



Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs

Publiskais drošības pārskats par 2016. gadu

**Rīga
2017**

Satura rādītājs:

Biroja pamatinformācija.....	3
Biroja funkcijas.....	4
Biroja struktūra.....	5
Biroja personāls.....	6-7
Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa.....	8-18
Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa.....	19-26
Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa.....	27-37
Komunikācija ar sabiedrību.....	38

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 birojā, 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 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;

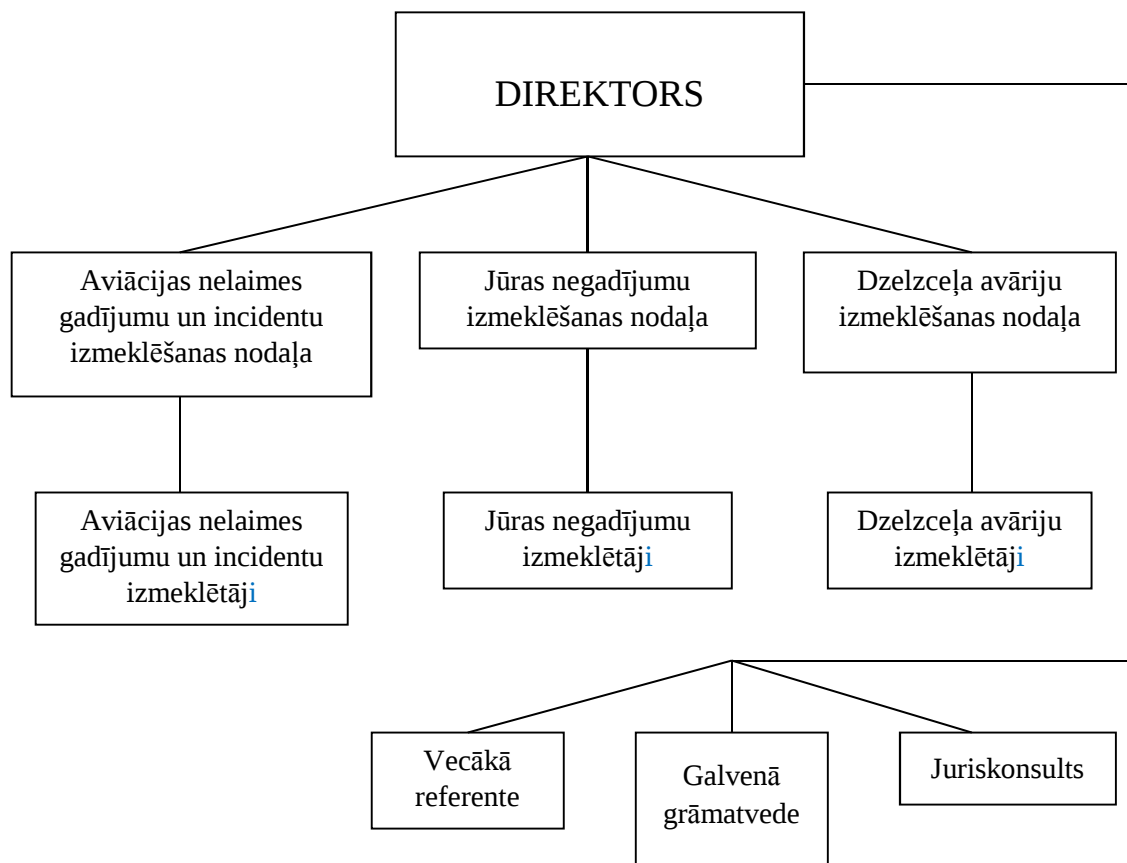
- veic jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanu kuģošanas drošības jomā;

- 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

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 arī 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 2016. gadā

Vecums (no - līdz)	Skaits
36-50	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 jūrmniecības 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 2016. 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	ASV Transporta drošības biroja kursi Vašingtonā, ASV	1

<i>DzAIN** izmeklētāji</i>	Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas kursi	Eiropas Dzelzceļu aģentūras organizētajos kursos par Satiksmes drošības sistēmām un kopējiem drošības mērķiem Lisabonā, Portugāle	1
<i>DzAIN izmeklētāji</i>	Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas kursi	Lielbritānijas Izmeklēšanas Biroja rīkote izmeklētāju kursi Briselē, Beļģija	1
<i>DzAIN izmeklētāji</i>	Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas kursi	Dienvidkalifornijas Drošības Institūta rīkoti mācību kursi Prāgā, Čehija	1
<i>DzAIN izmeklētāji</i>	Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas kursi	Eiropas Dzelzceļa Aģentūras rīkoti mācību kursi Briselē, Beļģija	1
<i>JNIN izmeklētāji</i>	Jūras negadījumu izmeklēšanas kursi	Dienvidkalifornijas Drošības institūta kursi "Cilvēka faktors negadījuma izmeklēšanā", Prāga, Čehija	1
<i>JNIN*** izmeklētāji</i>	Jūras negadījumu izmeklēšanas kursi	Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) organizētajos praktiskajos treniņos Lisabonā, Portugālē	2

* - 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, nopietnu incidentu un incidentu drošuma izmeklēšanas jomā

Drošuma izmeklēšanas vienīgais mērķis ir paaugstināt lidojumu drošumu un novērst aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu atkārtosanos 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:

1. veic aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu drošuma izmeklēšanu;
2. veic izmeklēšanu atsevišķi un neatkarīgi no tiesībsargājošajām institūcijām, bet koordinē savas darbības ar tām un citām izmeklēšanā iesaistītajām institūcijām;
3. nosaka nelaimes gadījumu un incidentu cēloņus, sagatavo Nobeiguma ziņojumus un izstrādā drošuma rekomendācijas aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu novēršanai turpmākajā civilās aviācijas darbībā;
4. 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;

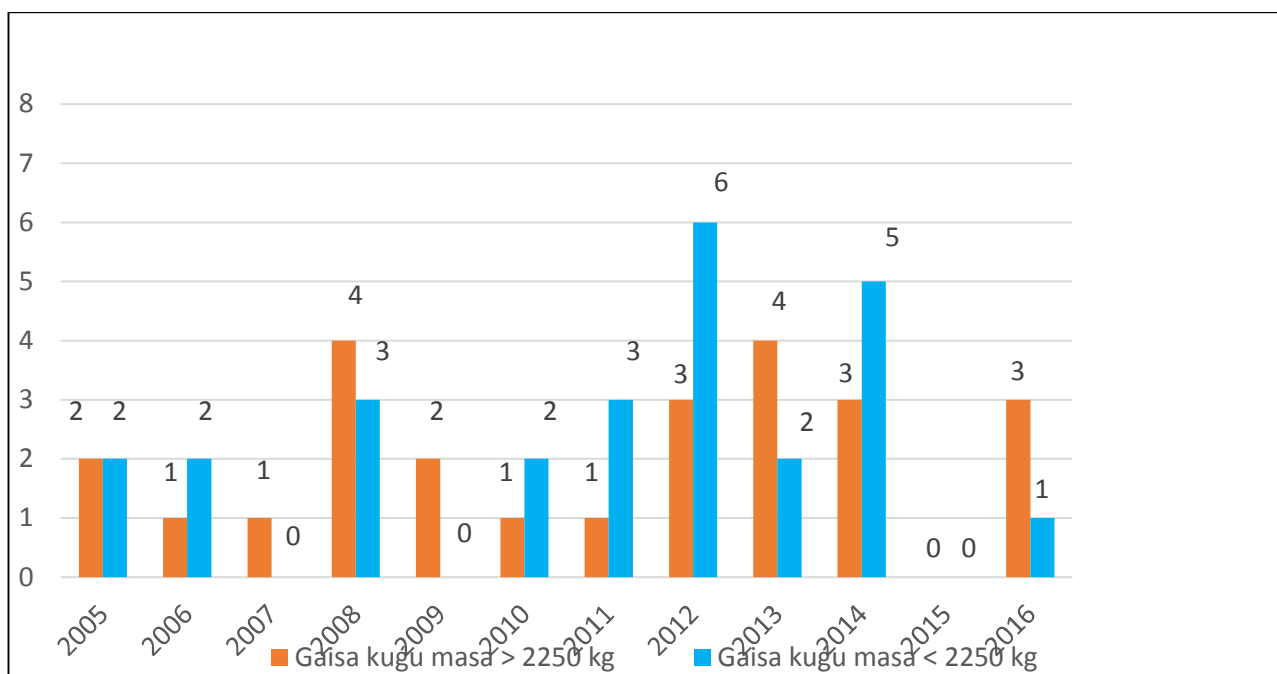
5. ziņo ieinteresēto valstu aviācijas institūcijām un personām, Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai (ICAO), Eiropas Komisijai (EC), Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (EASA), dalībvalstīm un attiecīgajām trešajām valstīm par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem aviācijas nelaimes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

