



Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs

Publiskais drošības pārskats par 2017. gadu

**Rīga
2018**

Satura rādītājs:

Biroja pamatinformācija	3
Biroja funkcijas	4-5
Biroja struktūra	6
Biroja personāls	7-8
Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa	9-22
Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa	23-31
Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa	32-41
Komunikācija ar sabiedrību	42

1. Biroja pamatinformācija

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (turpmāk tekstā – Birojs) tika izveidots uz Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja bāzes, kas kā neatkarīga izmeklēšanas institūcija, bija izveidots 2006. gada 1. janvārī saskaņā ar 2005. gada 21. decembra Ministru kabineta rīkojumu Nr.822 „Par tiešās pārvaldes iestādes „Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs” izveidi uz Satiksmes ministrijas Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas bāzes. Saskaņā ar 2006. gada 12. decembra Ministru kabineta rīkojumu Nr.953 „Par smagu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas institūciju”, pamatojoties uz Dzelzceļa likumu, no 2007. gada 1. aprīļa smagu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas funkcijas, tika uzdots veikt Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojam, līdz ar to nosaukums tika mainīts uz Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs.

Lai pilnībā ieviestu Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīvas 2009/18/EK prasības, kas nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē, un nodrošinātu Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma izpildi par neatkarīgu jūras negadījumu izmeklēšanu, no 2011. gada 1. jūnija Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs no Latvijas Jūras administrācijas pārņēma jūras negadījumu izmeklēšanas funkcijas. Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs ir satiksmes ministra pārraudzībā esoša tiešās valsts pārvaldes iestāde. Tā darbības mērķis ir valsts pārvaldes funkciju īstenošana civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā, smagu dzelzceļa avāriju un nopietnu negadījumu izmeklēšanas jomā, kā arī jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā.

Biroja darbības mērķis ir valsts pārvaldes funkcijas īstenošana civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā, smagu dzelzceļa avāriju un nopietnu negadījumu (turpmāk – dzelzceļa avārijas) izmeklēšanas jomā, kā arī jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā.

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja veiktā izmeklēšana nav saistīta ar personas vainas vai atbildības noteikšanu.

2. Biroja funkcijas

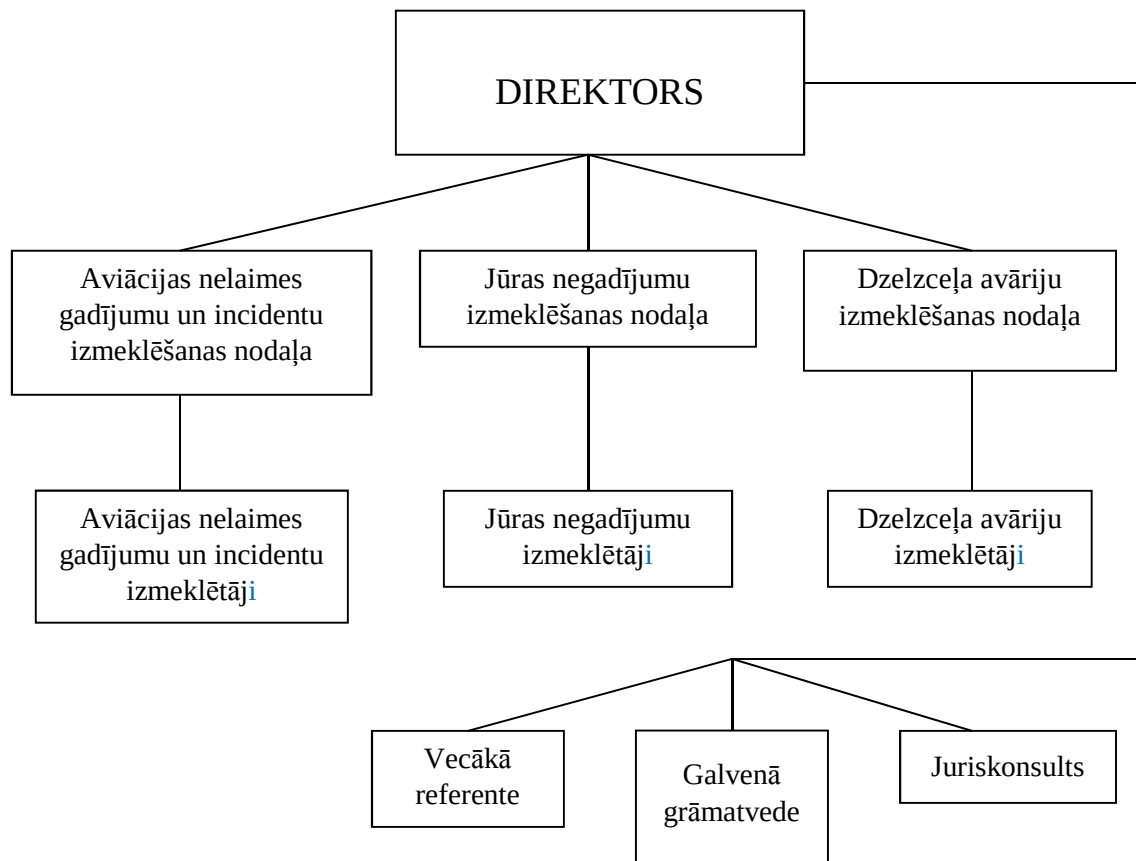
Saskaņā ar Ministru kabineta 2005. gada 20. decembra noteikumiem Nr.973 „Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja nolikums” birojs:

- izmeklē civilās aviācijas nelaimes gadījumus un incidentus, analizē to cēloņus un izstrādā drošības rekomendācijas, lai novērstu līdzīgu negadījumu atkārtošanos nākotnē;
- ziņo Satiksmes ministrijai par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kā arī par citās valstīs notikušajiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, ja tajos ir iesaistīti Latvijas Republikas Gaisa kuģu reģistrā reģistrētie gaisa kuģi;
- ziņo ieinteresēto valstu aviācijas institūcijām, personām un Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai (ICAO) par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kā arī par to izmeklēšanas uzsākšanu;
- birojs sistematizē, un uzglabā informāciju par visiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem, kas notikuši Latvijas Republikas teritorijā vai kuros iesaistīti Latvijas Republikas Civilo gaisa kuģu reģistrā reģistrētie gaisa kuģi;
- organizē, veic un kontrolē smagu dzelzceļa avāriju un nopietnu negadījumu (turpmāk – dzelzceļa satiksmes negadījumu) izmeklēšanas darbības;
- izstrādā ieteikumus līdzīgu smagu dzelzceļa avāriju un nopietnu negadījumu novēršanai nākotnē;
- ziņo Satiksmes ministrijai par Latvijas Republikas teritorijā notikušajām smagajām dzelzceļa avārijām un nopietniem negadījumiem;
- regulāri informē par avārijas izmeklēšanas gaitu Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju, dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistīto dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, pārvadātāju, cietušos un to radniekus, bojātās mantas īpašniekus, ražotājus, attiecīgos avārijas dienestus, personāla un lietotāju pārstāvjus;
- analizē dzelzceļa satiksmes negadījumu cēloņus, kā arī sistematizē un uzglabā informāciju par visiem Biroja izmeklētajiem dzelzceļa satiksmes negadījumiem;
- veic jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanu kuģošanas drošības jomā;

- izstrādā drošības rekomendācijas līdzīgu jūras negadījumu novēršanai nākotnē, kuras adresē kuģošanas kompānijām un uzraugošām iestādēm Latvijā un ārvalstīs.
- ja nepieciešams, veic ar kuģošanas drošību saistītu datu vākšanu un teorētisku analīzi, lai novērstu jūras negadījumus un incidentus.

3. Biroja struktūra

Biroja organizatoriskā struktūra shematiski parādīta uz 3.1.att.



3.1. att. Biroja organizatoriskā struktūra

4. Biroja personāls

4.1. Personāla skaits

Pārskata gada sākumā un beigās birojā bija desmit amata vietas: deviņas ierēdņa vietas un viena darbinieka amata vieta. Biroja darbinieku vidējais vecums pārskata gadā bija 50 gadi. Birojā strādā 8 vīrieši un 2 sievietes.

Biroja darbinieku sadalījumu pa vecuma grupām 2017. gadā

Vecums (no - līdz)	Skaits
37-50	6
51 un vairāk	4

4.2. Personāla izglītība

Visiem Biroja darbiniekiem ir augstākā izglītība. Septiņiem biroja darbiniekiem ir augstākā tehniskā izglītība aviācijas, dzelzceļa un jūrniecības jomā un trijiem darbiniekiem – augstākā izglītība sociālās zinātnēs.

4.3. Personāla apmācība

Pamatojoties uz Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas darba pamatfunkcijām, katru gadu tiek plānota un organizēta papildus izglītošanās, lai veicinātu esošo speciālistu kvalifikācijas paaugstināšanu un savas darbības uzlabošanu. Atbildīgais par personāla vadīšanu kopīgi ar iestādes vadītāju, veicot katra speciālista amata pienākumu un darba satura izpēti, piedāvā izvēlēties piedalīties mācību programmās, kas Biroja darbiniekiem un vadībai liekās būtiskākās.

Biroja personāla apmācība un kvalifikācijas paaugstināšana 2017. gadā

Biroja struktūrvienība	KURSI	MĀCĪBU VIETA	SKAITS
<i>ANGIIN*</i> <i>izmeklētāji</i>	Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas kursi	Dienvīdkalifornijas Drošības institūta kursi Prāgā, Čehijā.	1
<i>ANGIIN*</i> <i>izmeklētāji</i>	Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas kursi	“Lufthansa Aviation training” rīkotajos kursos “SMS training for investigators” Frankfurtē, Vācijā.	1
<i>DzAIN**</i> <i>izmeklētāji</i>	Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas kursi	Krenfīldas Universitātes organizētajosursos par dzelzceļa avāriju progresīvās izmeklēšanas iemaņām Krenfīldā, Lielbritānijā	1
<i>DzAIN</i> <i>izmeklētāji</i>	Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas kursi	Krenfīldas Universitātes organizētajosursos par dzelzceļa negadījumu izmeklēšanu Krenfīldā, Lielbritānijā	1
<i>juriskonsults</i>	Jūras negadījumu izmeklēšanas kursi	Pamatiemaņas jūras negadījumu izmeklēšanā (Lisabona, Portugāle)	1

* - *ANGIIN* – Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa,

** - *DzAIN* – Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa

*** - *JNIN* – Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa

5. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa

5.1. Darbības mērķis aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu drošuma izmeklēšanas jomā

Drošuma izmeklēšanas vienīgais mērķis ir paaugstināt lidojumu drošumu un novērst aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu atkārtošanos nevis, lai noteiktu vainīgo vai liktu uzņemties atbildību.

Drošības pārskats aviācijas jomā ir sagatavots, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra regulas Nr.996/2010 „Par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu civilajā aviācijā” 4. pantu 5. punktu, ar mērķi informēt sabiedrību par vispārējo civilās aviācijas drošības līmeni.

Latvijas Republikā aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu drošuma izmeklēšanu veic Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa (turpmāk - Aviācijas nodaļa). Aviācijas nodaļa aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu drošuma izmeklēšanu veic saskaņā ar Starptautiskās Civilās aviācijas konvencijas 13. pielikuma „Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana” procedūrām bez atkāpēm, citiem konvencijas pielikumiem un rekomendējamo praksi, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu Nr. 996/2010, Likumu “Par aviāciju” un LR MK noteikumiem Nr. 423 “Civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas kārtība”.

