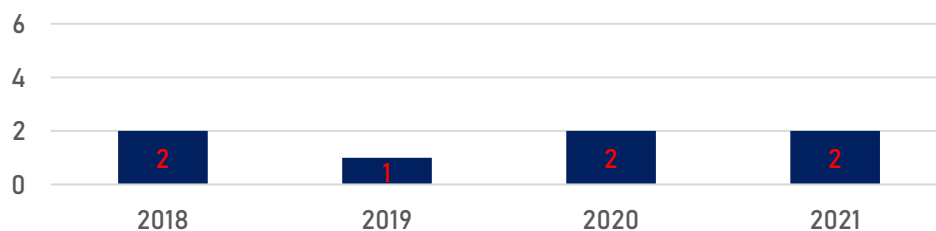
16 pav. Apsivertimo ir pasvyrimo įvykiai, kuriuose dalyvavo Lietuvoje registruoti laivai



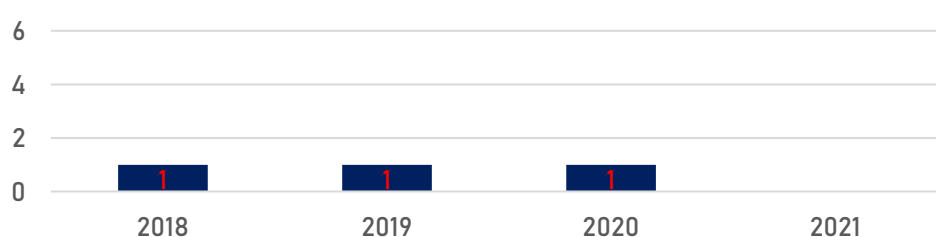
17 pav. Susidūrimo ir susidūrimo su keletu laivų vykiai, kuriuose dalyvavo Lietuvoje registruoti laivai



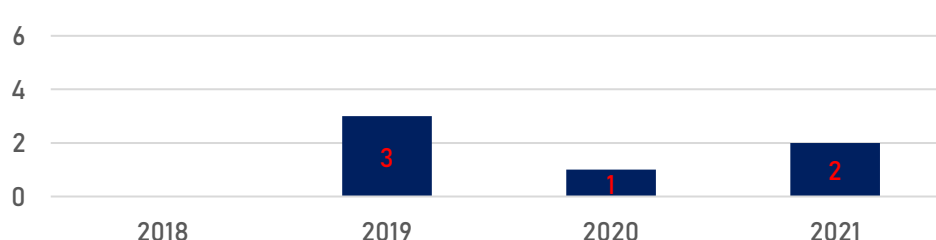
18 pav. Atsitrenkimo įvykiai, kuriuose dalyvavo Lietuvoje registruoti laivai



19 pav. Laivo įrangos pažeidimo ir praradimo įvykiai, kuriuose dalyvavo Lietuvoje registruoti laivai



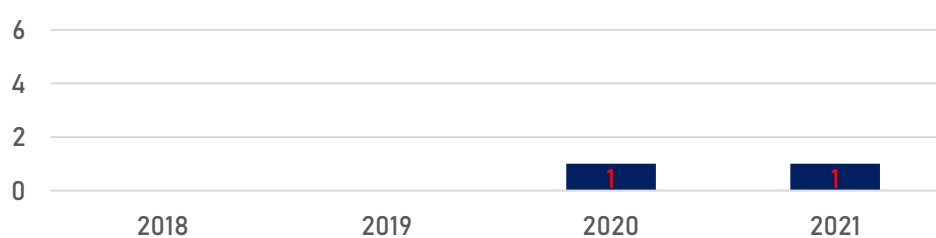
20 pav. Užplaukimo ant seklumos įvykiai, kuriuose dalyvavo Lietuvoje registruoti laivai

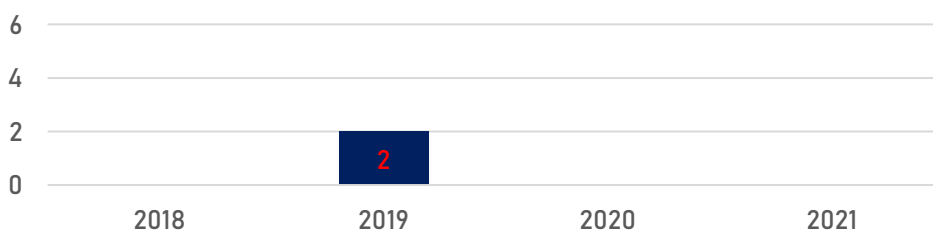


21 pav. Gaisro ir sprogimo įvykiai, kuriuose dalyvavo Lietuvoje registruoti laivai

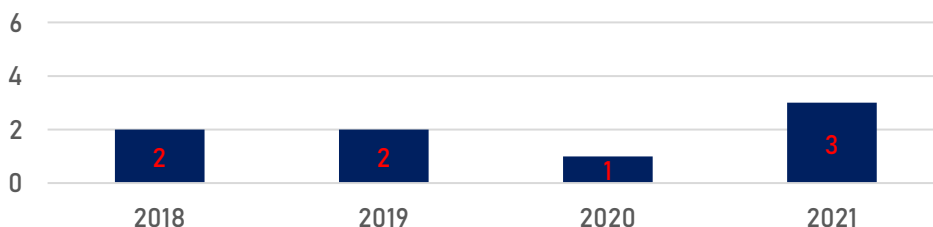


22 pav. Užtvindymo ir nuskendimo įvykiai, kuriuose dalyvavo Lietuvoje registruoti laivai

