

Suvestinė redakcija nuo 2023-05-01

Įsakymas paskelbtas: TAR 2015-12-31, i. k. 2015-21205

Nauja redakcija nuo 2020-05-01:

Nr. [1R-102](#), 2020-04-10, paskelbta TAR 2020-04-10, i. k. 2020-07646



LIETUVOS RESPUBLIKOS TEISINGUMO MINISTRAS

ĮSAKYMAS

DĖL LAIVŲ AVARIJŲ IR INCIDENTŲ SAUGOS TYRIMO, ATASKAITŲ IR SAUGOS REKOMENDACIJŲ RENGIMO IR TEIKIMO TVARKOS APRAŠO PATVIRTINIMO

2015 m. gruodžio 30 d. Nr. 1R-386
Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 3 straipsnio 10 dalimi ir 46 straipsnio 13 dalimi, įgyvendindamas 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/18/EB, nustatančią pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančią Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB, ir atsižvelgdamas į 2011 m. gruodžio 9 d. Komisijos reglamentą (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,

Preambulės pakeitimai:

Nr. [1R-39](#), 2023-01-31, paskelbta TAR 2023-01-31, i. k. 2023-01707

t v i r t i n u Laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimo, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašą (pridedama).

Teisingumo ministras

Juozas Bernatonis

PATVIRTINTA
Lietuvos Respublikos teisingumo ministro
2015 m. gruodžio 30 d. įsakymu Nr. 1R-386
(Lietuvos Respublikos teisingumo ministro
2020 m. balandžio 10 d. įsakymo Nr. 1R-102
redakcija)

LAIVŲ AVARIJŲ IR INCIDENTŲ SAUGOS TYRIMO, ATASKAITŲ IR SAUGOS REKOMENDACIJŲ RENGIMO IR TEIKIMO TVARKOS APRAŠAS

I SKYRIUS BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimų, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašas (toliau – aprašas) nustato laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimų vykdymo, saugos tyrimų ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarką.

2. Apraše vartojamos sąvokos „laivo avarija“, „labai sunki laivo avarija“, „sunki laivo avarija“, „laivo incidentas“, „keleivinis įvažiuojamasis laivas“, „saugos tyrimas“, „saugos rekomendacija“ suprantamos taip, kaip jos yra apibrėžtos Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatyme. Apraše vartojamos sąvokos „tyrimui vadovaujanti valstybė“, „iš esmės suinteresuota valstybė“ suprantamos taip, kaip jos apibrėžtos Tarptautinės jūrų organizacijos (toliau – TJO) Laivų avarijų ir incidentų tyrimų kodekso, patvirtinto Jūrų saugumo komiteto rezoliucija MSC.255(84), naujausioje redakcijoje (toliau – TJO Laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodeksas). Apraše vartojama sąvoka „greitaeigis keleivinis laivas“ suprantama kaip sąvoka „greitaeigis laivas“, apibrėžta naujausios redakcijos 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje 10 skyriaus 1 taisyklėje – vežantis daugiau kaip 12 keleivių. Apraše vartojama sąvoka „Reiso duomenų registravimo sistema“ (toliau – RDR sistema) suprantama taip, kaip ji yra apibrėžta TJO Asamblėjos rezoliucijoje A.861(20) ir TJO Jūrų saugumo komiteto rezoliucijoje MSC.163(78).

Punkto pakeitimai:

Nr. [1R-39](#), 2023-01-31, paskelbta TAR 2023-01-31, i. k. 2023-01707

3. Laivų avarijas ir incidentus, išskyrus šio aprašo nustatytus atvejus, tiria laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas (toliau – tyrimų vadovas), kurį paskiria Lietuvos Respublikos teisingumo ministras.

4. Tyrimų vadovas gali imtis ir kitų apraše nenurodytų saugios laivybos užtikrinimo priemonių, jei tokios priemonės nepažeidžia teisės aktų ar koku kitu būdu nedaro neigiamos įtakos įgyvendinant Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo 46 straipsnio 1 dalyje nurodytą laivų avarijų ir incidentų tyrimo tikslą.

Punkto pakeitimai:

Nr. [1R-39](#), 2023-01-31, paskelbta TAR 2023-01-31, i. k. 2023-01707

II SKYRIUS LAIVO AVARIJOS AR INCIDENTO SAUGOS TYRIMO ORGANIZAVIMAS

5. Laivų avarijas ir incidentus tiria tyrimų vadovas. Atsižvelgdamas į laivo avarijos ar incidento pobūdį, sunkumą, sudėtingumą, saugos tyrimui atlikti reikalingas specialiąsias kompetencijas ir kvalifikacijas, tyrimų vadovas laivo avarijos ar incidento saugos tyrimą gali nuspręsti atlikti padedant ekspertams ir konsultantams, kuriuos paskiria savo sprendimu. Ekspertų ir konsultantų darbui vadovauja tyrimų vadovas.