6. 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;

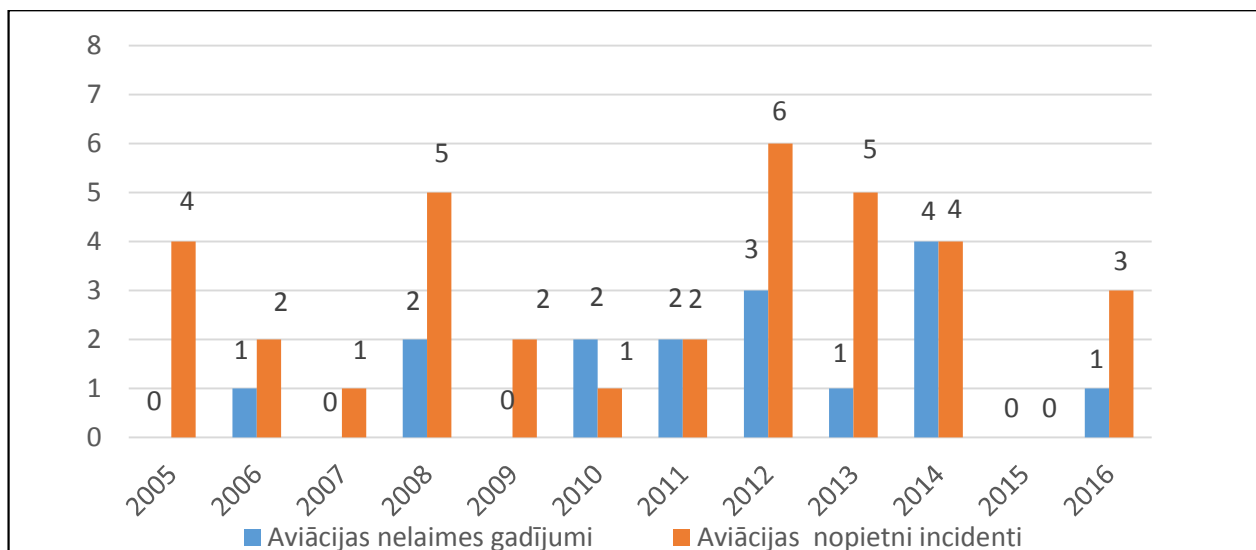
7. veic datu ievadīšanu par notikušajiem aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem Transporta nelaimes gadījumu un incidentu Datu bāzē izmantojot ECCAIRS (European Coordination Centre For Aviation Incident Reporting Systems) programmatūru un pēc izmeklēšanas pabeigšanas nosūta E5F datni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

8. 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.

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. Uzsāktās drošuma izmeklēšanas 2016. gadā

- Uzsākta 24.04.2016. gadā notikušā aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana – satuvināšanās standartu pārkāpšana starp gaisa kuģi EVOT, reģistrācijas numurs N503AL-ZG, un gaisa kuģi B-738, reģistrācijas numurs RY-55RM. Gaisa kuģu pasažieri un ekipāžas aviācijas nopietnajā incidentā nav cietuši.

- Uzsākta 4.05.2016. gadā notikušā aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšana ar planieri AC4-ДУ, kuru pilotēja privāta persona. Planieris uzlidošanas laikā zaudēja ātrumu, sasvērās uz sāniem un sadūrās ar zemes virsmu. Sadursmes ar zemes virsmu rezultātā planiera konstrukcija tika būtiski bojāta, pilots guva smagus miesas bojājumus, no kuriem iestājās nāve.

- Uzsākta 10.08.2016. gadā notikušā aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana – nosēšanas laikā Rīgas lidostā gaisa kuģim Cessna550B, reģistrācijas numurs YU-BTB, plīsa abas gaisa kuģa galvenās šasijas riepas. Gaisa kuģa pasažieri un ekipāža aviācijas nopietnajā incidentā nav cietuši. Izmeklēšana deleģēta Serbijas izmeklēšanas birojam pēc abpusējas vienošanās.

- Uzsākta 17.09.2016. gadā notikušā aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana par gaisa kuģa Bombardier Q400, lidojuma numurs BT-641, ārkārtas nosēšanās Rīgas lidostā ar pilnībā neizlaistu un nenofiksētu priekšēju šasiju. Gaisa kuģa pasažieri un ekipāža aviācijas nopietnajā incidentā nav cietuši.

5.4. Pabeigtās drošuma izmeklēšanas 2016. gadā

Pabeigta 2016. gada 4. maijā notikušā aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšana par planieri AC4-ДУ, Daugavpils nov., Kalkūnes pag., Grīvas lidlaukā.

Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas gaitā secināts, ka aviācijas nelaimes gadījuma tiešais cēlonis bija planiera pilotēšanas kļūda uzlidošanas laikā, ko veicināja vinčas tauvas atvienošana, pirms nepieciešamā horizontāla lidošanas ātruma

