



Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs

## **Publiskais drošības pārskats par 2018. gadu**

**Rīga  
2018**

## Satura rādītājs:

1. Biroja pamatinformācija.....	2
2. Biroja funkcijas .....	3
3. Biroja struktūra.....	4
4. Biroja personāls .....	5
5. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa.....	7
6. Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa.....	18
7. Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa.....	27
8. Komunikācija ar sabiedrību .....	35

## 1. Biroja pamatinformācija

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

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

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

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

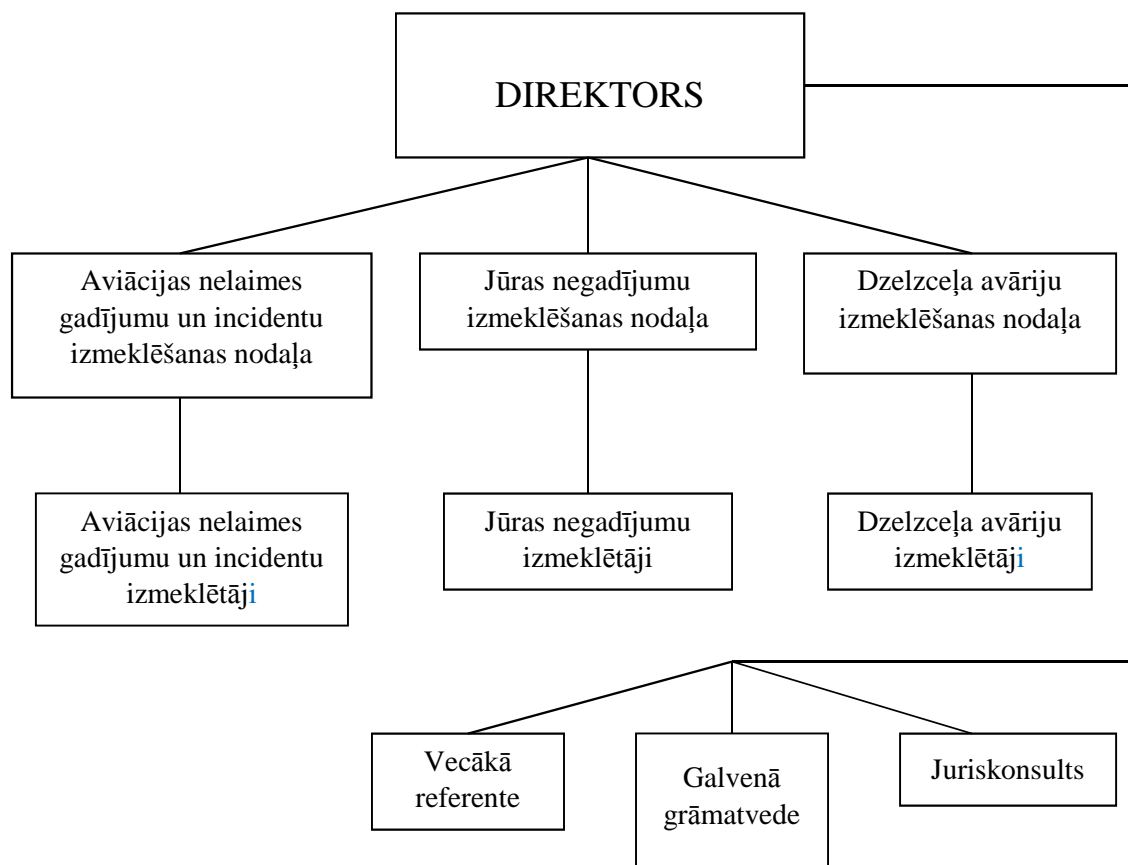
## 2. Biroja funkcijas

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

- izmeklē civilās aviācijas nelaimes gadījumus un incidentus, analizē to cēloņus un izstrādā drošības rekomendācijas, lai novērstu līdzīgu negadījumu atkārtosanos 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, pārvaldātāju, 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.



*Biroja organizatoriskā struktūra*

## 4. Biroja personāls

### 4.1. Personāla skaits

Pārskata gada sākumā un beigās birojā bija desmit amata vietas: deviņas ierēdņa vietas un viena darbinieka amata vieta. Biroja darbinieku vidējais vecums pārskata gadā bija 53 gadi. Birojā strādā 8 vīrieši un 2 sievietes.

