

Suvestinė redakcija nuo 2011-09-16 iki 2013-05-30

Įsakymas paskelbtas: Žin. 2011, Nr. [101-4748](#), i. k. 1112210ISAK0003-461

**LIETUVOS RESPUBLIKOS
SUSISIEKIMO MINISTRO
Į S A K Y M A S**

**DĖL JŪRŲ LAIVŲ AVARIJŲ IR INCIDENTŲ SAUGUMO TYRIMŲ NUOSTATŲ
PATVIRTINIMO**

2011 m. liepos 29 d. Nr. 3-461
Vilnius

Vadovaudamasis Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo (Žin., 2000, Nr. [75-2264](#); 2005, Nr. [31-974](#)) 46 straipsnio 2 dalimi ir įgyvendindamas 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/18/EB, nustatančios pagrindinius principus, taikomus avarijų jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 1999/35/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB (OL 2009 L131, p. 164), nuostatas:

1. T v i r t i n u Jūrų laivų avarijų ir incidentų saugumo tyrimų nuostatus (pridedama).
2. P r i p a ž į s t u netekusiu galios Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. liepos 1 d. įsakymą Nr. 3-332 „Dėl Jūrų laivų avarijų tyrimo tvarkos patvirtinimo“ (Žin., 2002, Nr. [76-3276](#)).

APLINKOS MINISTRAS,
PAVADUOJANTIS SUSISIEKIMO MINISTRĄ

GEDIMINAS KAZLAUSKAS

JŪRŲ LAIVŲ AVARIJŲ IR INCIDENTŲ SAUGUMO TYRIMŲ NUOSTATAI

I. BENDROSIOS NUOSTATOS

1. Jūrų laivų avarijų ir incidentų saugumo tyrimų nuostatai (toliau – Nuostatai) reglamentuoja jūrų laivų avarijų ir incidentų klasifikavimo, saugumo tyrimo vykdymo, pranešimų ir ataskaitų rengimo ir teikimo tvarką, laivybos bendrovių, laivų kapitonų, jūrų laivų avarijų ir incidentų saugumo tyrimų tarnybos (toliau – Tyrimų tarnyba) pareigas ir teises.

2. Jūrų laivų avarijų ir incidentų saugumo tyrimų tikslas – nustatyti jūrų laivo avarijos ar incidento priežastis, aplinkybes ir padarinius, pateikti išvadas ir rekomendacijas dėl prevencinių priemonių taikymo, kad ateityje būtų išvengta jūrų laivų avarijų ir incidentų ir taip būtų pagerintas saugumas jūroje, užkirstas kelias taršai iš laivų ir sumažintas jūrų laivų avarijų pavojus, taikant šias priemones:

2.1. teikiant pagalbą operatyviai vykdomiems saugumo tyrimams ir atitinkamai analizuojant jūrų laivų avarijas ir incidentus, siekiant nustatyti jų priežastis;

2.2. užtikrinant, kad saugumo tyrimų ataskaita ir pasiūlymai, kaip pagerinti padėtį, būtų tikslūs ir pateikiami laiku.

3. Saugumo tyrimais nesiekama nustatyti kieno nors atsakomybės ar kaltės, tačiau Tyrimų tarnyba privalo visada išsamiai pranešti apie jūrų laivų avarijų ar incidentų priežastis.

4. Šių Nuostatų reikalavimai taikomi jūrų laivų avarijoms ir incidentams, kurie:

4.1. yra susiję su jūrų laivais, plaukiojančiais su Lietuvos valstybės vėliava;

4.2. yra įvykę Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje arba vidaus vandenyse, kaip apibrėžta 1982 m. Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencijoje;

4.3. yra susiję su kitais svarbiais Lietuvos Respublikos interesais.

5. Šių Nuostatų reikalavimai netaikomi jūrų laivų avarijoms ir incidentams, kurie yra susiję tik su:

5.1. karo ir su karinio jūrų laivyno vėliava plaukiojančiais laivais bei kitais Lietuvos Respublikai priklausančiais ar jos valdomais laivais, kurie naudojami tik Vyrriausybės nekomerciniais tikslais;

5.2. Lietuvos Respublikos valstybės sienos apsaugos tarnybos laivais;

5.3. vidaus vandenimis plaukiojančiais ir tam pritaikytais laivais;

5.4. nemechaniniu būdu varomais laivais, mediniais primityvios konstrukcijos laivais, pramoginiiais, mažaisiais laivais, kuriais nevykdoma prekyba, nebent juose būtų įgula ir daugiau kaip 12 keleivių, plukdomų komerciniais tikslais;

5.5. trumpesniais nei 15 metrų žvejybiniais laivais;

5.6. neeksploatuojamais ir remontuojamais laivų statyklose ir remonto įmonėse laivais;

5.7. pritvirtintomis jūrų gręžimo platformomis.

6. Šiuose Nuostatuose vartojamos sąvokos:

Didelis aplinkos užteršimas – aplinkos užteršimas, kuris nukentėjusiosios valstybės arba vėliavos valstybės vertinimu sukelia didelę žalą aplinkai.

Iš esmės suinteresuota valstybė – tai valstybė:

– kuri yra jūrinio laivo ar laivų, dalyvavusių avarijoje ar incidente, vėliavos valstybė;

– kurios pakrantėje įvyko jūrų laivo avarija ar incidentas;

– kurios aplinka patyrė didelį užteršimą arba didelius nuostolius dėl įvykusios jūrų laivo avarijos ar incidento (įskaitant teritorinius ir vidaus vandenius);

– kurios pakrantei, saloms, jūriniams įrengimams ar įrangai jūrų laivo avarijos ar incidento pasekmės sukėlė ar grąsino sukelti didelius nuostolius;

- kurios piliečiai žūva ar patiria sunkius sužeidimus jūrų laivo avarijos ar incidento metu;
- turinti svarbios informacijos, kurią tyrimui vadovaujanti valstybė mano esant svarbia saugumo tyrimui atlikti;
- kuri vadovauja tyrimui ir nustato kitas priežastis, kurios gali būti svarbios saugumo tyrimui atlikti;

Jūrų laivo avarijos ar incidento saugumo tyrimas – prevencijos tikslu vykdomas jūrų laivų avarių ar incidentų nagrinėjimo procesas, kurio metu renkama ir analizuojama informacija bei daromos išvados, nustatomos priežastys ir aplinkybės, rengiamos rekomendacijos, siekiant ateityje išvengti panašių laivų avarių ir incidentų ir užtikrinti saugią laivybą.

Kodeksas – Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų laivų ir avarių tyrimo kodeksas.

Komisija – Europos komisija.

Mirtinas sužeidimas – sužeidimas, kurį patiria asmuo jūrų laivo avarijos ar incidento metu ir dėl kurio asmuo miršta per 30 dienų nuo įvykio dienos.

Priežastys – veiksmai, neatlikti veiksmai, įvykiai ar sąlygos ar jų derinys, dėl kurio įvyko jūrų laivo avarija ar incidentas.

Reiso duomenų registravimo sistema (toliau – **RDR sistema**) – suprantama taip, kaip ji yra apibrėžta Tarptautinės jūrų organizacijos asamblėjos rezoliucijoje A.861(20) ir Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų saugumo komiteto rezoliucijoje MSC.163(78).

Saugumo rekomendacija – tyrimą vykdančios valstybės įgaliotos institucijos pateiktas pasiūlymas, remiantis tyrimo metu gauta informacija, arba Komisijos pateiktas siūlymas, remiantis abstrakčia analize ir atliktų saugumo tyrimų rezultatais, siekiant užkirsti kelią jūrų laivų avarijoms ar incidentams.