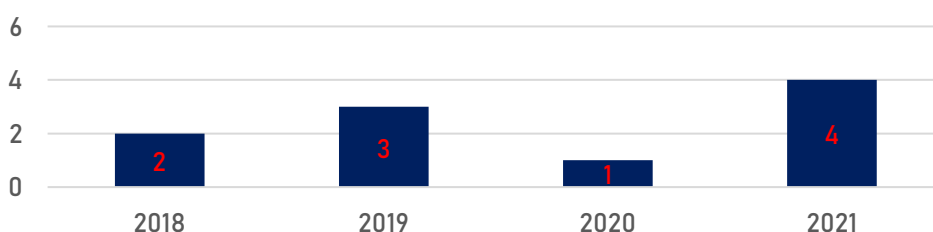




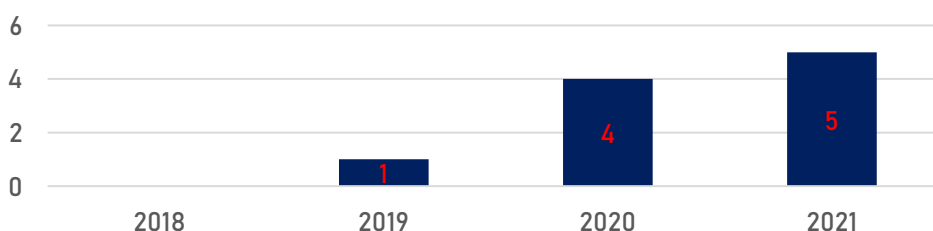
23 pav. Apsivertimo ir pasvyrimo įvykiai, kuriuose dalyvavo užsienio valstybėse registruoti laivai



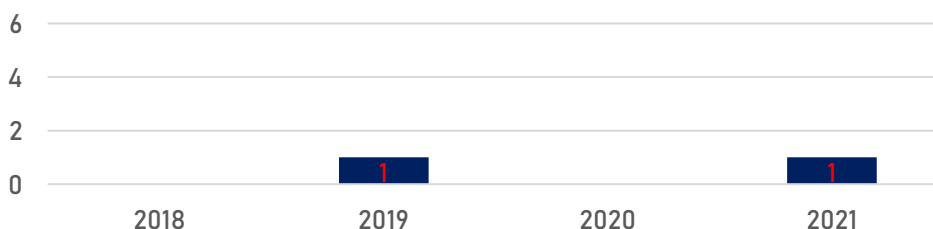
24 pav. Susidūrimo ir susidūrimo su keletu laivų įvykiai, kuriuose dalyvavo užsienio valstybėse registruoti laivai



25 pav. Atsitrenkimo įvykiai, kuriuose dalyvavo užsienio valstybėse registruoti laivai



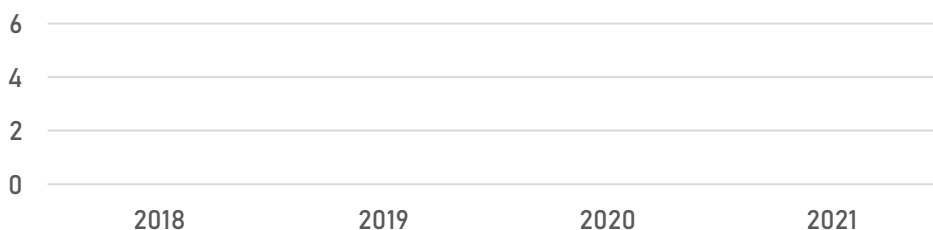
26 pav. Laivo įrangos pažeidimo ir praradimo įvykiai, kuriuose dalyvavo užsienio valstybėse registruoti laivai



27 pav. Užplaukimo ant seklos įvykiai, kuriuose dalyvavo užsienio valstybėse registruoti laivai

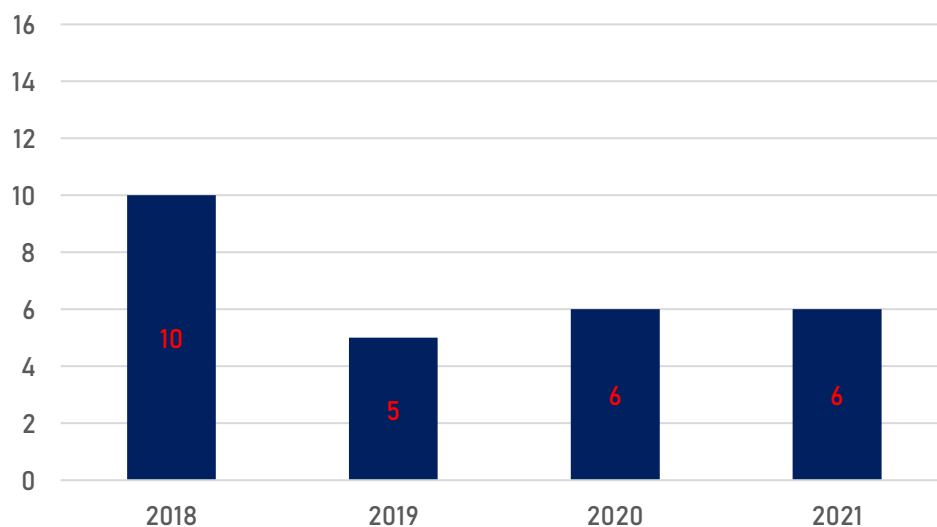


28 pav. Gaisro ir sprogimo įvykiai, kuriuose dalyvavo užsienio valstybėse registruoti laivai