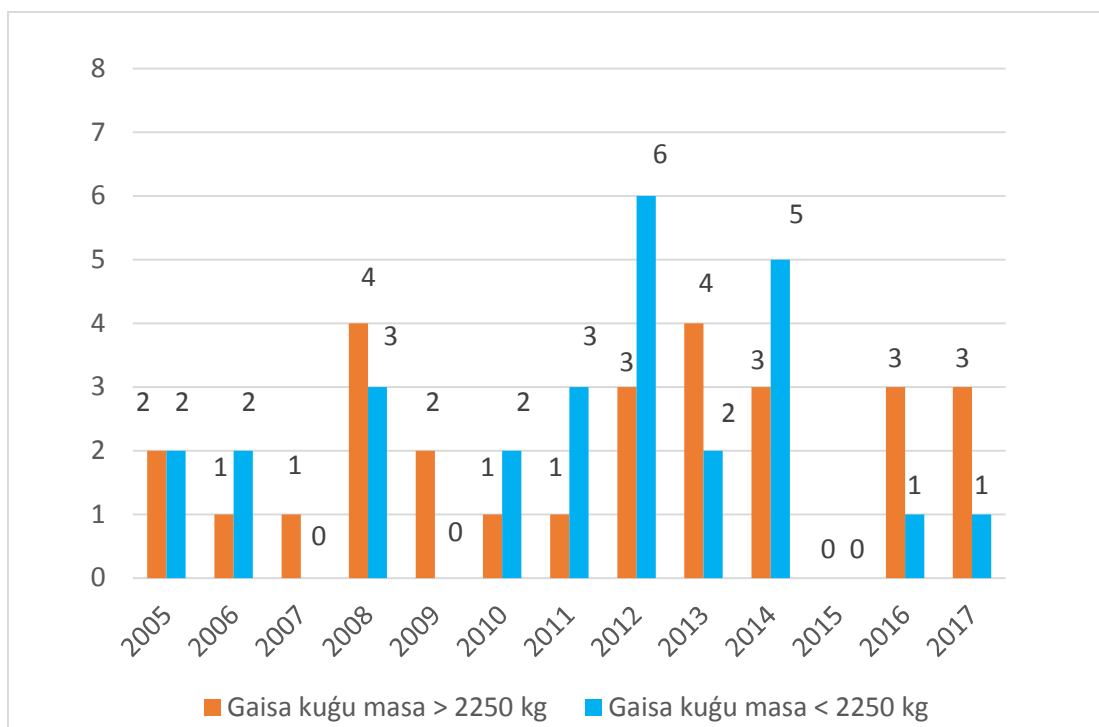
Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu drošuma izmeklēšana ir funkcionāli neatkarīga no visām Latvijas Republikas aviācijas institūcijām, kuras novērtē gaisa kuģu derīgumu lidojumiem, veic gaisa kuģu ekspluatantu sertifikāciju, organizē lidojumus, nodrošina gaisa kuģu tehnisko apkopi, novērtē personāla kvalifikāciju un organizē gaisa satiksmes vadību un lidostu darbu.

Aviācijas nodaļas uzdevums ir izmeklēt civilās aviācijas nelaimes gadījumus, nopietnus incidentus un, ja tas nepieciešams lidojumu drošuma uzlabošanai, arī incidentus.

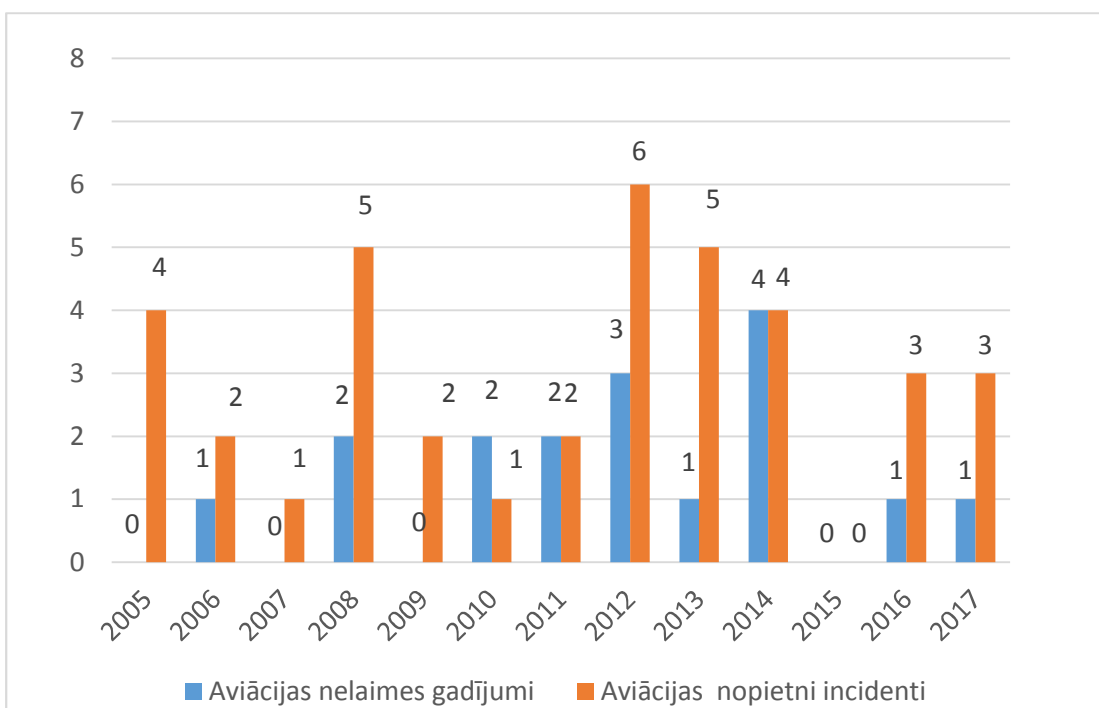
Saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas speciālisti:

- veic aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu drošuma izmeklēšanu;
- veic izmeklēšanu atsevišķi un neatkarīgi no tiesībsargājošajām institūcijām, bet koordinē savas darbības ar tām un citām izmeklēšanā iesaistītajām institūcijām;
- sagatavo Nobeiguma ziņojumus un izstrādā drošuma rekomendācijas aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu novēršanai turpmākajā civilās aviācijas darbībā;
- ziņo Satiksmes ministram par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kā arī par citās valstīs notikušajiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, ja tajos ir iesaistīti Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrētie gaisa kuģi;
- ziņo ieinteresēto valstu aviācijas institūcijām un personām, Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai (ICAO), Eiropas Komisijai (EC), Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (EASA), par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem;
- analizē aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu cēloņus, sistematizē un uzglabā informāciju par visiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kuros iesaistīti Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrētie gaisa kuģi;
- veic datu ievadīšanu par notikušajiem aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem Transporta nelaimes gadījumu un incidentu Datu bāzē izmantojot ECCAIRS (European Coordination Centre For Aviation Incident Reporting Systems) programmatūru un nosūta E5F datni Civilās aviācijas aģentūrai, kā arī administrē ECCAIRS programmatūru;
- veic nodaļas izstrādāto drošuma rekomendāciju ievadīšanu un kodēšanu SRIS (Safety Recommendation Information System) Datu bāzē un administrē to, izvērtē drošuma rekomendāciju adresāta veiktos pasākumus drošuma rekomendāciju ieviešanā, nodrošina pasākumu reģistrāciju, kas īstenoti atbildot uz izdotajām drošības rekomendācijām atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas Nr. 996/2010 prasībām;
- veic citu valstu izstrādāto drošuma rekomendāciju - Global Concern (SRGC) un Union-wide Relevance (SRUR) izskatīšanu un analīzi.

5.2. Aviācijas nelaimes gadījumu un nopietno incidentu statistika



5.1.att. Izmeklētie negadījumi attiecīgi pēc gaisa kuģa masas



5.2. att. Izmeklēto negadījumu sadalījums pēc negadījuma smaguma

5.3. Saņemtie ziņojumi par aviācijas atgadījumiem 2017. gadā

- 17.02.2017. Aviācijas nopietns incidents. Plkst. 12:11 lidostā "Rīga" noticis negadījums ar gaisa kuģi Boeing 737-500, reģ. Nr. VP-BVS, kas lidoja no Rīgas uz Ufu (Krievijas Federācija): pirms pacelšanās gaisa kuģis nobrauca no skrejceļa. Gaisa kuģī atradās 40 pasažieri un astoņi apkalpes locekļi. Negadījumā ekipāža un pasažieri nav cietuši. Atgadījums klasificējams, kā aviācijas nopietns incidents, un uzsākta drošuma izmeklēšana.
- 18.07.2017. Aviācijas nopietns incidents. Timisoara International Airport (Rumānija). Pirms pacelšanās, gaisa kuģis An-26B r/n YL-RAC (Latvija reģistrētais gaisa kuģis) nobrauca no skrejceļa aptuveni 30 m un apstājās. Gaisa kuģis netika bojāts. Gaisa kuģa ekspluatants "RAF-Avia Airlines" (Latvija). Pilnu izmeklēšanu veiks Rumānijas izmeklēšanas iestāde (CIAS). Izmeklēšanas koordinācijai no Latvijas puses ir nozīmēts atbildīgais izmeklētājs.
- 22.07.2017. Aviācijas incidents. Gaisa kuģis C172, r/n YL-CAA, pēc pacelšanās no Spilves lidlauka šķērsoja Rīgas lidostas skrejceļa kursu virzienā no austrumiem uz rietumiem, vienlaicīgi g/k CRJ2, izs. sign. BRU841, lidoja no dienvidiem ar lielu ātrumu un atradās galīgās pieejas fāzē, lai veiktu nosēšanos. Koordinācijas trūkumu dēļ notika satuvināšanas normu pārkāpšana starp gaisa kuģiem un nostrādāja brīdināšanas sistēma STCA. Vertikālais attālums starp gaisa kuģiem bija 800 pēdas, horizontālais 2.8NM. TNGIIB veica minētā atgadījuma izvērtēšanu. Ņemot vērā, ka brīdī kad g/k CRJ2, izsauk. Signāls, BRU841 uzsāka nosēšanos bet gaisa kuģis C172, r/n YL-CAA, jau bija šķērsojis konfliktējošo kursu rietumu virzienā un gaisa kuģiem nebija nepieciešams veikt jebkādas lidojuma manevrus, lai izvairītos no konfliktsituācijas. Atgadījums nav klasificējams, kā nopietns incidents, tā izmeklēšana nav TNGIIB kompetencē un tika adresēta Civilās aviācijas aģentūrai.
- 21.07.2017. Aviācijas nelaimes gadījums. Mielek lidlauks (Polija) Latvijā izgatavotais un reģistrētais gaisa kuģis Pelegrin Tarragon, r/n YL-RCT, pēc uzlidošanās pēkšņi zaudēja ātrumu un iekrita grīstē. Saduroties ar zemi, gaisa kuģis aizdegās, bojā gāja pilots un pasažieris, abi Polijas pilsoņi. Pilnu izmeklēšanu veiks Polijas izmeklēšanas iestāde (PKBWL). Izmeklēšanas koordinācijai no Latvijas puses nozīmēts atbildīgais izmeklētājs.