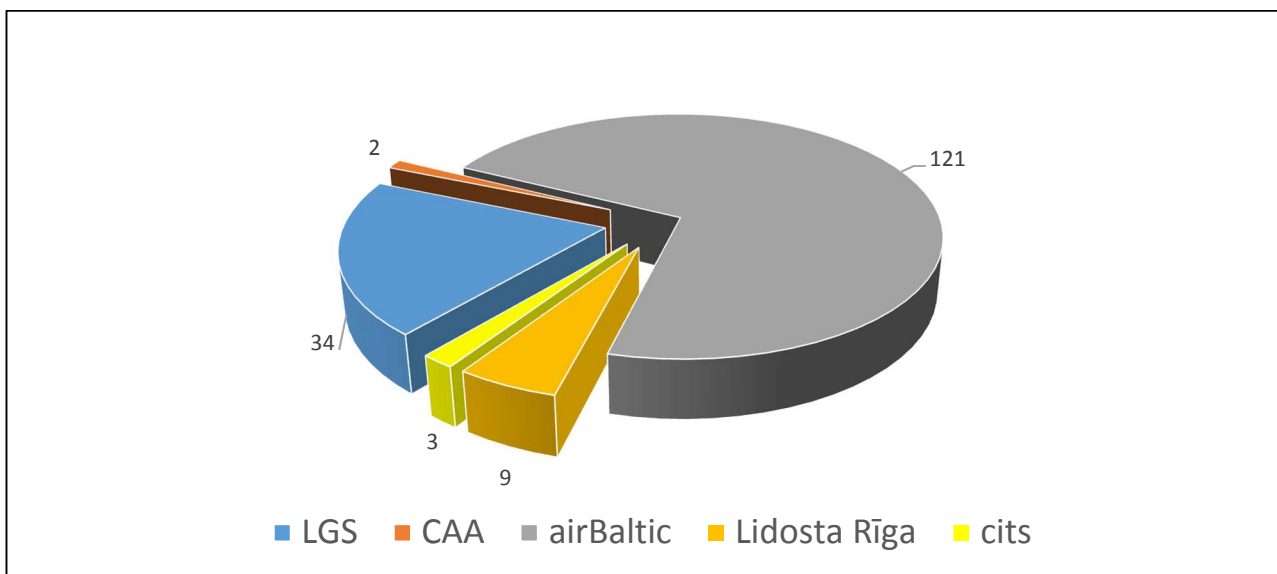
sasniegšanas neievērojot lidojumu rokasgrāmatas prasības. Drošuma rekomendācijas netika izstrādātas.



5.3. att. *Planieris AC4-DV aviācijas nelaimes gadījuma vietā*

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 2016. gadā saņēma, apkopoja un izvērtēja 169 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.



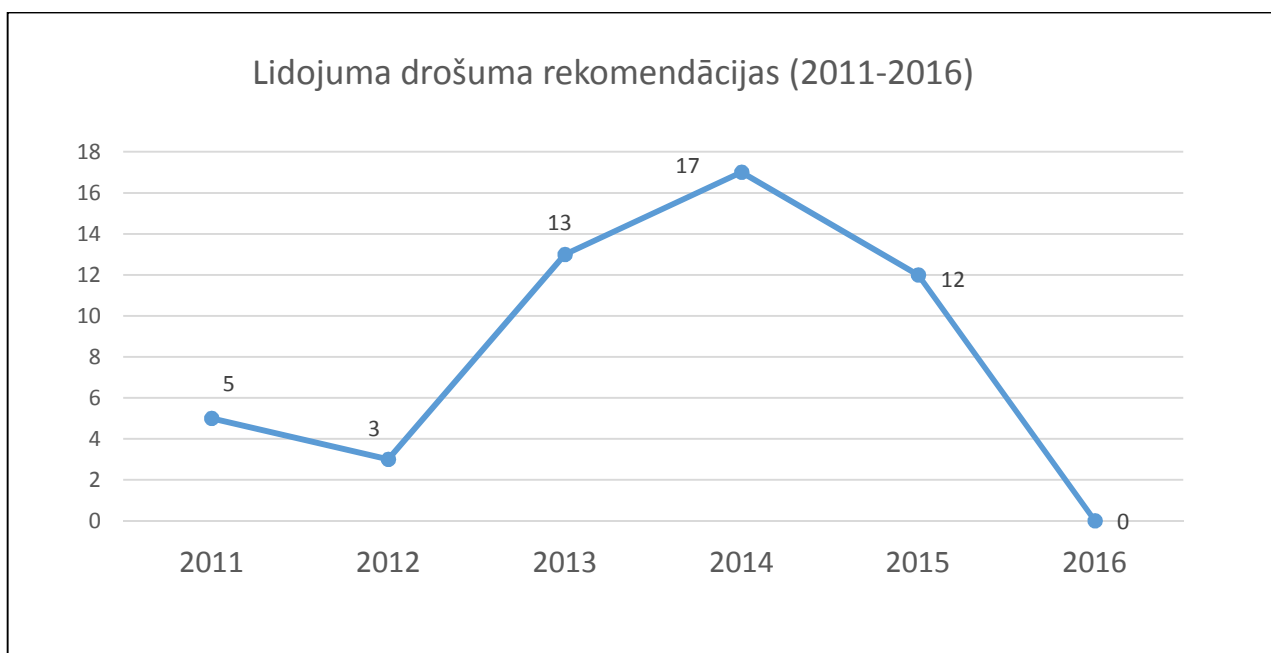
5.4. att. *Incidentu skaits 2016. gadā*

Ziņotie atgadījumi Valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” reģistrē Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēmas (turpmāk – ECCAIRS) datu bāzē. Nopietnus incidentus un aviācijas nelaimes gadījumus reģistrāciju ECCAIRS datu bāzē veic Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs.

5.6. Drošuma rekomendācijas

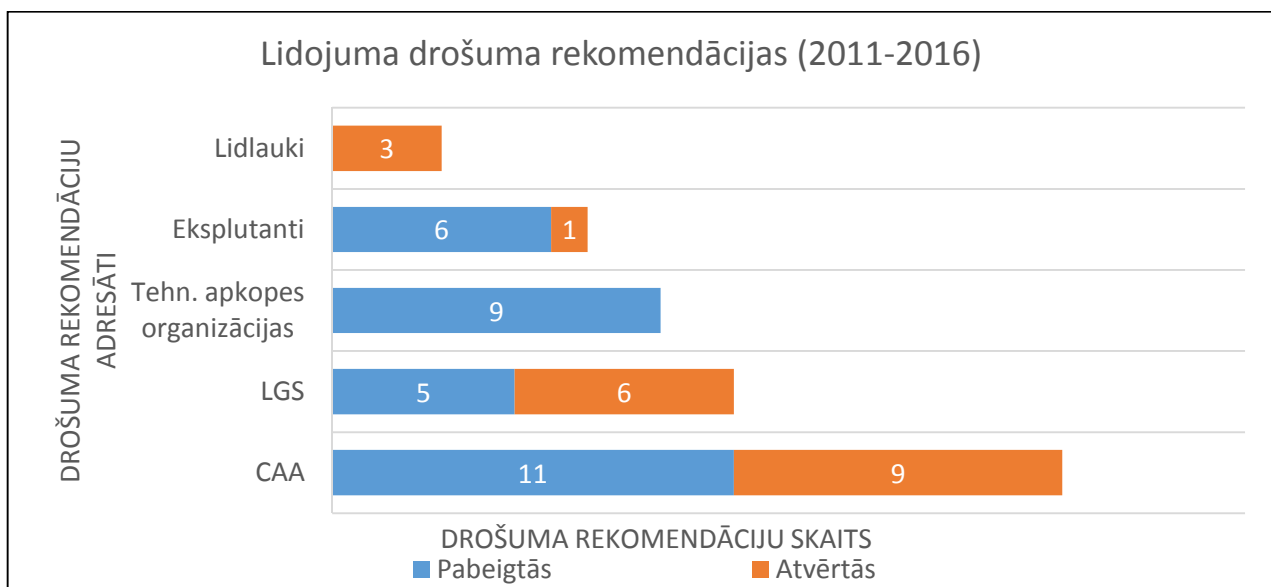
5.6.1. Drošuma rekomendācijas statistika

Pēc Aviācijas nodaļas veiktajām drošuma izmeklēšanām 2016. gadā netika izstrādātas drošuma rekomendācijas.