#### **Biroja darbinieku sadalījumu pa vecuma grupām 2018. gadā**

Vecums (no - līdz)	Skaits
37-50	5
51 un vairāk	5

### 4.2. Personāla izglītība

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

### 4.3. Personāla apmācība

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

## Biroja personāla apmācība un kvalifikācijas paaugstināšana 2018. gadā

Biroja struktūrvienība	KURSI	MĀCĪBU VIETA	SKAITS
<i>ANGIIN*</i> <i>izmeklētāji</i>	Aviācijas nelaiemes gadījumu izmeklēšanas kursi	Dienvīdkalifornijas Drošības institūta kursi Losandželosa, ASV.	1
<i>ANGIIN*</i> <i>izmeklētāji</i>	Aviācijas nelaiemes gadījumu izmeklēšanas kursi	ENCASIA praktiskie apmācības kursi Valletā, Maltā	2
<i>ANGIIN*</i> <i>izmeklētāji</i>	Aviācijas nelaiemes gadījumu izmeklēšanas kursi	Eiropas Izmeklēšanas iestādes organizētie izmeklētāju apmācības kursi Viļņā, Lietuvā.	1
<i>JNIN***</i>	Jūras negadījumu izmeklēšanas kursi	EMCIP datu bāzes apgūšana Lisabonā, Portugālē	1

\* - *ANGIIN* – Aviācijas nelaiemes 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 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.

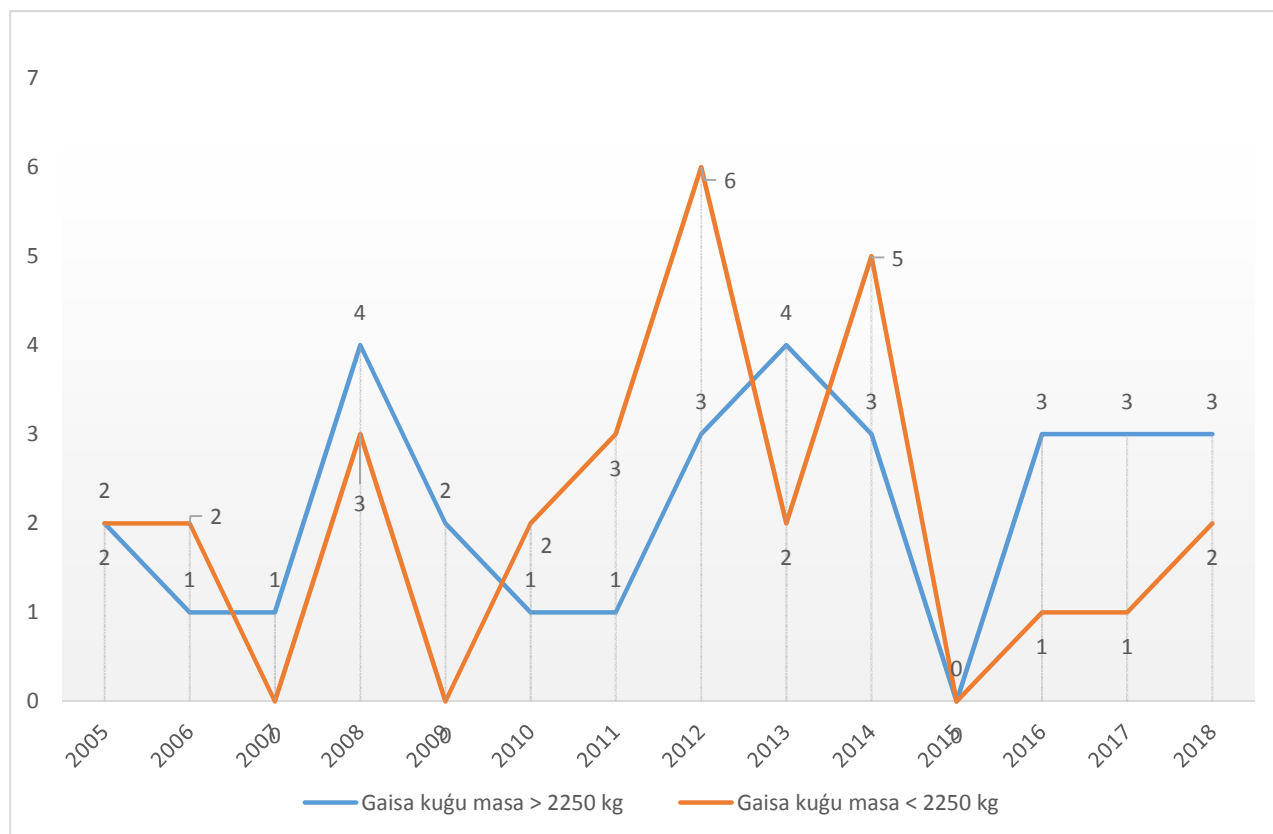
Saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas speciālisti:

- veic aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu drošuma izmeklēšanu;
- veic izmeklēšanu atsevišķi un neatkarīgi no tiesībsargājošajām institūcijām, bet koordinē savas darbības ar tām un citām izmeklēšanā iesaistītajām institūcijām;

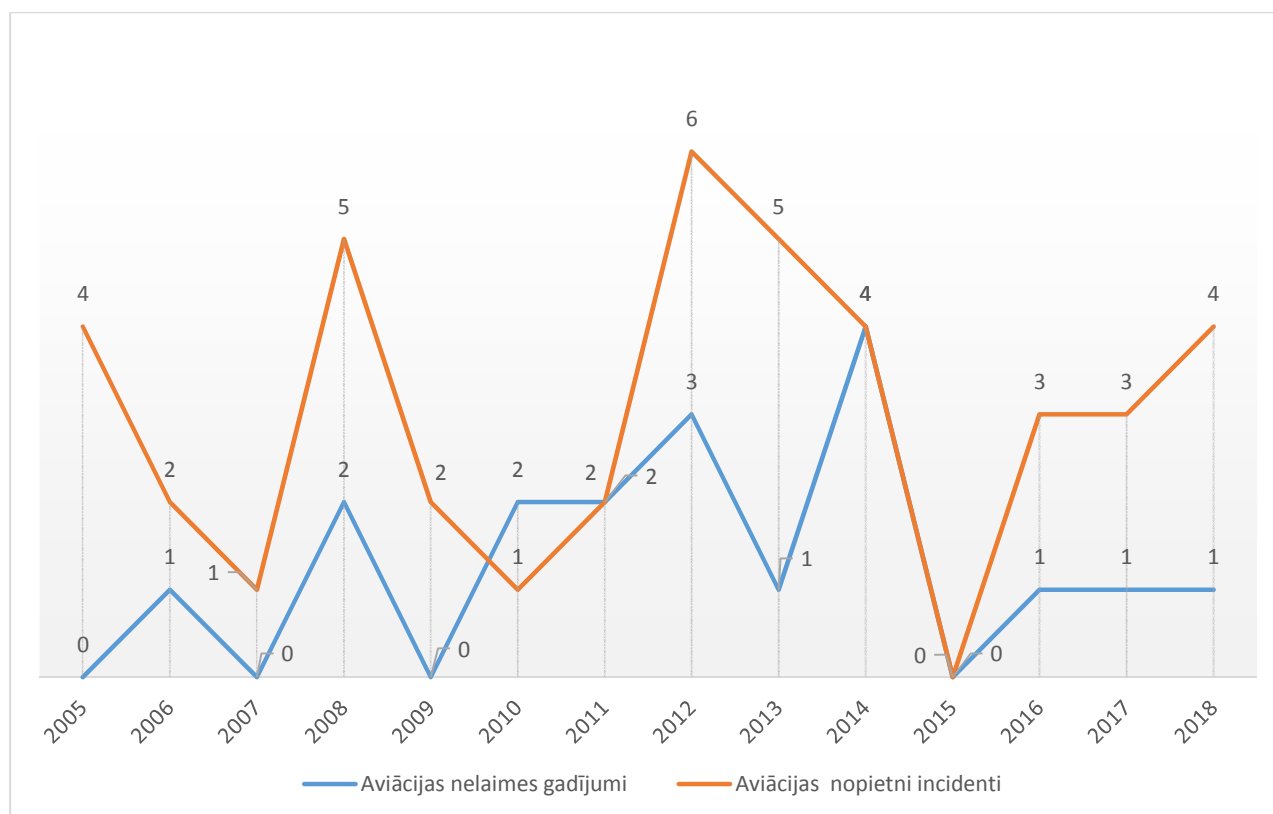


- sagatavo Nobeiguma ziņojumus un izstrādā drošuma rekomendācijas aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu novēršanai turpmākajā civilās aviācijas darbībā;
- ziņo Satiksmes ministram par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kā arī par citās valstīs notikušajiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, ja tajos ir iesaistīti Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrētie gaisa kuģi;
- ziņo ieinteresēto valstu aviācijas institūcijām un personām, Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai (ICAO), Eiropas Komisijai (EC), Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (EASA), par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem;
- analizē aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu cēloņus, sistematizē un uzglabā informāciju par visiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kuros iesaistīti Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrētie gaisa kuģi;
- veic datu ievadīšanu par notikušajiem aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem Transporta nelaimes gadījumu un incidentu Datu bāzē izmantojot ECCAIRS (European Coordination Centre For Aviation Incident Reporting Systems) programmatūru un nosūta E5F datni Civilās aviācijas aģentūrai, kā arī administrē ECCAIRS programmatūru;
- veic nodaļas izstrādāto drošuma rekomendāciju ievadīšanu un kodēšanu SRIS (Safety Recommendation Information System) Datu bāzē un administrē to, izvērtē drošuma rekomendāciju adresāta veiktos pasākumus drošuma rekomendāciju ieviešanā, nodrošina pasākumu reģistrāciju, kas īstenoti atbildot uz izdotajām drošuma rekomendācijām atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas Nr. 996/2010 prasībām;