Sunkus sužeidimas – sužeidimas, kurį patiria asmuo jūrų laivo avarijos ar incidento metu ir dėl kurio šį asmenį reikia hospitalizuoti daugiau nei 72 valandoms per septynias dienas nuo sužeidimo dienos.

Tyrimų vadovas – atitinkamą kvalifikaciją turintis ir susisiekimo ministro paskirtas asmuo, atsakingas už tyrimų organizavimą, atlikimą ir kontrolę.

Tyrimui vadovaujanti valstybė – tai vėliavos valstybė ar valstybė, atsakinga už tyrimo atlikimą susitarus iš esmės suinteresuotoms valstybėms pagal Kodekso nuostatas.

Kitos sąvokos suprantamos taip, kaip jos yra apibrėžtos Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų laivų ir incidentų tyrimo kodekse (1997 m. lapkričio 27 d. Tarptautinės jūrų organizacijos asamblėjos rezoliucijos A.849(20) pridėto Jūrų laivų avarių ir incidentų tyrimo kodekso naujausia redakcija), Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatyme (Žin., 2000, Nr. [75-2264](#); 2005, Nr. [31-974](#)), Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatyme (Žin., 1996, Nr. [101-2300](#)), Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme (Žin., 1996, Nr. [53-1245](#)).

II. JŪRŲ TRANSPORTO ĮVYKIŲ KLASIFIKAVIMAS

7. Įvykiai, susiję su jūrų laivais, skirstomi į labai sunkias avarijas, sunkias avarijas, jūrų laivo avarijas ir incidentus jūroje:

7.1. Jūrų laivo avarija – įvykis, susijęs su laivo panaudojimu, kai:

7.1.1. asmuo ar asmenys miršta, mirtinai ar sunkiai sužeidžiami dėl jų buvimo laive arba įvykio, susijusio su jūrų laivo veikla;

7.1.2. asmuo dingsta iš laivo;

7.1.3. jūrų laivas dingsta, numanoma, kad dingio arba laivas paliekamas;

7.1.4. jūrų laivas sugadinamas;

7.1.5. jūrų laivas susiduria, užplaukia ant seklumos arba dėl kitų priežasčių nebegali savarankiškai judėti;

7.1.6. jūrų laivo veiksmai užteršė aplinką arba aplinka užteršta dėl įvykusios jūrų laivo

avarijos.

7.2. Sunki avarija – tai jūrų laivo avarija, kuri neklasifikuojama kaip labai sunki laivo avarija, ir kai:

7.2.1. jūrų laive kyla gaisras, sprogimas, laivas užplaukia ant seklumos, susiduria su kitu objektu, patiria sužalojimų dėl blogų meteorologinių sąlygų, laivo korpuso pažeidimų dėl ledo, korpuso įtrūkimo ar numanomo įtrūkimo ir panašiai;

7.2.2. yra jūrų laive tokių struktūrinių apgadinimų, dėl kurių jūrų laivas nebeturi navigacinių savybių (laivo korpuso povandeninės dalies pramuša, laivo variklio sulūžimas, didelis anstato sugadinimas ir panašiai);

7.2.3. užteršiama aplinka (nepriklausomai nuo taršos dydžio);

7.2.4. dėl laivo sulūžimo, būtina jį vilkti arba reikalaujama pagalba iš kranto.

7.3. Labai sunki avarija – tai visiška laivo žūtis, laivo dingimas arba dėl laivo avarijos labai užteršta aplinka.

7.4. Jūrinis incidentas – tai įvykis, kada jūrų laivas arba laive esantys asmenys įstumiami į pavojų, arba laivo veikla gali kelti pavojų aplinkai, aplinkiniams laivams ir asmenims.

III. SAUGUMO TYRIMŲ STATUSAS, PAREIGA PRANEŠTI IR ATLIKTI TYRIMĄ

8. Jūrų laivų avarijų ir incidentų saugumo tyrimai turi būti atlikti kuo veiksmingiau ir greičiau.

9. Tyrimų tarnyba prireikus bendradarbiaudama su valdžios institucijomis, atsakingomis už teisminį tyrimą, užtikrina, kad:

9.1. saugumo tyrimai būtų nepriklausomi nuo kriminalinių arba kitų lygiagrečių tyrimų, kuriais siekiama nustatyti atsakomybę ar kaltę;

9.2. saugumo tyrimų netrukdytų, nestabdytų ir nevilkintų tokie tyrimai.

10. Tyrimo tarnyba, vykdydama saugumo tyrimus:

10.1. bendradarbiauja ir teikia abipusę pagalbą atliekant saugumo tyrimus, kuriems vadovauja kitos valstybės narės, arba vadovavimo tokiam tyrimui užduotį perleisti kitai valstybei narei;

10.2. koordinuoja jų atitinkamų tyrimų tarnybų veiklą tiek, kiek tai reikalinga tyrimų tikslams pasiekti.

11. Lietuvos Respublikos atsakingos institucijos ir (arba) suinteresuotos šalys privalo nedelsdamos pranešti Tyrimų tarnybai apie visas jūrų laivų avarijas ir incidentus, kuriems taikomi šių Nuostatų reikalavimai.

12. Įvykus labai sunkiai jūrų laivo avarijai, saugumo tyrimą atlieka paskirta Tyrimų tarnyba, jei:

12.1. jūrų laivas plaukioja su Lietuvos valstybės vėliava;

12.2. jūrų laivo avarija įvyksta Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje ar vidaus vandenyse, kaip apibrėžta 1982 m. Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencijoje, nepriklausomai nuo avariją patyrusio laivo ar laivų vėliavos;

12.3. Lietuvos Respublika yra iš esmės suinteresuota nepriklausomai nuo avarijos vietos ar avariją patyrusio laivo vėliavos.

13. Įvykus jūrų laivo sunkiai avarijai Tyrimų tarnyba atlieka preliminarų vertinimą siekdama nustatyti, ar būtina atlikti saugumo tyrimą. Nusprendus neatlikti saugumo tyrimo, Tyrimų tarnyba surašo tokio sprendimo priežastis ir apie tai praneša pagal šių Nuostatų 43.1 punkto nuostatas.

14. Visų kitų jūrų laivų avarijų ar incidentų atvejais Tyrimų tarnyba sprendžia, ar būtina atlikti saugumo tyrimus. Tyrimui vadovaujančios valstybės narės Tyrimų tarnyba, bendradarbiaudama su lygiavertėmis kitų iš esmės suinteresuotų valstybių Tyrimų tarnybomis, nustato saugumo tyrimų apimtį ir praktinę atlikimo tvarką taip, kad tai geriausiai padėtų pasiekti jūrų laivų avarių ir incidentų saugumo tyrimų tikslų.

15. Priimdama šių Nuostatų 12 ir 13 punktuose nurodytus sprendimus, Tyrimų tarnyba atsižvelgia į jūrų laivo avarijos sunkumą, susijusio laivo tipą ir (arba) krovinio rūšį bei galimybes išvengti avarijų ir incidentų ateityje bei į saugumo tyrimo rezultatus.

16. Atlikdama tyrimą, Tyrimų tarnyba laikosi bendrosios jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo metodikos, parengtos remiantis Reglamento (EB) Nr. 1406/2002, įsteigiančio jūrų saugumo agentūrą (OL 2004 m. *specialusis leidimas*, 7 skyrius, 7 tomas, p. 3), 2 straipsnio e dalimi. Tyrėjai tam tikrais atvejais gali nukrypti nuo tos metodikos, jei, remiantis jų profesine nuomone, tai gali būti pateisinama kaip būtina ir jei to reikia norint pasiekti tyrimo tikslus.