6. Kai laivo avariją ar incidentą tyrimų vadovas tiria vienas, šio aprašo nuostatas dėl ekspertų ir konsultantų veiklos jis įgyvendina tiesiogiai.

7. Ekspertai ir konsultantai gali būti tik reikiamą išsilavinimą, kvalifikaciją ir darbo patirtį turintys specialistai. Jie turi būti nešališki ir tyrimo baigtimi asmeniškai nesuinteresuoti asmenys.

8. Tyrimų vadovas, ekspertai ir konsultantai negali būti įpareigoti pateikti ekspertinės išvados, susijusios su transporto sauga teisminiame arba administraciniame procese, kuriuo siekiama nustatyti kaltę ar atsakomybę.

9. Laivo savininkas (valdytojas), laivybos bendrovės, uosto įmonės ar organizacijos, kiti fiziniai ir juridiniai asmenys sudaro reikiamas sąlygas ir teikia pagalbą tyrimų vadovui, ekspertams bei konsultantams.

10. Tyrimų vadovas bendradarbiauja ir teikia abipusę pagalbą atliekant laivų avarijų ar incidentų saugos tyrimus, kuriems vadovauja kitos Europos Sąjungos valstybės narės saugos tyrimo įstaiga, arba, atsižvelgdamas į aprašo 29 punktą, vadovavimo tokiam tyrimui užduotį perleidžia kitai Europos Sąjungos valstybės narės saugos tyrimo įstaigai.

11. Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija tyrimų vadovui sudaro sąlygas bet kuriuo metu gavus pranešimą apie laivo avariją ar incidentą nedelsiant reaguoti ir suteikia reikiamų išteklių jo funkcijoms nepriklausomai atlikti.

12. Atlikdamas laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimus, tyrimų vadovas ir jo konsultantai bei ekspertai laikosi bendrosios jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo metodikos, priimtose 2011 m. gruodžio 9 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1286/2011, kuriuo priimama bendroji jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo metodika. Minėtos metodikos rekomendacijų tam tikrais atvejais galima nesilaikyti, jeigu, tyrimų vadovo nuomone, tai yra būtina ir jeigu to reikia norint pasiekti tyrimo tikslus.

13. Laivo avarijai įvykus Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje ar jūros vidaus vandenyse, tyrimų vadovas, vadovaudamasis nacionaliniais teisės aktais, kartu atsižvelgia ir į tam tikras TJO Sąžiningo elgesio su jūrininkais įvykus laivo avarijai gairių, pridėtų prie 2006 m. balandžio 27 d. TJO Teisės reikalų komiteto Rezoliucijos LEG.3(91) ir patvirtintų Tarptautinės darbo organizacijos vadovaujančios įstaigos 2006 m. birželio 12–16 d. 296-ajame posėdyje, nuostatas.

III SKYRIUS

LAIVO AVARIJOS AR INCIDENTO SAUGOS TYRIMO DALYVIŲ TEISĖS IR PAREIGOS

14. Tyrimų vadovo nurodymus privalo vykdyti visi saugos tyrime dalyvaujantys asmenys.

15. Tyrimų vadovas privalo:

15.1. įvykus laivo avarijai ar incidentui prireikus paskirti ekspertų ir konsultantų, supažindinti juos su saugos tyrimo tikslais ir pagrindinėmis procedūromis atliekant saugos tyrimą;

15.2. instrukuoti ekspertus ir konsultantus apie darbų saugą laivo avarijos ar incidento vietoje;

15.3. nustatyti pagrindines ekspertų ir konsultantų darbo kryptis;

15.4. užtikrinti ekspertų ir konsultantų darbo efektyvumą ir koordinuoti visų laivo avarijos ar incidento saugos tyrime dalyvaujančių asmenų veiksmus;

15.5. vadovaujant laivo avarijos ar incidento saugos tyrimui bendradarbiauti su kitų iš esmės suinteresuotų valstybių saugos tyrimo įstaigomis, nustatyti tokią laivo avarijos ar incidento saugos tyrimo apimtį ir jo atlikimo tvarką, kuri labiausiai padėtų pagerinti saugą jūroje, užkirsti kelią taršai iš laivų ir taip sumažinti laivų avarijų skaičių bei būtų užkirstas kelias laivų avarijoms ar incidentams įvykti ateityje;

15.6. kiek įmanoma veiksmingiau ir greičiau baigti saugos tyrimo darbus ir užtikrinti, kad būtų parengta laivo avarijos ar incidento saugos tyrimo ataskaita.