- 23.08.2017. Aviācijas incidents. Plkst. 12:39 gaisa kuģa A321, (call sign DLH 1433) apkalpe pasludināja “MAY DAY”, lidojot Rīgas LIR. Iemesls – iesprādzis priekšējais stikls. Gaisa kuģis lidoja pa maršrutu St. Pēterburga – Frankfurte. Gaisa kuģis samazināja lidojuma līmeni uz 280 un pēc tam 12:44 apkalpe “MAY DAY” atcēla un turpināja maršrutu pēc plāna. Atgadījums klasificējams, kā incidents un tā izmeklēšana nav TNGIIB kompetencē.
- 01.09.2017. Aviācijas incidents. Plkst. 12:39, gaisa kuģis DH-8D, (call sign BTI-30E) lidoja pa maršrutu Finland EFHK (HEL): Helsinki-Vantaa - EVRA (RIA): Riga (Airport); TRAC8 entered RWY safety (90m) in the vicinity of TWY L. BTI-30E (DH-8D) was between 1NM and threshold making approach RWY36. Aircraft was instructed to GO AROUND. Atgadījums klasificējams, kā incidents un tā izmeklēšana nav TNGIIB kompetencē.
- 17.09.2017. Aviācijas incidents. Plkst. 11:45(UTC) LGS ATC saņēma informāciju no Tallinas ATC par gaisa kuģi DH-8D, izs. sign. BTI-449, kas lidoja pa maršrutu Sankt-Petersburg /Pulkovo – EVRA (RIA) Riga (Airport), tehniskām problēmām ar labās šasijas ievilkšanos. Atrodies “IRMAN” pozīcijā, gaisa kuģis veica šasijas avārijas izlaišanu. Plkst. 12:48(UTC) gaisa kuģis veica nosēšanos RWY18 Rīgas lidostā. Atgadījums saistīts ar gaisa kuģa komponentu tehniskajām kļūmēm, un tā izmeklēšana nav TNGIIB kompetencē.
- 14.09.2017. Aviācijas incidents. Plkst.02:41 (UTC) gaisa kuģis B733, reģ.nr. YL-BBS, call sign BTI451 lidojot Rīgas LIR, class - C airspace lidojot pa maršrutu Sankt-Petersburg /Pulkovo – EVRA (RIA) Riga (Airport, atrodies “Riga EAST/Approach” combined sector kontroliera kontrolē ielidoja aizliegtā zonā un notika “airspace infringement including unauthorised penetration of airspace”, kur tajā brīdī notika militārās mācības. Tā kā pārkāpumu izmeklēšana nav TNGIIB kompetencē informācija par atgadījumu nosūtīta izmeklēšanai Civilās aviācijas aģentūrai.
- 08.10.2017. Aviācijas nelaimes gadījums. Plkst.13:11 Helikopters R-44, reģ. Nr. YL-HBH, veica lidojumus Priekules novada Gramzdas pagastā, kur notika Kurzemes rallijs. Vienā no lidojumiem helikopters paceļoties sadūrās ar elektropārvades līnijas vadiem, zaudēja kontroli un sadūrās ar zemi. Viens no pasažieriem gāja bojā, un pārējie trīs pasažieri guva smagus miesas bojājumus. Uzsākta nelaimes gadījuma izmeklēšana.

- 27.11.17. Bīstama civilā gaisa kuģa satuvināšanās ar militāro gaisa kuģi, kas veica ALFA SCR. Atgadījums klasificēts kā nopietns incidents. Uzsākta atgadījuma izmeklēšana saskaņā ar MK Not. 423. „Civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas kārtība”.
- 27.11.17. Divu gaisa kuģu satuvināšanās standartu pārkāpšana izlidojot no lidostas Rīga. Atgadījums klasificēts kā nopietns incidents. Uzsākta atgadījuma izmeklēšana saskaņā ar MK Not. 423. „Civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas kārtība”.

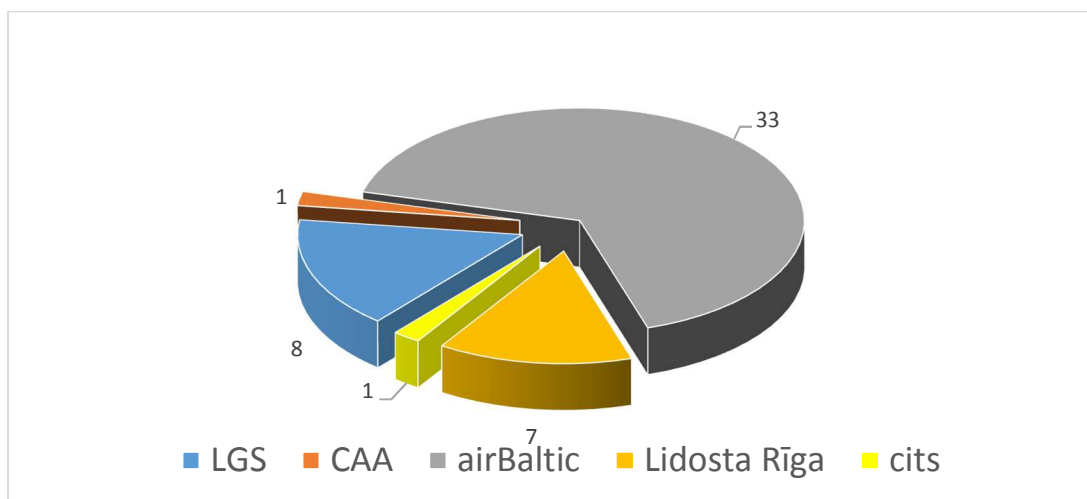
5.4. Pabeigtās drošuma izmeklēšanas 2017. gadā

Pabeigta 2016. gada 24. aprīlī notikušā aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana – satuvināšanās standartu pārkāpšana starp gaisa kuģi EVOT, reģistrācijas numurs N503AL-ZG, un gaisa kuģi B-763, reģistrācijas numurs RY-55RM.

Aviācijas nopietna incidenta izmeklēšanas gaitā secināts, ka gaisa kuģa pilots neievēroja dispečera norādījumu ieturēt lidojuma līmeni FL 100, bet turpināja uzņemt augstumu līdz FL 108. Izstrādāta drošuma rekomendācija, kas adresēta Latvijas Gaisa Satiksmei (LGS).

5.5. Saņemtie ziņojumi par atgadījumiem civilajā aviācijā

Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 634 „Ziņošanas kārtība par atgadījumiem civilajā aviācijā” Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs 2017. gadā saņēma, apkopoja un izvērtēja 50 ziņojumus par atgadījumiem civilajā aviācijā, ziņojumu skaits krietni mazinājies, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem sakarā ar ziņošanas sistēmas pilnveidošanu, pēc TNGIIB servera uzstādīšanas un savienošanas ar CAA servera datu bāzi. Informācija galvenokārt tika saņemta no aviokompānijas „airBaltic”, VAS „Latvijas gaisa satiksme”, Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra”, Drošības statistikas nodaļas un citiem aviācijas nozares dalībniekiem.



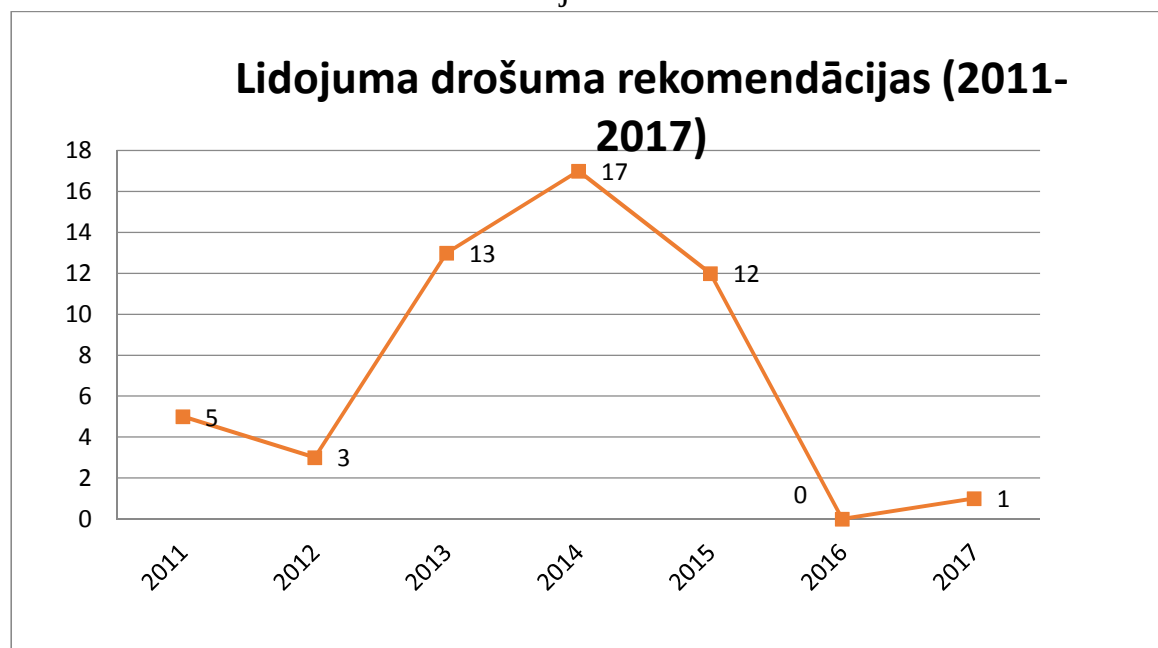
5.3. att. Incidentu skaits 2017. gadā

Ziņotie atgadījumi Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” reģistrē European Central Repository (ECR). Nopietnus incidentus un aviācijas nelaimes gadījumus reģistrāciju ECCAIRS datu bāzē veic CAA, bet izmeklēšanas procesā iegūto informāciju papildina Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs.

5.6. Drošuma rekomendācijas

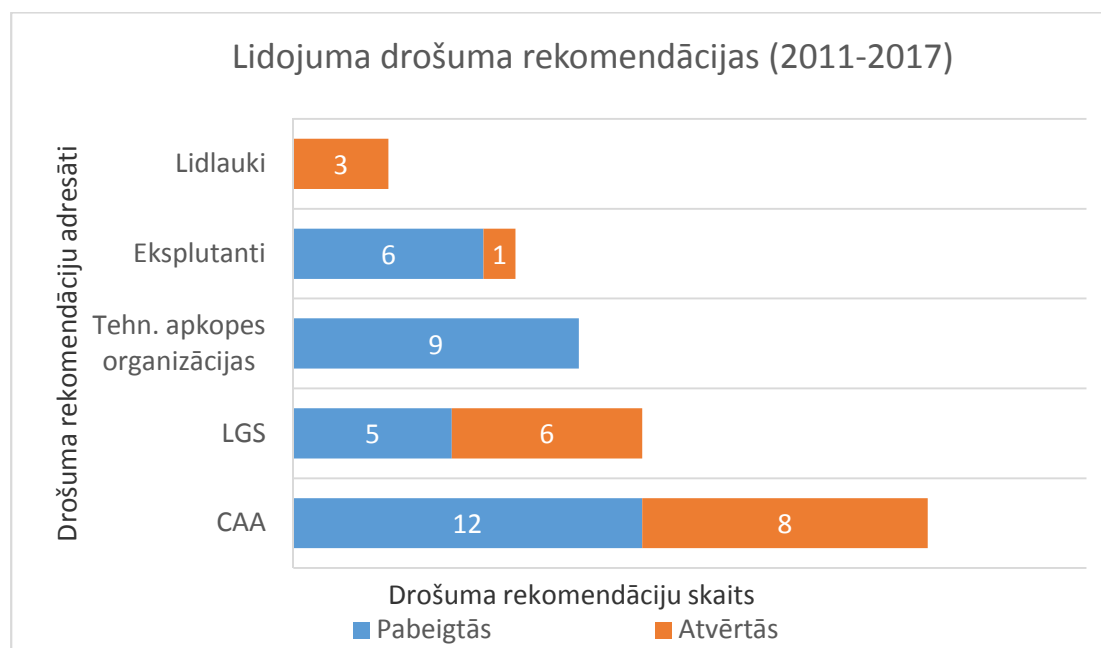
5.6.1. Drošuma rekomendācijas statistika

Pēc Aviācijas nodaļas veiktajām drošuma izmeklēšanām 2017. gadā tika izstrādāta drošuma rekomendācija.



5.4. att. Izstrādāto drošuma rekomendāciju skaits

5.6.2. Drošuma rekomendāciju izpilde



5.5. att. Drošuma rekomendāciju ieviešana

5.7. Sadarbība ar starptautiskajām organizācijām

TNGIIB "Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu rokasgrāmatā" tika pārstrādāta saskaņā ar 2015. gada ICAO *Universal Safety Oversight* auditā (*USOAP CMA ICVM*) konstatētām neatbilstībām un ICAO audita Protokola jautājumiem.

2017. gada 12. oktobra līdz 2017. gada 13. oktobrim saskaņā ar drošuma izmeklēšanas iestāžu Tīkla plānu un pamatojoties uz ES Regulu 996/2010 TNGIIB aviācijas nodaļā notika Peer Review revīzija, kuru veica pārstāvji komanda no Eiropas Savienības drošuma izmeklēšanas iestādēm. Peer Review revīzijas sagatavošanas periodā aviācijas nodaļa sagatavoja atbildes uz 57 aptaujas anketas jautājumiem (Peer Review Questionnaire), tika izstrādātas un papildinātas procedūras par lielu komerciālo gaisa kuģu un vispārējās aviācijas gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanu. Procedūru izmaiņas vienlaicīgi veiktas arī TNGIIB "Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu rokasgrāmatā".

