

APSTIPRINĀTS
ar Transporta nelaimes gadījumu un
incidentu izmeklēšanas biroja direktora
2016. gada _____
rīkojumu Nr.1-01/_____

Publiskais drošības pārskats par 2015. gadu

**Rīga
2016**

Ievads

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs

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.

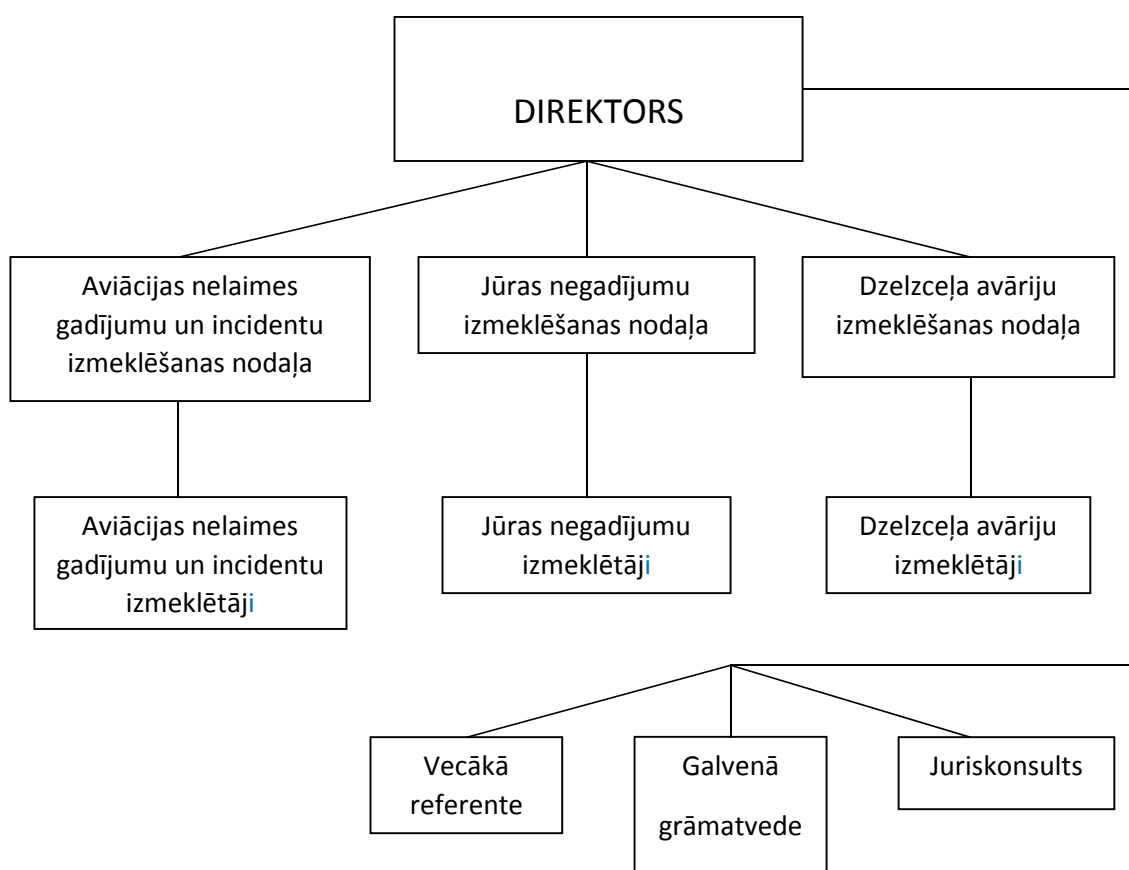
Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja veiktā izmeklēšana nav saistīta ar personas vainas vai atbildības noteikšanu.

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 atkārtēšanos 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



3.1. att. Biroja organizatoriskā struktūra

4. Biroja personāls

Pārskata gada sākumā un arī beigās birojā bija desmit amata vietas: deviņas ierēdņa vietas un viena darbinieka amata vieta. Biroja darbinieku vidējais vecums pārskata gadā bija 49 gadi. Birojā strādā 8 vīrieši un 2 sievietes.

Biroja darbinieku sadalījumu pa vecuma grupām 2015. gadā

Vecums (no - līdz)	Skaits
20-35	1
36-50	6
51 un vairāk	3

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

Biroja personāla apmācība un kvalifikācijas paaugstināšana 2015. gadā

Biroja struktūrvienība	KURSI	MĀCĪBU VIETA	SKAITS
<i>ANGIIN*</i> <i>izmeklētāji</i>	Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas kursi	Dienvīdkalifornijas Drošības institūta kursi Losandželosā, ASV.	1
<i>ANGIIN</i> <i>izmeklētāji</i>	Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas kursi	RollsRoyce rīkotie kursi "Lielo turbodzinēju iepazīšana un izmeklēšana"	1
<i>DzAIN**</i> <i>izmeklētāji</i>	Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas kursi	Transporta drošības institūta organizētie dzelzceļa drošības kursi, Čikāga, ASV	1
<u>DzAIN</u>	<u>Dzelzceļa</u>	<u>Dzelzceļa pārvadājumu</u>	<u>1</u>

<u>izmeklētāji</u>	<u>avāriju izmeklēšanas kursi</u>	<u>sistēmas drošības kursi, Landovera, ASV</u>	
<i>JNIN izmeklētāji</i>	Jūras negadījumu izmeklēšanas kursi	Dienvidkalifornijas Drošības institūta kursi “Cilvēka faktors”, Losandželosa, ASV	1
<i>JNIN*** izmeklētāji</i>	Jūras negadījumu izmeklēšanas kursi	IMO Pasaules Universitātes Baltijas reģiona jūras negadījumu izmeklētāju kursi, Stokholma, Zviedrija	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.

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;

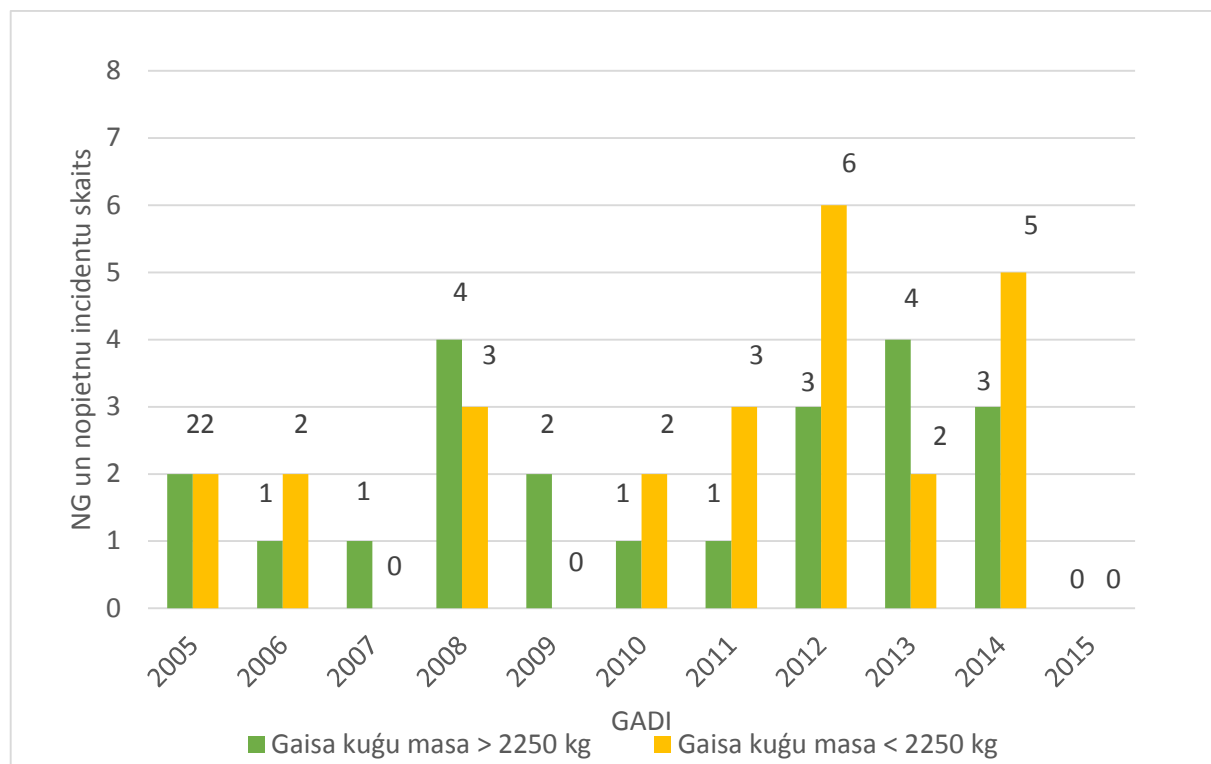
- ziņo ieinteresēto valstu aviācijas institūcijām un personām, Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai (ICAO), Eiropas Komisijai (EC), Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (EASA), dalībvalstīm un attiecīgajām trešajām valstīm par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem;

- analizē aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu cēloņus, sistematizē un uzglabā informāciju par visiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem, kuros iesaistīti Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrētie gaisa kuģi;