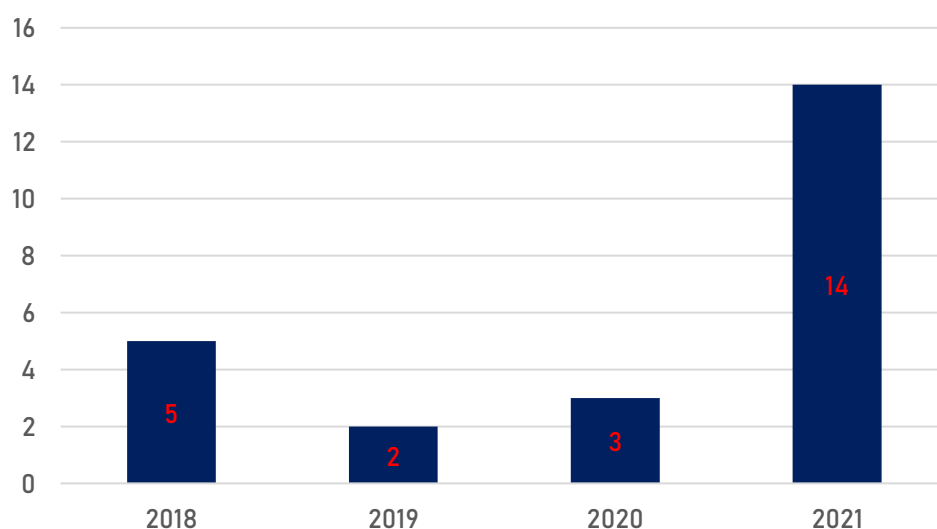


29 pav. Užtvindymo ir nuskendimo įvykiai, kuriuose dalyvavo užsienio valstybėse registruoti laivai

30 pav. Valdymo praradimo įvykiai, kuriuose dalyvavo Lietuvoje registruoti laivai



31 pav. Valdymo praradimo įvykiai, kuriuose dalyvavo užsienio valstybėse registruoti laivai



16–31 pav. pateikiamas 2021 m. įvykusių avarijų ir incidentų pasiskirstymas pagal įvykio su laivu kategoriją.

Iš 41 avarijos ir incidento, įvykusių 2021 m., 37 yra susiję tik su laivais, per juos žmonės nenukentėjo. Iš šių 37 avarijų ir incidentų 32 įvyko Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste ir Lietuvos Respublikos teritoriniuose vandenyse, o 5 avarijos ir incidentai įvyko teritorijose, nepriklausančiose Lietuvos Respublikos jurisdikcijai.

Iš 41 avarijos ir incidento, įvykusių 2021 m., 4 susiję su įvykiais, kuriuose dalyvavo žmonės (3 lentelė). Per avarijas ir incidentus, kurie nurodomi 3 lentelėje, sužaloti 4 žmonės, o vienas iš jų sužalotas mirtinai (4 lentelė).

2021 m. pradėtas vienos avarijos saugos tyrimas.

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

Žmogui poveikį padariusio avarinio įvykio kategorija	2018		2019		2020		2021	
	LT	UV	LT	UV	LT	UV	LT	UV
Gaisro, liepsnų sukeltas poveikis	1	0	0	0	0	0	0	1
Medžiagų ar komponentų lūžis, sprogdimas, skilimas, slydimas, kritimas, suirimas	0	0	0	0	0	4	0	0
Įrenginio, transporto priemonės ar krovos įrangos, įrankio, objekto, gyvūno kontrolės praradimas	0	0	0	0	0	1	0	1
Paslydimas – suklupimas ir kritimas – žmogaus kritimas į tą patį ar žemesnį lygį	0	0	0	0	2	2	0	0
Paslydimas – suklupimas ir kritimas – žmogaus iškritimas už borto	0	0	0	6	0	1	0	1
Kažkieno sukeltas poveikis ar nubloškimas (sukėlęs išorinius sužalojimus) kūnui judant be fizinės įtampos	3	0	1	2	0	1	0	1
Kita	0	0	0	0	1	0	0	0
Iš viso:	4	0	1	8	3	9	0	4
	4		9		12		4	

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

Žmonės, sužaloti avarijų ar incidentų metu	2018			2019			2020			2021		
	M	S	L	M	S	L	M	S	L	M	S	L
Lietuvoje registruotuose laivuose dirbę jūrininkai	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
Lietuvoje registruotuose laivuose buvę asmenys (išskyrus jūrininkus)	0	0	3	0	0	1	0	0	1	0	0	0
Užsienyje registruotuose laivuose dirbę jūrininkai Lietuvos Respublikos piliečiai	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	1
Užsienyje registruotuose laivuose buvę užsienio šalių piliečiai	0	0	0	0	4	3	2	5	0	0	2	0
Iš viso:	0	1	3	1	6	4	2	5	2	1	2	1
	4			9			11			4		

Saugos tyrimų ataskaitos ir informaciniai biuleteniai

2021 m. laivų avarių ir incidentų tyrimų vadovas paskelbė vienos nesunkios avarijos saugos tyrimo ataskaitą, vienos sunkios avarijos informacinį biuletinį ir vieno incidento informacinį biuletinį.

2021 m. kovo 4 d. paskelbta **Hong Kongo (Kinijos) vėliavos biraus krovinio laivo „Pearl Island“ (IMO Nr. 9801720) nesunkios avarijos, įvykusios 2020 m. rugpjūčio 6 d. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, saugos tyrimo ataskaita.**

2020 m. rugpjūčio 6 d. Hong Konge (Kinijoje) registruotas biraus krovinio laivas „Pearl Island“ (IMO Nr. 9801720), dviem vilkikais švartuojamas prie krantinės Nr. 67A Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, atsitrenkė į krantinės atmušą. Laive įvykstant avarijai buvo locmanas. Po smūgio įlanko laivo korpuso dešinysis bortas, buvo pažeistas balastinės cisternos Nr. 2 sandarumas, dėl to iš dalies (apie 50 cm) balastiniu vandeniu buvo užtvindytas laivo triumfas. Žalos aplinkai nepadaryta, žmonės nenukentėjo.

Atlikus avarijos saugos tyrimą nustatyta, kad avarija įvyko dėl locmano, laivo „Pearl Island“ tiltelio komandos ir vilkiko „Klasco 1“ laivavedžio komunikacijos, švartuojant laivą „Pearl Island“ prie krantinės, trūkumų.