17. Saugumo tyrimas turi būti pradėtas iškart, kai tik tai įmanoma, įvykus jūrų laivo avarijai ar incidentui, ir jokių būdu ne vėliau kaip po dviejų mėnesių nuo dienos, kai avarija ar incidentas įvyko.

IV. VADOVAVIMAS SAUGUMO TYRIMAMS IR DALYVAVIMAS JUOS ATLIEKANT

18. Iš esmės suinteresuotos valstybės narės Tyrimų tarnyba arba tyrimui vadovaujančios valstybės narės Tyrimų tarnyba, dalyvaujant bet kuriai kitai iš esmės suinteresuotos valstybės narės Tyrimų tarnybai, atlieka tik vieną tos pačios jūrų laivo avarijos ar incidento saugumo tyrimą.

19. Kai saugumo tyrimuose dalyvauja dvi ar daugiau valstybių narių Tyrimų tarnybų, susijusių valstybių narių Tyrimų tarnybos bendradarbiauja siekdamos greitai susitarti, kuri iš jų bus tyrimui vadovaujanti valstybės narės Tyrimų tarnyba. Jos deda visas pastangas, kad susitartų dėl tyrimo procedūrų. Pagal šį susitarimą kitų iš esmės suinteresuotų valstybių Tyrimų tarnybos turi vienodas teises ir vienodą galimybę apklausti liudytojus bei susipažinti su įrodymais, kaip ir saugumo tyrimą atliekančios valstybės narės Tyrimų tarnyba. Jos taip pat turi teisę siekti, kad tyrimui vadovaujančios valstybės narės Tyrimų tarnyba atsižvelgtų į jų nuomonę.

20. Lygiagretūs tos pačios jūrų laivo avarijos ar incidento saugumo tyrimai atliekami tik išskirtiniais atvejais. Tokiais atvejais valstybių narių Tyrimų tarnybos praneša Komisijai apie tokių lygiagrečių tyrimų atlikimo priežastis. Lygiagrečius saugumo tyrimus atliekančių valstybių narių Tyrimų tarnybos bendradarbiauja viena su kita. Susijusios Tyrimų tarnybos keičiasi visa susijusia informacija, surinkta joms atliekant atitinkamus tyrimus, visų pirma, kad, kiek įmanoma, padarytų bendras išvadas.

21. Valstybių narių Tyrimų tarnybos susilaiko nuo bet kokių priemonių, kurios galėtų nepagrįstai trukdyti, sustabdyti ar vilkinti saugumo tyrimą. Kiekvienos valstybės narės Tyrimų tarnybos toliau atsako už saugumo tyrimą ir derinimą su kitų iš esmės suinteresuotų valstybių narių Tyrimų tarnybomis, kol pasiekiamas abipusis sutarimas dėl to, kuri valstybė bus tyrimui vadovaujanti valstybė.

22. Valstybės narės Tyrimų tarnyba, sprendama kiekvienu atveju atskirai, abipusiu susitarimu gali kitos valstybės narės Tyrimų tarnybai perleisti vadovavimo saugumo tyrimui užduotį arba konkrečias tokio tyrimo atlikimo užduotis.

23. Jei keleivinis įvažiuojamasis keltas arba greitaeigis keleivinis laivas patiria avariją ar incidentą, saugumo tyrimą pradeda tos valstybės narės, kurios teritorinėje jūroje ar vidaus vandenyse, kaip apibrėžta 1982 m. Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencijoje, įvyko avarija ar incidentas, Tyrimų tarnyba, o jei ši avarija ar incidentas įvyko kituose vandenyse – paskutinės valstybės narės, kurioje šis keltas ar laivas lankėsi Tyrimų tarnyba. Tos valstybės Tyrimų tarnyba toliau atsako už saugumo tyrimą ir derinimą su kitomis iš esmės suinteresuotų valstybių narių Tyrimų tarnybomis, kol pasiekiamas abipusis susitarimas dėl to, kurios valstybės Tyrimų tarnyba bus tyrimui vadovaujančios valstybės Tyrimų tarnyba.

V. JŪRŲ LAIVŲ AVARIJŲ IR INCIDENTŲ TYRIMŲ TARNYBA

24. Lietuvos Respublikos Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų tarnybos funkcijas vykdo Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyrius, kuris organizuoja ir kontroliuoja transporto avarijų ir incidentų tyrimų vykdymą. Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimus vykdo šio skyriaus vyriausiasis specialistas – jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimų vadovas (toliau – tyrimų vadovas), turintis tam susisiekimo ministro suteiktus atitinkamus įgaliojimus.

25. Tyrimų vadovas savo organizacine, teisine ir sprendimų priėmimo forma yra nepriklausomas nuo bet kokių kontrolės funkcijų jūrų transporte vykdančių institucijų ir įstaigų, jūrų uostus valdančių įmonių, laivybos ir krovos kompanijų (bendrovių), kitų vykdančių veiklą jūrų transporto sektoriuje įmonių ir organizacijų, institucijų ir asmenų, kurių interesai gali nesutapti su tyrimų vadovo uždaviniais.

26. Spręsdamas jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimo klausimus, Tyrimų vadovas yra tiesiogiai pavaldus susisiekimo ministrui. Nesant tyrimų vadovo (dėl ligos, komandiruotės, atostogų ir pan.), jį pavaduoja Susisiekimo ministerijos Transporto avarijų ir incidentų tyrimo skyriaus vedėjas.

27. Tyrimų vadovas privalo turėti aukštąjį universitetinį technologijos mokslų srities arba jam prilygintą išsilavinimą, ne žemesnį kaip laivo, kurio bendroji talpa 500 ir daugiau, kapitono budinčio padėjėjo jūrinį laipsnį arba laivo, kurio pagrindinių variklių galia 750 kW ir daugiau, budinčio mechaniko jūrinį laipsnį ir ne mažesnę kaip 2 metų darbo einant šias pareigas patirtį, mokėti anglų kalbą ir žinoti jūrų transporto srities terminologiją anglų kalba. Tyrimų vadovas užtikrina, kad atskiri tyrėjai turėtų profesinių žinių ir praktinės patirties su jų įprastomis tyrimo pareigomis susijusiose srityse. Tyrimų vadovas turi teisę prireikus gauti konkrečią profesinę informaciją.

28. Tyrimų vadovas turi teisę rinkti ir analizuoti su saugumu jūroje susijusius duomenis, ypač prevenciniais tikslais, jei tokia veikla nekenkia šio skyriaus nepriklausomumui ir nenumato atsakomybės reglamentavimo, administraciniuose arba standartizavimo reikaluose.

29. Tyrimų vadovui, veikiančiam pagal savo atitinkamus teisės aktus arba pagal kitų Tyrimų tarnybų perduotas tyrimui užduotis ir bendradarbiaujančiam pagal poreikį su teisminių tyrimą vykdančiomis valstybės institucijomis, turi būti suteikta visa su saugumo tyrimo atlikimu susijusi informacija ir teisė:

29.1. laisvai patekti į avarijos vietą ar į visas susijusias su avarija teritorijas, į visus laivus, jų nuolaužas arba konstrukcijas, taip pat apžiūrėti krovinį, įrangą ar jų liekanas;

29.2. užtikrinti, kad įrodymai būtų nedelsiant surinkti ir būtų atlikta nuolaužų, liekanų ar kitų sudėtinių dalių ar medžiagų paieška ir surinkimas, siekiant juos apžiūrėti ir ištirti;

29.3. reikalauti, kad būtų apžiūrėti ir ištirti šių Nuostatų 29.2 punkte nurodyti daiktai, ir turėti teisę laisvai susipažinti su tokios apžiūros arba tyrimo rezultatais;