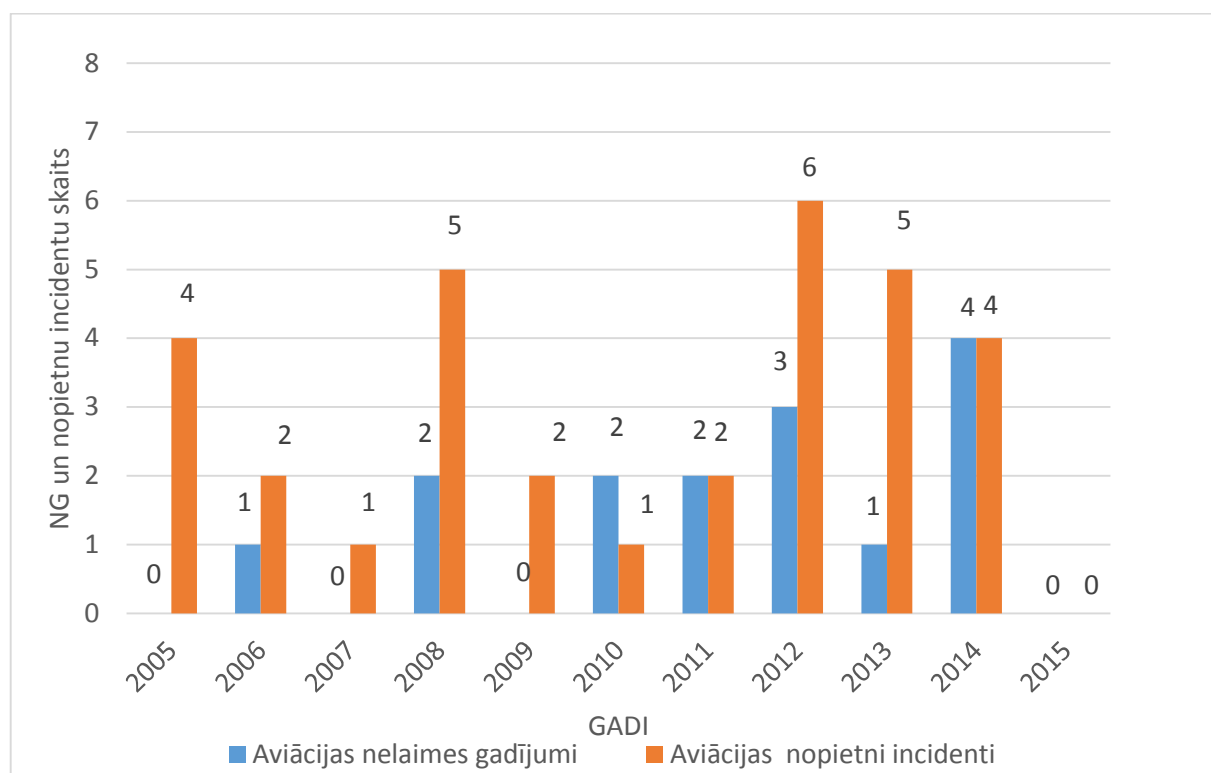
- veic datu ievadišanu par notikušajiem aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem Transporta nelaimes gadījumu un incidentu Datu bāzē izmantojot ECCAIRS (European Coordination Centre For Aviation Incident Reporting Systems) programmatūru un pēc izmeklēšanas pabeigšanas nosūta E5F datni Civilās aviācijas aģentūrai, kā arī administrē ECCAIRS programmatūru;

- veic nodaļas izstrādāto drošuma rekomendāciju ievadišanu 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.

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. Pabeigtās drošuma izmeklēšanas 2015. gadā

- Pabeigta 31.08.2013. notikušā aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana saistīta ar gaisa kuģa DHC-8-402, reģistrācijas numurs YL-BAJ, lidojuma numurs BT 416, ekipāžas locekļa rīcībnespēju lidojuma laikā.

Izmeklēšanas gaitā konstatēts, ka aviācijas nopietns incidents notika gaisa kuģa pilota veselības stāvokļa dēļ.

Pamatojoties uz TNGIIB veikto izmeklēšanu, bija apturēta pilota veselības apliecība;

- 8.05.2014. gadā notikušā aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšana ar gaisa kuģi PS-2B, reģistrācijas numurs YL-CCU. Lidojuma 8. minūtē gaisa kuģis, izpildot akrobātisko elementu, iekļuva plakanajā grīstē un sadūrās ar zemes virsmu.



5.3. att. Avarējušais gaisa kuģis

Aviācijas nelaimes gadījumā, gaisa kuģim saduroties ar zemes virsmu, pilots guva smagus miesas bojājumus, kuru dēļ iestājās nāve. Gaisa kuģa konstrukcija tika sagrauta tā, ka tālākai ekspluatācijai gaisa kuģis nav atjaunojams.

Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas gaitā secināts, ka aviācijas nelaimes gadījuma cēlonis saistīts ar pilota nepietiekamu teorētiskās un praktiskās apmācības līmeni, kas noveda pie droša lidojuma augstuma neievērošanas, veicot akrobātiskos lidojumus.

Izmeklēšanas procesā izstrādātas drošuma rekomendācijas, kas adresētas Civilās aviācijas aģentūrai (CAA) un Latvijas Gaisa Satiksmei (LGS);

- Pabeigta 25.06.2014. gadā notikušā aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšana ar gaisa kuģi Jodel D18 SOVEREIGN, bez reģistrācijas numura, kuru pilotēja gaisa kuģa īpašnieks. Lidojuma laikā gaisa kuģis zaudēja vadību, ar lielu leņķi sasvērās uz sāniem un sadūrās ar zemes virsmu.



5.4. att. Avarējušais gaisa kuģis

Aviācijas nelaimes gadījumā, gaisa kuģim saduroties ar zemes virsmu, pilots guva smagus miesas bojājumus, kuru dēļ iestājās nāve. Gaisa kuģa konstrukcija tika sagrauta tā, ka tālākai ekspluatācijai gaisa kuģis nav atjaunojams.

Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas gaitā secināts, ka aviācijas nelaimes gadījuma cēlonis ir Starptautisko standartu un ieteicamās prakses vispārpieņemto prasību gaisa kuģu ekspluatācijā neievērošana un pilota pieredzes trūkums gaisa kuģu būvēšanā. Izstrādātas drošuma rekomendācijas, kas adresētas Civilās aviācijas aģentūrai (CAA);

- Pabeigta 1.09.2014. gadā notikušā aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana – satuvināšanās standartu pārkāpšana starp gaisa kuģi DH-8D, lidojuma numurs BTI-60K, un gaisa kuģi B-763, lidojuma numurs UZB-102. Gaisa kuģu pasažieri un ekipāžas aviācijas nopietnajā incidentā nav cietuši.

Nopietna aviācijas incidenta izmeklēšanas gaitā secināts, ka notikušā incidenta cēlonis ir aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja – Latvijas Gaisa Satiksme (LGS) – dispečera neatbilstoša rīcība veicot satiksmes vadību.

Izstrādāta drošuma rekomendācija, kura adresēta Latvijas Gaisa Satiksmei (LGS);

- Pabeigta 20.09.2014. gadā notikušā aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšana ar gaisa kuģi FK9 Mark IV, reģistrācijas numurs YL-AWP, Alūksnes novadā, Jaunalūksnes pagastā. Veicot nosēšanos uz Alūksnes ezera, pilots ar gaisa kuģi ietriecās ezera malā augošos kokos.



5.5. att. Avarējušais gaisa kuģis

Nosēšanās laikā gaisa kuģis guva būtiskus konstrukcijas bojājumus, pilots un pasažieris netika nopietni ievainoti.

Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas gaitā secināts, ka pilots nebija apmācīts pilotēt gaisa kuģi ar pludiņiem un aviācijas nelaimes gadījums saistīts ar gaisa kuģa pilotēšanas kļūdām, veicot nosēšanos uz ūdens virsmas;

- Pabeigta 11.10.2014. notikušā aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana par bīstamu gaisa kuģa B-735 un gaisa kuģa P-34A/L satuvināšanos. Gaisa kuģu pasažieri un ekipāžas aviācijas nopietnā incidentā nav cietuši.

Nopietna aviācijas incidenta izmeklēšanas gaitā secināts, ka notikušā incidenta cēlonis ir aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja – Latvijas Gaisa Satiksme (LGS) – dispečera neatbilstoša rīcība veicot satiksmes vadību un nepietiekama faktiskās situācijas novērtēšana. Izstrādātas drošuma rekomendācijas, kas adresētas Civilās aviācijas aģentūrai (CAA) un Latvijas Gaisa Satiksmei (LGS);

- Pabeigta 15.11.2014. notikušā aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana par bīstamu gaisa kuģa DH-8D, lidojuma numurs BTI-34H, un gaisa kuģa AT-75, lidojuma numurs FCM-72TX, satuvināšanos. Gaisa kuģu pasažieri un ekipāžas aviācijas nopietnā incidentā nav cietuši.