Saugos tyrimo ataskaitoje pateiktos dvi saugos rekomendacijos:

SR-2021-L-01 Rekomenduojama VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai kartu su vilkimo paslaugas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste teikiančiomis bendrovėmis persvarstyti locmanų ir vilkikų komunikavimo praktiką ir priimti sprendimus, užtikrinančius, kad locmanų ir vilkikų laivavedžių komunikacija visada būtų sklandi ir suprantama.

SR-2021-L-02 Rekomenduojama Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijai, įgyvendinant Rekomendacijų dėl jūrinių locmanų (išskyrus tolimojo plaukiojimo locmanus) rengimo ir atestavimo bei eksploatacinių procedūrų, priimtų 2003 m. gruodžio 5 d. Tarptautinės jūrų organizacijos Asamblėjos rezoliucija A.960(23), 2 priedo 6.2 ir 6.3 punktuose esančias nuostatas dėl visiems suprantamos kalbos vartojimo, peržiūrėti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisykles ir jas papildyti.

2021 m. gegužės 21 d. paskelbtas Lietuvos Respublikos vidaus vandenų laivų registre registruoto vidaus vandenų laivo „Sunland“ (IMO 5409689) sunkios avarijos, įvykusios 2021 m. sausio 25 d. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, informacinis biuletenis.

2021 m. sausio 25 d. buvo pastebėta, kad vidaus vandenų laivas „Sunland“ (IMO 5409689) nuskenęs, iš vandens buvo matyti kyšančios jo antenos. Vandens paviršiuje pastebėta naftos produktų dėmių.

Nustatyta, kad laivo „Sunland“ užbortinio vandens vamzdžio ir siurblio sujungimas nebuvo tinkamai sutvirtintas. Iki įvykstant avarijai gesinimo vandeniu sistemoje buvęs vanduo ėmus kristi oro temperatūrai sušalo į ledą, o šis plėtėsi. Kadangi užbortinio vandens vamzdžio ir siurblio sujungimas nebuvo tinkamai sutvirtintas, plėsdamasis ledas pažeidė užbortinio vandens vamzdžio ir siurblio sujungimo sandarumą. Ledui pradėjus tirpti, vanduo per išsiplėtusio ledo pažeistą užbortinio vandens vamzdžio ir siurblio sujungimą pradėjo skverbti į laivą, kol galiausiai užtvindė laivo patalpas.

Informaciniame biuletenyje atkreiptas dėmesys į saugos pamokas:

1. Nors gaisro gesinimo vandeniu sistema laive nėra naudojama dažnai, laivo įgula turi nuolat kreipti ypatingą dėmesį į jos sandarumą, stebėti, kad šios sistemos sujungimai būtų patikimi ir tvirti.

2. Žiemą, siekiant užtikrinti neeksploatuojamo laivo gesinimo vandeniu sistemos sandarumą ir vientisumą, vanduo iš jos turi būti išleidžiamas.

3. Būtina įsitikinti, kad panaudojus laivo gesinimo vandeniu sistemą šios sistemos kingstonas būtų visiškai užsuktas.

2021 m. lapkričio 9 d. paskelbtas Lietuvos Respublikos vėliavos tanklaivio „Grumant“ (IMO 7427659) ir Danijos Karalystės vėliavos įvažiuojamojo krovininio laivo „Finlandia Seaways“ (IMO 9198721) incidento, įvykusio 2021 m. gegužės 29 d. Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, informacinis biuletenis.

2021 m. gegužės 29 d. Lietuvoje registruotam tanklaiviui „Grumant“ (IMO 7427659) baigus Danijos Karalystėje registruoto laivo „Finlandia Seaways“ (IMO 9198721) bunkeravimą ir atliekant kuro žarnų prapūtimo suspaustu oru

operaciją, dalis kuro pateko ant laivo „Finlandia Seaways“ denio, o nuo jo – į uosto akvatoriją. Tarša buvo lokalizuota pastačius bonines užtvartas, išsiliejęs kuras buvo surinktas.

Mazutas į laivo „Finlandia Seaways“ denį išsiliejo per laivo mazuto cisternos ventiliacinį alsuoklį jau baigus pumpuoti mazutą ir laivo „Grumant“ įgulai atliekant kuro žarnų prapūtimą suspaustu oru, o nuo laivo denio per laivo bortą ir per jame įrengtą špigatų nutekėjimo atvamzdį pateko į vandenį.

Incidentas įvyko dėl laivų įgulų tarpusavio komunikacijos trūkumų bei kitų saugos spragų. Informaciniame biuletenyje atkreiptas dėmesys į saugos pamokas:

1. Kuro žarnų prapūtimo operacijos eigą ir etapus kurą tiekiančio ir priimančio laivų atsakingi įgulų nariai turėtų aptarti prieš pradėdami bunkeruoti.

2. Efektyvi ir patikima kurą tiekiančio ir priimančio laivų įgulos komunikacija yra svarbi ne tik atliekant bunkeravimą, bet ir jį baigus, kai, siekiant iš žarnų pašalinti kuro likučius, vykdoma kuro žarnų prapūtimo suspaustu oru operacija.

3. Siekiant užtikrinti efektyvią ir patikimą kurą tiekiančio ir priimančio laivų atsakingų asmenų komunikaciją, reikėtų vengti ilgų komunikacijos grandinių, kai informacija adresatą pasiekia per kelis tarpininkus. Jei tik įmanoma, reikėtų vengti komunikacijos schemų, kai perduodamą informaciją įgulos nariai turi verstti į kitą kalbą.

4. Kai priimančio laivo kuro talpos užpildomos iki 90 proc. ar daugiau jų tūrio, kuro žarnų prapūtimas suspaustu oru turėtų būti atliekamas ypač atidžiai, nuolat stebint kuro cisternų ventiliacinius alsuoklius ir atsakingiems asmenims kurą tiekiančiame ir priimančiame laivuose palaikant nuolatinį bei patikimą ryšį.