29.4. laisvai susipažinti su visa susijusia informacija ir užregistruotais duomenimis, tarp jų ir RDR sistemos duomenimis, apie laivą, reisą, krovinį, įgulą ar visus kitus susijusius su avarija asmenis, objektus, sąlygas ar aplinkybes, juos kopijuoti ir jais naudotis;

29.5. laisvai susipažinti su avarijos aukų kūnų apžiūros rezultatais arba iš kūnų paimtų mėginių tyrimų rezultatais;

29.6. reikalauti asmenų, dalyvavusių laivo valdyme, arba kitų susijusių su avarija asmenų apžiūros rezultatų ar iš tokių asmenų paimtų mėginių tyrimų rezultatų ir laisvai susipažinti su jais;

29.7. apklausti liudytojus nedalyvaujant asmeniui, jei daroma prielaida, kad šio asmens interesai kertasi su saugumo tyrimo uždaviniais;

29.8. gauti laivo vėliavos, laivo savininko, klasifikacinių bendrovių arba visų kitų susijusių šalių, jei jos arba jų atstovai yra įsisteigę valstybėje narėje, turimus tyrimo dokumentus ir su tuo susijusią informaciją;

29.9. prašyti atitinkamų valstybių susijusių valdžios institucijų, tarp jų laivo vėliavos

valstybės, uosto valstybės inspektorių, pakrančių apsaugos pareigūnų, laivų eismo tarnybų operatorių, paieškos ir gelbėjimo komandų, laivavedžių ar kito uoste ir jūroje dirbančio personalo pagalbos.

30. Tyrimų vadovui turi būti sudarytos sąlygos bet kuriuo metu gavus pranešimą apie jūrų laivo avariją ar incidentą nedelsiant reaguoti ir surasti reikiamus išteklius savo funkcijoms nepriklausomai atlikti. Avarijos ar incidento tyrimams suteikiamas nepriklausomumą garantuojantis statusas.

31. Tyrimo vadovas gali derinti teisės aktuose jam numatytas užduotis su kitais, ne jūrų laivų avarijų ar incidentų tyrimais, jei tokie tyrimai netrukdo jo nepriklausomumui.

VI. JŪRŲ LAIVŲ AVARIJŲ IR INCIDENTŲ TYRIMAS

Pranešimas apie avariją ar incidentą

32. Apie avarijas ar incidentus jūrų laivuose, plaukiojančiuose su Lietuvos valstybės vėliava, laivybos bendrovė, naudojanti šiuos laivus, praneša Lietuvos saugios laivybos administracijai nedelsdama, bet ne vėliau kaip per 24 valandas nuo įvykio.

33. Apie labai sunkią avariją, kurioje dalyvavo plaukiojantis su Lietuvos valstybės vėliava jūrų laivas, laivybos bendrovė praneša Lietuvos saugios laivybos administracijai per vieną valandą nuo pirminės informacijos apie tokią avariją gavimo.

34. Apie jūrų laivų avarijas ir incidentus, įvykusius Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje, Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, Šventosios valstybiniame jūrų uoste, Būtingės naftos terminalo akvatorijoje ir prieigose laivų kapitonai privalo informuoti Lietuvos kariuomenės Karinių jūrų pajėgų Jūrų gelbėjimo koordinavimo centrą ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos Laivų eismo tarnybą.

35. Pirminiuose pranešimuose apie avariją privaloma nurodyti:

35.1. laivo pavadinimą, Tarptautinės jūrų organizacijos suteiktą identifikavimo numerį, laivo savininką;

35.2. avarijos laiką (laivo, vietinį), datą;

35.3. avarijos vietą ir koordinates;

35.4. laivo maršrutą;

35.5. duomenis apie krovinį ir, jei krovinys yra pavojingas, pavojingumo klasę pagal Tarptautinį pavojingų krovinių gabenimo jūra kodeksą, krovinio kiekį;

35.6. informaciją apie avarijos metu buvusias hidrometeorologines sąlygas;

35.7. informaciją apie tai, ar laive buvo locmanas ir ar buvo naudojamosi vilkiko paslaugomis;

35.8. trumpą informaciją apie avarijos pasekmes ir jų poveikį laivo saugumui;

35.9. duomenis apie jūros aplinkos užteršimą;

35.10. duomenis apie laivo grimzlę iki avarijos ir po jos;

35.11. duomenis apie laivo pasvirimą, jei laivas pasviręs;

35.12. duomenis apie kuro ir tepalų atsargas laive;

35.13. duomenis apie avarijos metu žuvusius ar sužeistus žmones (jei tokių yra);

35.14. duomenis apie laivo įgulos (keleivių) sudėtį ir pilietybę;

35.15. duomenis apie esantį laive reiso duomenų registravimo įrenginį, jo tipą ir ar būtinas įrašas buvo padarytas po įvykio;

35.16. kitus duomenis laivo kapitono nuožiūra.

36. Lietuvos saugios laivybos administracija ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos Laivų eismo tarnyba nedelsdama informuoja Tyrimų vadovą apie įvykį ir perduoda visą gautą informaciją apie įvykį bei kitą informaciją, kurios paprašys Tyrimų vadovas.

Saugumo tyrimo organizavimas

37. Jūrų laivų avarijas, įvykusias Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje ar vidaus vandenyse, kaip apibrėžta 1982 m. Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencijoje, tiria tyrimų vadovo sudaryta Saugumo tyrimų komisija (toliau – Tyrimų komisija).

38. Jūrų laivų incidentus tiria tyrimų vadovas asmeniškai arba jo paskirti asmenys, pasitelkiant ekspertus.

39. Tyrimų vadovas turi teisę perduoti kitos valstybės atitinkamai institucijai jūrų laivo avarijos ar incidento tyrimą ar jo dalį. Tyrimų vadovas, jei, jo nuomone, reikia imtis skubių veiksmų Bendrijos lygiu siekiant išvengti naujų avarijų pavojaus, bet kuriame saugumo tyrimo etape nedelsdamas informuoja Komisiją, kad reikia duoti išankstinį perspėjimą.

40. Tyrimų vadovas, vykdydamas vadovaujančios valstybės narės funkcijas ir bendradarbiaudamas su analogiškais kitų iš esmės suinteresuotų valstybių įstaigomis (Tyrimų vadovais), nustato saugumo tyrimų apimtį ir praktinę atlikimo tvarką taip, kad tai geriausiai padėtų pasiekti siekiamų tikslų ir kad būtų užkirstas kelias laivų avarijoms ir incidentams ateityje.

41. Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimus, kai Lietuvos Respublika yra iš esmės suinteresuota valstybė, ji atlieka bendrai su kitomis suinteresuotomis valstybėmis ir tokios apimties, kaip susitariama tarp šių valstybių.

42. Jūrų laivų avarijų ir incidentų tyrimas turi būti atliktas per kiek galima trumpesnį laiką ir turi būti baigtas per 6 mėnesius nuo avarijos ar incidento dienos. Išskirtiniais atvejais tyrimas gali būti pratęstas iki 12 mėnesių nuo avarijos ar incidento dienos.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-538](#), 2011-09-12, *Žin.*, 2011, Nr. 113-5344 (2011-09-15), i. k. 1112210ISAK0003-538

43. Duomenų apie jūrų laivų avariją ar incidentą pateikimas:

43.1. Duomenis apie jūrų laivų avarijas ir incidentus bei atliktus jų tyrimus tyrimų vadovas teikia Komisijai, naudodamasis Europos informacine baze apie jūrų laivų avarijas (EMCIP), remdamasis tyrimų medžiaga ir išvadomis bei vadovaudamasis šių Nuostatų 1 priedo nuostatomis. Tyrimų vadovas nustatyta tvarka teikia duomenis apie jūrų laivų avarijas ir incidentus Baltijos jūros aplinkos apsaugos komisijos (HELCOM) sekretoriatui.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-538](#), 2011-09-12, *Žin.*, 2011, Nr. 113-5344 (2011-09-15), i. k. 1112210ISAK0003-538

43.2. Susisiekimo ministerija informuoja Komisiją apie savo šalies institucijas, kurios turi teisę naudotis duomenų baze, nurodyta šių Nuostatų 43.1 punkte.