16. Tyrimų vadovas turi teisę:

16.1. priimti galutinius sprendimus dėl laivo avarijos ar incidento saugos tyrimo;

16.2. duoti nurodymus visiems saugos tyrime dalyvaujantiems asmenims;

16.3. uždrausti saugos tyrime dalyvauti asmenims, kaltiems dėl daiktinių įrodymų praradimo, sąmoningai suklastojusiems dokumentaciją arba nuolat nevykdžiusiems tyrimų vadovo, ekspertų ir konsultantų nurodymų;

16.4. duoti išankstinę perspėjimą, jeigu, tyrimų vadovo vertinimu, reikia imtis skubių Europos Sąjungos lygiu veiksmų siekiant išvengti pavojaus dėl laivų avarijų. Apie tai, kad reikia duoti tokį perspėjimą, tyrimų vadovas bet kuriuo laivo avarijos ar incidento saugos tyrimo etapu informuoja Europos Komisiją.

17. Tyrimų vadovas atsako už:

17.1. laivo avarijos ar incidento saugos tyrimo objektyvumą, tinkamą dokumentų įforminimą;

17.2. sprendimų dėl laivo avarijos ar incidento saugos tyrimo pagrįstumą.

18. Tyrimų vadovas apraše jam nustatytas teises ir pareigas gali derinti su kitų, ne laivų avarijų ar incidentų saugos tyrimų atlikimu, jeigu tokie tyrimai netrukdo jam būti nepriklausomam.

19. Ekspertai ir konsultantai privalo:

19.1. vykdyti tyrimų vadovo nurodymus;

19.2. tirti laivo avariją ar incidentą visapusiškai ir objektyviai, derinti savo veiksmus su tyrimų vadovu.

20. Ekspertai ir konsultantai turi teisę:

20.1. susipažinti su laivo avarijos ar incidento saugos tyrimo medžiaga, kurios reikia jų darbui atlikti;

20.2. pateikti pasiūlymų, susijusių su saugos tyrimu.

IV SKYRIUS

LAIVO AVARIJOS AR INCIDENTO SAUGOS TYRIMO PRADŽIA

21. Nustačius, kad avariją ar incidentą patyręs laivas gali ir toliau būti eksploatuojamas, tokios laivo avarijos ar incidento saugos tyrimas turi būti pradėtas, kai tik tai įmanoma praktiškai ir nepagrįstai netrikdoma įprasta laivo veikla.

22. Priėmęs sprendimą atlikti laivo avarijos ar incidento saugos tyrimą, tyrimų vadovas apie tai informuoja laivo savininką ar valdytoją.

23. Tyrimų vadovas, ekspertai ir konsultantai, atvykę į avariją ar incidentą patyrusį laivą, nedelsdami privalo:

23.1. operatyviai surinkti ir išsaugoti visus laivo avarijos ar incidento saugos tyrimui svarbius įrodymus;

23.2. organizuoti per avariją ar incidentą pažeistų laivo vietų apsaugą taip, kad būtų išsaugoti nepaliesiti laivo įrenginiai, agregatai, konstrukcijos dalys arba nuolaužos (išskyrus atvejus, kai reikia išlaisvinti nukentėjusiuosius, užgesinti gaisrą ar išsiurbti vandenį);

23.3. esant galimybei sudaryti visų laivo avarijos ar incidento liudininkų ir asmenų, atlikusių gelbėjimo darbus per avariją, sąrašą, taip pat žuvusių ir nukentėjusių asmenų sąrašą;

23.4. dėti visas pastangas, kad būtų išsaugota visų jūrlapių, žurnalų, elektroninių ir magnetinių įrašų ir vaizdo juostų informacija, RDR sistemos ir kitų elektroninių prietaisų informacija apie laikotarpį iki avarijos ar incidento, per avariją ar incidentą ir po avarijos ar incidento;

23.5. neleisti, kad būtų perrašyta ar kitaip pakeista aprašo 23.4 papunktyje nurodyta informacija;

23.6. detaliai užfiksuoti (fotografuojant, sudarant schemas ir pan.) esamą laivo, jo įrenginių, konstrukcijų, krovinio būklę;

23.7. neleisti, kad būtų sugadinta ar sunaikinta bet kokia kita įranga, kuri gali būti svarbi atliekant avarijos ar incidento saugos tyrimą.