5.5. att. Izstrādāto drošuma rekomendāciju skaits

5.6.2. Drošuma rekomendāciju izpilde



5.6. att. Drošuma rekomendāciju īstenošana

5.7. Sadarbība ar starptautiskajām organizācijām

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu biroja Aviācijas nodaļa sakarā ar ICAO *Universal Safety Oversight* auditā (*USOAP CMA ICVM*) konstatētām neatbilstībām, veica to analīzi un sagatavoja Korektīvo darbību plānu ICAO audita neatbilstību novēršanai. Tika izstrādātas procedūras un veikti labojumi "Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu rokasgrāmatā" saskaņā ar ICAO audita Protokola jautājumiem 6.361, 6.303, 6.369, 6.375, 6.407. Izstrādātas procedūras par lielu komerciālo gaisa kuģu un vispārējās aviācijas gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanu un veikti attiecīgie papildinājumi "Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu rokasgrāmatā" saskaņā ar ICAO audita Protokola jautājumiem 6.343 un 6.345.

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

Tika 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.

Sakarā ar 17.09.2016. gadā notikušā aviācijas nopietna incidenta izmeklēšanu par gaisa kuģa Bombardier Q400 nosēšanās ar pilnībā neizlaistu un nenofiksētu priekšēju šasiju un saskaņā ar noslēgto sadarbības līgumu ar Nīderlandes Nacionālo gaisa telpas izpētes laboratoriju (NLR) avarējošā gaisa kuģa bojātie priekšējas šasijas mehanizācijas elementi tika nosūtīti NLR tehniskās ekspertīžu veikšanai.

Gaisa kuģa Bombardier Q400 priekšējas šasijas mehanizācijas elementiem tika veikta metalurģiska un mehāniska pārbaude, kas notika Nīderlandes Nacionālajā gaisa izpētes laboratorijas (NLR) telpās. Izmeklēšanas darbības veica NLR speciālisti TNGIIB aviācijas nodaļas atbildīgā izmeklētāja klātbūtnē. Kā novērotāji piedalījās Kanādas izmeklēšanas biroja (TSB) pārstāvji, g/k Bombardier Q400 priekšējas šasijas konstrukcijas ražotāja (UTAS) tehniskie eksperti un g/k ekspluatanta pārstāvji no Latvijas nacionālās lidsabiedrības AirBaltic.

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 Parlamenta un Padomes regulas 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:

- 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;

- Tika veikta ECCAIRS jaunākās versijas 5.0 instalācija un darba uzsākšana kopā ar CAA, kā arī tika veikta SRIS sistēmas programmatūras pilnveidošana;

- Biroja aviācijas nodaļas izmeklētāji piedalījās un sagatavoja prezentāciju par lidojumu drošumu CAA rīkotāja helikopteru instruktoru darba semināra Ventspilī;

- Biroja pārstāvji piedalījās darba semināros par lidojumu drošību ar Latvijas Gaisa Satiksmes speciālistiem, kur tika veikta Regulas 376/2014 ieviešanas procedūru apspriešana un tika iesniegti priekšlikumi;

- 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 daļu un priekšmetu 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 vakcināti 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. Apmācības apliecinājums par asinīs pārnēsājamiem patogēniem 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 lietošanas apavu pārsegiem, dezinfekcijas līdzekļiem un bioloģiskās bīstamības iznīcināšanas maisiem, kas izmeklētājiem jāizmanto negadījuma vietā;

- Lai nodrošinātu personāla drošību, jāplāno un jāīsteno 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 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 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 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, lai vadītu izveidojamās izmeklēšanas grupas;

◆ Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļai nav tehnisko iekārtu un speciālistu lidojuma parametru reģistratoru un balss ierakstu aparātūras datu atšifrēšanai 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, atšifrēšanu un atgūšanu no bojātiem reģistratoriem;

◆ Aviācijas nodaļai ir iekārta, lai lejupielādētu lidojuma parametru reģistratoru datus un balss aparātūras 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 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. Lai veiktu nozīmīgu komerciālu gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanu, būs nepieciešams pieprasīt finansējumu no valsts budžeta līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem.

5.10. Aviācijas nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi

2017. gadam Biroja 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;
- noslēgt vienošanos ar Krasta apsardzi par palīdzības sniegšanu Lidojuma parametru un balss ierakstu reģistratoru atgūšanai no jūras dibena;
- Sagatavot un parakstīt vienošanos ar starptautisku kompāniju “Swire Seabed” par gaisa kuģa atlūzu un datu reģistratoru atgūšanu no dziļiem ūdeņiem nepieciešamības gadījumā;
- 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 par sadarbības praktiskās ieviešanas un 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 2010. gada 20. oktobra Eiropas Parlamenta un Padomes 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 ievadišanu SRIS datu bāzē;
- nosūtīt izmeklētājus apmācībai speciālosursos 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 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. Birojs ir izstrādājis piecas rokasgrāmatas, 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.

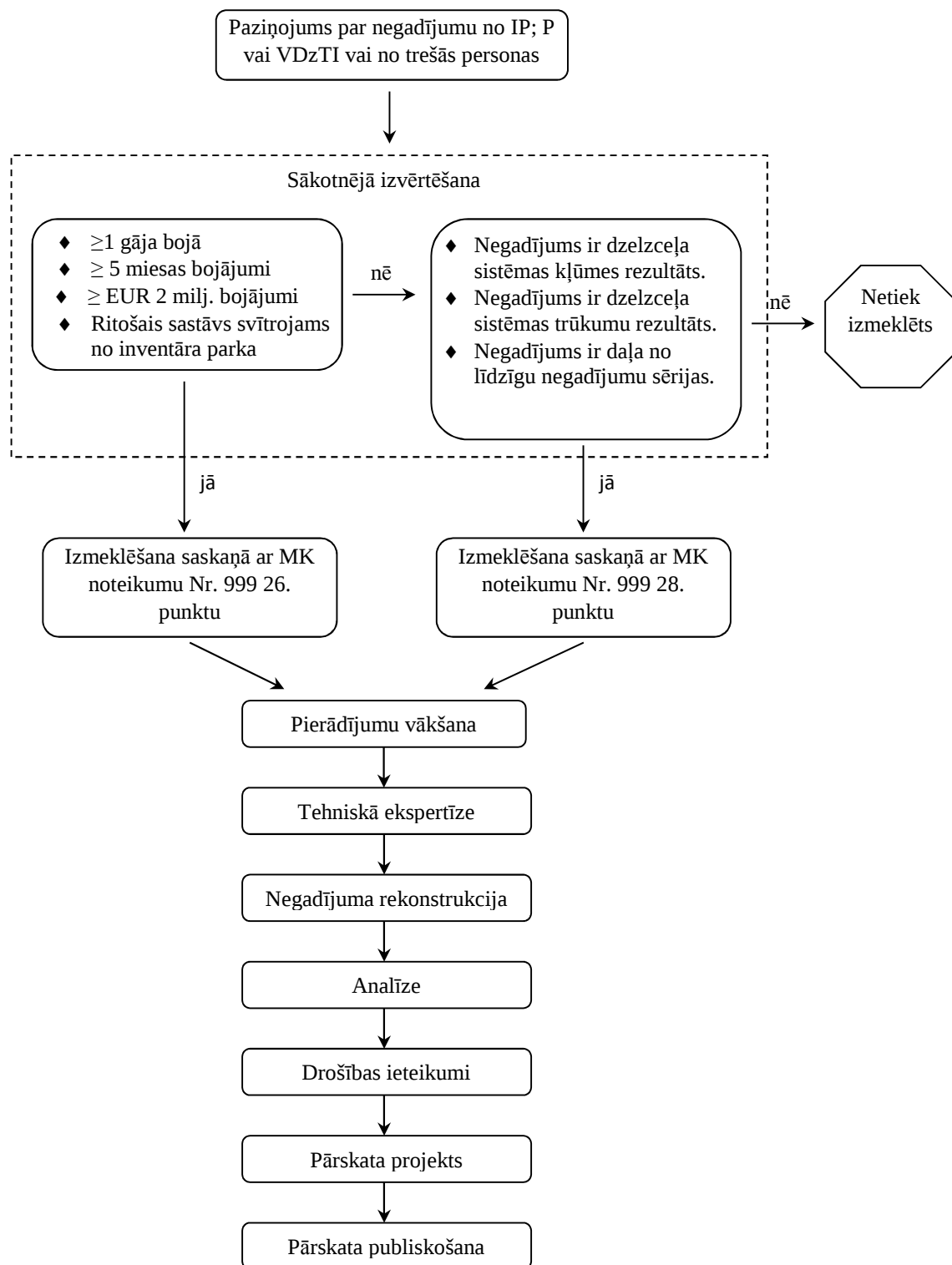
Izmeklēšanu vada Biroja direktors. Biroja direktors dzelzceļa avārijas izmeklēšanai norīko atbildīgo izmeklētāju, kurš atbild par izmeklēšanas darbību organizēšanu, veikšanu un kontroli.