Nopietna aviācijas incidenta izmeklēšanas gaitā secināts, ka notikušā incidenta cēlonis ir aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja – Latvijas Gaisa Satiksme (LGS) – dispečera-studenta pieļautās kļūdas satiksmes vadībā. Izstrādātas drošuma rekomendācijas, kas adresētas Civilās aviācijas aģentūrai (CAA) un Latvijas Gaisa Satiksmei (LGS);

- Pabeigta 28.12.2014. notikušā aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšana ar gaisa kuģi IN-2, reģistrācijas Nr. YL-XIN, kuru pilotēja īpašnieks. Veicot augstuma uzņemšanu, gaisa kuģis pēkšņi ar priekšgalu lejup sadūrās ar zemes virsmu.



5.6. att. Avarējušais gaisa kuģis

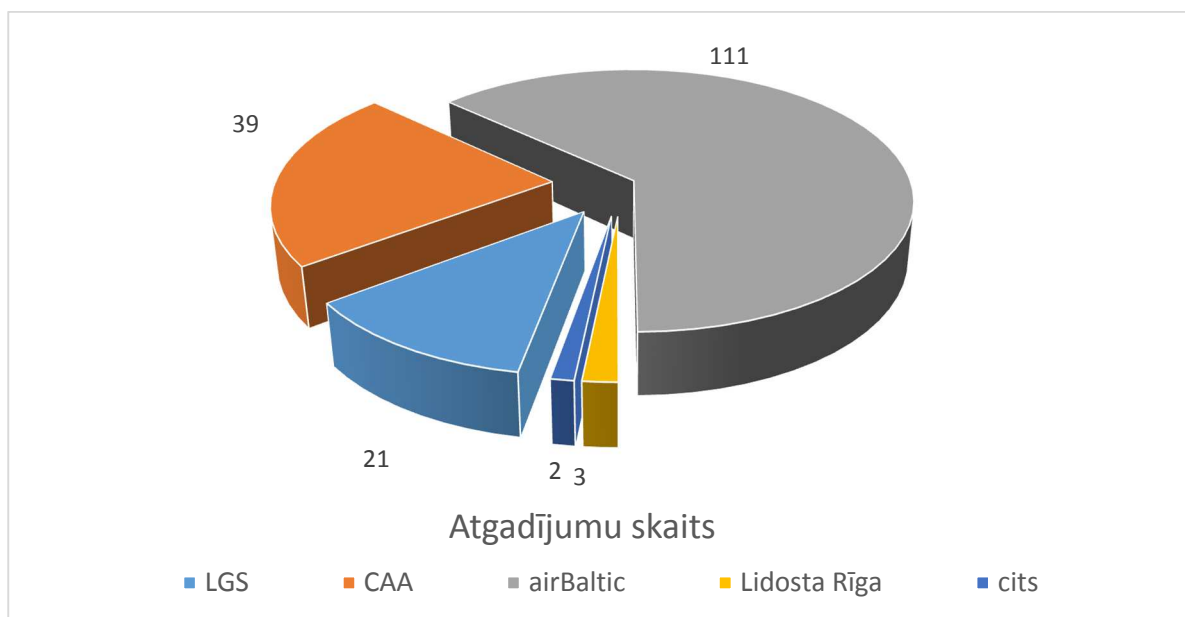
Aviācijas nelaimes gadījumā, gaisa kuģim saduroties ar zemes virsmu, pilots guva smagus miesas bojājumus, kuru dēļ iestājās nāve. Gaisa kuģa konstrukcija tika sagrauta tā, ka tālākai ekspluatācijai gaisa kuģis nav atjaunojams.

Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas gaitā secināts, ka aviācijas nelaimes gadījuma cēlonis ir gaisa kuģa ekspluatācija ar dzinēju bez karburatora apsildes laika apstākļos, kas veicina apledošanu. Izstrādāta drošuma rekomendācija, kas ir adresēta Civilās aviācijas aģentūrai (CAA).

5.4. Saņemtie ziņojumi par atgadījumiem civilajā aviācijā

Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem Nr. 1033 „Ziņošanas kārtība par atgadījumiem civilajā aviācijā” Transporta nelaimes gadījumu un incidentu

izmeklēšanas birojs 2015. gadā saņēma, apkopoja un izvērtēja 176 ziņojumus par atgadījumiem civilajā aviācijā. Informācija galvenokārt tika saņemta no aviokompānijas „airBaltic”, VAS „Latvijas gaisa satiksme”, Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” Drošības statistikas nodaļas, un citiem aviācijas nozares dalībniekiem.

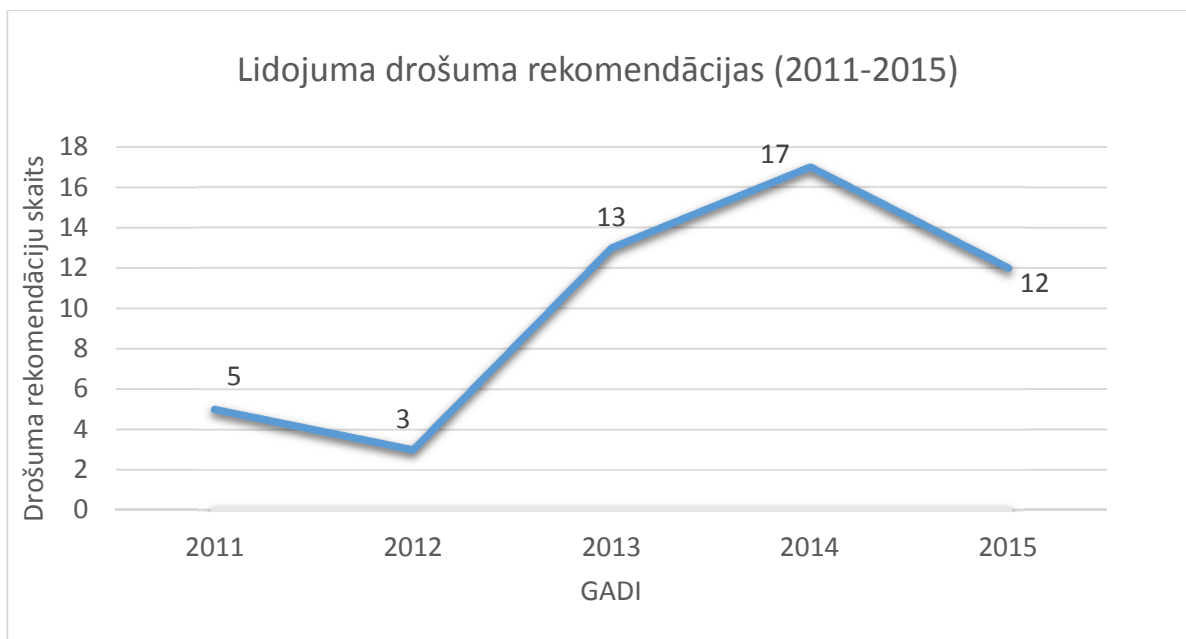


5.7. att. Incidentu skaits 2015. gadā

5.5. Drošuma rekomendācijas

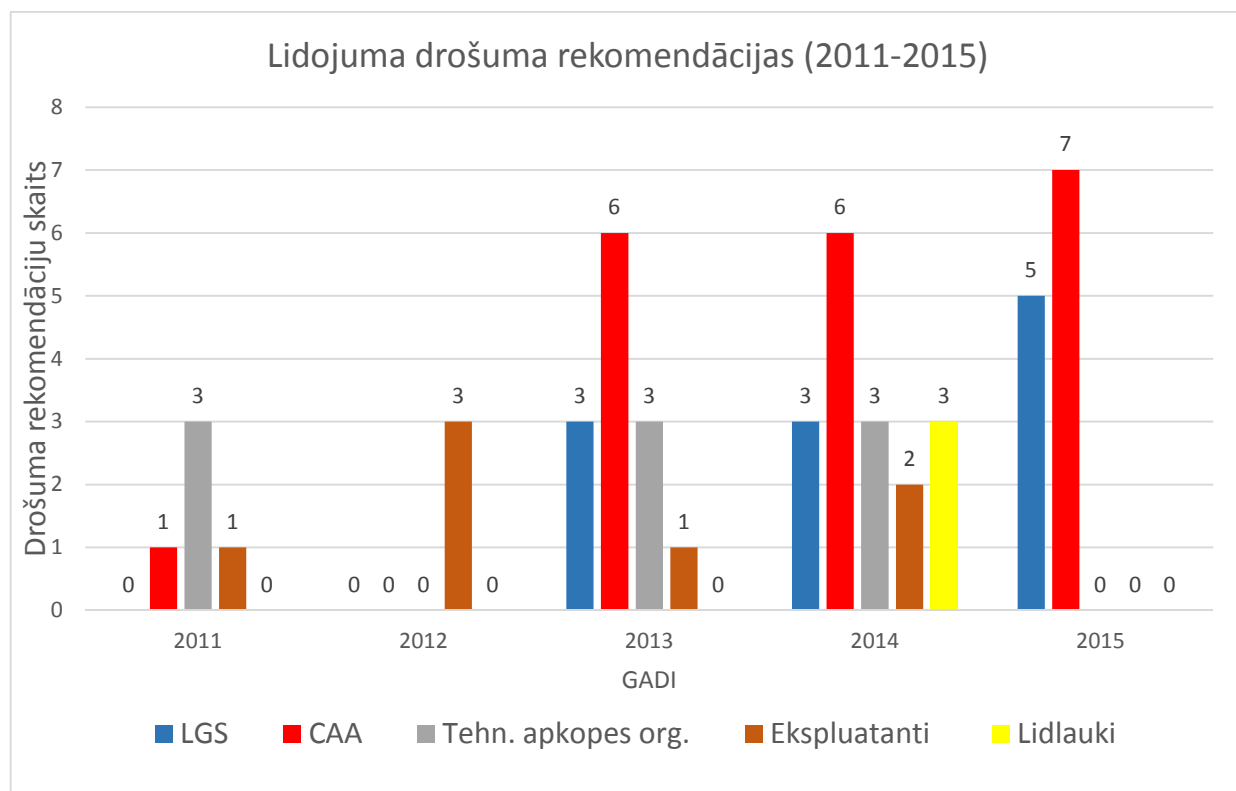
5.5.1. Drošuma rekomendācijas statistika

Pēc Aviācijas nodaļas veiktajām drošuma izmeklēšanām 2015. gadā tika izstrādātas 12 drošuma rekomendācijas, kuras tika adresētas valsts civilās aviācijas institūcijām.