- veic citu valstu izstrādāto drošuma rekomendāciju - Global Concern (SRGC) un Union-wide Relevance (SRUR) izskatīšanu un analīzi.

## 5.2. Aviācijas nelaimes gadījumu un nopietno incidentu statistika



5.1.att. Izmeklētie negadījumi attiecīgi pēc gaisa kuģa masas



5.2. att. Izmeklēto negadījumu sadalījums pēc negadījuma smaguma

### **5.3. Saņemtie ziņojumi par aviācijas atgadījumiem 2018. gadā**

- 21.06.2018. Aviācijas nopietns incidents. Plkst. 22:42 lidostā "Rīga" noticis negadījums ar gaisa kuģi CS300, reģ. Nr. YL-CSC. Gaisa kuģis, veicot nosēšanos, nobrauca no skrejceļa, notriecot divus skrejceļa lukturus. Gaisa kuģī atradās 130 pasažieri un 5 apkalpes locekļi. Negadījumā ekipāža un pasažieri nav cietuši. Atgadījums klasificējams kā aviācijas nopietns incidents. Uzsākta aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana.
- 5.07.2018. Aviācijas nopietns incidents. Ap plkst. 18:30 Spilves lidlaukā noticis negadījums ar gaisa kuģi Piper PA-28-140, reģistrācijas numurs YL-JKV. Lidojuma laikā tika pamanīts gaisa kuģa labās puses šasijas balsta bojājums. Avārijas nosēšanās laikā Ādažu lidlaukā gaisa kuģis tika nenožīmīgi bojāts, pilote un pasažieris aviācijas nopietnā incidentā nav cietuši. Atgadījums klasificējams kā aviācijas nopietns incidents. Uzsākta aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana.
- 8.07.2018. Aviācijas nelaimes gadījums. Gaisa kuģis Bucker BU133 Jungmester dzinēja eļļošanas sistēmas problēmu dēļ mēģināja veikt nosēšanos. Gaisa kuģis avarēja, un pilots guva nāvīgus miesas bojājumus. Uzsākta nelaimes gadījuma izmeklēšana.
- 16.10.2018. Aviācijas nelaimes gadījums. Ap plkst. 14:35 Madonas novadā lidojuma laikā motodeltaplāns aizķēra koku galotnes un sadūrās ar zemes virsmu. Avārijas rezultātā motodeltaplāna konstrukcija būtiski bojāta, pilots guva smagus miesas bojājumus, kuru dēļ iestājās nāve. Uzsākta nelaimes gadījuma izmeklēšana.