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.

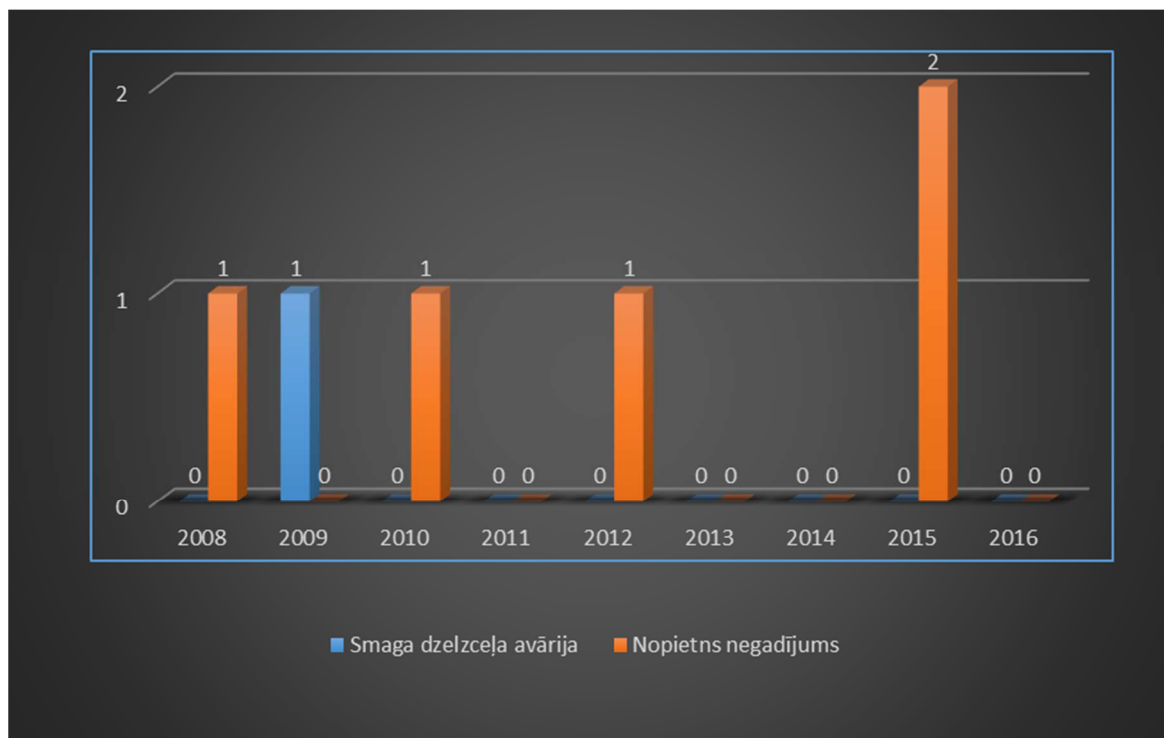


6.1.att. Lēmuma par izmeklēšanu pieņemšanas algoritms un izmeklēšanas process

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

2016. gadā dzelzceļa nodaļa veica četras 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 6.1. tabulā.

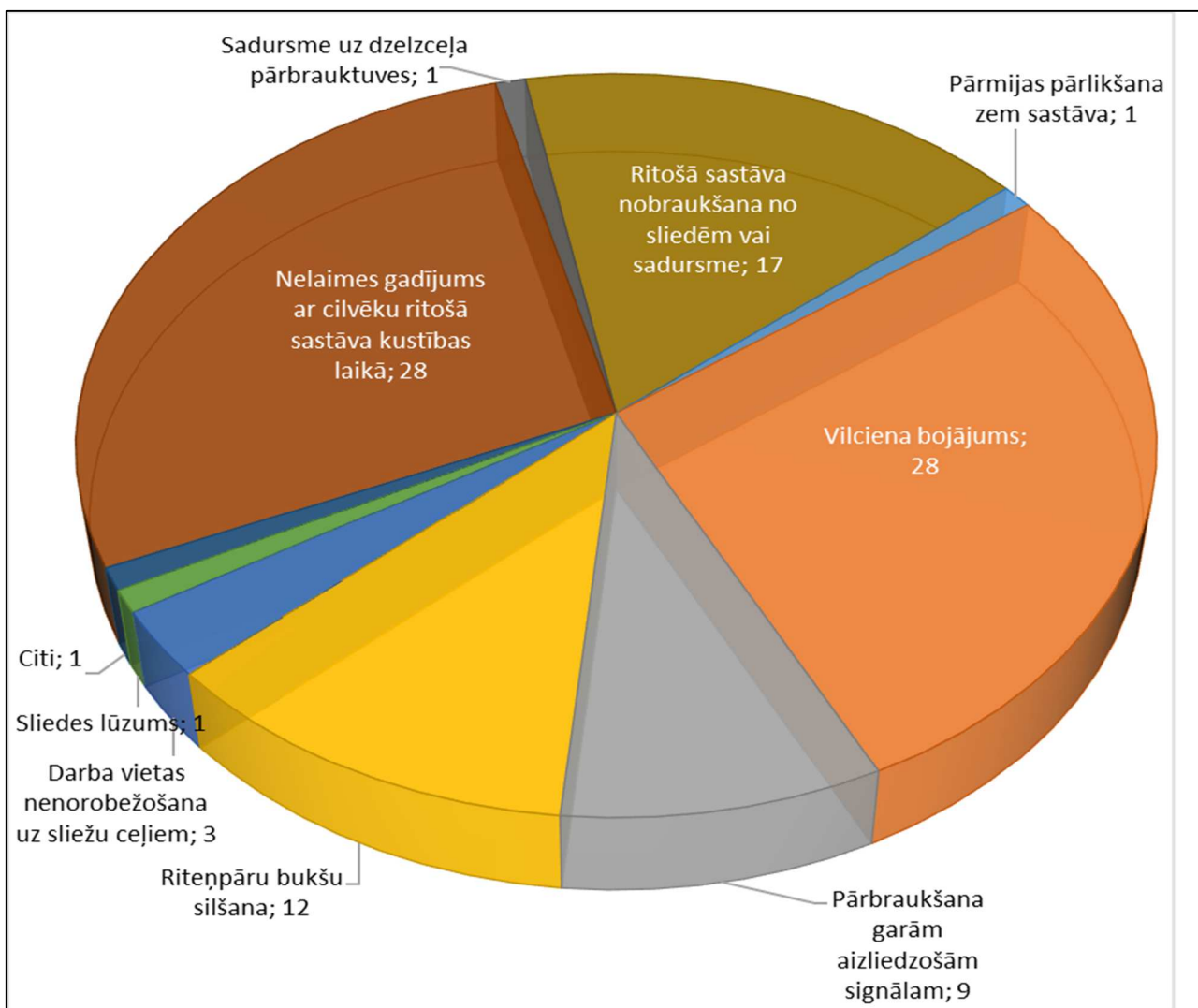
6.1. tabula

2007.-2016. 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
Kopā	22	21	95	1	5	0	0