43.3. Lietuvos Respublika dalyvauja kuriant duomenų bazės struktūrą ir duomenų pranešimo per atitinkamą laiką metodą.

44. Jūrų transporto sektoriaus įmonių ir organizacijų, kitų atsakingų institucijų darbuotojai privalo nedelsdami pranešti tyrimų vadovui apie visas įvykusias jūrų laivų avarijas ir incidentus. Šie pareigūnai ir specialistai, žinoję apie jūrų laivų avarijas ar incidentus ir neinformavę apie tokius faktus tyrimų vadovo, arba asmenys, trukdantys tyrimų vadovui atlikti savo pareigas, atsisakantys pateikti reikiamus įrašus, informaciją ir dokumentus arba slepiantys, pakeičiantys ar sunaikinantys juos, atsako įstatymų nustatyta tvarka.

45. Prireikus tyrimų vadovas gali kviešti Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybės ekspertus ir specialistus jūrų laivo avarijai tirti. Tokių ekspertų ir specialistų darbas apmokamas iš šių Nuostatų 83 punkte numatytų lėšų.

46. Tyrimų komisijos nariais ir ekspertais kviečiami tik reikiamą išsilavinimą, kvalifikaciją ir darbo patirtį turintys specialistai.

47. Tyrimų komisijos nariais arba ekspertais negali būti asmenys, tiesiogiai susiję su avarija, suinteresuoti asmenys ir asmenys, turintys giminystės ryšių su avarijos dalyviais ir nukentėjusiais, laivo savininku ar valdytoju.

48. Tyrimų komisijos nariai, techniniai ekspertai, susiję su tyrimu, pareigūnai ir specialistai neturi teisės skelbti informacijos apie laivo avarijos ar incidentų tyrimo eigą ir už tai atsako įstatymų nustatyta tvarka.

49. Patyrusio avariją laivo savininkas ar valdytojas, kitos laivybos bendrovės ar uosto įmonės, organizacijos ir institucijos sudaro reikiamas sąlygas ir suteikia pagalbą tyrimų vadovui (Tyrimų komisijai).

Saugumo tyrimų komisijos darbo tvarka

50. Įvykus jūrų laivo avarijai tyrimų vadovas savo potvarkiu sudaro Tyrimų komisiją ir organizuoja pirmąjį Tyrimų komisijos posėdį, kuriame paskelbia apie Tyrimų komisijos sudarymą, Tyrimų komisijos pirmininko paskyrimą, sudaro būtiną grupes ir paskiria jų pirmininkus, nurodo pradinio etapo pagrindines darbo kryptis ir duoda atitinkamus nurodymus.

51. Tyrimų komisija dirba pagal posėdyje apsvaistytą ir Tyrimų komisijos pirmininko patvirtintą darbo planą, kuriame nurodomos informacijos rinkimo, analizės ir tyrimo pagrindinės kryptys, laikas ir atsakingi pareigūnai.

52. Tyrimų komisijos pirmininkas turi teisę konkretiems uždaviniams, kurių sprendimas reikalauja specialių žinių tam tikrose mokslo, technikos šakose, kviešti atitinkamus ekspertus.

53. Ekspertų darbo rezultatai įforminami kaip eksperto išvada, kuri apsvaistoma Tyrimų komisijos posėdyje. Svarstymo metu iškelti papildomi klausimai įforminami kaip ekspertų išvadų papildymai. Jie įtraukiami į tyrimo medžiagą ir naudojami tolesniame Tyrimų komisijos darbe.

54. Tyrimų komisijos darbo planas detalizuojamas Tyrimų komisijos pirmininko patvirtintuose darbo grupių operatyviniuose darbo planuose. Šis planas tikslinamas ir papildomas, atsižvelgiant į nustatytus tyrimo duomenis.

55. Tikrinant atskiras laivo ir jo įrenginių dalis, agregatus arba atliekant kokius nors bandymus, Tyrimų komisija sudaro atskirą planą, kurį pasirašo visi dalyvaujančių šalių įgalioti atstovai. Planą tvirtina Tyrimų komisijos pirmininkas.

56. Pagrindinius metodinius, organizacinius ir kitus klausimus, susijusius su tyrimu, sprendžia Tyrimų komisija. Jei kyla nesutarimų, Tyrimų komisijos pirmininkas turi sprendžiamojo balso teisę. Tyrimų komisijos narys, nesutinkąs su Tyrimų komisijos sprendimais, gali pareikšti asmeninę nuomonę, kuri įrašoma posėdžio protokole.

57. Darbo grupių posėdžiuose dalyvauja jų nariai ir, jei būtina, kviešti specialistai ir ekspertai. Darbo grupės posėdžiuose gali dalyvauti kitų darbo grupių atstovai.

58. Visi Tyrimų komisijos ir darbo grupių posėdžiai protokoluojami. Protokoluose fiksuojami visi apsvaistyti klausimai, priimti sprendimai, Tyrimų komisijos pirmininko nurodymai, pareikštos svarstomu klausimu skirtingos nuomonės. Protokolą pasirašo visi Tyrimų komisijos (darbo grupės) nariai, jį tvirtina komisijos (darbo grupės) pirmininkas. Jei būtina, Tyrimų komisijos posėdžiai įrašomi, filmuojami, apie tai įrašant protokole.

59. Su saugumo tyrimu susijusi medžiaga, įrodymai ir dokumentai bei techninė dokumentacija saugomi Tyrimų komisijos pirmininko nurodytoje vietoje.

60. Laivo įrangos atskiras dalis ar agregatus šalių susitarimu gali tirti Tyrimų komisijos įgalios kitos organizacijos ar įmonės.

61. Jei sugedę laivo įrenginiai, jų dalys arba agregatai yra pagaminti kitoje valstybėje, jų gedimų priežastims nustatyti būtini šios valstybės organizacijų ar įmonių tyrimai; sprendimą dėl to priima Tyrimų komisija, suderinusi su įgaliotuoju valstybės gamintojo atstovu. Bandymuose ir tyrimuose gali dalyvauti įrangos gamintojo ir laivo savininko (valdytojo) atstovai.

62. Bandymų ir tyrimų rezultatai fiksuojami akte. Bandymų ir tyrimų aktą pasirašo visi dalyvavę specialistai ir ją pateikia Tyrimų komisijai bandymus ar tyrimus atlikusios organizacijos ar įmonės vadovas.

63. Laivo avariją ar incidentą tiriantys asmenys atsako už jiems šiuose Nuostatuose

numatytų pareigų vykdymą, darbų kokybę, išvadų objektyvumą ir pagrįstumą įstatymų nustatyta tvarka.

64. Baigiamasis Tyrimų komisijos darbo dokumentas yra jūrų laivo avarijos ar incidento tyrimo ataskaita. Ataskaita rengiama naudojantis darbo grupių ataskaitomis, tyrimų ir ekspertizių išvadomis, kita medžiaga bei vadovaujantis šių Nuostatų XII skyriuje nurodytais reikalavimais.

Saugumo tyrimo dalyvių teisės ir pareigos

65. Tyrimų komisijos pirmininkas yra vyriausiasis asmuo, kurio potvarkius ir nurodymus privalo vykdyti visi su tyrimu susiję asmenys.