5. Vertinant bunkeravimo operacijų riziką turėtų būti aptariamos rizikos, susijusios su žarnų prapūtimo suspaustu oru operacija, ypač tais atvejais, kai kuro talpos užpildomos iki 90 proc. ar daugiau jų tūrio.

Taip pat 2021 m. kitų valstybių saugos tyrimų institucijos paskelbė atliktų avarijų susijusių su Lietuva saugos tyrimų ataskaitas, kurių saugos tyrimuose dalyvavo laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas:

2021 m. sausio 15 d. Prancūzijos jūrų laivų avarijų tyrimų valdyba paskelbė [Lietuvos jūrų laivų registre registruoto jūrų laivo „Aramis“ \(IMO 9281592\) sunkios avarijos, įvykusios 2019 m. rugsėjo 28 d. Rhone upėje, Prancūzijoje, saugos tyrimo ataskaitą.](#)

2019 m. rugsėjo 28 d., Lietuvos jūrų laivų registre registruotas jūrų laivas „Aramis“ (IMO 9281592) su locmanu plaukdamas Rhone upe, antstatu atsitrenkė į automobilių transportui skirtą tiltą. Nuo smūgio laivo antstato viršutinė dalis buvo nuplėšta ir įkrito į vandenį. Netrukus nevaldomas laivas atsitrenkė į už 200 metrų esantį geležinkelio tiltą. Praplaukus dar 700 metrų laivo įgulai pavyko laivą suvaldyti. Avarijos metu buvo pažeistas laivo antstatas, korpuso priekinė dalis ir kitos konstrukcijos, nesunkiai nukentėjo laivo vairinėje buvę du asmenys. Po avarijos laivas buvo nuvilktas remontui.

Sunki avarija įvyko laivui plaukiant po tiltu su ne iki galo nuleistu antstatu. Saugos tyrimo ataskaitoje detalizuotos aplinkybės ir priežastys, dėl kurių antstatas nebuvo iki galo nuleistas.

2021 m. vasario 1 d. Vokietijos federalinis laivų avarijų tyrimo biuras paskelbė [Vokietijoje registruoto žvejybos laivo „Helen Mary“ \(IMO 9126364\) labai sunkios avarijos, įvykusios 2020 m. sausio 30 d. Atlanto vandenyne, saugos tyrimo ataskaitą.](#)

2020 m. sausio 30 d., iš Vokietijoje registruoto žvejybos laivo „Helen Mary“ (IMO 9126364) iškrito jūrininkas Lietuvos Respublikos pilietis. Avarija įvyko laivui žvejojant. Vykdoma paieškos ir gelbėjimo operaciją jūrininkas buvo surastas, tačiau jo gyvybės išgelbėti nepavyko.

Labai sunki avarija įvyko dėl keleto veiksnių – nepakankamos komunikacijos tarp įgulos narių laivo tiltelyje ir laivo denyje, nepakankamo žvejybos procesų laivuose reglamentavimo tiek nacionaliniame, tiek laivybos bendrovės lygiuose. Iš laivo iškritęs jūrininkas nevilėjo priimančios gelbėjimo liemenės.

2021 m. vasario 25 d. Jungtinės Karalystės avarijų jūroje tyrimo įstaiga paskelbė Lietuvos jūrų laivų registre registruoto įvažiuojamojo krovininio laivo „Finlandia Seaways“ (IMO 9198721) sunkios avarijos, įvykusios 2018 m. balandžio 17 d. apie 11 jūrmylių nuo rytinės Jungtinės Karalystės pakrantės vandenyne, saugos tyrimo ataskaitą.

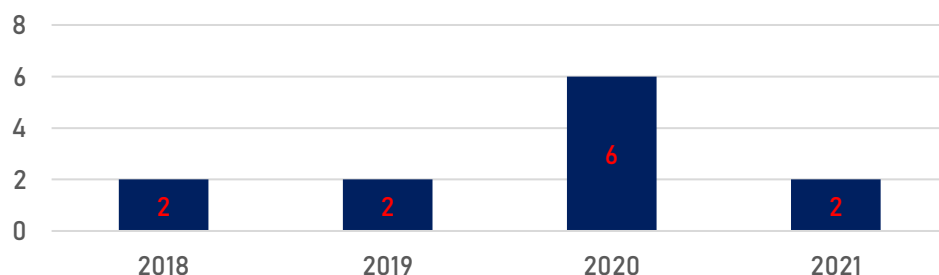
2018 m. balandžio 16 d. Lietuvoje registruotame įvažiuojamajame krovininiame laive „Finlandia Seaways“, IMO 9198721, sugedus laivo pagrindiniam varikliui atsirado dideli jo struktūriniai pažeidimai ir mašinų skyriuje kilo gaisras. Laivo įgulos jėgomis gaisras buvo sėkmingai užgesintas. Avarijos metu buvo sunkiai sužalotas mašinų skyriuje tuo metu buvęs įgulos narys, Lietuvos Respublikos pilietis, jis sraigtasparniu išgabentas į ligoninę. Avarijos metu buvo pažeistos laivo mašinų skyriaus patalpos ir įrengimai, laivas buvo nuvilktas remontuoti.

Sunki avarija įvyko dėl netinkamai atlikto laivo „Finlandia Seaways“ pagrindinio variklio remonto, lūžus vienam iš švaistiklių. Saugos tyrimo metu buvo nustatyta, kad Klaipėdoje veikiančioje laivų remonto įmonėje laivo pagrindinio variklio švaistikliai buvo remontuojami ir prižiūrimi nesivadovaujant gamintojo instrukcijomis. Defektų, atsiradusių remonto įmonei netinkamai atlikus švaistiklių kapitalinį remontą, nenustatė nei laivo įgula, nei laivybos bendrovės techniniai prižiūrėtojai.