6.5. Saņemtie un analizētie informatīvie pārskati par dzelzceļa negadījumiem 2016. gadā

Saskaņā ar Ministru kabineta 2010. gada 26. oktobra noteikumiem Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” Dzelzceļa nodaļa 2016. gadā saņēma, apkopoja un izvērtēja 29 nopietnu negadījumu, t.sk. 28 nelaimes gadījumus ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā un 1 negadījums uz dzelzceļa pārbrauktuvēm, kā arī 73 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 ir plānots 2017. gada februārī. Gadā laikā

notika četras audita sanāksmes, kurās auditori pētīja Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļas darba rezultātus un dokumentāciju, kā arī intervēja Biroja amatpersonas.

6.7. Dzelzceļa nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi

2017. 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;
- piedalīties dzelzceļa nodaļas audita noslēguma sanāsmē;
- 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 Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas 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 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. Incidenti un negadījumi atbilstoši kritērijiem tiek Eiropas Komisijai, aizpildot EMCIP datubāzi.

7.4. Jūras negadījumi un incidenti

7.4.1. Sevišķi smagi jūras negadījumi

Sevišķi smags negadījums notika 05.10.2015. Antverpenē, Kallo slūžās, Beļģijā, uz bunkerētāja "Deja", kā rezultātā gāja bojā kuģa matrozis, Latvijas pilsonis. Negadījumu izmeklēja Beļģijas izmeklēšanas Birojs sadarbībā ar Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju un Valsts darba inspekciju. Izmeklēšana pabeigta 2016. gada janvārī.

2016. g. 15. aprīlī notika negadījums ar letālu iznākumu uz Kipras karoga kuģa Vaesterbotten (7.1.att.) Zviedrijas ūdeņos ceļā no Hallstavik uz Mērsraga ostu. Izmeklēšanā iesaistīti Kipras, Latvijas un Zviedrijas Jūras drošības izmeklētāji.



7.1.att. Kuģis Vaesterbotten Mērsraga ostā un nelaimes gadījuma vieta uz kuģa 2016.g. 21.aprīlī uz Latvijas karoga zvejas (sniega krabju zvejas) kuģa MEMELE (7.2.att.) Norvēģijas ūdeņos gāja bojā zvejnieks, izkrita pāri bortam. Izmeklēšanu veic Latvijas Birojs sadarbībā ar Norvēģijas izmeklētājiem.



7.2.att. Krabju zvejas kuģa Memele attēli

2016. g. 22. aprīlī uz Maltas karoga konteinerkuģa gāja bojā vecākais mehāniķis-Latvijas pilsonis. Kuģis X-PRESS SHANNON bija ceļā no Somijas ostas Kotka uz Roterdamas ostu ar ienākšanu Liepājas ostā. Izmeklēšanas vadošā valsts ir Malta sadarbībā ar Latvijas jūras drošības izmeklētājiem, kuģa menedžmenta kompāniju Lielbritānijā un RO Germanischer Lloyd.

2016. g. 10. jūlijā Birojs saņēma ziņojumu par bojā gājušu jūrnieku uz Panamas kuģa SEDNA OCEAN, kurš ir ceļā no Las-Palmas uz Rīgu. Izmeklēšanas vadošā valsts ir Panama, sadarbībā ar Biroju, kā arī kuģa menedžmentu, kas bāzēts Tokyo, Japānā.

2016. g. 23. jūnijā uz Maltas karoga tankkuģa Giannutri (7.3.att.) tanku tīrīšanas laikā gāja bojā kuģa matrozis, Latvijas pilsonis. Kuģis atradās, pie Rīgas Kuģubūvētavas piestātnes gatavojoties remontam un apkopei. Matrozis kāpjot tankā, lai veiktu tanku tīrīšanu nokrita no 16 metru augstuma. Izmeklēšanu veic Maltas jūras drošības Birojs sadarbībā ar Latvijas jūras drošības izmeklētājiem.

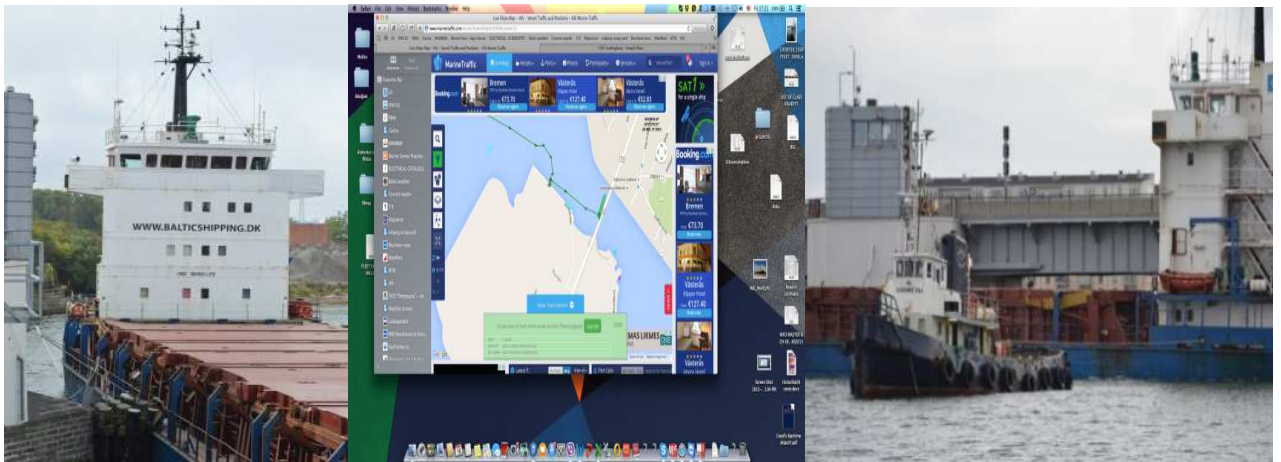


7.3.att. Maltas kuģa Giannutri attēli Rīgas kuģubūvētavā

2016. g. 19.jūlijā saņemts ziņojums par jūrā pazudušu donkermani, Latvijas pilsoni no Maltas karoga tankkuģa NORA (7.4.att). Negadījums notika atklātajā jūrā koordinātēs Lat 21 02.2 N Lon 096 35.1 W. Tika uzsāktas SAR operācijas, kas beidzās bez rezultātiem. Negadījuma izmeklēšanu veic Maltas un Latvijas jūras drošības izmeklētāji. Izmeklēšanas vadošā valsts Malta.

7.4.2. Smagi un mazāk smagi jūras negadījumi.

2016. g. 06. janvārī Birojs saņēma informāciju par Latvijas karoga kuģa RIX CRYSTAL (7.5.att.) sadursmi ar tiltu Dānijā. Kuģis tika novilkts ar 2 velkoņu palīdzību. Tika veikta Dānijas Jūras administrācijas kuģa pārbaude PSC ietvaros, tika veikta zemūdens apskate un klasifikācijas sabiedrības inspekcija, nopietni bojājumi kuģim netika konstatēti.