66. Tyrimų komisijos pirmininkas privalo:

66.1. sušaukti organizacinį Tyrimų komisijos posėdį, supažindinti Tyrimų komisijos narius su turima informacija apie avariją, jei būtina, sudaryti atitinkamas darbo grupes, paskirti jų pirmininkus, nustatyti artimiausių parų darbo tvarką ir pagrindines užduotis;

66.2. apžiūrėti avarijos vietą ir, jei būtina, nedelsdamas imtis papildomų priemonių daiktinių įrodymų išsaugojimui ir įvykio vietos apsaugai;

66.3. organizuoti laivo reiso duomenų registravimo, laivų eismo tarnybos informacijos, jūrlapių, elektroninių jūrlapių, techninės ir hidrometeorologinės informacijos, susietos su laivo avarija, paėmimą ir perdavimą saugoti;

66.4. instruktuoti Tyrimų komisijos narius ir darbo grupių pirmininkus apie darbų saugos reikalavimų vykdymą avarijos vietoje;

66.5. nustatyti pagrindines Tyrimų komisijos darbo kryptis, koreguoti komisijos darbo planus;

66.6. užtikrinti Tyrimų komisijos narių darbo našumą ir koordinuoti visų asmenų, dalyvaujančių tyrime, veiksmus;

66.7. kviesti reikiamus specialistus ir ekspertus;

66.8. laiku organizuoti bandymus, ekspertizes ir tyrimus, kurie yra būtini laivo avarijos priežastims nustatyti;

66.9. organizuoti operatyvų laivo įrenginių ir agregatų, kitų objektų ir medžiagų išsiuntimą atitinkamoms institucijoms, organizacijoms ir įmonėms tyrimams atlikti;

66.10. kiek įmanoma greičiau užbaigti avarijos tyrimą ir parengti Tyrimų komisijos avarijos tyrimo aktą.

67. Tyrimų komisijos pirmininkas turi teisę:

67.1. apklausti liudininkus;

67.2. priimti galutinius sprendimus organizaciniais, metodiniais ir praktiniais tyrimo klausimais;

67.3. duoti nurodymus ir įsakymus Tyrimų komisijos nariams ir pakviestiesiems specialistams dėl tyrimo organizavimo ir vykdymo;

67.4. teikti rekomendacijas dėl skubių priemonių, kurių būtinumą atskleidė tyrimas, vykdymo, siekiant užtikrinti saugią laivybą ir taršos iš laivo prevenciją;

67.5. siųsti laboratoriniams tyrimams ir bandymams tyrimo medžiagą, atskiras laivo detales, agregatus ir konstrukcijos elementus bei jų dokumentaciją;

67.6. uždrausti dalyvauti tyrime asmenims, kaltiems dėl daiktinių įrodymų netekimo, sąmoningai suklautojusiems dokumentus arba nuolat nevykdžiusiems Tyrimų komisijos pirmininko nurodymų ir įsakymų. Apie tai Tyrimų komisijos pirmininkas neatidėliodamas praneša atitinkamų ministerijų, kitų valstybės institucijų, organizacijų ir įmonių vadovams.

68. Tyrimų komisijos pirmininkas atsako už:

68.1. laivo avarijos tyrimo objektyvumą, teisingą dokumentų informinimą;

68.2. sprendimų dėl avarijos tyrimo išvadų pagrįstumą.

69. Tyrimų komisijos pirmininkas gali turėti pavaduotoją ir Tyrimų komisijos reikalų tvarkytoją, kurie paskiriami Tyrimų komisiją sudariusio pareigūno sprendimu.

70. Tyrimų komisijos pirmininko pavaduotojas organizuoja darbų, kuriuos jam pavedė

Tyrimų komisijos pirmininkas, atlikimą. Nesant Tyrimų komisijos pirmininko, jo pavaduotojas atlieka funkcijas, numatytas šių Nuostatų 67 punkte, ir atsako už jų atlikimą kaip ir Tyrimų komisijos pirmininkas.

71. Tyrimų komisijos nariai privalo:

71.1. vykdyti Tyrimų komisijos pirmininko nurodymus ir įsakymus;

71.2. tirti avariją objektyviai ir visapusiškai, derindami su Tyrimų komisijos pirmininku savo veiksmus.

72. Tyrimų komisijos nariai turi teisę:

72.1. susipažinti su visa avarijos tyrimo medžiaga;

72.2. teikti siūlymus dėl specialistų ir ekspertų dalyvavimo tyrime, laivų įrenginių ir agregatų, kitų detalių ir daiktinių įrodymų siuntimo tyrimams, nurodant šių tyrimų tikslą.

73. Tyrimų komisijos reikalų tvarkytojas privalo:

73.1. organizuoti Tyrimų komisijos materialinį techninį aprūpinimą;

73.2. organizuoti Tyrimų komisijos posėdžius ir juose protokoluoti;

73.3. padėti teisingai įforminti dokumentus.

Avarijos ar incidento tyrimo pradžia

74. Jei yra pripažįstama, kad avarijoje ar incidente dalyvavęs jūrų laivas gali ir toliau vykdyti savo veiklą, avarijos ar incidento saugumo tyrimas turi būti pradėtas, kai tik praktiškai įmanoma ir be nepagrįsto laivo gaišinimo.

75. Priėmęs sprendimą atlikti jūrinio laivo avarijos ar incidento saugumo tyrimą, Tyrimų vadovas elektroniniu ar kitu būdu informuoja laivo savininką (valdytoją), laivo kapitoną ir agentą apie:

75.1. priimtą sprendimą atlikti avarijos saugumo tyrimą;

75.2. saugumo tyrimo pradžios laiką ir vietą;

75.3. avarijos saugumo tyrimo institucijos pavadinimą ir kontaktinius duomenis;

75.4. teisės aktus, pagal kuriuos bus vykdomas avarijos saugumo tyrimas;

75.5. asmenis, dalyvaujančius avarijos saugumo tyrime, nurodant jų pareigas ir teises;

75.6. valstybės ar valstybių, atliekančių avarijos saugumo tyrimą, teises ir pareigas.

76. Tyrimų komisijos pirmininko paskirta Tyrimų komisijos darbo grupė, pirmoji atvykusi į avariją ar incidentą patyrusį jūrų laivą, nedelsdama privalo:

76.1. operatyviai rinkti ir saugoti visus įrodymus saugumo tyrimo tikslais;

76.2. organizuoti laivo pažeistų vietų apsaugą, kad būtų išsaugoti nepalieti laivo įrenginiai, agregatai, konstrukcijos dalys arba nuolaužos (išskyrus atvejus, kai reikia išlaisvinti nukentėjusiuosius, gesinti gaisrą ar išsiurbti vandenį);

76.3. pagal galimybę sudaryti sąrašą visų avarijos liudininkų ir asmenų, atlikusių avarinius gelbėjimo darbus, taip pat žuvusiųjų ir nukentėjusiųjų asmenų sąrašą;

76.4. pasirūpinti, kad būtų išsaugota visų jūrlapių, žurnalų, elektroninių ir magnetinių įrašų ir vaizdo juostų informacija, taip pat laivo reiso duomenų registravimo sistemos ir kitų elektroninių prietaisų informacija, susijusi su laikotarpiu iki avarijos ir po jos;

76.5. detalai užfiksuoti (fotografijomis, sudarant schemas ir t. t.) laivo, jo įrenginių, konstrukcijos, krovinio esamą būklę;

76.6. užkirsti kelią tokios informacijos perrašymui ar kitokiam pakeitimui;

76.7. užkirsti kelią bet kokios kitos įrangos, kuri pagrįstai gali būti laikoma svarbia avarijos saugumo tyrimui, pakenkimui.