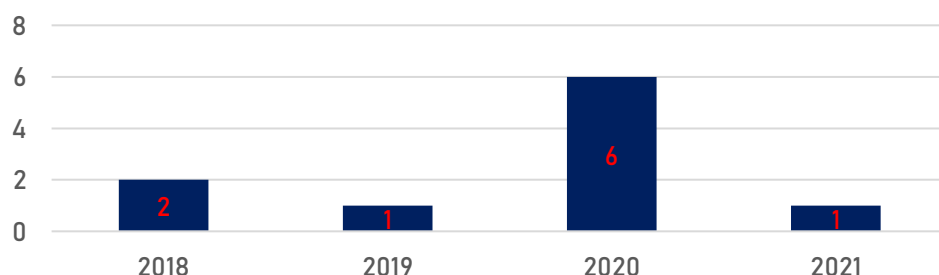
Saugos rekomendacijos

2021 m. laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas pateikė 2 saugos rekomendacijas (32 pav.). 2021 m. baigtos įgyvendinti 5 saugos rekomendacijos. 2019–2021 m. įgyvendintos saugos rekomendacijos pateiktos 33 pav.

32 pav. Pateiktos saugos rekomendacijos



33 pav. Iš jų įgyvendintos saugos rekomendacijos



Atviri saugos tyrimai

Atliekami laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimai pateikti 5 lentelėje.

5 lentelė. Atviri laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimai

Įvykio data	Laivo pavadinimas, IMO numeris, vėliava	Avarijos ar incidento vieta, sužaloti asmenys	Tyrimui vadovaujanti įstaiga
2021-09-11	„Samus Swan“, IMO 9401312, Maltos vėliava	Viduržemio jūra, mirtinai sužalotas Lietuvos pilietis	Maltos saugos tyrimų biuras



09

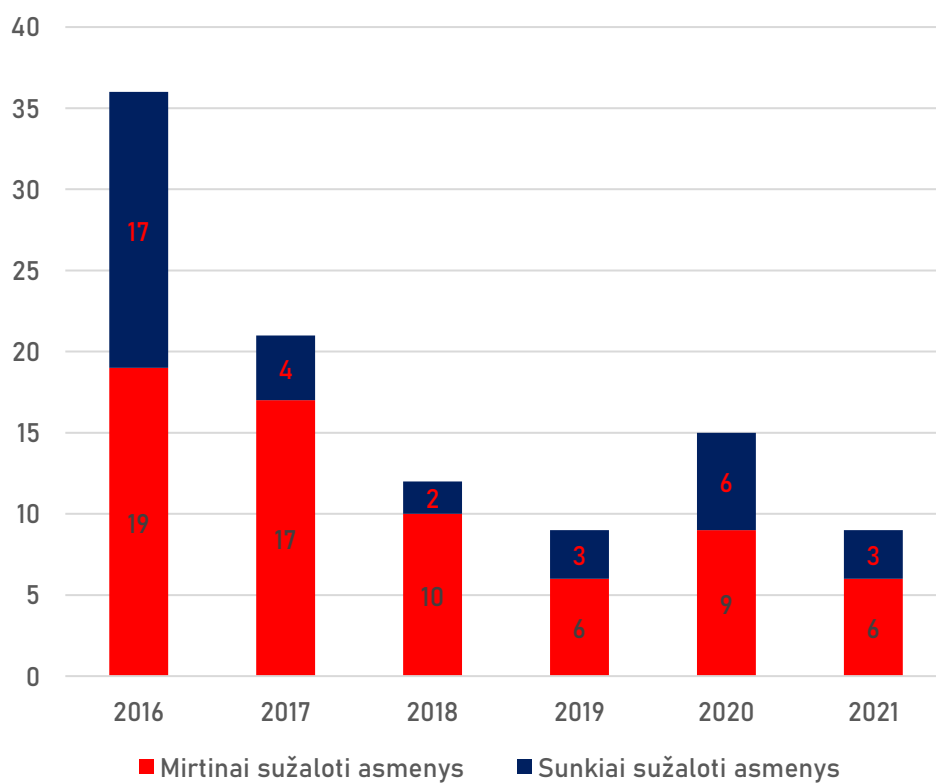
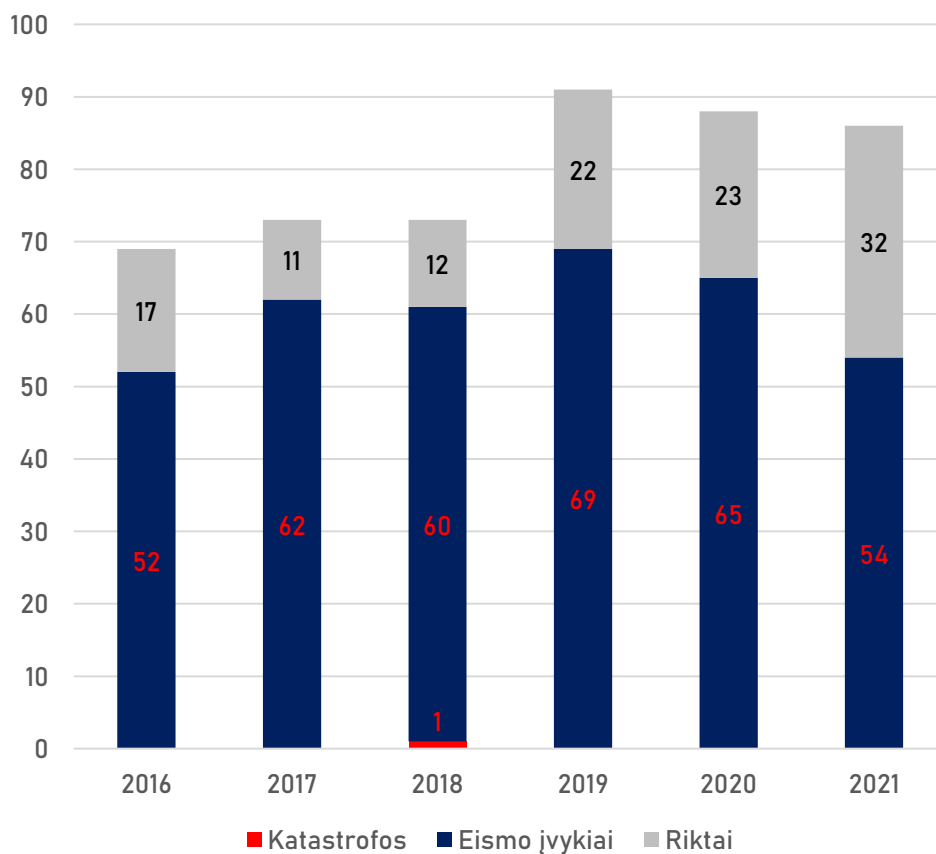
Geležinkelių transporto katastrofos, eismo įvykiai ir riktai