7.5.att. Kuģis RIX CRISTAL pēc sadursmes ar tiltu Dānijā

2016. g. 16. janvārī notika Antīkva un Barbuda karoga kuģa BLUE PHANTOM (7.6.att.) sadursme ar piestātni Liepājas ostā. Kuģim tika nodarīti konstruktīvie bojājumi.



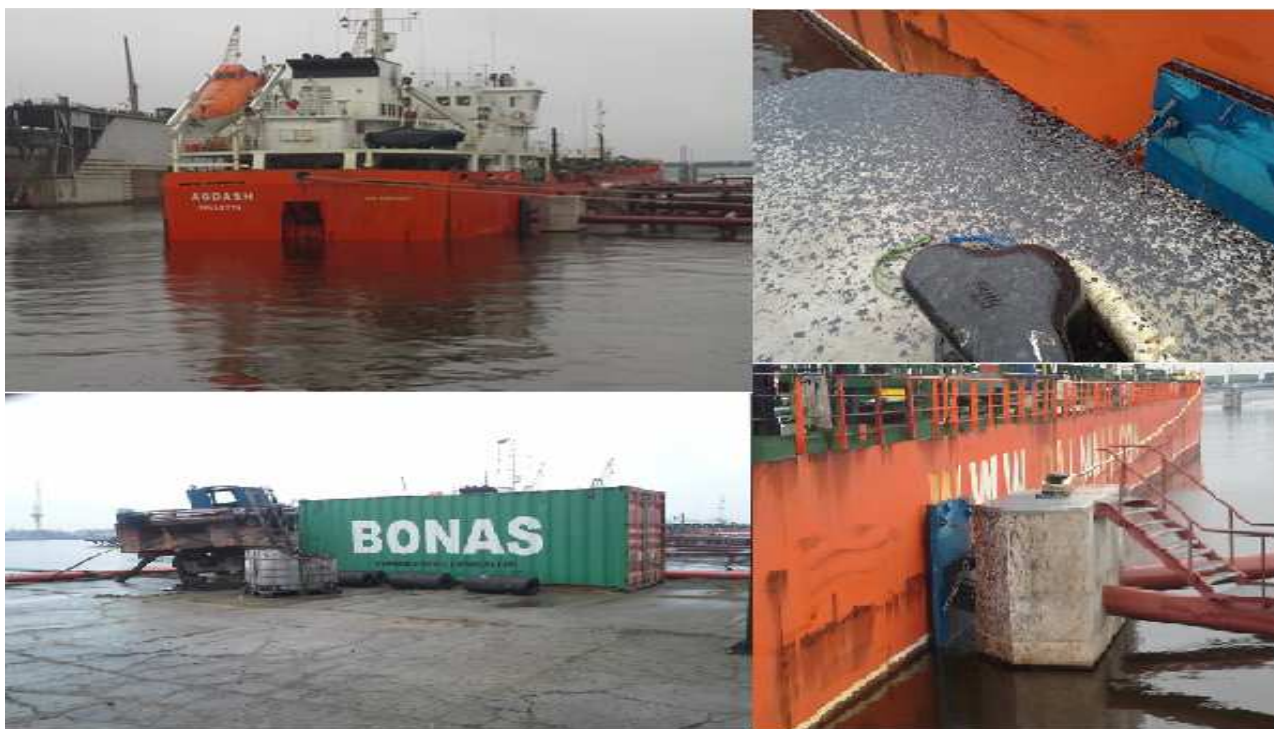
7.6.att. Kuģa Blue Phantom korpusa skats no ārpuses un iekšas pēc sadursmes ar piestātni Liepājas ostā

2016. g. 29. janvārī saņemts ziņojums par kravas nozaudēšanu no augšēja klāja Latvijas ūdeņos no Lietuvas karoga kuģa AFALINA (7.7.att.) Kuģis bija izgājis no Ventspils ostas un vētras apstākļos tika noskalota daļa klāja kravas.



7.7.att. Kuģis Afalina ar kravu uz klāja Latvijas ūdeņos

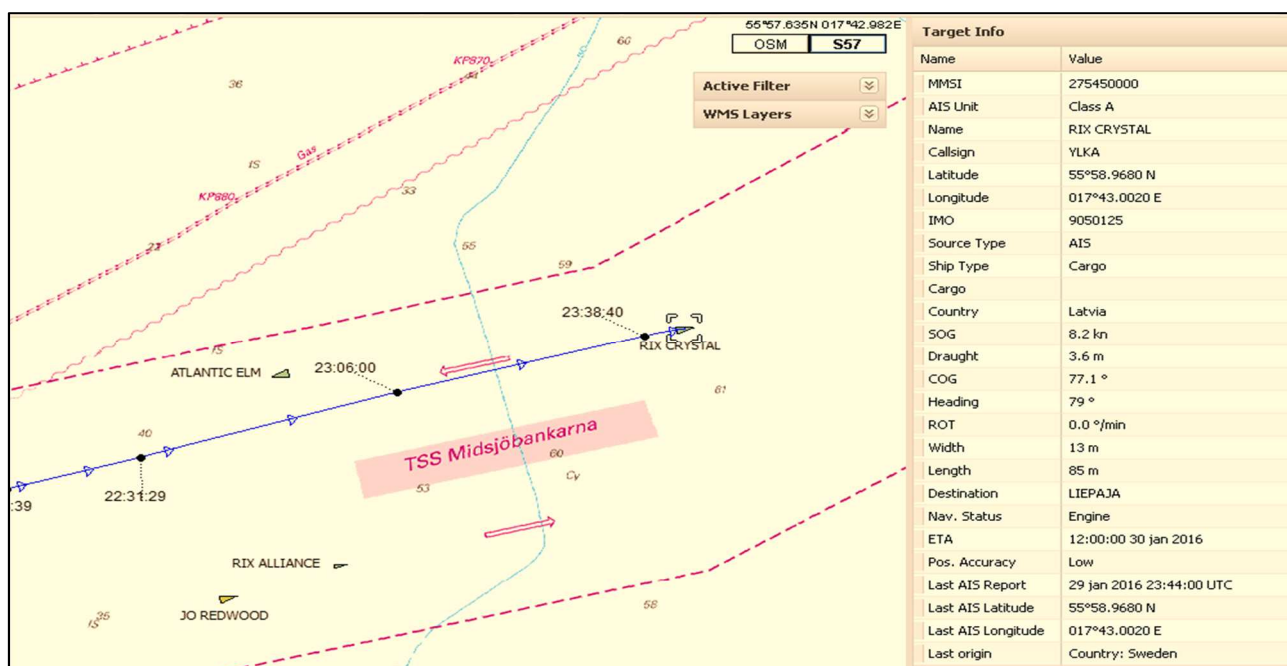
2016. g. 13. februārī no Maltas karoga tankkuģa AGDASH (7.8.att.) Rīgas ostā notika naftas produktu noplūde kravas operāciju laikā. Reģionālā vides inspekcija sastādīja administratīvo protokolu un piemēroja administratīvo sodu. Kaitējums videi nenozīmīgs.