V SKYRIUS

BENDRADARBIAVIMAS SU KITŲ EUROPOS SĄJUNGOS VALSTYBIŲ NARIŲ SAUGOS TYRIMŲ ĮSTAIGOMIS

24. Tyrimų vadovas dalyvauja Europos Sąjungos valstybių narių laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimo įstaigų nuolatinio bendradarbiavimo sistemoje, kuri jam padeda bendradarbiauti su kitų Europos Sąjungos valstybių narių saugos tyrimo įstaigomis. Dalyvaujdamas šioje nuolatinio bendradarbiavimo sistemoje, tyrimų vadovas siekia susitarti su kitų valstybių narių saugos tyrimo įstaigomis dėl bendradarbiavimo tvarkos, siekdamas šių tikslų:

24.1. sudaryti sąlygas dalytis įrenginiais, priemonėmis ir įranga, kuri reikalinga nuolaužoms, laivo įrangai ir kitiems tyrimo objektams techniškai ištirti, taip pat informacijai iš RDR sistemos ir kitų elektroninių prietaisų gauti bei įvertinti;

24.2. bendradarbiauti techniniais klausimais arba dalytis patirtimi, kurios reikia vykdant specifines užduotis;

24.3. rinkti ir teikti informaciją apie avarijos analizę, pateikti reikiamų saugos rekomendacijų Europos Sąjungos lygiu;

24.4. parengti bendruosius saugos rekomendacijų laikymosi ir tyrimo metodų pritaikymo atsižvelgiant į techninę ir mokslinę pažangą principus;

24.5. atsižvelgti į kitų valstybių narių saugos tyrimo įstaigų ar Europos Komisijos išankstinius perspėjimus;

24.6. atsižvelgiant į valstybių narių nacionalinius teisės aktus, nustatyti konfidencialumo taisykles dėl dalijimosi liudytojų parodymais, dėl duomenų, kitų dokumentų ir informacijos (atliekant laivo avarijos ar incidento saugos tyrimą paimtų ar gautų liudytojų parodymų, kitų pareiškimų, pasakojimų ir užrašų, dokumentų, atskleidžiančių asmenų, davusių parodymus atliekant tyrimą, tapatybę, taip pat informacijos apie asmenis, nukentėjusius per laivo avariją ar incidentą, kuri yra neskelbtina arba asmeninio pobūdžio, įskaitant informaciją apie jų sveikatą) tvarkymo, įskaitant atvejus, kai palaikomi santykiai su trečiosiomis šalimis;

24.7. prireikus organizuoti mokymus tyrėjams;

24.8. skatinti bendradarbiavimą su trečiųjų šalių saugos tyrimo įstaigomis ir tarptautinėmis laivų avarijų tyrimo organizacijomis;

24.9. teikti laivų avarijas ar incidentus tiriančioms saugos tyrimo įstaigoms informaciją apie įvykusius laivų avarijas ir incidentus.

25. Atliekamas vienas tos pačios laivo avarijos ar incidento saugos tyrimas, kurį vykdo valstybės narės saugos tyrimo įstaiga arba saugos tyrimui vadovaujančios valstybės narės saugos tyrimo įstaiga, dalyvaujant bet kuriai kitai iš esmės suinteresuotos valstybės narės saugos tyrimo įstaigai.

26. Kai laivo avarijos ar incidento saugos tyrimuose dalyvauja dviejų ar daugiau valstybių narių saugos tyrimo įstaigos, tokiuose saugos tyrimuose dalyvaujantis tyrimų vadovas turi bendradarbiauti su šių valstybių narių saugos tyrimo įstaigomis, kad operatyviai susitartų, kuri iš jų bus laivo avarijos ar incidento saugos tyrimui vadovaujanti valstybės narės saugos tyrimo įstaiga, taip pat dėl tyrimo procedūrų. Pagal šį susitarimą kitų iš esmės suinteresuotų valstybių saugos tyrimo įstaigos, kaip ir saugos tyrimą atliekančios valstybės narės saugos tyrimo įstaiga, turi turėti vienodas teises ir vienodą galimybę apklausti liudytojus bei susipažinti su įrodymais. Tyrimų vadovas taip pat turi siekti, kad saugos tyrimui vadovaujančios valstybės narės saugos tyrimo įstaiga atsižvelgtų į jo nuomonę.

27. Lygiagrečių tos pačios laivo avarijos ar incidento saugos tyrimą tyrimų vadovas atlieka tik išskirtiniais atvejais. Nusprendęs atlikti tokį tyrimą, tyrimų vadovas praneša Europos Komisijai jo priešastis. Lygiagrečių laivo avarijos ar incidento saugos tyrimą atliekantis tyrimų vadovas turi bendradarbiauti su tos pačios laivo avarijos ar incidento saugos tyrimus atliekančių valstybių narių saugos tyrimo įstaigomis. Tyrimų vadovas su šiomis įstaigomis keičiasi visa turima informacija apie laivo avariją ar incidentą, kiek įmanoma, stengdamasis padaryti bendrąsias išvadas.

28. Tyrimų vadovas nesiima jokių priemonių, kurios galėtų nepagrįstai trukdyti, stabdyti ar vilkinti laivo avarijos ar incidento saugos tyrimą. Tyrimų vadovas toliau atsako už laivo avarijos ar

incidento saugos tyrimą ir derinimą su kitų iš esmės suinteresuotų valstybių narių saugos tyrimo įstaigomis, kol pasiekiamas abipusis susitarimas dėl to, kurios valstybės narės saugos tyrimo įstaiga vadovaus tyrimui.