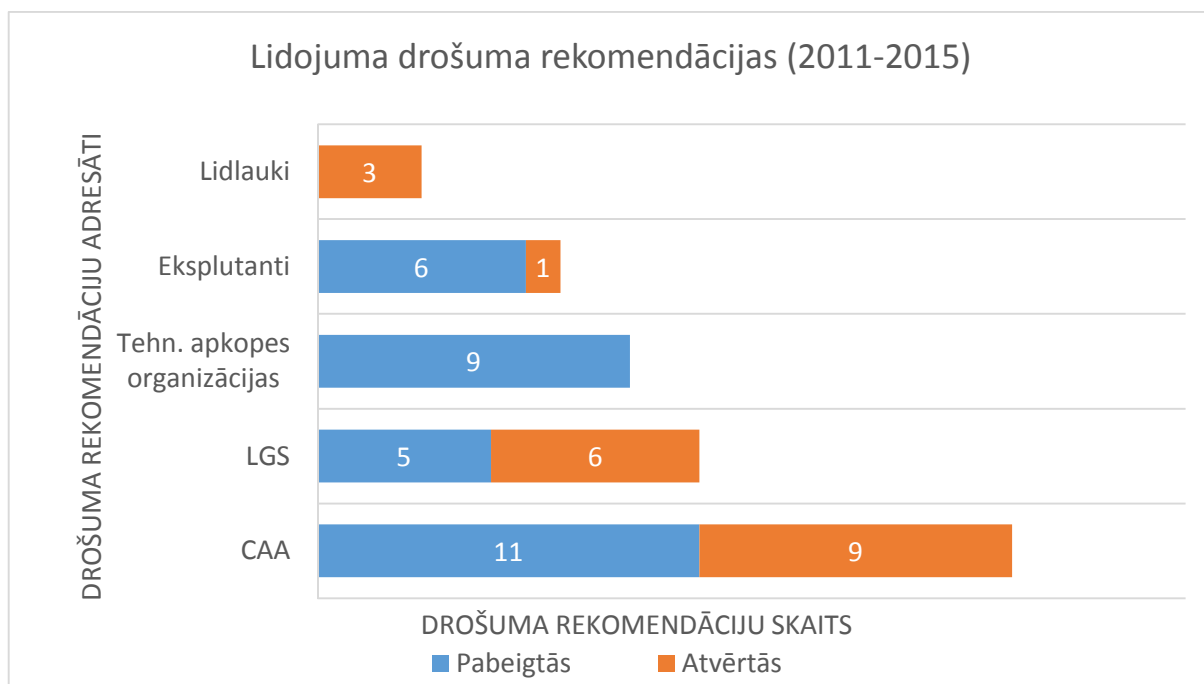
5.8. att. Izstrādāto drošuma rekomendāciju skaits

5.5.2. Drošuma rekomendāciju adresāti



5.10. att. Drošuma rekomendāciju sadalījums pa adresātiem

5.5.3. Drošuma rekomendāciju izpilde



5.9. att. Drošuma rekomendāciju īstenošana

5.6. Sadarbība ar starptautiskajām organizācijām

Sakarā ar ICAO plānu laika posmā no 2015. gada 3. novembra līdz 10. novembrim notika *ICAO Universal Safety Oversight audits (USOAP CMA ICVM)*, kurā tika skatītas 2010. gadā konstatētās neatbilstības, kas tika konstatētas Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojam. Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO) ir iesniegusi audita ziņojuma projektu. TNGIIB sniedza savus komentārus par audita ziņojuma projektu.

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr.996/2010 „Par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā” prasībām dalībvalstīm jānodrošina, ka to drošuma izmeklēšanas iestādes izveido Eiropas civilās aviācijas drošuma izmeklēšanas iestāžu Tīklu.

Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr.996/2010 „Par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā” 7. panta 3c punkta prasībām un Eiropas civilās aviācijas drošuma izmeklēšanas iestāžu Tīkla plānu biroja aviācijas nodaļas vadītājs kopā ar citu izmeklēšanas iestāžu izmeklētājiem piedalījās “peer to peer” Vācijas (BFU) un Islandes (RNSU) izmeklēšanas iestāžu pārbaudēs labākās drošuma izmeklēšanas prakses pārņemšanas nolūkā.

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

Saskaņā ar noslēgto līgumu Birojs sadarbojās ar Nīderlandes Nacionālo gaisa telpas izpētes laboratoriju (NLR) gaisa kuģu atlūzu, detaļu un iekārtu ekspertīžu veikšanai.

Kopīgi ar gaisa kuģu dzinēju ražotāja Rolls-Royce speciālistiem, Rolls-Royce kompānijas laboratorijā Portsmutā, Lielbritānijā tika veikta atteikušā helikoptera dzinēja detaļu un iekārtu ekspertīze, sakarā ar notikušo aviācijas nelaimes gadījumu, aviācijas nodaļas atbildīgā izmeklētāja klātbūtnē.

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

5.7.1. 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 Parlamenta un Padomes 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 apkārtrakstu 285-AN/166 „Vadlīnijas par palīdzības sniegšanu aviācijas negadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm” valsts nodrošinātu palīdzības sniegšanu civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem,

- Biroja izmeklētāji 2013. gadā piedalījās, saskaņā ar 2012. gada 11. janvāra Ministru kabineta rīkojumu Nr.24 „Valsts rīcības plāns civilās aviācijas nelaimes gadījumu seku novēršanai” tā ieviešanai nozīmētās atbildīgās institūcijas, V/A Civilās aviācijas aģentūra organizētajās praktiskajās mācībās ar pārējo iesaistīto institūciju pārstāvjiem, lai atstrādātu starpīnstitūciju sadarbību;
- Lai nodrošinātu izmeklēšanu koordināciju Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs organizēja tikšanos ar Ģenerālprokuratūras, Iekšlietu ministrijas, Tieslietu ministrijas Kriminālprocesa darba grupu, Valsts policijas, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta un Nacionālo bruņoto spēku pārstāvjiem, izstrādāja Starpresoru vienošanās projektus par sadarbību, iesniedza priekšlikumus par nepieciešamajiem grozījumiem Kriminālprocesa likumā, lai novērstu pastāvošās pretrunas ar EP un Padomes regulu 996/2010 „Par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK”. Līdz 2014. gada beigām izstrādātas un parakstītas starpresoru vienošanās praktiski ar visām nelaimes gadījuma vietā un izmeklēšanā iesaistītajām iestādēm, tādām kā VUGD, Valsts policija, NBS, Prokuratūra, CAA;
- Piekļuve 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;”*

- TNGIIB rīcībā ir mazās aviācijas angārs, kur notiek gaisa kuģu, to satura un atlūzu uzturēšana drošā vietā uz laikposmu, kāds nepieciešams drošuma izmeklēšanai, tādējādi nodrošinot pierādījumu aizsardzību. Angārs aprīkots ar apkures sistēmu, ūdens apgādi, biroja telpām, komunālajām labierīcībām, kā arī galvenajiem nepieciešamajiem instrumentiem un mehānismiem, avarējošo gaisa kuģu atlūzu apstrādei un izmeklēšanai;
- Drošuma izmeklēšanas procesā birojs nenosaka vainu vai uzliek atbildību. Drošuma izmeklēšana notiek neatkarīgi, atsevišķi no tiesībsargājošo iestāžu izmeklēšanas un neskarot jebkādas tiesas vai administratīvas procedūras vainas noteikšanai vai atbildības uzlikšanai;
- Izmeklēšanas procesā iegūtā konfidenciālā ar drošumu saistītā informācija tiek izmantota tikai drošuma izmeklēšanas nolūkos vai citos nolūkos, kuru mērķis ir aviācijas drošuma uzlabošana;
- Birojs sagatavoja un iesniedza priekšlikumus sankciju piemērošanai Regulas 996/2010 noteikumu pārkāpšanas gadījumā. Sankcijas par Regulas 996/2010 noteikumu pārkāpšanu noteiktas valsts Administratīvo pārkāpumu kodeksā;
- Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļā ir izmeklētāji, kuru kvalifikācija atbilst atbildīgā izmeklētāja funkciju veikšanai nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanā.