7.8.att. Kuģa Agdash naftas noplūdes likvidācija

2016.g. 24.februārī Latvijas karoga kuģis RIX PACIFIC ceļā no Rīgas uz Rostoku Irbes šaurumā neizdarīja pagrieziena rekomendētajā kuģu ceļā un turpināja ar kursu Igaunijas ūdeņos, kas ved uz sēkļiem. Negadījumu izdevās novērst iesaistoties Latvijas un Igaunijas MRCC.

2016.g.24.februārī saņemts ziņojums no Zviedrijas transporta aģentūras par incidentu kas notika 29.janvārī Zviedrijas ūdeņos kuģu kustības sadales joslā (TSS). Šajā gadījumā Latvijas karoga kuģis RIX CRYSTAL neievēroja kuģošanas drošības noteikumus (COLREG) bīstami manevrējot.



7.9.att. Kuģa RIX CRYSTAL bīstamā manevrēšana Zviedrijas ūdeņos (navigācijas kartē)

2016. g. 03. martā saņemts ziņojums par Latvijas karoga kuģa RIX PACIFIC sadursmi ar Fareru salu konteinerkuģi ARNARFELL Ķīles kanālā. Kuģiem nodarīti būtiskie bojājumi.



7.10.att. Kuģa RIX PACIFIC klāja skats pēc sadursmes

2016. g. 02. maijā Latvijas karoga kuģis RIX EMERALD, izejot no Fridrikshāfenas ostas Dānijā, uzskrēja uz sēkļa pie ostas moliem. Ziņojums saņemts no Dānijas jūras drošības izmeklēšanas biroja.

2016. g. 17. jūlijā saņemta informācija par Igaunijas tankkuģa RISTNA sadursmi ar Holandes karoga gāzes tankkuģi CORAL IVORY (7.11.att.) Ventspils ostā. Sadursme kvalificēta kā mazāk smags jūras negadījums.



7.11.att. Kuģi Ristna un Coral Ivory Ventspils ostā; kuģa Coral Ivory korpusa bojājumu pēc sadursmes

2016. g. 02. oktobrī Panamas karoga balkeris NORDIC ODYSSEY (7.12.att.) izejot no Liepājas ostas neveiksmīgas manevrēšanas rezultātā kuģu kanālā, uzsēdās uz sēkļa ostas arējā akvatorijā. Pēc vairākām stundām kuģis tika novilkts no sēkļa ar velkoņiem. Bojājumi kuģim, kā arī vides piesārņojums netika konstatēti.



7.12.att. Kuģis Nordic Odyssey

7.4.3. Pārējie negadījumi.

2016. gadā saņemti vairāki ziņojumi (ārpus Biroja izmeklēšanas kompetences) par negadījumiem ar atpūtas kuģiem, zvejas kuģiem (tiem atrodoties krastā vai ārpus valsts reģistra) 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 Jūniecības Organizācijas (IMO) GISIS datu bāze. Statistiskā uzskaitē ir 7.4.4. sadaļā

7.4.4. Jūras negadījumu un incidentu statistika par 2005.-2016. gadu

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Negadījumu/ incidentu kopskaits	38	28	23	22	16	11	5	14	15	23	23	30
Latvijas ūdeņos	25	14	15	14	13	10	4	7	12	21	11	15
Ārpus Latvijas ūdeņiem	13	14	8	8	3	1	1	7	3	2	12	15
Negadījumu/ incidentu veidi												
Sadursme	8	3	3	-	3	3	1	5	1	1	2	2
Kontakts	7	5	4	7	6	1	1	3	4	2	1	
Uzsēšanas uz sekla	-	-	3	2	4	4	1		1	3	2	1
Saskare ar grunti	6	2	1	3	2	-	-	1		2	1	1
Ugunsgrēks/ eksplozija	2	4	2	1	-	2	-	1	-	-	-	
Dzinēja bojājums	6	-	3	2	1	1	-	1	-	-	-	1
Nogrimšana/ apgāšanās	1	-	-	1	1	-	-	1	-	1	3	3
Sūce	3	1	1	1	-	-	-		-	-	-	
Vides piesārņojums	2	-	1	-	1	-	1		-	-	-	1
Negadījums darbavietā	1	2	3	3	1	-	-	1	2	2	2	8
Cits	3	10	2	2	-	-	-	1	7	3	12	13
Negadījumu kategorijas												
Sevišķi smags negadījums	3	1	1	3	1	-	1	2	1	5	5	7
Smags negadījums	6	3	3	6	4	2	2		-	1	7	9

Mazāk smags negadījums	5	1	2	3	4	5	-	1	2	2	-	3
Incidents	24	23	15	11	7	4	2	11	12	13	11	11
Kuģu tipi												
Beramkravu kuģis	2	-	1	-	1	-	-		-	-	1	4
Konteinerkuģis	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-		4
Ģenerālo kravu kuģis	14	12	13	8	5	8	-	10	9	11	11	7
Tankkuģis	10	6	3	4	3	-	1	1	1	2	1	6
Pasažieru kuģis	1	-	1	2	1	-	-		1	-	1	
Pasažieru/ Ro-Ro kuģis	-	3	2	3	-	-	-		-	2		4
Zvejas kuģis	7	6	-	4	4	1	1	1	2	-	3	2
Velkonis	1	-	-	-	2	-	-			1	1	1
Cits (atpūtas kuģi, laivas, NBS kuģi)	8	5	3	1	2	3	1	1	1	8	3	2
Bojāēja											5	7
Cilvēka bojāeja saistībā ar negadījumu	1	-	2	8	2	-	1	1	1	3	1	1
Ar negadījumu nesaistīta cilvēka bojāeja	1	2	2	1	-	-	-	1	2	2	4	6
Kuģa bojāeja	1	-	-	1	1	-	-	1	-	-	3	2

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

2016. gadā Jūras nodaļa kopā saņēma 30 ziņojumus par negadījumiem no MRCC, ostu kapteiņdienestiem, Dānijas, Zviedrijas, un citu valstu jūrlietu pārvaldes institūcijām. No šiem negadījumiem, pierādījumu vākšanai, dziļākai analīzei un izvērtējumam tika pakļauti 27 negadījumi. Notika cieša sadarbība izmeklēšanā ar iesaistīto kuģu karoga valstīm, kā arī ar piekrastes valstīm atbilstoši negadījumu vietai.

Izvērtējot Biroja rīcībā esošos statistikas datus par 2016. gada jūras negadījumiem un incidentiem salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem, var secināt, ka 2016. gadā kopējais jūras negadījumu un incidentu skaits ir iepriekšējā līmenī. Bet varam secināt, ka jūrniecības nozares subjekti 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 izrietošos drošības ieteikumus konkrētajās 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. Biroja drošības rekomendācijas ir apskatāmas Biroja interneta vietnē.

7.6. Citas aktivitātes jūras negadījumu izmeklēšanas jomā

2016. gadā 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 – Itālijā);
- EMSA organizētais apmācību seminārs par EMCIP (European Marine Casualty Information Platform) datu bāzes izmantošanu, Lisabonā (Portugāle) - 2 reizes;
- Jūras negadījumu izmeklētāju forums (MAIIF – Hamburgā).

Ir sagatavota un apstiprināta „Jūras negadījumu izmeklēšanas rokasgrāmata” turpmākai izmantošanai Birojā.

7.7. Jūras nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi

2017. 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 nelaiemes gadījuma vietā iesaistītajām organizācijām, kā arī ar tiesībsargājošajām institūcijām;
- veikt izmeklētāju apmācību speciālos kursus.

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

I.A. Gaveika_____

2017. gada _____

rīkojumu Nr.1-01/_____