29. Nepažeisdamas aprašo ir tarptautinės teisės nuostatų, tyrimų vadovas abipusiu susitarimu vadovavimo laivo avarijos ar incidento saugos tyrimui užduotį arba konkrečias tokio tyrimo užduotis gali perleisti kitos valstybės narės saugos tyrimo įstaigai.

30. Jeigu keleivinis įvažiuojamasis laivas arba greitaeigis keleivinis laivas patiria avariją ar incidentą Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje ar jūros vidaus vandenyse, kaip apibrėžta 1982 m. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencijoje, arba jeigu ši avarija ar incidentas įvyko kituose vandenyse ir Lietuvos Respublika yra paskutinė valstybė narė, kurioje šis keltas ar laivas lankėsi, tokios avarijos ar incidento saugos tyrimą pradeda tyrimų vadovas. Šiuo atveju jis toliau atsako už tokios avarijos ar incidento tyrimą ir derinimą su kitomis iš esmės suinteresuotų valstybių narių saugos tyrimo įstaigomis, kol pasiekiamas abipusis susitarimas dėl to, kurios valstybės saugos tyrimo įstaiga vadovaus laivo avarijos ar incidento saugos tyrimui.

31. Kai Lietuvos Respublika yra iš esmės suinteresuota valstybė, laivų avarijų ar incidentų tyrimai atliekami bendrai su kitomis iš esmės suinteresuotų valstybių narių saugos tyrimo įstaigomis ir tokios apimties, kaip susitaria tyrimų vadovas ir atitinkamos saugos tyrimo įstaigos.

32. Laivo avarijos ar incidento saugos tyrime dalyvaujant dviejų ir daugiau valstybių narių saugos tyrimo įstaigoms, saugos tyrimas vykdomas kiekvienos valstybės narės saugos tyrimo įstaigos lėšomis, jeigu tyrime dalyvaujančių valstybių narių saugos tyrimo įstaigos nesusitaria dėl kitokios bendrai atliekamo saugos tyrimo finansavimo tvarkos.

33. Jeigu tyrimų vadovas nedalyvauja laivo avarijos ar incidento saugos tyrime ir jo paprašoma suteikti paramą, tyrimų vadovo suteikiant prašomą paramą patirtos išlaidos kompensuojamos valstybių narių saugos tyrimo įstaigų susitarimu.

VI SKYRIUS

BENDRADARBIAVIMAS SU IŠ ESMĖS SUINTERESUOTOMIS TREČIOSIOMIS ŠALIMIS

34. Atlikdamas laivų avarijų ar incidentų saugos tyrimus, tyrimų vadovas bendradarbiauja su kitomis iš esmės suinteresuotomis trečiosiomis šalimis.

35. Šalims susitarus, iš esmės suinteresuotoms trečiosioms šalims leidžiama bet kuriame saugos tyrimo etape prisijungti prie tyrimų vadovo vadovaujamo laivo avarijos ar incidento saugos tyrimo.

36. Bendradarbiavimas su iš esmės suinteresuotomis trečiosiomis šalimis atliekant saugos tyrimą neturi pažeisti apraše nustatytų laivų avarijų ar incidentų saugos tyrimų atlikimo ir ataskaitų pateikimo reikalavimų. Kai iš esmės suinteresuota trečioji šalis vadovauja laivo avarijos ar incidento saugos tyrimui, kuriame dalyvauja viena ar daugiau Europos Sąjungos valstybių narių saugos tyrimo įstaigų, tyrimų vadovas gali nuspręsti nevykdyti lygiagretaus laivo avarijos ar incidento saugos tyrimo, jeigu trečiosios šalies vadovaujamas saugos tyrimas atliekamas pagal TJO Laivų avarijų ir incidentų tyrimo kodeksą.

Punkto pakeitimai:

Nr. [1R-39](#), 2023-01-31, paskelbta TAR 2023-01-31, i. k. 2023-01707

VII SKYRIUS

LAIVO AVARIJOS AR INCIDENTO SAUGOS TYRIMO PABAIGA, SAUGOS TYRIMO ATASKAITA IR SAUGOS REKOMENDACIJOS

37. Tyrimų vadovas ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo laivo avarijos ar incidento dienos parengia laivo avarijos ar incidento saugos tyrimo ataskaitą (toliau – ataskaita), ją paskelbia Teisingumo ministerijos interneto svetainėje ir paviešina kitomis jam prieinamomis priemonėmis. Ataskaitoje turi būti pateikiama aprašo 1 priede nurodyta informacija. Jeigu ataskaitos per 12 mėnesių neįmanoma pateikti, tyrimų vadovas paskelbia tarpinį pranešimą.