Daļa no izstrādātajām procedūrām un labojumiem atbilstoši Korektīvo darbību plānam tika ievietotas ICAO portālā (*Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)*).

Tika papildus veikta nepieciešamā aprīkojuma iegāde, noslēgti sadarbības līgumi ar piegādātājiem.

Aviācijas nodaļas pārstāvji piedalījās ENCASIA, EASA, ECAC rīkotajās konferencēs un darba semināros par drošuma izmeklēšanas jautājumiem, ECCAIRS ziņošanas sistēmas Rīcības komitejas sanāksmē.

Tika veikta sadarbība ar starptautiskajām organizācijām saistībā ar 2017. gada 17. februāra aviācijas nopietna incidenta izmeklēšanu par gaisa kuģa Boeing 737-500, reģ. Nr. VP-BVS, nobraukšanu no skrejceļa Starptautiskā lidostā "Rīga". Lidojumu parametru un balss reģistratori (FDR/CVR) tika noņemti no gaisa kuģa. Tā kā Apvienotā Karaliste bija gaisa kuģa Reģistrētājvalsts un saskaņā ar noslēgto sadarbības līgumu ar izmeklēšanas biroju (AAIB) par ierakstu atšifrēšanu un analīzi, ierakstu reģistratori tika nogādāti AAIB laboratorijā. Reģistratoru (FDR/CVR) atšifrēšana un analizēšana notika TNGIIB aviācijas nodaļas atbildīgā izmeklētāja klātbūtnē. Lai noskaidrotu notikušā nopietna incidenta tehniskos iemeslus, sadarbībā ar izmeklēšanas birojiem AAIB, NTSB un iekārtu ražotājiem gaisa kuģa dzinēja degvielas automātikas agregāti PMC, MEC un priekšējās šasijas vadāmības mehānisms (pēc Boeing kompānijas pieprasījuma) tika noņemti no gaisa kuģa un nosūtīti agregātu ražotājiem turpmākai izpētei. Gaisa kuģa dzinēju boroskopiju veica Zviedrijas kompānijas speciālisti TNGIIB aviācijas nodaļas izmeklētāju klātbūtnē.

5.8. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas gatavība veikt izmeklēšanu saskaņā ar Regulas 996/2010 un ICAO standartu prasībām

5.8.1. Biroja veiktie pasākumi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr.996/2010 „Par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā” prasību ieviešanā.

Sakarā ar Eiropas Parlamentu un Padomi Regula Nr.996/2010 prasībām nodrošināt pilnīgāku un saskaņotāku reaģēšanu uz nozīmīgiem komerciālu gaisa kuģu nelaimes gadījumiem valsts līmenī Birojs sniedza priekšlikumus un piedalījās valsts ārkārtas plāna izstrādāšanā, lai saskaņā ar ICAO Dok. Nr. 9973 „Rokasgrāmata par palīdzības sniegšanu aviācijas negadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm” valsts nodrošinātu palīdzības sniegšanu civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem,

- Izstrādātas procedūras drošības rekomendāciju apspriešanai ar adresātiem un to veikto pasākumu reģistrācijai saskaņā ar EK Regulas

996/2010 17. panta 1. punkta un 18. panta 3. punkta un ICAO vadlīniju prasībām par izdotām drošības rekomendācijām;

- Noslēgta vienošanās ar Krasta apsardzi par palīdzības sniegšanu, Lidojuma parametru un balss ierakstu reģistratoru atgūšanai no jūras dibena;
- Parakstīta vienošanās ar starptautisku kompāniju “Swire Seabed” par gaisa kuģa atlūzu un datu reģistratoru atgūšanu no dziļiem ūdeņiem nepieciešamības gadījumā;
- TAIIB aviācijas nodaļas izmeklētāji piedalījās par lidojumu drošumu CAA rīkotāja helikopteru instruktoru darba semināra;
- Tika veikta ECCAIRS jaunākās versijas 5.0 instalācija, servera uzstādīšana, konfigurācija un darba uzsākšana kopā ar CAA serveri, kā arī tika veikta SRIS sistēmas programmatūras pilnveidošana;
- TNGIIB pārstāvji piedalījās darba semināros par lidojumu drošību ar Latvijas Gaisa Satiksmes speciālistiem, kur tika veikta Regulas 376/2014 ieviešanas procedūru un iesniegto priekšlikumu apspriešana;
- Sagatavoti priekšlikumi grozījumiem AIP Latvija un iesniegti ANID;
- Piekļuve nekavējoties izmeklēšanas lietiskajiem pierādījumiem izmeklētājiem šobrīd nodrošināta saskaņā ar 2011. gada 27. decembra MK noteikumu Nr.1025 “Noteikumi par rīcību ar lietiskajiem pierādījumiem un arestēto mantu” punktu 7.6., kas nosaka, ka *“priekšmetus, kas izņemti aviācijas nelaimes gadījumos un incidentos, dzelzceļa negadījumos un avārijās, jūras negadījumos un incidentos, nodod glabāšanā Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojam”*;
- Izmeklēšanas procesā iegūtā konfidenciālā ar drošumu saistītā informācija tiek izmantota tikai drošuma izmeklēšanas nolūkos vai citos nolūkos, kuru mērķis ir aviācijas drošuma uzlabošana;
- Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļā ir izmeklētāji, kuru kvalifikācija atbilst atbildīgā izmeklētāja funkciju veikšanai nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanā.

5.8.2. Biroja izmeklētāju drošības nodrošinājums veicot izmeklēšanu saskaņā ar ICAO apkārtraksta Nr. 315 Apdraudējumi gaisa kuģu nelaimes gadījumu vietās prasībām.

Veicot izmeklēšanu notikuma vietā, gaisa kuģu atlūzu un priekšmetu apskati, kā arī pārbaudes un testus angārā, aviācijas nelaimes gadījumu un

incidentu izmeklēšanas nodaļas izmeklētāji var saskarties ar infekcijām un kaitīgām vielām.

Saskaņā ar ICAO apkārtraksta Nr. 315 “Apdraudējums aviācijas negadījumu vietās prasībām”:

- 3.4.3. punktu: ir jāapgūst apmācības programma bioloģiskā apdraudējuma profilakses jautājumos un jāsaņem vakcīna pret B hepatīta vīrusu. Biroja izmeklētāji nav vakcinēti pret A vai B hepatīta vīrusiem. Sertifikāts par šādas apmācības programmas apgūšanu ir tikai vienam izmeklētājam, kura derīguma termiņš bija 1 gads, un šobrīd vairs nav derīgs. Apliecinājums par speciālu apmācības saņemšanu un spēkā esoša sertifikāta esamību dažās valstīs ir noteikts, lai saņemtu piekļuvi negadījuma vietai;
- 3.4.4. punktu: katram izmeklētājam ir jābūt individuālās aizsardzības līdzekļu komplektam. Šobrīd aviācijas nodaļas izmeklētāji tikai daļēji ir nodrošināti ar individuālās aizsardzības līdzekļu komplektu, kas sastāv no vienreizējas lietošanas virsvalka, sejas un pilnas sejas respiratora, vienreizējas lietošana apavu pārsegiem, dezinfekcijas līdzekļiem un bioloģiskās bīstamības iznīcināšanas maisiem, kas izmeklētājiem jāizmanto negadījuma vietā;
- Lai nodrošinātu personāla drošību, jāplāno un jārīko izmeklētāju apmācības izstrādājot konkrētas apmācību programmas un praktiskās nodarbības aizsardzības līdzekļu izmantošanā un likvidēšanā;
- Veicot izmeklēšanu, nelaimes gadījuma vietā jākontrolē bīstamā viela – tādu kā metālu un oksīdu, kompozītmateriālu, ķīmisko vielu, radioaktīvo materiālu u.c. radītais apdraudējums. Tas nozīmē, ka darba procesā jāveic bīstamo materiālu identifikācija un uzskaitē, lai novērtētu ar šiem materiāliem saistīto risku veselībai un saistībā ar to ieviestu nepieciešamos kontroles pasākumus. Procedūras par bīstamo vielu identifikāciju un kontroli notikuma vietā jānosaka ar attiecīgajiem valsts dienestiem, kas ir kompetenti veikt šādas darbības, noslēdzot attiecīgas starpresoru vienošanās;
- Dzīvības un veselības apdraudējuma risku novēršanai nav izstrādātas drošības pārvaldības programmas, izmeklētāji pilnībā nav nodrošināti ar attiecīgu aparāturu, lai noteiktu bīstamu vielu apdraudējumu veselībai un kontrolētu riskus veicot izmeklēšanu nelaimes gadījuma vietā un angārā;
- ICAO apkārtraksta Nr. 315 “Apdraudējums aviācijas negadījumu vietās” prasības šobrīd nav ieviestas nacionālajā likumdošanā, kā arī visiem potenciālajiem apdraudējumiem nav noteiktas pieļaujamās normas;

- Saskaņā ar 3.6.1. punktu: Nav noteikts rehabilitācijas process drošuma izmeklētājiem, ņemot vērā, ka smagu nelaimes gadījumu izmeklēšana var radīt ievērojamu nelabvēlīgu psiholoģisko iespaidu uz izmeklētājiem, kā dēļ var iestāties pēc traumas stresa sindroms (*PTSD*), kas izraisa miega traucējumus, uzmācīgas domas un halucinācijas;
- Biroja izmeklētāji kopumā ir nodrošināti ar darba apģērbu, lai strādātu angārā un notikuma vietā valsts ģeogrāfiskajos un meteoroloģiskajos apstākļos.

5.9. Biroja finansiālais, tehniskais un personāla nodrošinājums aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu izmeklēšanai.

- Šobrīd, ņemot vērā Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja rīcībā esošo tehnisko un personāla nodrošinājumu, biroja aviācijas nodaļa pilnībā var veikt vispārējās aviācijas gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanu un komerciālo gaisa kuģu nopietnu incidentu un incidentu izmeklēšanu;
- Lai veiktu nozīmīgu komerciālo gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanu pilnā apmērā atbilstoši starptautisko standartu prasībām un ieteicamajai praksei aviācijas nodaļas rīcībā šobrīd nav nedz tehniskā, nedz personāla nodrošinājuma, lai izveidotu un vadītu izmeklēšanas grupas;
- Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļai nav tehnisko iekārtu un speciālistu lidojuma parametru reģistratoru un balss ierakstu aparatūras datu atšifrēšanai vai datu atgūšanai no nelaimes gadījumā bojātiem reģistratoriem. Ņemot vērā, ka šādas iekārtas ir ļoti dārgas, jautājums ir atrisināts birojam noslēdzot sadarbības līgumus ar Francijas, Vācijas un Lielbritānijas izmeklēšanas birojiem par tehnisko palīdzību, lai nodrošinātu datu apstrādi, atšifrēšanu un atgūšanu no bojātiem reģistratoriem;
- Aviācijas nodaļai ir iekārta, lai lejupielādētu lidojuma parametru reģistratoru datus un balss aparatūras ierakstus no jaunākās paaudzes reģistratoriem aviācijas nelaimes vai nopietna incidenta gadījumā ar iespēju nosūtīt datu failu elektroniski, ja reģistratori nav bojāti. Atvēršanai un datu atgūšanai reģistratori jānogādā iepriekš minēto valstu drošuma izmeklēšanas iestādēm ar kurjeru un jākonsultējas ar reģistratoru ražotājiem;
- Nodaļa apgādāta ar foto/video aparatūru nelaimes gadījuma vietas fotografēšanai un izzūdošu pierādījumu fiksēšanai, glābšanas operāciju un ugunsgrēka dzēšanas procedūru videoierakstu veikšanai;

- Gaisa kuģu atlūzu koordinātu noteikšanai, atlūzu izvietojuma kartes sastādīšanai nodaļas rīcībā ir lāzera aparātūra. Darbs ar aparātūru nav pilnībā apgūts praktiski;
- Birojam piešķirtais finansējums aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanai ir pietiekams, lai aviācijas nodaļa pildītu savas ikdienas funkcijas. Lai saņemtu finansējumu nozīmīgu komerciālu gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanai, likumdošana paredz to saņemt, pieprasot no valsts budžeta līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem.

5.10. Aviācijas nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi

2018. gadam Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa izvirza mērķus:

- sakarā ar ICAO *Universal Safety Oversight* auditā norādīto neatbilstību sagatavot sniegt priekšlikumus grozījumiem Likumā par aviāciju, MK Noteikumos Nr.423 "Civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas kārtība", lai pilnībā ieviestu Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 13. pielikuma „Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana” prasības nacionālajā likumdošanā;
- turpināt veikt pasākumus saskaņā ar EP un Padomes regulas 996/2010 „Par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā” prasībām izmeklēšanas kapacitātes palielināšanā un izmeklēšanas kvalitātes paaugstināšanai;
- turpināt mazā aviācijas angāra aprīkošanu ar darba iekārtām un speciālo tehniku;
- turpināt darbu par sadarbības uzlabošanas un praktiskās ieviešanas ar visām nelaimes gadījuma vietā iesaistītajām organizācijām, pirmkārt, ar tiesībsargājošajām institūcijām;
- uzlabot biroja darbības kapacitāti aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā sadarbībā ar Eiropas drošuma izmeklēšanas iestāžu Tīklu;
- turpināt darbu Eiropas civilās aviācijas drošuma izmeklēšanas iestāžu Tīkla darba grupās, izskatīt Tīkla pārējo darba grupu darba rezultātus un sniegt priekšlikumus;
- izvērtēt drošuma rekomendāciju adresātu veiktos pasākumus Biroja izstrādāto drošuma rekomendāciju ieviešanai, kas īstenoti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra regulas Nr.996/2010 „Par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu civilajā aviācijā” prasībām, kā arī veikt ieviesto pasākumu reģistrāciju;

- instalēt DINER programmatūru ECCAIRS lai saņemtu ziņojumus par atgadījumiem tiešsaistē no CAA datu servera, administrēt ECCAIRS un veikt nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu kodēšanu un iekļaut TNGIIB datu bāzē E5F failu formātā;
- administrēt programmatūru SRIS un drošības rekomendāciju ievadīšanu SRIS datu bāzē;
- nosūtīt izmeklētājus apmācībai speciālos kursus par izmeklēšanas metodiku, gaisa kuģu aprīkojumu un sistēmām, kā arī paredzēt tam nepieciešamo finansējumu.

6. Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa

6.1. Dzelzceļa avāriju izmeklēšana

Izmeklēšanas procesu reglamentē Ministru kabineta 2010. gada 26. oktobra noteikumi Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”.

Saskaņā ar minētajiem noteikumiem Birojam obligāti jāizmeklē smagas dzelzceļa avārijas, kā arī var pieņemt lēmumu izmeklēt un jebkurus citus dzelzceļa satiksmes negadījumus, ja tiem ir negatīva ietekme uz kustības drošību.

Smaga dzelzceļa avārija ir vilciena sadursme ar citu dzelzceļa ritošo sastāvu vai nobraukšana no sliedēm, kas izraisījusi vienu no šādām kaitīgām sekām:

- gājis bojā uzreiz vai smagas avārijas rezultātā 30 dienu laikā pēc tās miris vismaz viens cilvēks;
- nodarīti miesas bojājumi vismaz pieciem cilvēkiem, kuri negadījuma dēļ hospitalizēti ilgāk par 24 stundām;
- nodarīts kaitējums ritošajam sastāvam, dzelzceļa infrastruktūrai vai videi vismaz EUR 2 000 000 apmērā.

Smaga dzelzceļa avārija ir arī cits dzelzceļa satiksmes negadījums, kura sekas ir līdzīgas iepriekš minētajam un kuram ir acīmredzami nelabvēlīga ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību.

Nopietns negadījums ir nevēlams vai neparedzēts pēkšņs notikums, kurā ir iesaistīts vismaz viens kustībā esošs ritošais sastāvs ar ātrumu, kas ir lielāks par 0 km/h, vai īpaša notikumu virkne ar vismaz vienu no šādām kaitīgām sekām:

- gājis bojā cilvēks vai miris 30 dienu laikā pēc nopietnā negadījuma;
- cilvēkam nodarīti miesas bojājumi, kuru dēļ viņš ir hospitalizēts ilgāk par 24 stundām;
- radīti nopietni ritošā sastāva, sliežu ceļu, citu iekārtu bojājumi vai nodarīts kaitējums videi EUR 150 000 vai lielākā apmērā;

- sešas stundas vai ilgāk pārtraukta vilcienu kustība pa galveno sliežu ceļu.

Birojs jebkurā laikā var pieņemt lēmumu par citu dzelzceļa satiksmes negadījumu, kā arī citu ar vilcienu kustību saistītu negadījumu izmeklēšanu, ja tiem ir nelabvēlīga ietekme uz kustības drošību.

6.2. Institūcijas, kas ir iesaistītas izmeklēšanā

Iestādes un organizācijas, kas ir iesaistītas izmeklēšanā, nosaka Dzelzceļa likums un Ministru kabineta 2010. gada 26. oktobra noteikumi Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”.

Saskaņā ar minētajiem noteikumiem smagas dzelzceļa avārijas un jebkurus dzelzceļa satiksmes negadījumus, pēc kuriem dzelzceļa ritošais sastāvs ir svītrojams no inventāra parka, izmeklē Birojs.

Atbilstoši avārijas raksturam Birojs var pieaicināt piedalīties izmeklēšanā kompetentus ekspertus, kuri nav Biroja darbinieki, kā arī Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādes pārstāvjus, ja avārijā ir iesaistīts pārvadātājs, kas reģistrēts un licencēts attiecīgajā dalībvalstī.

Birojs var lūgt citu Eiropas Savienības dalībvalstu izmeklēšanas iestāžu vai Eiropas Dzelzceļa aģentūras palīdzību, lai saņemtu ekspertu atzinumus vai veiktu tehniskās pārbaudes, analīzes, vai sniegtu novērtējumus.

6.3. Izmeklēšanas mērķis un process

Izmeklēšana ir informācijas vākšana par dzelzceļa satiksmes negadījuma sekām, apstākļiem tās analīze un atzinuma sagatavošana. Birojā ir izstrādāta vienotā rokasgrāmata dzelzceļa avāriju izmeklētājiem, lai veiktu kvalitatīvu izmeklēšanu un sekmētu iespējamo ieteikumu izstrādi.

Biroja izmeklētāji reizi dienā pa e-pastu no infrastruktūras pārvaldītāja vai pārvadātāja saņem informāciju par visiem dzelzceļa satiksmes drošības negadījumiem, kuri notika pēdējo 24 stundu laikā. Par smagām dzelzceļa avārijām un nopietniem negadījumiem infrastruktūras pārvaldītājs vai pārvadātājs nekavējoties paziņo Biroja darbiniekiem pa tālruni sakariem. Pēc ziņojuma saņemšanas par avāriju Biroja izmeklētāji ierodas negadījuma vietā un nekavējoties uzsāk negadījuma sākotnējo izvērtēšanu.

Lēmumu par izmeklēšanas uzsākšanu Birojs pieņem, pamatojoties uz Latvijas Republikas normatīvajiem tiesību aktiem. Saskaņā ar tiem Birojam obligāti ir jāizmeklē smagas dzelzceļa avārijas. Lēmumu par citu negadījumu izmeklēšanu pieņem, izanalizējot un apkopojot informāciju par negadījumu un izvērtējot tā ietekmi uz kopējo vilcienu kustības drošību.

Septiņu dienu laikā pēc izmeklēšanas uzsākšanas Birojs par to informē Eiropas Dzelzceļa aģentūru, Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju, Valsts policiju, dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistīto dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un pārvadātāju.

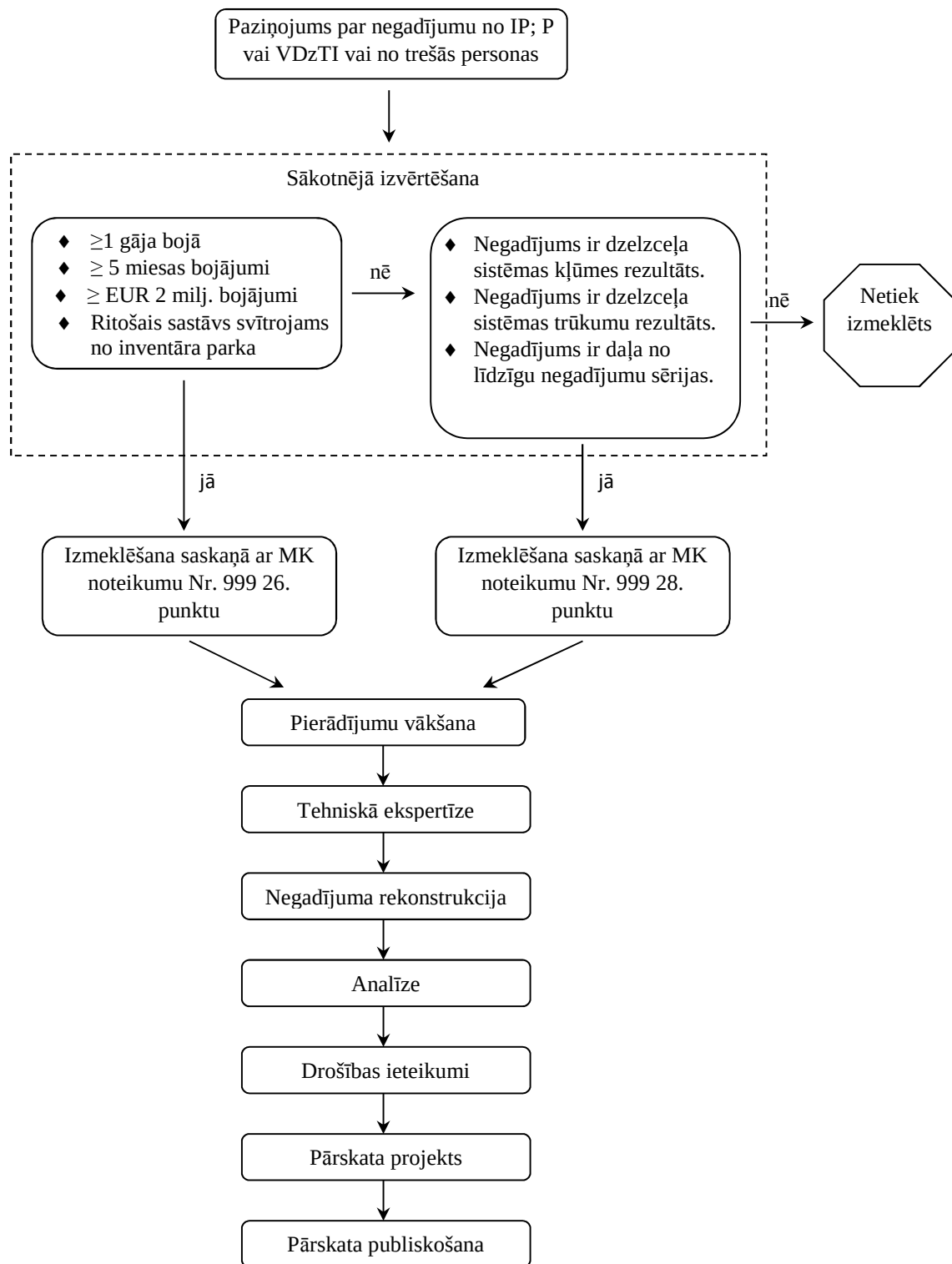
Izmeklēšanu vada Biroja direktors. Biroja direktors dzelzceļa avārijas izmeklēšanai norīko atbildīgo izmeklētāju, kurš atbild par izmeklēšanas darbību organizēšanu, veikšanu un kontroli.