VII. KONFIDENCIALUMO IŠSAUGOJIMAS

77. Tyrimų komisija, vykdydama laivo avarijos saugumo tyrimą, turi užtikrinti, kad toliau išvardyti dokumentai būtų naudojami tik saugumo tyrimo tikslais, išskyrus atvejus, kai

Lietuvos Respublikos kompetentingos institucijos nustato, kad yra svarbesnis visuomenės interesas atskleisti:

77.1. visus Tyrimų komisijos saugumo tyrimo metu paimtus arba gautus liudininkų parodymus ir kitus pareiškimus, pasakojimus ir užrašus;

77.2. dokumentus, atskleidžiančius asmenų, davusių parodymus saugumo tyrimo metu, tapatybę;

77.3. informaciją apie jūrų laivo avarijos ar incidento metu nukentėjusius asmenis, kuri yra neskelbtina arba asmeninio pobūdžio, įskaitant informaciją apie jų sveikatą.

VIII. BENDRADARBIAVIMO ORGANIZAVIMAS

78. Susisiekiama ministerija, bendraudama su Komisija ir dalyvaudama nuolatinio bendradarbiavimo sistemoje, sudaro tyrimų vadovui būtinas sąlygas bendradarbiauti su kitų valstybių narių analogiškoms institucijoms, siekiant šių tikslų:

78.1. dalytis įrenginiais, priemonėmis ir įranga, reikalinga techniniam nuolaužų ir laivo įrangos bei kitų su saugumo tyrimu susijusių objektų tyrimui, taip pat jų informacijos ir informacijos iš laivo reiso duomenų registravimo sistemos ir kitų elektroninių prietaisų išgavimui ir įvertinimui;

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

78.3. rinkti informaciją, kuri yra susijusi su avarijos duomenų analize, ir dalytis ja bei teikti atitinkamas saugumo rekomendacijas Bendrijos lygmeniu;

78.4. parengti bendrus saugumo rekomendacijų laikymosi ir tyrimo metodų pritaikymo atsižvelgiant į techninę ir mokslinę pažangą principus;

78.5. tinkamai atsižvelgti į valstybės narės tyrimų tarnybos ar Komisijos teikiamus išankstinius perspėjimus;

78.6. nustatyti konfidencialumo taisykles dėl dalijimosi liudininkų parodymais ir dėl duomenų ir kitų dokumentų, nurodytų šių Nuostatų VII skyriuje, tvarkymo, įskaitant tuos atvejus, kai palaikomi santykiai su trečiosiomis šalimis;

78.7. prireikus atskiriems tyrėjams organizuoti mokymus;

78.8. skatinti bendradarbiavimą su trečiųjų šalių Tyrimų tarnybomis ir su tarptautinėmis jūrų laivų avarijų tyrimo organizacijomis jūrų laivų avarijų ir incidentų saugumo tyrimų srityje;

78.9. saugumo tyrimus vykdančioms Tyrimų tarnyboms teikti visą susijusią informaciją.

79. Įvykus laivo avarijai Lietuvos Respublikos teritorinėje jūroje ar vidaus vandenyse, tyrimų vadovas (Tyrimų komisija), vadovaudamasis nacionaliniais teisės aktais, atsižvelgia į atitinkamas Tarptautinės jūrų organizacijos Sąžiningo elgesio su jūrininkais įvykus jūrų laivo avarijai gairių nuostatas.

IX. BENDRADARBIAVIMAS SU IŠ ESMĖS SUINTERESUOTOMIS TREČIOSIOMIS ŠALIMIS

80. Atlikdamas jūrų laivų avarijos ar incidento saugumo tyrimus, tyrimų vadovas, kiek įmanoma bendradarbiauja su kitų iš esmės suinteresuotų trečiųjų šalių Tyrimų tarnybomis.

81. Abiem šalims susitarus, iš esmės suinteresuotoms trečiosioms šalims leidžiama bet kuriame tyrimo etape prisijungti prie valstybės narės vadovaujamo saugumo tyrimo.

82. Bendradarbiavimas su iš esmės suinteresuotomis trečiosiomis šalimis atliekamame saugumo tyrime neturi pažeisti šiuose Nuostatuose nurodytų saugumo tyrimo atlikimo ir ataskaitos pateikimo reikalavimų. Kai iš esmės suinteresuota trečioji šali vadovauja saugumo tyrimui, kuriame dalyvauja dvi ir daugiau valstybių narių, tyrimų vadovas gali nuspręsti nevykdyti lygiagretaus saugumo tyrimo, jeigu trečiosios šalies vadovaujamas saugumo

tyrimas atliekamas pagal Kodeksą.

X. SAUGUMO TYRIMO FINANSAVIMAS

83. Vykdamas jūrų laivų avarijų ar incidentų tyrimus tyrimų vadovui suteikiamos atitinkamos priemonės ir lėšos iš priemonių ir lėšų, skirtų Susisiekimo ministerijos programai vykdyti.

84. Jei saugumo tyrime dalyvauja dvi ir daugiau valstybių narių, tyrimas vykdomas kiekvienos valstybės narės lėšomis.

85. Jei valstybės narės, kuri nedalyvauja saugumo tyrime, paprašoma suteikti paramą, valstybės narės susitaria dėl patirtų išlaidų kompensavimo.

XI. SAUGUMO TYRIMO ATASKAITA

86. Tyrimų vadovas, atlikęs jūrų laivo avarijos ar incidento saugumo tyrimą, per 6 mėnesius, bet ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo avarijos ar incidento dienos parengia jūrų laivo avarijos ar incidento saugumo tyrimo ataskaitą ir ją paskelbia Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos interneto svetainėje www.sumin.lt. Tyrimų vadovas, atlikęs saugumo tyrimą, kuris nesusijęs su labai sunkia arba atitinkamais atvejais sunkia jūrų laivo avarija ir kurio išvados negali padėti išvengti avarijų ar incidentų ateityje, gali nuspręsti skelbti supaprastintą ataskaitą. Jei galutinės ataskaitos per 12 mėnesių laikotarpį paskelbti neįmanoma, Tyrimų vadovas skelbia laikinąją ataskaitą. Tyrimų vadovas teikia Komisijai galutinės, supaprastintos arba laikinos ataskaitos kopiją.

Punkto pakeitimai:

Nr. [3-538](#), 2011-09-12, *Žin.*, 2011, Nr. 113-5344 (2011-09-15), i. k. 1112210ISAK0003-538

87. Tyrimo vadovo ataskaitoje turi būti:

87.1. Įvadas. Ataskaitoje nurodomas vienintelis saugumo tyrimo tikslas ir nurodoma, kad saugumo rekomendacija jokiais aplinkybėmis nenustato atsakomybės arba kaltės prezumpcija ir kad ataskaitos turiniu nei stiliumi nebuvo siekiama, kad ją būtų galima naudoti teismo procese (ataskaitoje neturėtų būti jokių nuorodų į liudininkų parodymus: nė vienas iš joje nurodytų asmenų neturėtų būti siejamas su asmeniu, kurie davė parodymus saugumo tyrimų metu).

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

87.3. Faktinė informacija. Šioje dalyje yra keli atskiri skirsniai, kuriuose pateikiama informacija – ją tyrimų vadovas laiko faktine ir naudojami atlikdamas analizę bei siekdamas geriau suprasti situaciją. Tuose skirsniuose nurodoma visų pirma tokia informacija:

87.3.1. Duomenys apie laivą:

87.3.1.1. laivo vėliava ir (arba) registracija;

87.3.1.2. laivo identifikaciniai duomenys;

87.3.1.3. laivo pagrindinės charakteristikos;

87.3.1.4. laivo savininkas ar valdytojas (operatorius);

87.3.1.5. informacija apie laivo pastatymą;

87.3.1.6. minimalus saugus laivo įgulos skaičius;

87.3.1.7. leistinas krovins.

87.3.2. Reiso duomenys:

87.3.2.1. įplaukimo uostai;

87.3.2.2. reiso rūšis;

87.3.2.3. informacija apie krovinį;

87.3.2.4. laivo įgula.

87.3.3. Informacija apie jūrų laivo avariją arba incidentą:

- 87.3.3.1. jūrų laivo avarijos ar incidento rūšis;
- 87.3.3.2. data ir laikas;
- 87.3.3.3. jūrų laivo avarijos ar incidento padėtis ir vieta;
- 87.3.3.4. išorės ir vidaus aplinka;
- 87.3.3.5. laivo eksploatavimas ir reiso segmentas;
- 87.3.3.6. vieta laive;
- 87.3.3.7. informacija apie žmogiškuosius faktorius;
- 87.3.3.8. pasekmės (žmonėms, laivui, kroviniui, aplinkai, kitiems).
- 87.3.4. Kranto administracijos veikla ir reakcija įvykus nelaimei:
- 87.3.4.1. dalyvavę subjektai;
- 87.3.4.2. naudotos priemonės;
- 87.3.4.3. reagavimo greitis;
- 87.3.4.4. veiksmai, kurių imtasi;
- 87.3.4.5. pasiekti rezultatai.

87.3.5. Aplinkybės. Šioje dalyje atkurama jūrų laivo avarijos ar incidento chronologiška veiksmų seka iki avarijos arba incidento, per avariją ar incidentą ir po avarijos ar incidento, apibūdinama kiekvieno veikėjo (t. y. asmenų, medžiagos, aplinkos, įrangos arba išorės veiksmų) įtaka. Šioje dalyje aptariamas laikotarpis priklauso nuo tų konkrečių avarinių įvykių, kurie turėjo tiesioginės įtakos jūrų laivo avarijai ar incidentui, laiko. Taip pat šioje dalyje pateikiama susijusi išsami informacija apie vykdytą saugumo tyrimą, įskaitant apžiūrų ar tyrimų rezultatus.

87.3.6. Analizė. Šioje dalyje esančiuose skirsniuose pateikiama kiekvieno avarinio įvykio analizė su visų saugumo tyrimo metu atliktų susijusių apžiūrų ar saugumo tyrimų rezultatų komentarais ir visų saugumo veiksmų, kurių, galbūt, jau buvo imtasi siekiant išvengti jūrų laivų avarių, komentarais. Tuose skirsniuose aptariami šie klausimai:

87.3.6.1. avarinio įvykio kontekstas ir aplinka;

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

87.3.6.3. papildomi veiksniai, susiję su asmenų atliekamomis funkcijomis, laivo valdymu, pakrantės vadovybe ar teisės aktais.

Pasinaudojant analize ir komentarais, ataskaitoje pateikiamos loginės išvados, kuriose nustatomi visi prie avarijos prisidėję, taip pat rizikos aspektą turintys veiksniai, kuriems taikomi barjerai siekiant išvengti avarinio įvykio ir (arba) siekiant panaikinti ar sumažinti jo pasekmes yra laikomi netinkamai arba laikoma, kad jų nėra.

87.3.7. Išvados. Šioje dalyje apibendrinami nustatyti prie avarijos prisidėję veiksniai, barjerų (esminių, funkcinų, simbolinių arba procedūrinių) nebuvimas ar nepakankamumas; tokių veiksmų atžvilgiu turėtų būti sukurti saugumo veiksmai, kurie padėtų išvengti jūrų laivų avarių.

87.3.8. Saugumo rekomendacijos. Prireikus šioje ataskaitos dalyje pateikiamos saugumo rekomendacijos, sukurtos 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, kranto paslaugomis ir reagavimu nelaimės atveju.

Saugumo rekomendacijos skirtos tiems, kas galėtų geriausiai jas įgyvendinti, pavyzdžiui, laivų savininkams, valdytojams, pripažintoms organizacijoms, jūrų valdymo institucijoms, laivų eismo tarnyboms, įstaigoms, teikiančioms pagalbą nelaimės atveju, tarptautinėms organizacijoms ir ES institucijoms, siekiant išvengti jūrų laivų avarių.

Šioje dalyje taip pat pateikiamos laikinos saugumo tyrimo metu pateiktos saugumo rekomendacijos arba saugumo tyrimo metu taikyti saugumo veiksmai.

87.3.9. Priedėliai. Prireikus prie ataskaitos popierine ir (arba) elektronine forma pateikiamas šis nebaigtinis informacijos sąrašas:

- 87.3.9.1. fotografijos, filmuota medžiaga, garso įrašai, jūrlapiai, brėžiniai;
- 87.3.9.2. taikomi standartai;

- 87.3.9.3. naudojamos techninės sąvokos ir sutrumpinimai;
- 87.3.9.4. specialūs saugumo tyrimai;
- 87.3.9.5. papildoma informacija.

XII. SAUGUMO REKOMENDACIJOS

88. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija užtikrina, kad konkretūs subjektai, kuriems Tyrimų vadovas pateikė saugumo rekomendacijas, tinkamai į jas atsižvelgtų ir prireikus imtųsi atitinkamų tolesnių veiksmų pagal Bendrijos, tarptautinę ir nacionalinę teisę.

89. Prireikus Tyrimų vadovas teikia saugumo rekomendacijas, remdamasis abstrakčia duomenų analize ir bendrais atliktų saugumo tyrimų rezultatais.

90. Saugumo rekomendacija jokiomis aplinkybėmis nenustatoma atsakomybė ar kaltė dėl avarijos.

**PRANEŠIMO APIE JŪRŲ LAIVO AVARIJĄ ARBA INCIDENTĄ DUOMENYS
(PRANEŠIMAS TEIKIAMAS EUROPOS INFORMACINEI BAZEI APIE JŪRŲ
AVARIJAS – EMCIP)**

1. Atsakinga valstybė narė ir (arba) kontaktinis asmuo.
2. Tyrimą atliekanti valstybė narė.
3. Valstybės narės vaidmuo tyrime.
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. Jūrų laivo pavadinimas.
11. Tarptautinės jūrų organizacijos laivui suteiktas identifikavimo numeris ir (arba) šaukiniai.
12. Laivo vėliava.
13. Jūrų laivo avarijos arba incidento rūšis.
14. Laivo tipas.
15. Jūrų laivo avarijos arba incidento data.
16. Jūrų laivo avarijos arba incidento laikas.
17. Pozicija: platuma.
18. Pozicija: ilguma.
19. Jūrų 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:
 - įgula;
 - keleiviai;
 - kiti.
27. Sunkūs sužalojimai:
 - įgula;
 - keleiviai;
 - kiti.
28. Tarša.
29. Žala laivui.
30. Žala kroviniui.
31. Kita žala.
32. Trumpas jūrų laivo avarijos ar incidento aprašas.
33. Trumpas sprendimo neatlikti saugumo tyrimo priežasčių aprašas.

PASTABA. Jei punkto numeris yra pabrauktas, reikėtų teikti informaciją apie kiekvieną laivą (jei tą pačią avariją patyrė arba tame pačiame incidente dalyvavo daugiau kaip vienas laivas).

Pakeitimai:

1.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija, Įsakymas

Nr. [3-538](#), 2011-09-12, Žin., 2011, Nr. 113-5344 (2011-09-15), i. k. 1112210ISAK0003-538

Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. liepos 29 d. įsakymo Nr. 3-461 "Dėl Jūrų laivų avarijų ir incidentų saugumo tyrimų nuostatų patvirtinimo" pakeitimo