38. Atlikęs saugos tyrimą, kuris nesusijęs su labai sunkia ar sunkia laivo avarija ir kurio išvados negali padėti išvengti panašių laivų avarijų ar incidentų ateityje, tyrimų vadovas gali nuspręsti paskelbti supaprastintą ataskaitą.

39. Ataskaitos, supaprastintos ataskaitos arba tarpinio pranešimo kopiją tyrimų vadovas įteikia Europos Komisijai. Tyrimų vadovas atsižvelgia į Europos Komisijos pateiktas technines pastabas dėl ataskaitų, jeigu jos negali kaip nors paveikti išvadų esmės, bet gali pagerinti tokių ataskaitų kokybę siekiant užtikrinti saugą laivybos srityje, užkirsti kelią taršai iš laivų sklisti ir taip sumažinti laivų avarijų keliamą pavojų.

40. Ataskaitoje gali būti pateikiama saugos rekomendacijų, skirtų asmenims, kurie galėtų geriausiai jas įgyvendinti, pavyzdžiui: laivybos bendrovėms, pripažintoms organizacijoms, uostus valdančioms įmonėms, jūrų krovinių krovos kompanijoms, laivų eismo tarnyboms, įstaigoms, teikiančioms pagalbą nelaimės atveju, laivų įrangos gamintojams, laivų remonto įmonėms, kitoms veiklą laivybos sektoriuje vykdančioms įmonėms, tarptautinėms organizacijoms ir Europos Sąjungos kompetentingoms institucijoms (toliau – saugos rekomendacijų adresatai). Saugos rekomendacijomis jokiomis aplinkybėmis nenustatoma atsakomybė ar kaltė dėl laivo avarijos ar incidento.

41. Prireikus tyrimų vadovas, remdamasis abstrakčia turimų duomenų analize ir bendrosiomis atliktų laivų avarijų ar incidentų saugos tyrimų išvadomis, gali pateikti bendrąsias saugos rekomendacijas.

42. Tyrimų vadovas prižiūri, kaip saugos rekomendacijomis vadovaujasi saugos rekomendacijų adresatai, taip pat stebi, ar jie prireikus imasi tam tikrų tolesnių veiksmų pagal Europos Sąjungos, tarptautinę ir nacionalinę teisę.

43. Tyrimų vadovas saugos rekomendacijas ir saugos rekomendacijų adresatų atsakymus skelbia Teisingumo ministerijos interneto svetainėje.

44. Tyrimų vadovas užtikrina, kad saugos rekomendacijų adresatų atsakymai būtų skelbiami nepateikiant asmeninės ir konfidencialios informacijos:

44.1. vietoje vardų, pavardžių ir (ar) pareigų pavadinimų laužtiniuose skliaustuose rašomas daugtaškis;

44.2. gautas atsakymo tekstas paliekamas neredaguotas ir nekartojama bendroji informacija, paskelbta kartu su saugos rekomendacija (jei saugos rekomendacijos adresatas savais žodžiais pakartoja bendrąją informaciją, ji laikoma neredaguojama atsakymo dalimi);

44.3. pašalinama visa saugos rekomendacijų adresato nurodyta konfidenciali informacija ir informacija apie asmenis bei jų asmens duomenis (el. pašto adresas, vardas, pavardė ir kita);

44.4. jei atsakymas parašytas pirmuoju asmeniu vartojant asmeninius įvardžius, vietoje jų vartojamas saugos rekomendacijų adresato pavadinimas;

44.5. visi atlikti pakeitimai nurodomi laužtiniuose skliaustuose;

44.6. negali būti skelbiama saugos rekomendacijų adresato pateikto atsakymo santrauka.

VIII SKYRIUS

INFORMACIJOS TEIKIMAS

45. Duomenis apie laivų avarijas ir incidentus, nurodytus aprašo 2 priede, taip pat duomenis, gautus atliekant laivų avarijų ar incidentų saugos tyrimus, tyrimų vadovas pateikia Europos Komisijai, naudodamasis Europos informacine baze apie laivų avarijas (EMCIP). Tyrimų vadovas duomenis apie laivų avarijas ir incidentus taip pat pateikia TJO.

46. Tyrimų vadovas informuoja Europos Komisiją apie Lietuvos Respublikos institucijas, kurios turi teisę naudotis Europos informacine baze, susijusia su laivų avarijomis. Tyrimų vadovas dalyvauja kuriant šios duomenų bazės struktūrą ir duomenų pateikimo per tam tikrą laiką metodą.