Atbildīgais izmeklētājs var piesaistīt neatkarīgus ekspertus, lai veiktu tehniskās ekspertīzes un aprēķinus, kas nepieciešami avārijas cēloņu noskaidrošanai.

Birojs par avārijas izmeklēšanas gaitu informē Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju, dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistīto dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, pārvadātāju, cietušos un viņu radniekus, bojātās mantas īpašniekus, ražotājus, attiecīgos avārijas dienestus, personāla un lietotāju pārstāvjus un minētajām personām nodrošina iespēju sniegt atzinumus, komentārus un paust viedokli par pārskata projektos norādīto informāciju.

Izmeklēšanas nobeiguma pārskatu paraksta Biroja direktors un visi izmeklēšanas dalībnieki. Ja rodas domstarpības par pārskata saturu, izmeklēšanas nobeiguma pārskatu sagatavo izmeklēšanas vadītāja atbalstītajā redakcijā. Izmeklēšanas dalībnieks, kurš nepiekrīt izmeklēšanas nobeiguma pārskata saturam, to paraksta ar piezīmi par savu atšķirīgo viedokli un pamato šo viedokli. Izmeklēšanas nobeiguma pārskata parakstīšanas dienu uzskata par izmeklēšanas beigu dienu.

Lēmuma pieņemšanas algoritms un izmeklēšanas process shematiski parādīts 6.1.attēlā.

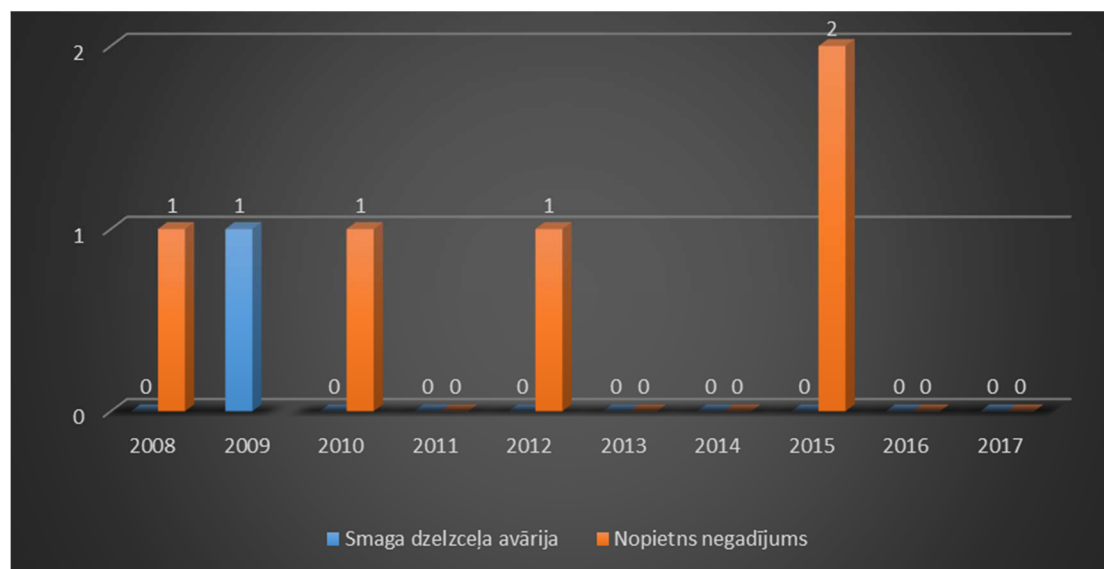


6.1.att. Lēmuma par izmeklēšanu pieņemšanas algoritms un izmeklēšanas process.

6.4. Smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi

Kopš izveidošanas Dzelzceļa nodaļa izmeklēja vienu smagu dzelzceļa avāriju un piecus nopietnus negadījumus.

Informācija par izmeklētām avārijām un negadījumiem apkopota 6.2. attēlā.



6.2.att. Izmeklētie dzelzceļa negadījumi

2017. gadā dzelzceļa nodaļa uzsāka viena nopietna dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanu. Dīzeļlokomotīves 2TE10M Nr. 3424 “B” sekcijas ugunsgrēks Jelgavas dzelzceļa stacijā, kas notika 2017. gada 9. februārī. Lēmums par izmeklēšanas uzsākšanu tika pieņemts, pamatojoties uz Ministru kabineta 2010. gada 26. oktobra noteikumu Nr. 999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” 28. punkta prasībām un ņemot vērā Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas 2017. gada 6. jūnija vēstuli Nr. 1-7/2-207, ar kura tika nosūtīti Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojam visi šī negadījuma izmeklēšanas materiāli, lai Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs veiktu šī negadījuma apstākļu un cēloņu neatkarīgu izmeklēšanu, ņemot vērā to, ka par negadījuma iemesliem ir pretrunīgi viedokļi. Sakarā ar šo izmeklēšanu dzelzceļa nodaļa sadarbībā ar Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) Mašīnzinību, Transporta un Aeronautikas fakultātes Materiālu pārbaudes staciju un RTU Mehānikas ekspertīžu centru veica divas ekspertīzes. Izmeklēšanu plānots pabeigt 2018. gadā pēc ekspertīžu rezultātu analīzes.

Papildus tam dzelzceļa nodaļa veica trīs sākotnējās negadījumu izvērtēšanas:

1) Dīzeļlokomotīves 2TE116 Nr.0973 B” sekcijas ugunsgrēks, kas notika dzelzceļa posmā Daudzeva - Sece 2017. gada 19. janvārī;

2) Kravas vilciena Nr.2833, lokomotīve 2TE10M Nr.3646 vagona Nr.53764635 (krava ogles) 4. riteņpāra ass lūzums, kas notika Silavas stacijā 17. gada 16. janvārī.

3) Kravas vilciena un vieglās automašīnas sadursme uz dzelzceļa pārbrauktuves, kas notika Ķeguma stacijā 2017. gada 9. februārī.

Visos gadījumos tika pieņemts lēmums neuzsākt pilnu izmeklēšanu, jo šajos negadījumos netika konstatēta nelabvēlīga ietekme uz vilcienu kustības drošību.

6.5. Drošības ieteikumi

Lai novērstu smagas dzelzceļa avārijas vai nopietna negadījuma cēloņus un apstākļus, kā arī garantētu dzelzceļa satiksmes drošību, izmeklēšanas birojs, pamatojoties uz izmeklēšanas gaitā izdarītajiem secinājumiem, izstrādā drošības ieteikumus.

Drošības ieteikumos nekonstatē personas vainas vai atbildības prezumpciju saistībā ar dzelzceļa satiksmes negadījumu.

Izmeklēšanas birojs drošības ieteikumus nosūta Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai un, ja tas nepieciešams ieteikumu rakstura dēļ, citām iestādēm vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts dzelzceļa drošības iestādei.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija un citas iestādes, kurām ir adresēti drošības ieteikumi, veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka izmeklēšanas biroja vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādes izdotie drošības ieteikumi tiek pienācīgi ņemti vērā un attiecīgajos gadījumos par tiem pieņemti atbilstoši lēmumi.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija uzrauga drošības ieteikumu ieviešanu.

Institūcijas, kurām ir adresēti drošības ieteikumi, pēc saskaņošanas ar Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju var veikt arī citus pasākumus, lai sasniegtu drošības ieteikumos minētos mērķus.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija un citas iestādes, kurām ir adresēti drošības ieteikumi, vismaz reizi gadā sniedz informāciju izmeklēšanas birojam vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts

izmeklēšanas iestādei, kura tos izdevusi, par veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem saistībā ar drošības ieteikumiem.

Informācija par izdotajiem un ieviestajiem drošības ieteikumiem apkopota 1. tabulā.

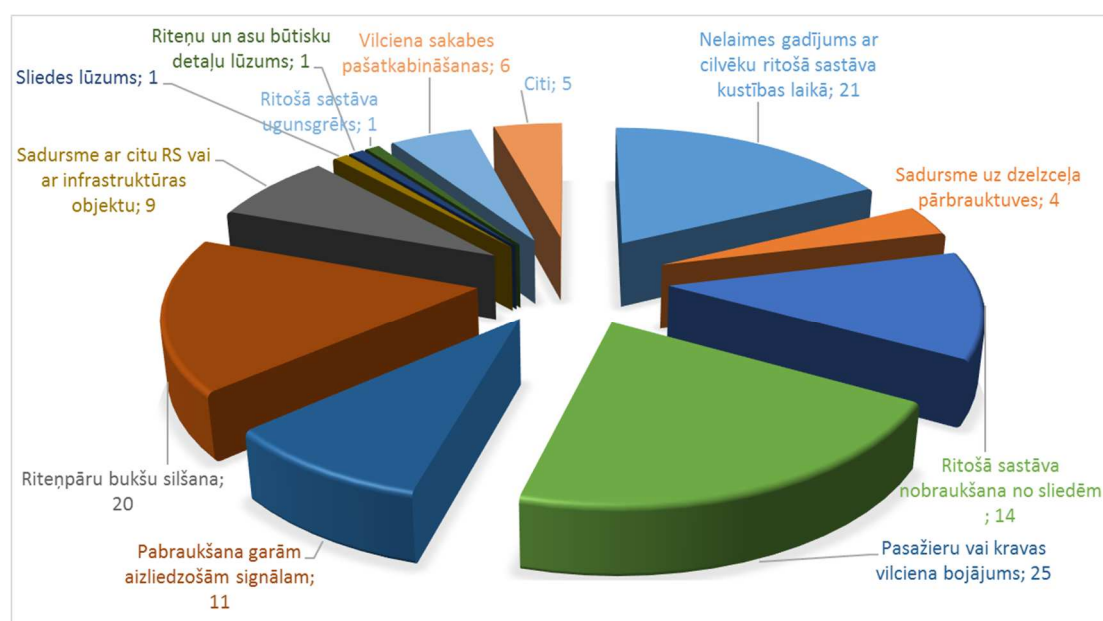
1. tabula

2007.-2017. gadā ieviestie ieteikumi

Izdotie ieteikumi		Ieteikumu ieviešanas statuss					
		Ieviesti		Tiek ieviesti		Nav ieviesti	
Gads	Skaits	Skaits	[%]	Skaits	[%]	Skaits	[%]
2007.	0	0	0	0	0	0	0
2008.	8	7	87,5	1	12,5	0	0
2009.	4	0	0	4	100	0	0
2010.	4	9	225	0	0	0	0
2011.	0	0	0	0	0	0	0
2012.	3	0	0	3	100	0	0
2013.	0	3	100	0	0	0	0
2014.	0	0	0	0	0	0	0
2015.	3	0	0	3	100	0	0
2016.	0	2	67	1	33	0	0
2017.	0	0	0	1	0	0	0
Kopā	22	21	95	1	5	0	0

6.5. Saņemtie un analizētie informatīvie pārskati par dzelzceļa negadījumiem 2017. gadā

Saskaņā ar Ministru kabineta 2010. gada 26. oktobra noteikumiem Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” Dzelzceļa nodaļa 2017. gadā saņēma, apkopoja un izvērtēja 27 nopietnu negadījumu, t.sk. 21 nelaimes gadījumus ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā un 4 negadījumus uz dzelzceļa pārbrauktuvēm, kā arī 91 dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu pārskatus, informācija par kuriem apkopota un parādīta 6.3. attēlā.



6.3.att. Saņemtie pārskati par dzelzceļa negadījumiem

6.6. Dzelzceļa nodaļas audits

Eiropas Komisija 2014. gadā apstiprināja programmu, kuras mērķis bija paaugstināt dzelzceļa drošību Eiropas Savienībā. Arī Latvija tika iekļauta to dalībvalstu grupā, kurās prioritāri noteica izvērtēt dzelzceļa drošības stāvokli. Šajā sakarā notika Biroja dzelzceļa avāriju nodaļas darbības audits, ko veica Eiropas Komisija. Audits tika uzsākts 2016. gadā, bet tā noslēgums bija 2017. gada februārī.

6.7. Dzelzceļa nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi

2018. gadam Dzelzceļa nodaļa izvirzīja mērķus:

- kvalitatīvi izmeklēt dzelzceļa satiksmes negadījumus;
- sistemātiski iepazīties ar saņemto informāciju par dzelzceļa negadījumiem, lai pieņemtu lēmumu par izmeklēšanas uzsākšanu;
- iepazīties, sniegt priekšlikumus un apkopot informāciju par Valsts dzelzceļa inspekciju un dzelzceļu nozares uzņēmumu veiktajiem izmeklēšanas pārskatiem;
- turpināt darbu pie izmeklētāju rokasgrāmatu un izmeklēšanas metodiku izstrādes;
- pilnveidot izmeklēšanas metodiku un specializēto aprīkojumu;
- veikt izmeklētāju apmācību speciālosursos un dzelzceļa uzņēmumu objektos.

7. Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa

7.1. Jūras negadījumu klasifikācija

Jūras negadījumu izmeklēšanas procesu reglamentē 2011. gada 12. jūlija Ministru kabineta noteikumi Nr.561 „Jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas kārtība”.

Saskaņā ar minētajiem noteikumiem Birojam obligāti jāizmeklē sevišķi smagi jūras negadījumi. Sevišķi smags jūras negadījums ir negadījums, kurā gājis bojā kuģis, persona zaudējusi dzīvību vai radies būtisks kaitējums videi.

Ja noticis smags jūras negadījums, mazāk smags jūras negadījums vai jūras incidents, Birojs izvērtē izmeklēšanas lietderību, ņemot vērā jūras negadījuma vai incidenta smaguma pakāpi, iesaistīto kuģu un kravas veidu, kā arī to, vai attiecīgās izmeklēšanas rezultāti var palīdzēt novērst turpmākus jūras negadījumus un incidentus. Attiecīgo izmeklēšanu veic tikai tad, ja Birojs to uzskata par lietderīgu.

Smags jūras negadījums ir negadījums, kas neatbilst sevišķi smaga jūras negadījuma pazīmēm un kas saistīts ar ugunsgrēku, sprādzienu, kuģa sadursmi (kontakta) ar citu kuģi vai citu objektu, kuģa uzsēšanos uz sēkļa, sliktu laika apstākļu vai ledus radītiem bojājumiem, aizdomām par citiem bojājumiem vai citiem ar kuģa darbību saistītiem apstākļiem, kuru dēļ radies:

- galvenā dzinēja bojājums (piemēram, apstāšanās uz laiku, ilgāku par 24 stundām; pasažieru kuģim – ilgāku par 12 stundām), būtisks kuģa nodalījumu vai kuģa korpusa bojājums vai citi apstākļi, kuru dēļ kuģis zaudējis jūras spēju;
- kaitējums videi;
- bojājums, kura dēļ kuģim nepieciešama velkoņa vai krasta dienestu palīdzība.
-
- Mazāk smags jūras negadījums ir jūras negadījums, kas neatbilst sevišķi smaga vai smaga jūras negadījuma pazīmēm.
- Birojs jebkurā laikā var pieņemt lēmumu par citu jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanu, ja tiem ir būtiska ietekme uz jūras transporta drošību.

7.2. Izmeklēšanā iesaistītas institūcijas

Iestādes un organizācijas, kas ir iesaistītas izmeklēšanā, nosaka „Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums”, un 2011. gada 12. jūlija Ministru kabineta noteikumi Nr.561 „Jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas kārtība”.

Saskaņā ar minētajiem noteikumiem, sevišķi smagus, smagus un mazāk smagus jūras negadījumus izmeklē Birojs.

Izmeklēšanā, neradot interešu konfliktu, var iesaistīt Latvijas Jūras administrācijas, Krasta Apsardzes un citu valsts institūciju pārstāvjus un kompetentus ekspertus, kuri nav Biroja darbinieki, kā arī Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādes pārstāvjus, ja negadījumā ir iesaistīts kuģis, persona vai subjekts, kas ir reģistrēts attiecīgajā dalībvalstī. Birojs var lūgt citu Eiropas Savienības dalībvalstu izmeklēšanas iestāžu vai Eiropas Jūras Drošības Aģentūras (EMSA) palīdzību, lai saņemtu ekspertu atzinumus vai veiktu tehniskās pārbaudes, analīzes, vai sniegtu novērtējumus.

7.3. Jūras negadījumu izmeklēšanas process

Izmeklēšana ir informācijas vākšana par jūras negadījuma sekām, apstākļiem, tās analīze secinājumu sagatavošana un rekomendāciju izstrāde kuģošanas drošības uzlabošanai.

Biroja izmeklētāji saņem informāciju no Krasta Apsardzes, kompānijām, kuģu aģentiem, ostu kuģu kustības operatoriem par jūras negadījumiem un incidentiem. Pēc ziņojuma saņemšanas par negadījumu Biroja izmeklētāji ierodas negadījuma vietā un nekavējoties uzsāk tās izmeklēšanu.

Pēc informācijas saņemšanas par jūras negadījumu vai incidentu Birojs veic jūras negadījuma vai incidenta sākotnējo izvērtēšanu. Ja nepieciešams, Valsts vides dienests novērtē, vai notikums ir radījis būtisku kaitējumu videi. Ja Birojs pieņem lēmumu neveikt smaga jūras negadījuma izmeklēšanu, šā lēmuma iemeslus dokumentē un paziņo Eiropas Komisijai, izmantojot Eiropas Jūras negadījumu informācijas platformu (EMCIP). Birojs var pieprasīt attiecīgo kuģa menedžmenta kompāniju iesniegt materiālus par kompānijas izmeklēšanu atbilstoši ISM Kodeksa Sadaļai A.9.

Birojs sadarbojas ar citu jūras negadījumā vai incidentā iesaistīto valstu kompetentajām iestādēm, lai laikus vienotos par to, kura būs izmeklēšanu vadošā valsts un kādas izmeklēšanas procedūras tiks piemērotas. Vienošanās procesā izvērtē, kuras valsts vadībā un ar kādām procedūrām būs iespējams visefektīvāk sasniegt izmeklēšanas mērķi.

Izmeklēšanu uzsāk, cik drīz vien iespējams, bet ne vēlāk kā divus mēnešus pēc attiecīgā jūras negadījuma vai incidenta. Incidenti un negadījumi

atbilstoši kritērijiem tiek paziņoti Eiropas Komisijai, aizpildot EMCIP datubāzi.

7.4. Jūras negadījumi un incidenti

7.4.1. Sevišķi smagi jūras negadījumi

- Smags negadījums notika 2017. gada 16. februārī Liepājas ostā: no Honkongas karoga kuģa GREAT FLUENCY ūdenī nokrita apkalpes loceklis, pēc tā izvilksanas krastā NMPD speciālisti konstatējuši personas nāvi. Negadījumā ir iesaistīta alkohola lietošana. Birojs veica negadījuma sākotnēju izvērtēšanu ar liecību un materiālu nosūtīšanu Honkongas transporta nelaimes gadījumu izmeklēšanas organizācijai.
- 2017. g. 20. februārī notika negadījums ar letālu iznākumu uz Kipras karoga konteineru kravas kuģa Wes Janine. Kravas telpā no liela augstuma nokrita kravas celtna darbību koordinējošais stivdors. Izmeklēšanu veica Birojs pēc Kipras drošības aģentūras lūguma. Izmeklēšanas ziņojums publicēts Biroja interneta mājas lapā.



7.1.att. Kuģis Wes Janine un nelaimes gadījuma vieta uz kuģa
(20.02.17 negadījums)

- 2017.g. 14.aprīlī uz Latvijas karoga zvejas kuģa DANIELS, atklātā jūrā, traļa nolaišanas laikā vecākais palīgs operējot ar vinču paklupis, uzkritis tralim un ierauts ūdenī. Uz klāja atradās vēl trīs cilvēki. Meklēšanas operācija ar vairāku kuģu iesaistīšanu tika veikta 8 stundu garumā bez rezultātiem un tika pārtraukta sakarā ar laika apstākļu pasliktinšanos.



■7.2.att. kuģis Daniels un tā darba klajs

- 2017. g. 18. maijā Birojs saņēma ziņojumu par nelaimes gadījumu uz pasažieru kuģa VECRĪGA, kuģim atrodoties pietātnē pie Akmens tilta, kad darbinieks mazgājot priekšgala klāju, paslīdēja uz saziēpētās virsmas, iekrita ūdenī un gāja bojā. Negadījuma izmeklēšanu veic Valsts darba inspekcija.



7.3.att. Jahtas Zingarella atlūzas pēc ugunsgrēka un augstsprieguma līnija Bolderājā (12mētru augstumā), pie kuras jahta pieskārs ar masti.

- 2017. gada 16. jūlijā jahta-katamarāns “Zingarella” izgāja no Bolderājas jahtkluba, ar divpadsmit cilvēkiem, no tiem septiņi bērni vecumā no 7 līdz 13 gadiem un pieci pieaugušie. Jahtas masts saskārās ar augstsprieguma pārvadu, pēc kura notika divi sprādzieni uz jahtas (degvielas tvertnes). Peldlīdzeklis aizdegās. Kapteinis sāka pasažieru evakuāciju; ugunsgrēka rezultātā tika nodarīti smagi miesas bojājumi 5 personām, jahta pilnībā nodega. Uzsākts kriminālprocess. Birojs neveic atpūtas kuģu negadījumu izmeklēšanu, bet šinī gadījumā tiek sniegts konsultatīvais atbalsts Valsts policijai.

- 2017. gadā Birojam tika ziņoti divi gadījumi, kad no Tallink kompānijas prāmjiem pasažieri izlēca jūrā no 8 klāja. Abos gadījumos Birojs veica sākotnējo izvērtēšanu, un pēc abu negadījumu klasificēšanas kā suīcīds, turpmākā izmeklēšana netika veikta.

7.4.2. Smagi un mazāk smagi jūras negadījumi.

- 2017. g.18.februārī Maltas, karoga kuģis MED ADRIATIC veicot pietauvošanas manevru Ventspils ostā smagi sadurās ar piestātņi, iespējams, vēja brāzmas rezultātā. Piestātne un kuģa korpusa tika būtiski bojāti. Birojs veica negadījuma sākotnēju izmeklēšanu ar savāktu liecību nodošanu Maltas jūras negadījumu izmeklēšanas iestādei.



7.4.att. Kuģis MED ADRIATIC(18.02.17 negadījums) ar caurumu korpusā pēc sadursmes ar piestātņi

- 2017. g. 25. maijā Rīgas jūras līcī pie Rīgas ostas uz Latvijas karoga tankkuģa ZIRCON izcēlās ugunsgrēks mašīntelpā pēc degvielas noplūdes caur dzinēja blīvslēgu uz tās nokļūšanu uz karstas virsmas. Krasta Apsardzes telpās tika sasaukta MRCC Komiteja saskaņā ar normatīvo aktu prasībām. Pēc 8 stundām ugunsgrēks tika likvidēts un kuģis pietauvots Rīgas ostā. Cietušo personu nav. Birojs veica negadījumu izmeklēšanu ar gala ziņojuma publicēšanu Biroja interneta mājas vietnē un EMCIP datubāzē.