### **5.4. Pabeigtās drošuma izmeklēšanas 2018. gadā**

- Pabeigta 2016. gada 17. septembrī notikušā aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana par gaisa kuģa Bombardier Q400, lidojuma numurs BT-641, ārkārtas nosēšanos Rīgas lidostā ar pilnībā neizlaistu un nenofiksētu priekšējo šasiju. Aviācijas nopietna incidenta izmeklēšanas gaitā secināts, ka galvenais cēlonis aviācijas nopietnam incidentam – korozija priekšējās šasijas izlaišanas kustības mehānismā. Izstrādātas drošuma rekomendācijas, kuras ir adresētas gaisa kuģa ražotājam, operatoram, Rīgas lidostai un VUGD.
- Pabeigta 2017. gada 17. februārī notikušā aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana par gaisa kuģa Boeing 737-500, reģ. Nr. VP-BVS, nobraukšanu no skrejceļa. Aviācijas nopietna incidenta izmeklēšanas gaitā secināts, ka gaisa kuģa lidojumu ekipāžas darbība uzlidošanas laikā nebija

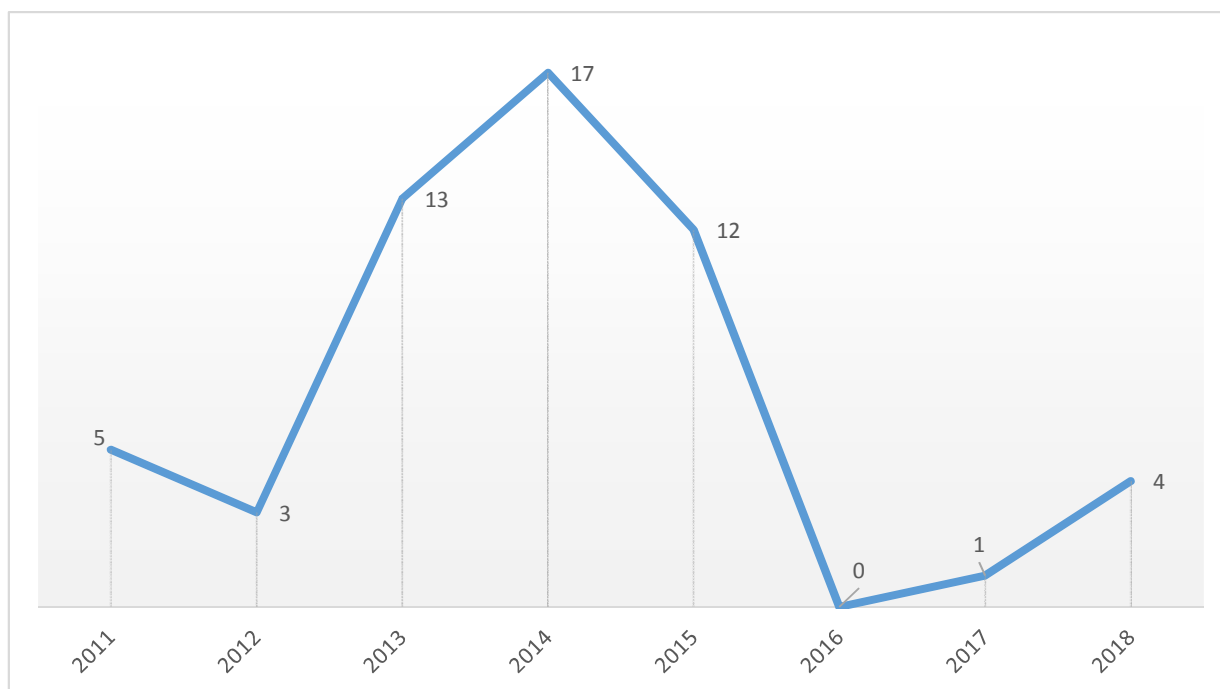
veikta atbilstoši Lidojumu rokasgrāmatas prasībām. Izstrādātas drošuma rekomendācijas, kuras ir adresētas gaisa kuģa reģistrācijas un ekspluatācijas valstij.