LAIVO AVARIJOS AR INCIDENTO SAUGOS TYRIMO ATASKAITOS STRUKTŪRINĖS DALYS IR INFORMACIJA

1. Įvadas. Šioje ataskaitos dalyje nurodomas laivo avarijos ar incidento saugos tyrimo tikslas, taip pat informacija, kad saugos rekomendacija jokiais aplinkybėmis nenustatoma atsakomybės arba kaltės prezumpcija ir kad nei ataskaitos turiniu, nei stiliumi nebuvo siekiama ją galimai naudoti teismo procese (ataskaitoje neturėtų būti jokių nuorodų į liudytojų parodymus: nė vienas iš joje nurodytų asmenų neturėtų būti siejamas su asmeniu, kuris davė parodymus atliekant laivo avarijos ar incidento saugos tyrimą).

2. Trumpas aprašymas. Šioje ataskaitos dalyje apibūdinami pagrindiniai laivo avarijos ar incidento faktai: kas atsitiko, kada, kur ir kaip tai įvyko; taip pat nurodoma, ar dėl to kas nors žuvo ar susižeidė, ar buvo padaryta žala laivui, kroviniui, trečiajai šaliai ar aplinkai.

3. Faktinė informacija. Šioje ataskaitos dalyje pateikiama išsami informacija, kurią tyrimų vadovas laiko faktine ir naudojasi atlikdamas analizę bei siekdamas geriau suprasti situaciją. Pirmiausia nurodoma tokia informacija:

3.1. Duomenys apie laivą:

3.1.1. laivo vėliava ir (arba) registracijos duomenys;

3.1.2. laivo identifikaciniai duomenys;

3.1.3. pagrindinės laivo charakteristikos;

3.1.4. laivo savininkas ar valdytojas (operatorius);

3.1.5. informacija apie laivo pastatymą;

3.1.6. minimalus saugus laivo įgulos skaičius;

3.1.7. leistinas kroviny.

3.2. Reiso duomenys:

3.2.1. įplaukimo uostai;

3.2.2. reiso rūšis;

3.2.3. informacija apie krovinį;

3.2.4. laivo įgula.

3.3. Informacija apie laivo avariją ar incidentą:

3.3.1. laivo avarijos ar incidento rūšis;

3.3.2. data ir laikas;

3.3.3. laivo avarijos ar incidento padėtis ir vieta;

3.3.4. išorės ir vidaus aplinka;

3.3.5. laivo eksploatavimas ir reiso dalis;

3.3.6. vieta laive;

3.3.7. informacija apie žmogiškuosius faktorius;

3.3.8. pasekmės (žmonėms, laivui, kroviniui, aplinkai, kitiems).

3.4. Kranto administracijos veikla ir reakcija įvykus nelaimei:

3.4.1. dalyvavę subjektai;

3.4.2. naudotos priemonės;

3.4.3. reagavimo greitis;

3.4.4. veiksmai, kurių imtasi;

3.4.5. pasiekti rezultatai.

4. Aplinkybės. Šioje ataskaitos dalyje atkurama chronologinė įvykių seka iki įvykstant laivo avarijai ar incidentui, per avariją ar incidentą ir po avarijos ar incidento bei apibūdinama kiekvieno veiksnio (asmens, medžiagos, aplinkos, įrangos arba išorės aplinkos) daroma įtaka. Šioje dalyje aptariamas laikotarpis priklauso nuo konkrečių įvykių, kurie turėjo tiesioginės įtakos laivo avarijai ar incidentui, laiko. Taip pat šioje dalyje pateikiama išsami informacija apie atliktą laivo avarijos ar incidento saugos tyrimą, įskaitant atliktų apžiūrų ar ekspertizių rezultatus.

5. Analizė. Šią ataskaitos dalį sudaro atskiri skirsniai, kuriuose pateikiami: kiekvieno avarinio įvykio analizė ir visų laivo avarijos ar incidento saugos tyrimo metu atliktų apžiūrų ar ekspertizių rezultatų komentarai, taip pat visų saugos veiksmų, kurių jau buvo imtasi siekiant išvengti laivų avarių, aprašymas. Remiantis analize ir komentarais daromos išvados ir pateikiami visi avarijai įtakos turėję veiksniai, įskaitant keliančius riziką, kuriai pašalinti, siekiant išvengti avarinio įvykio ir (arba) sumažinti jo pasekmes, taikomos saugos priemonės yra įvertintos kaip nepakankamos ar netinkamos. Šiuose skirsniuose turėtų būti aptariami šie klausimai:

5.1. avarinio įvykio kontekstas ir aplinka;

5.2. asmenų klaidingi veiksmai ir neveikimas, įvykiai, susiję su pavojinga medžiaga, poveikiu aplinkai, įrangos gedimu ir išorės veiksniais;

5.3. papildomi veiksniai, susiję su asmenų atliekamomis funkcijomis, laive vykdomomis operacijomis, valdymu nuo kranto ar teisinio reguliavimo poveikiu.