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

Veicot izmeklēšanu notikuma vietā, pārbaudes un testus gaisa kuģu atlūzu daļām un priekšmetiem angārā un saskaroties ar potenciālajām infekcijām un kaitīgām vielām, aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas izmeklētājiem saskaņā ar ICAO apkārtraksta Nr. 315 “Apdraudējums aviācijas negadījumu vietās”:

- 3.4.3. punktu: ir jāapgūst apmācības programma bioloģiskā apdraudējuma profilakses jautājumos un jāsaņem vakcīna pret B hepatīta vīrusu. Biroja izmeklētāji nav vakcināti pret A vai B hepatīta vīrusiem. Sertifikāts par šādas apmācības programmas apgūšanu ir tikai vienam izmeklētājam, kura derīguma termiņš ir 1 gads. Apmācība par asinīs pārnēsājamiem patogēniem dažās valstīs

ir noteikta kā kompetences apliecinājums, lai saņemtu piekļuvi negadījuma vietai;

- 3.4.4. punktu: katram izmeklētājam ir jābūt individuālās aizsardzības līdzekļu komplektam. Šobrīd aviācijas nodaļas izmeklētāji pilnībā nav 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;

- Izmeklētāji ir jāapmāca izmantot minētos individuālās aizsardzības līdzekļus. 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 jāaskaņo 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 aparatūru, 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 nav noteiktas pieļaujamās apdraudējumu 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 apģērbiem, lai strādātu angārā un notikuma vietā valsts ģeogrāfiskajos un meteoroloģiskajos apstākļos.

5.8. 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 vispārējas aviācijas gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanu un komerciālo gaisa kuģu incidentu un nopietnu 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;
- Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļai nav tehnisko iekārtu lidojuma parametru reģistratoru un balss ierakstu aparatūras datu atšifrēšanai un nolasīšanai vai datu atgūšanai no nelaimes gadījumā bojātiem reģistratoriem. Ņemot vērā, ka šādas iekārtas ir ļoti dārgas, birojs ir noslēdzis sadarbības līgumus ar Francijas, Vācijas un Lielbritānijas izmeklēšanas birojiem par tehnisko palīdzību, lai nodrošinātu datu apstrādi un 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 vai 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 aparatūra. Darbs ar aparatūru nav pilnībā apgūts praktiski.
- Birojam piešķirtais finansējums aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanai ir pietiekams, lai aviācijas nodaļa pildītu savas ikdienas funkcijas, nozīmīgu komerciālu gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanai jāpieprasa finansējums no valsts budžeta līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem.

5.9. Aviācijas nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi

2016. gadam Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa izvirza mērķus:

- sakarā ar ICAO *Universal Safety Oversight* auditā norādīto neatbilstību sniegt priekšlikumus labojumiem MK Noteikumos Nr.423 “Civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas kārtība”, lai pilnībā ieviestu

Starptautiskās Civilās aviācijas konvencijas 13. pielikuma „Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana” prasības nacionālajā likumdošanā;

- noslēgt vienošanos ar Krasta apsardzi par palīdzības sniegšanu Lidojuma parametru un balss ierakstu reģistratoru atgūšanai no jūras dzelmes;
- sagatavot Korektīvo darbību plānu ICAO audita neatbilstību novēršanai un iesniegt ICAO;
- izstrādāt procedūras un veikt labojumus "Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu rokasgrāmatā" saskaņā ar ICAO audita Protokola jautājumu 6.361;
- labojumu un papildinājumu sagatavošana "Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu rokasgrāmatā" saskaņā ar ICAO audita Protokola jautājumu 6.303, 6.369, 6.375, 6.407;
- izstrādāt procedūras Lielu komerciālo gaisa kuģu un vispārējās aviācijas gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanai un veikt attiecīgus papildinājumus "Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu rokasgrāmatā" saskaņā ar ICAO audita Protokola jautājumu 6.343 un 6.345;
- 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’;
- gatavoties biroja “peer to peer” revīzijai, kuru veiks citas Eiropas Savienības drošuma izmeklēšanas iestādes saskaņā ar drošuma izmeklēšanas iestāžu Tīkla plānu 2017. gadā;
- turpināt mazā aviācijas angāra aprīkošanu ar darba iekārtam un speciālo tehniku;
- turpināt darbu pie Starpresoru vienošanās par sadarbību praktiskās ieviešanas un sadarbības uzlabošanas 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 Parlamentu un Padomi 2010. gada 20. oktobra regulas Nr.996/2010 „Par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu civilajā aviācijā” prasībām, kā arī veikt ieviesto pasākumu reģistrāciju;
- administrēt nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu datu bāzi un veikt to kodēšanu ECCAIRS 5 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

Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nepieciešamība noteikta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos, un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju (Dzelzceļu drošības direktīva).

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

Saskaņā ar minētajiem noteikumiem Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļai (turpmāk – Dzelzceļa nodaļa) obligāti jāizmeklē smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi, pēc kuriem dzelzceļa ritošais sastāvs ir svītrojams no inventāra parka.

Augstākminētajos noteikumos šie dzelzceļa negadījumu veidi klasificēti sekojoši:

“8. Smaga dzelzceļa avārija ir:

8.1. vilciena sadursme ar citu dzelzceļa ritošo sastāvu vai nobraukšana no sliedēm, kas izraisījusi vienu no šādām kaitīgām sekām:

8.1.1. gājis bojā uzreiz vai smagas avārijas rezultātā 30 dienu laikā pēc tās miris vismaz viens cilvēks;

8.1.2. nodarīti miesas bojājumi vismaz pieciem cilvēkiem, kuri negadījuma dēļ hospitalizēti ilgāk par 24 stundām;

8.1.3. nodarīts kaitējums ritošajam sastāvam, dzelzceļa infrastruktūrai vai videi vismaz EUR 2 000 000 apmērā;

8.2. dzelzceļa satiksmes negadījums, kura sekas ir līdzīgas šo noteikumu 8.1.apakšpunktā minētajām un kuram ir acīmredzami nelabvēlīga ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību.

9. 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:

9.1. gājis bojā cilvēks vai miris 30 dienu laikā pēc nopietnā negadījuma;

9.2. cilvēkam nodarīti miesas bojājumi, kuru dēļ viņš ir hospitalizēts ilgāk par 24 stundām;

9.3. radīti nopietni ritošā sastāva, sliežu ceļu, citu iekārtu bojājumi vai nodarīts kaitējums videi EUR 150 000 vai lielākā apmērā;

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

Dzelzceļa nodaļa 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 nopietnus negadījumus izmeklē Dzelzceļa nodaļa.

Izmeklēšanā var iesaistīt Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un pārvadātāja pārstāvjus, ievērojot Dzelzceļa nodaļas neatkarības principus.

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

Dzelzceļa nodaļa 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

Izmeklēšanas vienīgais mērķis ir paaugstināt dzelzceļa satiksmes drošību un novērst dzelzceļa negadījumu atkārtošanos turpmāk, nevis, lai noteiktu vainīgo vai liktu uzņemties atbildību.

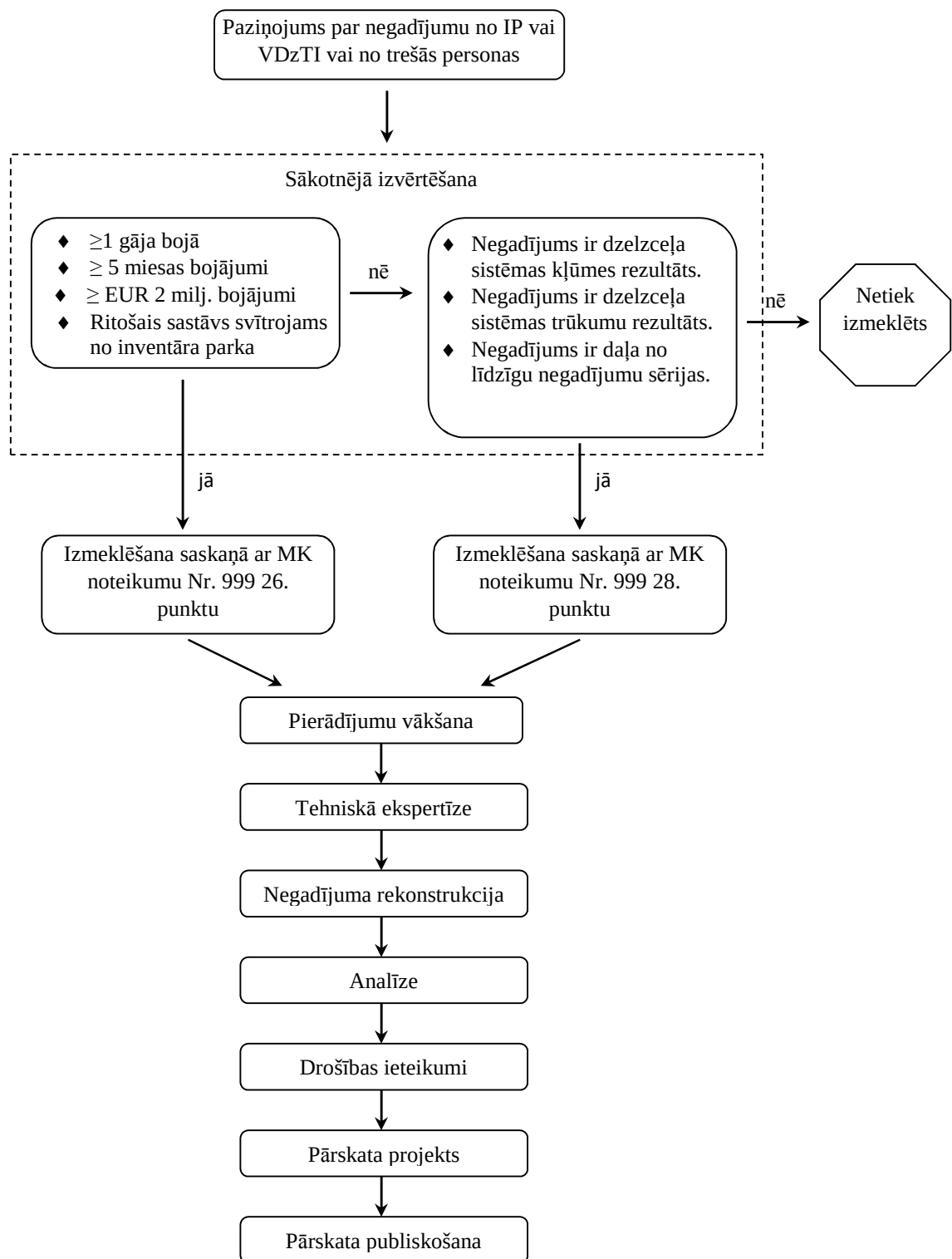
Izmeklēšana ir informācijas vākšana par dzelzceļa satiksmes negadījuma sekām, apstākļiem tās analīze un atzinuma sagatavošana.