7.5.att. Kuģa Zircon mašīntelpa pēc ugunsgrēka(25.05.17 negadījums)

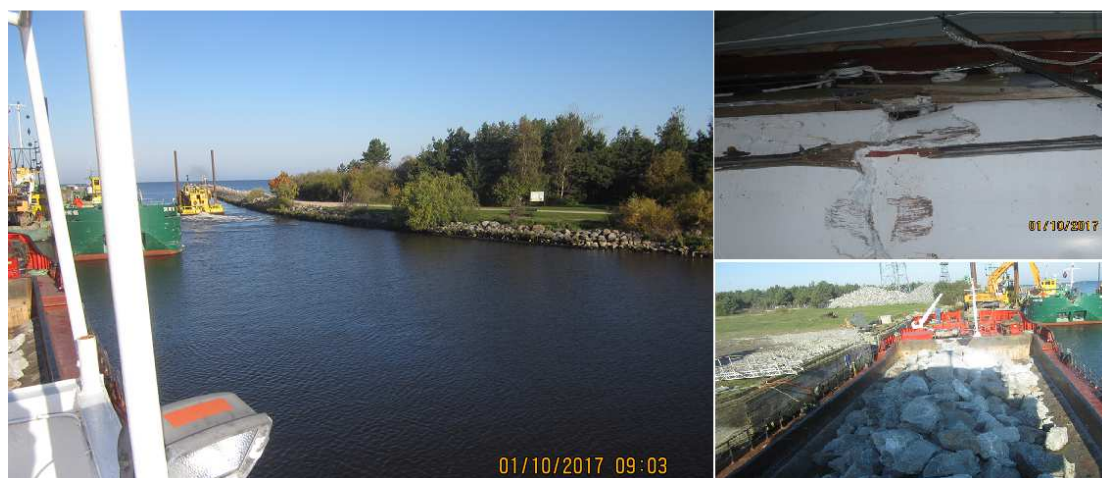
- 2017. g. 29. janvārī saņemts ziņojums par kravas nozaudēšanu no augšēja klāja Latvijas ūdeņos no Lietuvas karoga kuģa AFALINA. Kuģis bija izgājis no Ventspils ostas un vētras apstākļos tika noskalota daļa klāja kravas.



7.6.att. Prāmja ISABELLE paceļama platforma no kuras tehniskā defekta dēļ (skrūvju nodilums) apkalpes loceklis nokrita uz klāju un nopietni traumējās (09.06.17 negadījums)

-
- 2017. g. 09. jūnijā Stokholmas ostā notika nopietns negadījums uz Latvijas karoga prāmja ISABELLE. Apkalpes loceklis izmantoja paceļamo platformu krāsošanas darbiem uz kuģa klāja, kad platformas groza stiprinājumi salūza un darbinieks nokrita no liela augstuma nopietni traumējot mugurkaulu. Pirms notikuma aprīkojums bija sertificēts un pārbaudīts saskaņā ar normatīvu aktu prasībām. Saskaņā ar 2011. gada 12. jūlija Ministru kabineta noteikumu Nr.561 „Jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas kārtība” 18. pantu Birojs uzdeva kompānijai Tallink veikt negadījuma izmeklēšanu. Kompānija iesniedza Birojam izmeklēšanas ziņojumu.

- 2017. gada 30. septembrī Pāvilostas kanālā, notika negadījums kurā tika bojātas jahtas borts un barža SBB-1 ar akmeņu kravu zemāk attēlā redzama notikuma vieta pēc sadursmes.



7.7.att. Pāvilostas kanāls, kur notika negadījums; bojātas jahtas borts un barža SBB-1 ar akmeņu kravu pēc sadursmes(30.09.17 negadījums)

7.4.3. Pārējie negadījumi un incidenti.

- 2017. gadā saņemti divi ziņojumi par kuģu bīstamu manevrēšanu Irbes šaurumā, kur pastāvēja sadursmes risks, tie klasificēti kā jūras incidenti, pēc kuriem Birojs veica sākotnējo izvērtēšanu.
- 2017. gadā saņemti vairāki ziņojumi par negadījumiem ar atpūtas kuģiem, mazizmēra zvejas kuģiem un laivām, kā arī nenozīmīgiem incidentiem ar tirdzniecības kuģiem zem Latvijas karoga un Latvijas ūdeņos. Visos gadījumos tika apkopota informācija un analizēti notikumu apstākļi. Atbilstoši kritērijiem informācija un ziņojumi sniegti Eiropas Komisijai caur EMCIP datubāzi, kā arī Starptautiskās Jūrniecības Organizācijas (IMO) GISIS datu bāze. Statistiskā uzskaitē ir 7.4.4. sadaļā

7.4.4. Jūras negadījumu un incidentu statistika par 2006.-2017. gadu

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Negadījumu/ incidentu kopskaits	28	23	22	16	11	5	14	15	23	23	30	26
Latvijas ūdeņos	14	15	14	13	10	4	7	12	21	11	15	19

Ārpus Latvijas ūdeņiem	14	8	8	3	1	1	7	3	2	12	15	7
Negadījumu/incidentu veidi												
Sadursme	3	3	-	3	3	1	5	1	1	2	2	-
Kontakts	5	4	7	6	1	1	3	4	2	1		3
Uzsēšanas uz sekla	-	3	2	4	4	1		1	3	2	1	3
Saskare ar grunti	2	1	3	2	-	-	1		2	1	1	2
Ugunsgrēks/eksplūzija	4	2	1	-	2	-	1	-	-	-		2
Dzinēja bojājums	-	3	2	1	1	-	1	-	-	-	1	4
Nogrimšana/apgāšanās	-	-	1	1	-	-	1	-	1	3	3	-
Sūce	1	1	1	-	-	-		-	-	-		-
Vides piesārņojums	-	1	-	1	-	1		-	-	-	1	-
Negadījums darbavietā	2	3	3	1	-	-	1	2	2	2	8	5
Cits	10	2	2	-	-	-	1	7	3	12	13	7
Negadījumu kategorijas												
Sevišķi smags negadījums	1	1	3	1	-	1	2	1	5	5	7	4
Smags negadījums	3	3	6	4	2	2		-	1	7	9	4
Mazāk smags negadījums	1	2	3	4	5	-	1	2	2	-	3	10
Incidents	23	15	11	7	4	2	11	12	13	11	11	8
Kuģu tipi												
Beramkravu kuģis	-	1	-	1	-	-		-	-	1	4	
Konteinerku ģis	-	-	-	-	-	-	1	1	-		4	1
Ģenerālo kravu kuģis	12	13	8	5	8	-	10	9	11	11	7	15
Tankkuģis	6	3	4	3	-	1	1	1	2	1	6	1
Pasažieru kuģis	-	1	2	1	-	-		1	-	1		1
Pasažieru/Ro-Ro kuģis	3	2	3	-	-	-		-	2		4	2
Zvejas kuģis	6	-	4	4	1	1	1	2	-	3	2	1
Velkonis	-	-	-	2	-	-			1	1	1	

Cits (atpūtas kuģi, laivas, NBS kuģi)	5	3	1	2	3	1	1	1	8	3	2	4
Bojāēja										5	7	
Cilvēka bojāeja saistībā ar negadījumu	-	2	8	2	-	1	1	1	3	1	1	3
Ar negadījumu nesaistīta cilvēka bojāeja	2	2	1	-	-	-	1	2	2	4	6	2
Kuģa bojāeja	-	-	1	1	-	-	1	-	-	3	2	1

(Piezīme Statistiskie dati par 2006.-2010. g. ir apkopoti no Latvijas Jūras administrācijas datiem)

- 2017. gadā Jūras nodaļa kopā saņēma 80 ziņojumus par negadījumiem no MRCC, ostu kapteiņdienestiem, Dānijas, Zviedrijas, un citu valstu jūrlietu pārvaldes institūcijām. Visos minētos gadījumos tika veikta informācijas analīze un izvērtēšana. Notika cieša sadarbība izmeklēšanā ar iesaistīto kuģu karoga valstīm, kā arī ar piekrastes valstīm atbilstoši negadījumu vietai.

Izvērtējot Biroja rīcībā esošos statistikas datus par 2017. gada jūras negadījumiem un incidentiem salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem var secināts, ka 2017. gadā kopējais jūras negadījumu un incidentu skaits ir iepriekšējā līmenī. Ir pamats uzskatīt, ka jūrniecības nozares subjekti arvien labāk informē Biroju par incidentiem un bīstamām (near-miss) situācijām.

7.5. Īss pārskats par drošības rekomendācijām un ieteikumiem

Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23.aprīļa Direktīva 2009/18/EK „Ar ko nosaka pamatprincipus negadījumu izmeklēšanai jūras transporta nozarē un groza Padomes Direktīvu 1999/35/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/59/”, kā arī Latvijas Republikas normatīvie akti (2011. gada 12. jūlija Ministru kabineta noteikumi Nr.561 „Jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas kārtība”) nosaka, ka vajadzības gadījumā Izmeklēšanas ziņojumā ir jāietver no analīzes un secinājumiem izrietošus drošības ieteikumus konkrētās jomās (tiesību akti, projektēšana, procedūras, pārbaudes, vadība, veselības aizsardzība un darba drošība, apmācība, remontdarbi, tehniskā apkope, palīdzība no krasta un neatliekamā palīdzība). Lai novērstu jūras negadījumus, drošības ieteikumus adresē tiem, kuri tos var vislabāk īstenot, piemēram, kuģu

īpašniekiem, Jūras administrācijām, klasifikācijas atzītajām organizācijām, kuģniecības iestādēm, kuģu satiksmes dienestiem, glābšanas dienestiem un u.c..Izmeklēšanas ziņojumā iekļauj arī visus pagaidu ieteikumus vai drošības pasākumus, kas var būt sniegti drošības izmeklēšanas gaitā.

Drošības ieteikumos nekonstatē personas vainas vai atbildības prezumpciju saistībā ar jūras negadījumu. Birojs drošības ieteikumus nosūta visām negadījumā iesaistītām pusēm, norādot drošības ieteikumu ieviešanas termiņus. Ja nepieciešams, Birojs drošības ieteikumus var nosūtīt citas valsts jūrniecības drošības iestādēm. Birojs fiksē informāciju par pasākumiem, kas veikti, reaģējot uz drošības ieteikumiem. Biroja drošības rekomendācijas ir apskatāmas Biroja interneta vietnē.

7.6. Citas aktivitātes jūras negadījumu izmeklēšanas jomā

2017. gadā Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļas izmeklētāji piedalījās šādos semināros un apmācībās:

- EMSA (Eiropas jūras drošības aģentūras) PCF (pastāvīgās sadarbības ietvars) sanāksmē jūras negadījumu izmeklēšanā, Lisabonā (Portugāle);
- Eiropas jūras negadījumu izmeklētāju forums (EMAIF – Zviedrija);
- EMSA organizētais apmācību seminārs par EMCIP (European Marine Casualty Information Platform) datu bāzes izmantošanu, Lisabonā (Portugāle) - 2 reizes;

Jūras negadījumu izmeklētāju forums (MAIF – Jaunzēlandē)

Ir sagatavota un apstiprināta „Jūras negadījumu izmeklēšanas rokasgrāmata.

7.7. Jūras nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi

- 2018. gadam Jūras nodaļa izvirzīja mērķus:
- Saņemt un apkopot no iesaistītajām iestādēm un uzņēmumiem atskaites par izmeklēto negadījumu avāriju drošības rekomendāciju ieviešanu (saskaņā ar Direktīvas EK 18/2009/ prasībām);
- turpināt darbu pie Starpresoru vienošanās projektu saskaņošanas par sadarbību ar visām nelaimes gadījuma vietā iesaistītajām organizācijām, kā arī ar tiesībsargājošajām institūcijām;
- veikt izmeklētāju apmācību speciālosursos.

8. Komunikācija ar sabiedrību

Birojs savā interneta mājaslapā ievieto nobeiguma ziņojumus par aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu izmeklēšanu, nobeiguma pārskatus par izmeklētajiem dzelzceļa satiksmes negadījumiem, izmeklēšanas ziņojumus par izmeklētajiem jūras negadījumiem un incidentiem, publiskos pārskatus, kā arī informāciju par Biroja budžeta izlietojumu, nodarbināto skaitu un darba samaksu. Ar Biroja interneta mājaslapas starpniecību ikviena persona var uzdot jautājumus, uz kuriem tiek sniegtas atbildes.

APSTIPRINĀTS

ar Transporta nelaimes gadījumu un
incidentu izmeklēšanas biroja direktora
Ivara Alfdēda Gaveika _____
2018. gada _____
rīkojumu Nr.1-01/_____