2016–2021 m. gautų pranešimų apie įvykusias geležinkelių transporto katastrofas, eismo įvykius ir riktus duomenys pateikti 34 pav.

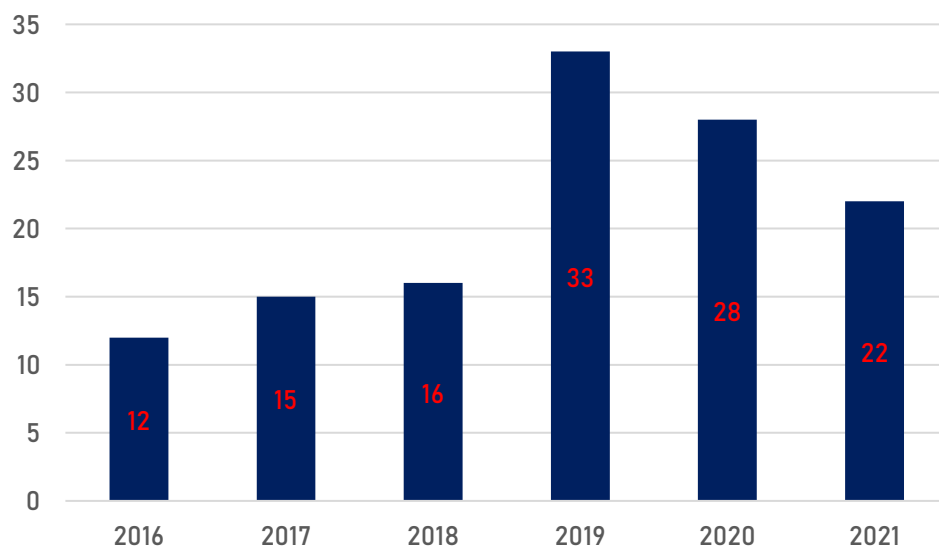
2021 m. geležinkelių transporto įvykiai buvo klasifikuojami pagal 2021 m. kovo 29 d. įsigaliojusią atnaujintą Geležinkelių transporto katastrofų, eismo įvykių ir riktų klasifikavimo, pranešimų ir informacijos apie juos teikimo tvarkos aprašą, todėl įvykių statistika 2021 m. gali neatvaizduoti tam tikrų kategorijų statistinio dėsningumo.

2016–2021 m. per geležinkelių transporto katastrofas ir eismo įvykius sužeistų asmenų duomenys pateikiami 35 pav.

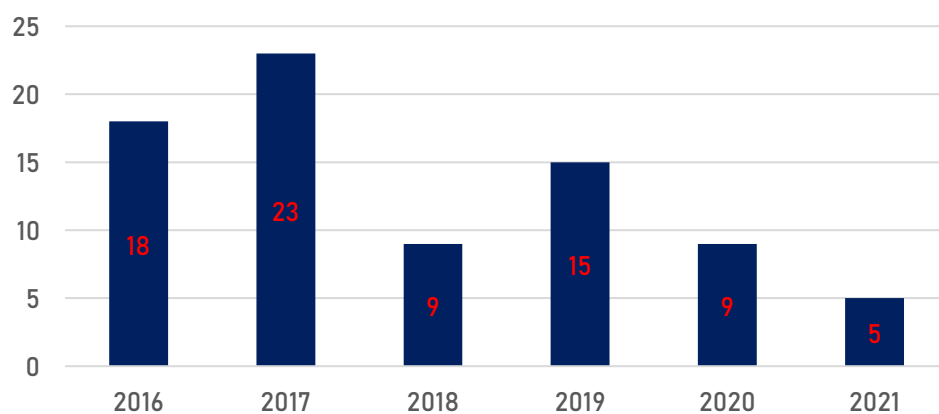
Geležinkelių transporto eismo įvykių skaičius pagal kategorijas pateikiamas 36–42 pav.



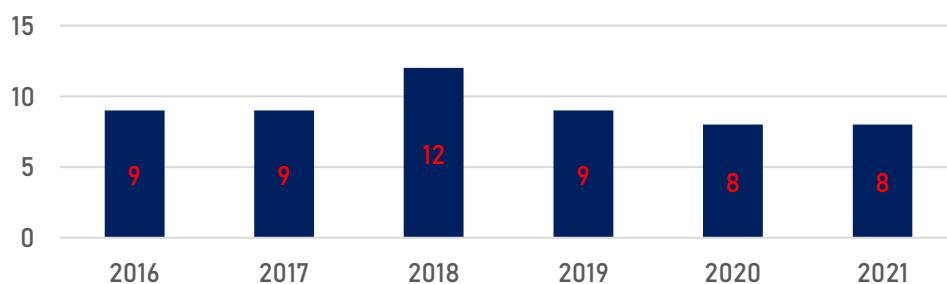
36 pav.
Geležinkelių
riedmenų
nuriedėjimai