Dzelzceļa nodaļas izmeklētāji reizi dienā pa e-pastu no infrastruktūras pārvaldītāja saņem informāciju par visiem dzelzceļa satiksmes drošības negadījumiem. Par smagām dzelzceļa avārijām un nopietniem negadījumiem infrastruktūras pārvaldītājs nekavējoties paziņo Dzelzceļa nodaļas darbiniekiem pa tālrunu sakariem. Pēc ziņojuma saņemšanas par avāriju izmeklētāji ierodas negadījuma vietā un nekavējoties uzsāk tās izmeklēšanu.

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

Dzelzceļa nodaļa par avārijas izmeklēšanas gaitu regulāri informē 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 un, ciktāl tas ir iespējams, dod viņiem iespējas sniegt izmeklēšanai savus atzinumus un viedokļus, kā arī komentārus par pārskata projektos sniegto informāciju.

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, bet 2015. gadā pabeidza izmeklēt divus nopietnus negadījumus.

Kravas vilciena Nr.2134 vagonu nobraukšana no sliedēm 2014. gada 20. jūnijā uz Mangaļu stacijas Ziemeļblāzmas parkam pievienotā SIA “Statoil Fuel & Retail Latvia” un SIA “Neste Latvija” pievedceļa



6.2.att. Bojātās cisternas

Dzelzceļa satiksmes negadījums (turpmāk – negadījums) notika 2014. gada 20. jūnijā plkst. 22.35 uz Mangaļu stacijas Ziemeļblāzmas parkam pievienotā SIA “Statoil Fuel & Retail Latvia” un SIA “Neste Latvija” pievedceļa (turpmāk – pievedceļš). Negadījums notika vilciena Nr.2134 pieņemšanas laikā uz pievedceļa pārmijas pārvedas Nr.6 (turpmāk – pārmija Nr.6).

Negadījuma rezultātā no sliedēm nobrauca 7 krauti dzelzceļa cisternvagoni (turpmāk – cisternas) ar dīzeļdegvielu, no tām četras cisternas apgāzās, kā rezultātā no divām cisternām daļēji bija noplūdusi krava. Kopumā apkārtējā vidē nonāca aptuveni 54,575 tonnas bīstamās kravas (dīzeļdegviela). Bīstamās kravas noplūdi ierobežoja avārijas dienesti. Seku likvidēšanā tika iesaistīts valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” palīdzības vilciens un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests (VUGD).

Infrastrukturā pārvaldītājs - SIA “Statoil Fuel & Retail Latvia” un SIA “Neste Latvija”.

Pārvadātājs – SIA “LDZ CARGO”.

Vilcienu kustība pa pievedceļa sliežu ceļiem Nr.1, Nr.2, Nr.3 un pa pārmijām Nr.6, Nr.10 tika pārtraukta uz 63 dienām.

Ierodoties negadījuma vietā, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja izmeklētāji konstatēja, ka uz pārmijas Nr. 6 labā asmens gala ir iesituma pēdas.

Turpmākā izmeklēšana parādīja, ka pārbaudot pārmijas Nr. 6 labā asmens piegulšanu rāmjsliedei ar balansa pārmešanu notiek aizliktņa pacelšanās un asmens atiešana no rāmjsliedes, ka arī paša aizliktņa konstrukcija atšķiras no rasējuma.

Izmeklēšanas gaitā, iesaistot Rīgas Tehniskās universitātes Dzelzceļa transporta institūta ekspertus, tika izpētīta dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja darba organizācija, pārmijas Nr. 6 tehniskais stāvoklis, pārvadātāja cisternu tehniskie parametri un lokomotīves braukšanas parametri, kā rezultātā izstrādāti divi drošības ieteikumi.

Drošības ieteikumi ietver šādas jomas:

- vilcienu pieņemšanas tehnoloģija;
- pārmiju pārbaudes tehnoloģija.

Nelaimes gadījums ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā 2014. gada 7. septembrī Šķirotavas stacijā

Nelaimes gadījums ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā (turpmāk – negadījums) notika 2014. gada 7. septembrī ap plkst. 06.17 Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rajonā. Vilciena Nr.3605 izformēšanas laikā tika letāli traumēts vilcienu sastādītājs, kura darba uzdevums bija pārmiju pārlikšana ar kurbuli.

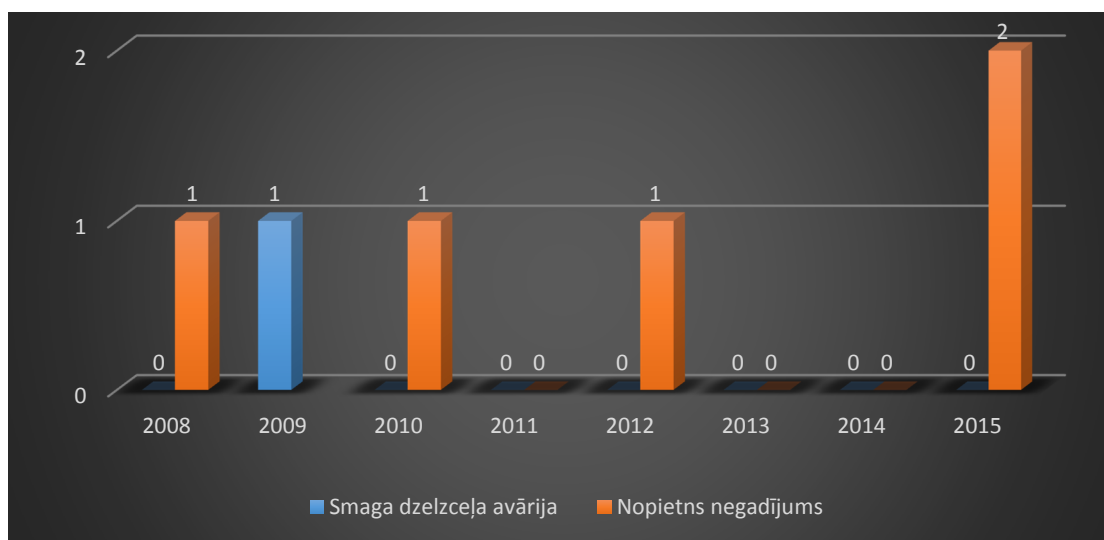
Negadījuma vietā tika veikti šķirošanas uzkalna rekonstrukcijas darbi un uzkalna signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas ierīces (turpmāk – SCB) ierīces bija izslēgtas no centralizācijas. Vilcienu izformēšana notika veicot manevrus ar grūdieniem, bet manevru maršrutus gatavoja vilcienu sastādītājs, pārliedot pārmijas ar kurbuli.



6.3.att. Negadījuma vieta

Izmeklēšanas gaitā ir izstrādāts viens drošības ieteikums, lai samazinātu vilcienu sastādītāju darba risku, gadījumos kad mainās darbinieku slodze un pienākumi. Drošības ieteikums adresēts dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam.

Informācija par izmeklētām avārijām un negadījumiem apkopota 6.4. attēlā.



6.4.att. Izmeklētie dzelzceļa negadījumi

2015. gadā dzelzceļa nodaļa veica piecas sākotnējās negadījumu izvērtēšanas. 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.