6. Išvados. Šioje ataskaitos dalyje apibendrinami įtakos laivo avarijai ar incidentui turėję veiksniai ir trūkstamos ar netinkamos saugos priemonės (esminės, funkcinės, simbolinės arba procedūrinės), kurioms pagerinti turėtų būti numatyti saugos veiksmai, užkirsiantys kelią avarijoms.

7. Saugos rekomendacijos. Prireikus šioje ataskaitos dalyje pateikiamos saugos rekomendacijos, parengtos remiantis atlikta analize ir padarytomis išvadomis bei susijusios su konkrečiomis temomis, pavyzdžiui, su teisės aktais, konstrukcija, procedūromis, tikrinimu, valdymu, sveikata ir sauga darbe, mokymais, remonto darbais, priežiūra, ant kranto teikiamomis paslaugomis ir reagavimu nelaimės atveju. Saugos rekomendacijos skirtos tiems, kurie, siekiant išvengti laivų avarių, galėtų geriausiai jas įgyvendinti, pavyzdžiui: laivų savininkams, valdytojams, pripažintoms organizacijoms, jūrų valdymo institucijoms, laivų eismo tarnyboms, įstaigoms, teikiančioms pagalbą įvykus nelaimei, tarptautinėms jūrų organizacijoms ir Europos institucijoms. Šioje dalyje taip pat gali būti pateikiamos laikinos per laivo avarijos ar incidento tyrimą gautos saugos rekomendacijos arba atlikti su sauga susiję veiksmai.

8. Priedai. Prireikus kartu su popierinės ir (ar) elektroninės formos ataskaita gali būti pateikiama ši informacija:

- 8.1. nuotraukos, filmuota medžiaga, garso įrašai, žūrlapiai, brėžiniai;
 - 8.2. taikomi standartai;
 - 8.3. vartojamos techninės sąvokos ir sutrumpinimai;
 - 8.4. specialūs tyrimai;
 - 8.5. kita informacija.
-

EUROPOS KOMISIJAI TEIKIAMY DUOMENYS APIE LAIVO AVARIJĄ AR INCIDENTĄ

1. Atsakinga valstybė narė ir (ar) kontaktinis asmuo.
2. Tyrimą atliekanti valstybė narė.
3. Valstybės narės vaidmuo atliekant tyrimą.
4. Susijusi pakrantės valstybė.
5. Iš esmės suinteresuotų valstybių skaičius.
6. Iš esmės suinteresuotos valstybės.
7. Pranešimą pateikianti organizacija.
8. Pranešimo pateikimo laikas.
9. Pranešimo pateikimo data.
10. Laivo pavadinimas.
11. Tarptautinės jūrų organizacijos laivui suteikti identifikavimo numeris ir (ar) šaukiniai.
12. Laivo vėliava.
13. Laivo avarijos arba incidento rūšis.
14. Laivo tipas.
15. Laivo avarijos arba incidento data.
16. Laivo avarijos arba incidento laikas.
17. Pozicija: platuma.
18. Pozicija: ilguma.
19. Laivo avarijos arba incidento vieta.
20. Išvykimo uostas.
21. Paskirties uostas.
22. Laivų eismo sistema.
23. Reiso segmentas.
24. Laivo valdymas.
25. Vieta laive.
26. Žuvusiųjų skaičius:
 - 26.1. įgulos;
 - 26.2. keleivių;
 - 26.3. kitų.
27. Sunkūs sužalojimai:
 - 27.1. įgulos;
 - 27.2. keleivių;
 - 27.3. kitų.

28. Tarša.
 29. Žala laivui.
 30. Žala kroviniui.
 31. Kita žala.
 32. Trumpas laivo avarijos ar incidento aprašas.
 33. Trumpas sprendimo neatlikti saugos tyrimo priežasčių aprašas.
 34. Pastaba. Jeigu tą pačią avariją patyrė ar tame pačiame incidente dalyvavo daugiau kaip vienas laivas, informacija apie kiekvieną laivą teikiama atskirai.
-

Pakeitimai:

1.

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, Įsakymas

Nr. [1R-102](#), 2020-04-10, paskelbta TAR 2020-04-10, i. k. 2020-07646

Dėl teisingumo ministro 2015 m. gruodžio 30 d. įsakymo Nr. 1R-386 „Dėl Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo

2.

Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, Įsakymas

Nr. [1R-39](#), 2023-01-31, paskelbta TAR 2023-01-31, i. k. 2023-01707

Dėl teisingumo ministro 2015 m. gruodžio 30 d. įsakymo Nr. 1R-386 „Dėl Laivų avarijų ir incidentų saugos tyrimo, ataskaitų ir saugos rekomendacijų rengimo ir teikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo