

„2021 m. AURUM 1006 km powered by HANKOOK“ lenktynių incidento tyrimo komisijos posėdžio protokolas Nr. K2021-01

2021-10-14

„2021 m. AURUM 1006 km powered by HANKOOK“ lenktynių incidento tyrimo komisijos posėdis vykęs ZOOM platformoje, pradėtas 2021-10-14 (ketvirtadienį) 17:00 val., baigtas 18:10 val.

Dalyvavo komisijos nariai:

Egidijus Janavičius, Vaidotas Žala, Mantas Babenskas, Vitoldas Milius, Tadas Vasiliauskas, Arnas Paliukėnas.

Nedalyvavo komisijos narys:

Vladas Pleskovas

Posėdžio pirmininkas Egidijus Janavičius

Posėdžio sekretorius Tadas Vasiliauskas

Posėdžio pirmininkas pristatė komisijos nariams H. Aleksandravičiaus atstovės pretenzijoje nurodytus reikalavimus:

1. Panaikinti ir pripažinti niekine LASF paskirto sporto komisaro lenktynių „2021 m. AURUM 1006 km powered by HANKOOK“ ataskaitos dalį, kuria komandos #71 vadovo išėjimas į PIT įvertinti kaip neatsargūs jo paties veiksmai sąlygoję avariją – automobilio #20 parbloškimą komandos #71 vadovo PIT aptarnavimo juostoje;
2. Pradėti tyrimą dėl lenktynėse „2021 m. AURUM 1006 km powered by HANKOOK“ PIT aptarnavimo zonoje įvykusios avarijos, kuomet komandos #71 vadovas buvo parbloškėtas automobilio #20 ir pripažinti automobilio #20 vairuotoją Nemuną Dagilį kaltu dėl įvykusios avarijos paskiriant jam drausminę nuobaudą;
3. Ištirti ir įvertinti lenktynių teisėjų darbą šio epizodo metu, t. y. nustatyti ar teisėjai ėmėsi visų veiksmų šiam epizodui tinkamai ištirti, įvertinti. Nustačius, kad teisėjai neiniciovė šio įvykio išsamaus tyrimo ir nepaskyrė automobilio #20 vairuotojui tinkamos nuobaudos elgėsi neteisėtai, paskirti teisėjams drausmines nuobaudas.

Komisijos nariai analizavo incidento aplinkybes (sudarius komisiją, oficialiems nagrinėjamų varžybų asmenims buvo pasiūlyta pateikti atsiliepimus bei paaiškinimus, taip pat buvo prašoma pateikti visą informaciją apie incidento tyrimą varžybų metu, buvo prašoma pateikti visą prieinamą vertintą ar nevertintą vaizdinę medžiagą, pan.) ir įvertinę H. Aleksandravičiaus veiksmus PIT aptarnavimo juostoje bendru sutarimu priėjo išvados, jog išeidamas į PIT zoną pasitikti savo vadovaujamos komandos automobilio, H. Aleksandravičius nepažeidė varžybų taisyklių. Komisijos nuomone, toks H. Aleksandravičiaus išėjimas į PIT aptarnavimo juostą negalėjo būti laikomas neatsargiu veiksniu.

Posėdžio pirmininkas informavo, kad įvykių vertinimui komisija turi du vaizdines medžiagos šaltinius – oficialią lenktynių vaizdo medžiagą YOUTUBE kanale bei papildomai gautą vaizdo medžiagą, kurioje incidentas užfiksuotas iš komandos #71 PIT garažo. Analizuojant oficialią lenktynių vaizdo medžiagą matyti, kad komandos #20 automobilyje buvo sumontuota televizijos vaizdo kamera. Medžiagos iš automobilio #20 posėdžio pirmininkui nepavyko gauti. Lenktynių organizatoriaus teigimu, visa vaizdo medžiaga nėra saugoma, todėl vienintelė prieinama šių lenktynių vaizdo medžiaga yra oficiali ir įkelta į YOUTUBE kanalą. Komanda #20, atsakydama į užklausą dėl vaizdo medžiagos pateikimo, patvirtino kad automobilyje buvo sumontuota televizijos kamera, tačiau komandai priklausančios kameros automobilyje nebuvo.

Komisijos posėdžio metu buvo diskutuojama apie tai, kad automobilis yra padidinto pavojaus šaltinis. Automobilių sporte varžomasi būtent padidinto pavojaus šaltiniais. Kai trasoje yra siekiama kuo geresnio rezultato, visiškai suprantama ir pateisinama, jog greičiai yra dideli ir ne visada pavyksta suvaldyti sportinį automobilį. Kad tokie galimi atvejai nevirstų nelaimingais atsitikimais, tam yra pasitelkiamos papildomos saugumo priemonės, t.y. atitvarai ir pan. Todėl varžybų metu (viena vertus, dalyviui siekiant kuo geresnio rezultato, o kita vertus, tuo pačiu metu siekiant nesukelti pavojaus kitiems varžybų dalyviams, teisėjams, oficialiems asmenims bei tretiesiems asmenims), esminė sąlyga varžybose dalyvaujančiam sportininkui yra nepažeisti imperatyvių taisyklių nuostatų. Jei ta sąlyga iš sportininko pusės yra įvykdoma, jam atsakomybė nekyla. Šiuo atveju yra svarbi ir kaltės forma. Komandoms siekiant kuo geresnio rezultato, dalyviui atsakomybė gali kilti tik nustačius, kad jo galimi veiksmai, galimai sukėlę žalą, buvo tyčiniai. Nagrinėjant komisijai prieinamą vaizdinę medžiagą bei rašytinius duomenis, komisijos nariai bendru sutarimu priėjo išvados, jog nors ir visiškai suprantama, kad automobilio #20 pilotas privalėjo būti ypatingai atsargus įvažiuodamas į techninio aptarnavimo juostą (nes PIT LANE saugumo sumetimais yra ribojamas greitis, be to, prieš pasiekdamas savo komandos aptarnavimo zoną, jis pirmiausia kirto kitos komandos aptarnavimo zoną), tačiau šiuo atveju nėra pakankamai duomenų, vienareikšmiškai patvirtinančių, kad šiuo atveju vairuotojo atžvilgiu turėtų būti taikoma drausminė atsakomybė. Komisija vieningai sutarė, kad šio incidento detalesnis tyrimas privalėjo būti inicijuotas ir atliktas dar varžybų metu, kadangi incidento metu buvo patirti sužalojimai, kurių mastas tyrimo inicijavimui neturi esminės reikšmės (praktikoje dažni atvejai, kai tikrasis sužalojimo mastas paaiškėja gerokai vėliau, nei įvyksta incidentas, todėl labai svarbu surinkti kiek įmanoma daugiau duomenų incidento vietoje, juos susisteminti, kad būtų galima jais remtis vėliau, jei tokia

būtinybė iškiltų). Tiriamu atveju akivaizdu, jog varžybų metu buvo galima pasitelkti kur kas daugiau svarbių duomenų (pvz., *on board* vaizdo medžiagą iš automobilio #20, bei kitų televizijos kamerų, operatyviai nustatyti bei apklausti įvykį tiesiogiai mačiusius liudytojus, tame tarpe ir tuos, kurie galimai matė įvykį, tačiau nebuvo suinteresuoti jokia incidento tyrimo baigtimi, t.y. nebuvo saistomi nė su viena iš incidente dalyvavusių komandų, ir pan.) bei priimti objektyvų sprendimą dėl incidento. Vertinant varžybų vadovo ir komisarų kolegijos pirmininko pateiktą atsiliepimą, darytina išvada, kad joks formalus tyrimas nebuvo atliktas. O jei tyrimas nebuvo atliktas, tai negali būti laikomas teisiškai pagrįstu ir SKK pirmininko ataskaitos sakiny, jog „Įvertinta kaip neatsargus #71 komandos vadovo išėjimas į PIT“. Nes toks ataskaitos sakiny nėra kokio nors atlikto tyrimo išvada. Šiuo atveju neturi esminės reikšmės varžybų vadovo atsiliepime pateikti teiginiai, jog H. Aleksandravičius pats yra sakęs, kad: „viskas man gerai, pats kaltas, pretenzijų neturiu“. Komisija posėdžio metu turėjo galimybę nuotoliniu būdu (telefonu) užduoti klausimus H. Aleksandravičiui, kuris paneigė varžybų vadovui sakęs, kad pats esąs kaltas dėl incidento. Ištyrę visą surinktą su incidentu susijusią medžiagą, komisijos nariai bendru sutarimu nusprendė siūlyti LASF Tarybai tenkinti H. Aleksandravičiaus atstovės reikalavimus iš dalies:

- **pripažinti niekiniu LASF paskirto sporto komisaro lenktynių „2021 m. AURUM 1006 km powered by HANKOOK“ ataskaitos sakinį „Įvertinta kaip neatsargus #71 komandos vadovo išėjimas į PIT“;**
- **remiantis LASK 12.4.1.a, skirti drausminę nuobaudą - įspėjimą - „2021 m. AURUM 1006 km powered by HANKOOK“ lenktynių vadovui M. Mikuševičiui už tai, kad varžybų metu nebuvo inicijuotas bei įvykdytas detalus incidento tyrimas, nors incidento metu #71 komandos vadovas patyrė kūno sužalojimus;**
- **likusioje dalyje reikalavimus atmesti.**

Posėdžio pirmininkas Egidijus Janavičius

Posėdžio sekretorius Tadas Vasiliauskas