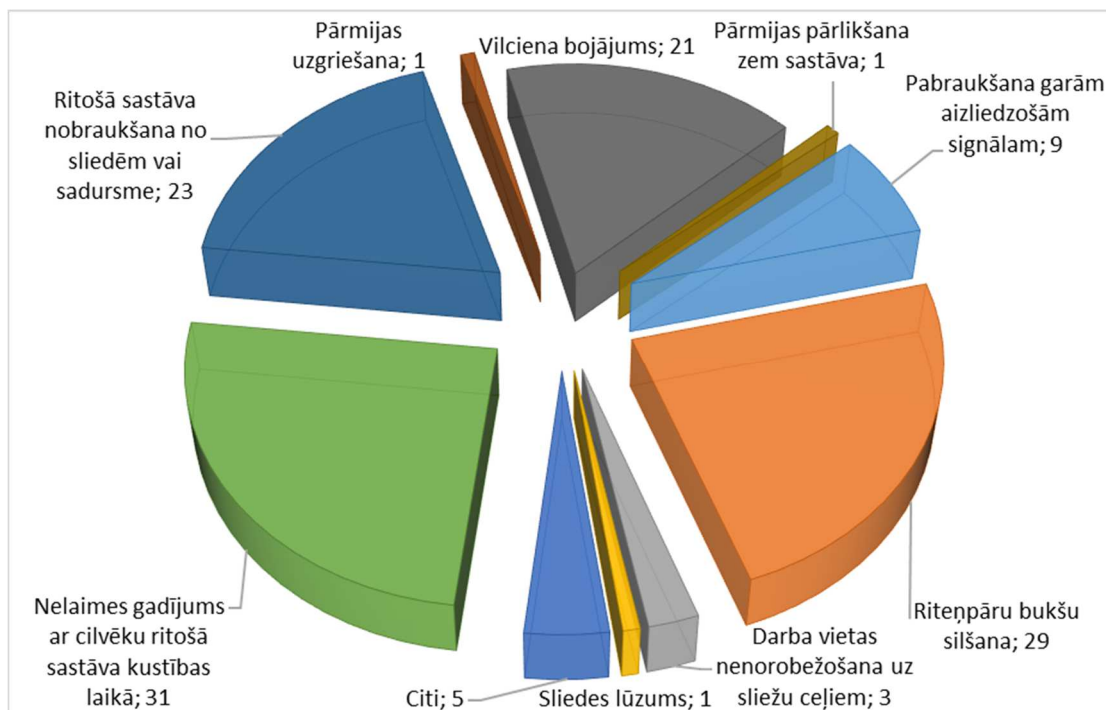
Informācija par izdotajiem un ieviestajiem drošības ieteikumiem apkopota 1. tabulā.

2007.-2015. gadā izdoti un ieviestie ieteikumi

Izdotie ieteikumi		Ieteikumu ieviešanas statuss					
		Ieviesti		Tiek ieviesti		Nav ieviesti	
Gads	Skaitis	Skaitis	[%]	Skaitis	[%]	Skaitis	[%]
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
Kopā	22	19	86	3	14	0	0

6.5. Saņemtie un analizētie informatīvie pārskati par dzelzceļa negadījumiem 2015. gadā

Saskaņā ar Ministru kabineta 2010. gada 26. oktobra noteikumiem Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” Dzelzceļa nodaļa 2015. gadā saņēma, apkopoja un izvērtēja 31 nopietnu negadījumu, t.sk. 28 nelaimes gadījumus ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā un 3 negadījumus uz dzelzceļa pārbrauktuvēm, kā arī 130 dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu pārskatus, informācija par kuriem apkopota un parādīta 6.5. attēlā.



6.5.att. Saņemtie pārskati par dzelzceļa negadījumiem

6.6. Dzelzceļa nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi

2016. gadam Dzelzceļa nodaļa izvirzīja mērķus:

- 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;
- noteiktos termiņos pabeigt uzsāktās izmeklēšanas un publiskot šo izmeklēšanu pārskatus;
- turpināt darbu pie Starpresoru vienošanās projektu saskaņošanas par sadarbību ar visām nelāmes gadījuma vietā iesaistītajām organizācijām;
- piedalīties dzelzceļa nodaļas auditā, ko veiks Eiropas dzelzceļa aģentūra 2016. un 2017. gadā;
- 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 (kontaktu) 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 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 un licencēts 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.

7.4. Jūras negadījumi un incidenti

7.4.1. Sevišķi smagi jūras negadījumi

2015. gadā netika konstatētas lielmēroga jūras avārijas ar Latvijas karoga kuģiem vai naftas produktu noplūdes Latvijas ūdeņos.



7.1.att. Kuģa Trine negadījuma vieta

2015. gada 27. martā tika saņemts ziņojuma no Maltas Jūras izmeklēšanas biroja par sevišķi smagu negadījumu ar letālu iznākumu uz Maltas karoga kuģa NORDIC TRINE. (7.1.att.) Latvijas pilsonis kritiena rezultātā no augstuma zaudēja dzīvību. Jūrnieks izkrita pāri bortam uz betona piestātnes, kuģis tai brīdī atradās pie piestātnes. Negadījums notika Beļģijas Gentas ostā. Izmeklēšanu veic karogvalsts izmeklēšanas struktūra.



7.2.att. Kuģis Ostbanken neilgi pirms nogrimšanas

2015. gada 09. janvārī Norvēģijas karoga zvejas kuģis OSTBANKEN (7.2.att.) vētras laikā applūda un nogrima Barenca jūrā. Uz kuģa bija pieci komandas locekļi, kurus izglāba Norvēģijas krasta apsardze. Trīs no komandas bija Latvijas pilsoņi. Izmeklēšanu veic karogvalsts, Birojs piedalās izmeklēšanā kā būtiski ieinteresētā valsts.

2015. gada 18. februārī Melnajā jūrā pie Turcijas krastiem nogrima kravas kuģis FORT AZOV, kurš piederēja Latvijas uzņēmumam. Vētras laikā Kuģis saskvērās, jo izkustējās tā 3000 kbm. kokmateriālu krava. Turcijas krasta apsardze veiksmīgi evakuēja visus 12 apkalpes locekļus, kuģis nogrima.



7.3. att. Kuģis Daljnij Vostok pirms nogrimšanas.

2015. gada 02. aprīlī Ohotskas jūrā pie Kamčatkas galveno dzinēju telpas applūšanas dēļ zaudēja stabilitāti un nogrima Krievijas karoga zvejas kuģis DALNIY VOSTOK (7.3.att.) (bijušais Latvijas karoga kuģis STENDE). Kuģa komanda bija 106 cilvēki, no kuriem trīs bija Latvijas pilsoņi. Sarežģītajā glābšanas operācijā 63 komandas locekļi tika izglābti, to vidū arī divi Latvijas pilsoņi. Karogvalsts (KF) negadījumu izmeklēšanas struktūra pabeidza izmeklēšanu, Birojs piedalījās tajā kā būtiski ieinteresētā valsts.

2015. gada 05. jūnijā uz Zviedrijas karoga atpūtas kuģa LANGESUND (7.4.att.) gāja bojā ūdenslīdējs amatieris. Kuģis atradās Latvijas ūdeņos un nodarbojās ar sporta daivingu (zemūdens kuģu vraku apskati). Pēc sākotnējas negadījuma izmeklēšanas visus materiālus Birojs nodeva Zviedrijas Valsts policijai.



7.4. att. Fotouzņēmumi no kuģa Langesund pēc negadījuma

2015. gadā 15. maijā Baltijas jūrā uz Latvijas karoga pasažieru kuģa ISABELLE konstatēs viens suīcīda gadījums. Neadekvāts pasažieris nolēca no kuģa jūrā. SAR operācijā tika iesaistīts helikopters. Meklēšana bez rezultātiem.

7.4.2. Smagi jūras negadījumi

2015. gada 18. janvārī Irbes jūras šaurumā notika sadursme starp Dānijas karoga tankkuģi MAERSK ETIENE (7.5.att.) un Panamas karoga balkeri CORAL OPAL. (7.6.att.) Negadījuma izmeklēšanu veic karogvalsts (Dānijas) izmeklēšanas struktūras.



7.5.att. Kuģis Maersk Etienne pēc negadījuma Rīgas Kuģu Būvētavā



7.6.att. Kuģa Coral Opal bojājumi

7.4.3. Jūras incidenti

2015. gadā Birojs saņēma informāciju par 23 jūras negadījumiem, tai skaitā 17 mazāk smagiem negadījumiem vai incidentiem Latvijas Republikas ostās/teritoriālajos ūdeņos, vai ar Latvijas karoga kuģiem ārpus Latvijas ūdeņiem. Visos incidentos Birojs veica sākotnēju izvērtēšanu, kas pēc saturiskas būtības ir izmeklēšana.