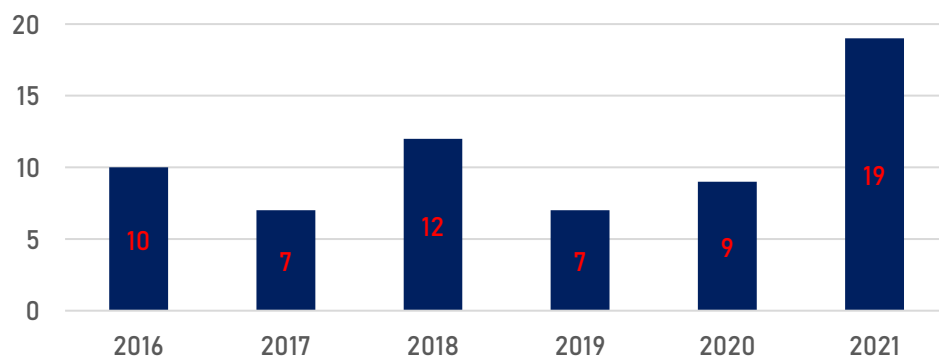
37 pav. Dėl
judančių riedmenų
įvykusios avarijos,
per kurias
nukentėjo žmonių

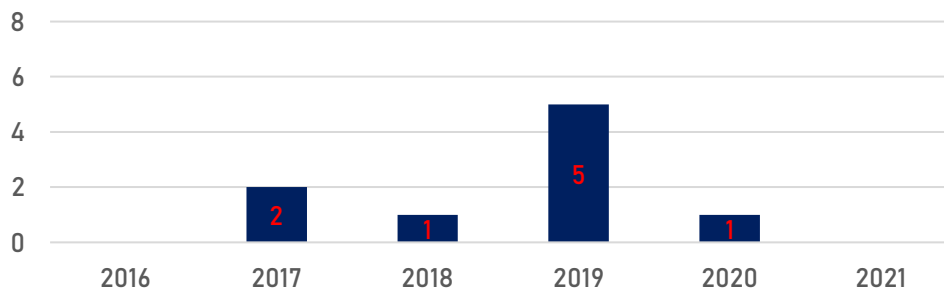
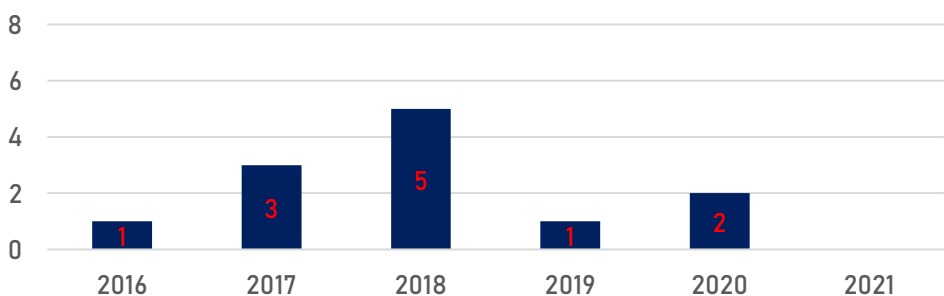
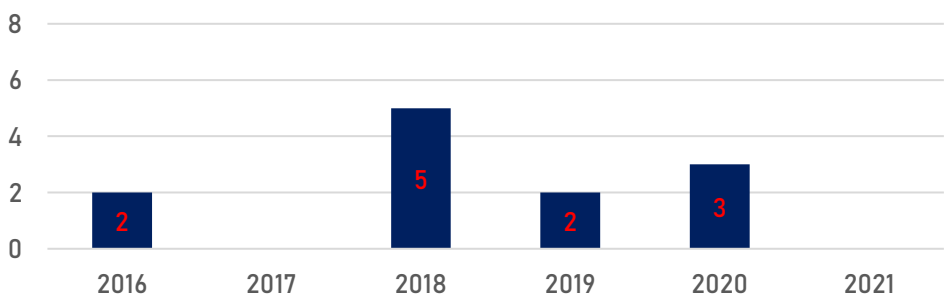


38 pav. Geležinkelių
riedmenų
susidūrimas su
kliūtimi, esančia
gabarite



39 pav. Eismo
įvykiai pervažose



40 pav.
Geležinkelių
riedmenų
susidūrimas41 pav. Gaisrai
riedmenyse42 pav. Kitos
rūšies eismo
įvykiai

Geležinkelių transporto nuriudėjimų apžvalga

Iš visų įvykusių geležinkelių transporto įvykių savo skaičiumi išsiskiria įvykiai, kurių metu nuriudėjo geležinkelių riedmenys. Apžvelgiant 2021 m. įvykusių nuriudėjimus matyti, kad nuriudėjimams pervaržose įtakos turėjo nešvarumai ar sniego buvimas tarpuose tarp bėgių ir paklotų, o nuriudėjimams, kurie įvyko geležinkelio kelio kreivėje, įtakos turėjo techninė privažiavimo kelių būklė.

Atviri saugos tyrimai

Atliekami geležinkelių transporto saugos tyrimai pateikti 6 lentelėje.

6 lentelė. Atviri geležinkelių transporto saugos tyrimai

Įvykio data	Geležinkelių riedmenys	Sužalojimai
2018-03-05	K Prekinis traukinys Nr. 3270SV	Mirtinai sužaloti 2 darbuotojai
	Traukinys kelyje Nr. LNR susidūrė su prie iešmo Nr. 4K dirbusiais kelio darbininkais. Traukinio mašinistas, traukinių eismo valdymo darbuotojai ir valymo darbams vadovavę kelio meistras nežinojo, kad 8 val. 9 min. prie iešmo kelio darbininkai atliks paskirtą užduotį.	





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