7.4.4. Jūras negadījumu un incidentu statistika par 2005.-2015. gadu

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Negadījumu/ incidentu kopskaits	38	28	23	22	16	11	5	14	15	23	23
Latvijas ūdeņos	25	14	15	14	13	10	4	7	12	21	11
Ārpus Latvijas ūdeņiem	13	14	8	8	3	1	1	7	3	2	12
Negadījumu/ incidentu veidi											
Sadursme	8	3	3	-	3	3	1	5	1	1	2
Kontakts	7	5	4	7	6	1	1	3	4	2	1
Uzsēšanas uz sekla	-	-	3	2	4	4	1		1	3	2
Saskare ar grunti	6	2	1	3	2	-	-	1		2	1
Ugunsgrēks/ eksplozija	2	4	2	1	-	2	-	1	-	-	-
Dzinēja bojājums	6	-	3	2	1	1	-	1	-	-	-
Nogrimšana/ apgāšanās	1	-	-	1	1	-	-	1	-	1	3
Sūce	3	1	1	1	-	-	-		-	-	-
Vides piesārņojums	2	-	1	-	1	-	1		-	-	-
Negadījums darbavietā	1	2	3	3	1	-	-	1	2	2	2
Cits	3	10	2	2	-	-	-	1	7	3	12
Negadījumu kategorijas											
Sevišķi smags negadījums	3	1	1	3	1	-	1	2	1	5	5
Smags negadījums	6	3	3	6	4	2	2		-	1	7
Mazāk smags negadījums	5	1	2	3	4	5	-	1	2	2	-
Incidents	24	23	15	11	7	4	2	11	12	13	11
Kuģu tipi											
Beramkravu kuģis	2	-	1	-	1	-	-		-	-	1
Konteinerkuģis	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	
Ģenerālo kravu kuģis	14	12	13	8	5	8	-	10	9	11	11
Tankkuģis	10	6	3	4	3	-	1	1	1	2	1
Pasažieru kuģis	1	-	1	2	1	-	-		1	-	1
Pasažieru/ Ro-Ro kuģis	-	3	2	3	-	-	-		-	2	
Zvejas kuģis	7	6	-	4	4	1	1	1	2	-	3

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Velkonis	1	-	-	-	2	-	-			1	1
Cits (atpūtas kuģi, laivas, NBS kuģi)	8	5	3	1	2	3	1	1	1	8	3
Bojāēja											5
Cilvēka bojāeja saistībā ar negadījumu	1	-	2	8	2	-	1	1	1	3	1
Ar negadījumu nesaistīta cilvēka bojāeja	1	2	2	1	-	-	-	1	2	2	4
Kuģa bojāeja	1	-	-	1	1	-	-	1	-	-	3

(Statistiskie dati par 2005.-2010. g. ir apkopoti no Latvijas Jūras administrācijas datiem)

Izvērtējot Biroja rīcībā esošos statistikas datus par 2015. gada jūras negadījumiem un incidentiem salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem var secināts, ka 2015. gadā kopējais jūras negadījumu un incidentu skaits ir iepriekšējā līmenī. Bet ir pamats uzskatīt, ka jūrniecības nozares pārstāvji labāk informē Biroju par incidentiem un bīstamām (near-miss) situācijām.

7.5. Kopsavilkums par izmeklēšanām 2015. gadā

	Sevišķi smagi jūras negadījumi	Smagi negadījumi	Mazāk smagi negadījumi	Incidenti
Latvijas karoga kuģi	1	0	0	8
Pilna izmeklēšana	0	0	0	0
Sākotnēja izvērtēšana	8	0	0	8
Ārvalstu karoga kuģi	5	1	0	15
Pilna izmeklēšana	1 LV-MT 1 LV-RU 1 LV-NO	LV-DK	0	0
Sākotnēja izvērtēšana	2	1	0	15

7.6. 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 analīžu un secinājumu drošības ieteikumi 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, rēderiem, Jūras administrācijām, klasifikācijas atzītajām organizācijām, kuģniecības iestādēm, kuģu satiksmes dienestiem, glābšanas dienestiem, starptautiskām jūrniecības organizācijām un Eiropas iestādēm. 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.

Ir nepieciešams pilnveidot juridisku bāzi drošības ieteikumu un rekomendāciju ieviešanas kontrolei.

7.7. Iesniegtas drošības rekomendācijas 2015. gadā

2015. gadā Birojs iesniedza sekojošas drošības rekomendācijas:

Pēc 2014. 27. decembra jūras incidenta ar Antīkva Barbuda karoga kuģa HOOGVLIET Latvijas ūdeņos (bīstami manevri Kolkas raga tuvumā) kuģa īpašnieka kompānijai Kroezen (Vācija) ir iesniegtas rekomendācijas:

- Verificēt kuģa Hoogvliet esoša navigācijas aprīkojuma atbilstību konvencionālām prasībām (saskaņā ar IMO Rezolūciju MSC.232(82) “Adoption of the Revised Performance Standards for ECDIS”.

- Nodrošināt kuģa apkopes apmācības un treniņus saskaņā ar IMO konvencionālām prasībām (elektronisko karšu (ECDIS) un stūres iekārtas/autopilota izmantošana).

- Mainīt un papildināt kuģa tiltiņa organizācijas dokumentus: darba instrukcijas un kontroles lapas ar mērķi novērst negadījumus nākotnē.

Piezīme: no adresāta ir saņemta atbilde par rekomendāciju ieviešanu.

Pēc diviem incidentiem ar Latvijas karoga kuģi UNISTAR Zviedrijas un Dānijas ūdeņos (13.03.2015 un 25.03.2015) kompānijai Unimanager ir iesniegta rekomendācija ziņot par jūras negadījumiem saskaņā ar Latvijas Republikas normatīvo aktu prasībām.

Piezīme: kompānijai ir uzdots veikt divu incidentu izmeklēšanu saskaņā ar IMO Rezolūcijas A.849 (20) noteiktiem standartiem. Biroja interaktīvas saites ar adresātu turpinās 2016. gadā.

Pēc 2015. gada 22. augusta zemessmēlēja (iekārtas modelis HCC250/40-F-GR) nogrimšanas Pāvilostas ostā sliktā laika apstākļos Birojs iesniedza Pāvilostas ostas pārvaldei sekojošas rekomendācijas:

-Ekspluatācijas laikā ievērot iekārtas tehniskajā dokumentācijā noteiktās normas un tehniskos ierobežojumus.

-Mainīt un papildināt iekārtas darba instrukcijas un pārbaudes lapas ar mērķi novērst negadījumus nākotnē.

Piezīme: zemessmēlēja neatkarīgu tehnisko ekspertīzi veica AM NBS JS Flotiles personāls. No rekomendāciju adresāta ir saņemta atbilde par rekomendāciju ieviešanu.

Citas drošības rekomendācijas:

2014.g 09. aprīlī Latvijas ūdeņos uz Maltas karoga kuģa POLAMED notika sevišķi smags jūras negadījums: gāja bojā cilvēks. Birojs veica negadījuma kopējo izmeklēšanu ar karogvalsts jūras negadījumu izmeklēšanas institūciju, kas 2015. gadā publicēja izmeklēšanas ziņojumu ar drošības rekomendāciju kuģa īpašniekam: stingri ievērot un kontrolēt alkohola lietošanas politiku uz kuģa (-iem).

7.8. Citas aktivitātes jūras negadījumu izmeklēšanas jomā

2015. g. notika vairāki negadījumi ar atpūtas kuģiem. Birojs uzsāka konsultācijas ar Valsts policiju ar mērķi mācīt un trenēt policistus veikt sākotnējās izmeklēšanas rīcības un liecību/pierādījumu identificēšanu negadījumos ar atpūtas kuģiem, ņemot vērā jūrniecības nozares specifiku. Biroja pārstāvji sniegs lekcijas un konsultācijas Policijas mācību iestādēs.

Biroja Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļas izmeklētāji piedalījās šādos semināros un apmācībās:

- EMSA (Eiropas jūras drošības aģentūras) organizētais seminārs par Konsultatīvi-tehniskās grupas sadarbību (PCF) jūras negadījumu izmeklēšanā, Lisabonā (Portugāle);
- Eiropas jūras negadījumu izmeklētāju forums (EMAIF – Lisabonā (Portugāle);
- Pasaules jūras negadījumu izmeklētāju forums (MAIIF – Antalja, Turcija)
- EMSA organizētais apmācību seminārs par EMCIP (European Marine Casualty Information Platform) datu bāzes izmantošanu, Lisabonā (Portugāle) - 2 reizes;
- Apmācības kurss „Cilvēka faktors jūras negadījumu izmeklēšanā” Transporta drošības Institūts, Kalifornijā, ASV - 1 reizi;
- Apmācības kurss „Valsts ostas kontrole (Parīzes memorands) jūras negadījumu izmeklētājiem”, Stokholma, Zviedrija.

Norvēģijas transporta drošības biroja pārstāvji apmeklēja Biroju saskaņā ar reģionālo darba pieredzes apmaiņas programmu.

Biroja Jūras nodaļu apmeklēja EMSA (Eiropas jūras drošības aģentūras) pārstāvji, lai izvērtētu Eiropas Komisijas Direktīvas 2009/18/EC ieviešanas procesu nacionālajā līmenī.

7.9. Jūras nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi

2016. 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 uzsāktās jūras negadījumu izmeklēšanas: 2 Jūras nodaļas izmeklēšanas un 1 kopēja izmeklēšana ar Norvēģijas Transporta drošības Biroju;
- Apkopot Eiropas Komisijas (Eiropas jūras drošības aģentūras (EMSA) audita rezultātus un novērst trūkumus;
- Sistemātiski iepazīties ar saņemto informāciju par jūras negadījumiem, lai pieņemtu lēmumu par izmeklēšanas statusa noteikšanu;
- turpināt darbu pie Starpresoru vienošanās projektu saskaņošanas par sadarbību ar visām nelaimes gadījuma vietā iesaistītajām organizācijām, kā arī ar tiesībsargājošajām institūcijām, veikt kopējas mācības un treniņus ar Valsts policiju, NBS vienībām un VRS;
- 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.