- Pabeigta 2017. gada 8. oktobrī notikušā aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšana – helikoptera R44 reģistrācijas numurs YL-HBH, sadursme ar elektropārvades līnijas vadiem. Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas gaitā secināts, ka aviācijas nelaimes gadījuma galvenais cēlonis bija pilota kļūdaina rīcība. Izstrādāta drošuma rekomendācija, kas adresēta CAA.
- Pabeigta 2017. gada 27. novembrī notikušā aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana – satuvināšanās standartu pārkāpšana, izlidojot no lidostas Rīga, starp gaisa kuģi Boeing B738, reģistrācijas numurs LNN-II, un gaisa kuģi Bombardier Q400, reģistrācijas numurs YL-BBT. Aviācijas nopietna incidenta izmeklēšanas gaitā atklātas RIX torņa dispečeru dokumentācijas nepilnības. Izstrādāta drošuma rekomendācija, kas adresēta Latvijas Gaisa Satiksmei (LGS).
- Pabeigta 2017. gada 27. novembrī notikušā aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana – satuvināšanās standartu pārkāpšana starp gaisa kuģi Airbus A-320, reģistrācijas numurs VP-BWI, un militāro gaisa kuģi F15, izsaukuma signāls MA01. Aviācijas nopietna incidenta izmeklēšanas gaitā secināts, ka tā iemesls bija militārā gaisa kuģa pilota vēlā reakcija uz Fighter Controller (dispečers) instrukcijām. Drošuma rekomendācijas netika izstrādātas.

## **5.5. Saņemtie ziņojumi par atgadījumiem civilajā aviācijā**

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

## 5.6. Drošuma rekomendācijas



5.3. att. Izstrādāto drošuma rekomendāciju skaits

## 5.7. Sadarbība ar starptautiskajām organizācijām

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

TNGIIB uzsāka sagatavošanās procedūras saskaņā ar 2019. gada martā plānotajām mācībām Eiropas Drošības Izmeklēšanas iestāžu tīkla ENCASIA savstarpējās atbalsta sistēmas (EMSS) ietvaros, ko veiks pārstāvju komanda no Eiropas Savienības drošuma izmeklēšanas iestādēm, lai:

- palīdzētu drošības izmeklēšanas iestādei izstrādāt nacionālo drošības izmeklēšanas vadības plānu (NIMP) un iegūtu pieredzi par ātro tempu un aktivitātēm, kas parasti jāveic liela mēroga aviācijas negadījuma izmeklēšanas sākumposmā;
- ļautu valsts organizācijām un to pārstāvjiem, kas tiks iesaistīti pēc nelaimes gadījuma saskaņā ar Operatīvās rīcības plānu, ko nosaka 2016. gada 31. maija MK noteikumi 331 "Noteikumi par pasākumiem, kas saistīti ar civilās aviācijas nelaimes gadījumiem", iegūt informāciju un pieredzi par institūciju sadarbības kārtību civilās aviācijas nelaimes gadījuma seku likvidēšanā un labāk izprastu savu lomu drošības izmeklēšanas atbalstīšanā.

TNGIIB aviācijas nodaļā tika veikta rokasgrāmatas [Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu rokasgrāmata] revīzija un pārstrāde. Sagatavošanās periodā aviācijas nodaļa izstrādāja Nacionālo izmeklēšanas pārvaldības plānu (NIMP) kas paredz izmeklēšanas procedūras par lielu komerciālo gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanu saskaņā ar ENCASIA savstarpējās atbalsta sistēmas (EMSS) vadlīnijām NIMP.

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

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

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

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

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

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

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

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

Veicot izmeklēšanu notikuma vietā, gaisa kuģu atlūzu un priekšmetu savākšanu, apskati, izvietošanu pārbaudēm, izjaukšanu un testēšanu angārā, aviācijas nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas izmeklētāji var saskarties ar infekcijām un kaitīgām vielām.

Saskaņā ar ICAO apkārtraksta Nr. 315 “Apdraudējums aviācijas negadījumu vietās prasībām” 3.4.4. punktu:

- katram aviācijas nodaļas izmeklētājam ir jābūt individuālās aizsardzības līdzekļu komplektam. Šobrīd aviācijas nodaļas izmeklētāji ir nodrošināti ar pašiem nepieciešamajiem individuālās aizsardzības līdzekļiem, 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;
- Aviācijas nodaļas izmeklētājiem jābūt sertifikātam, kas apliecina, ka viņi saskaņā ar programmu ir apmācīti veikt riska novērtējumu un darboties gaisa kuģa negadījuma vietā un angārā, kurā ir bioloģisks apdraudējums un bīstami materiāli, šāds sertifikāts dod tiesības piekļūt negadījuma vietai; Šobrīd nevienam nodaļas izmeklētājam šāda sertifikāta nav;
- izmeklētājiem jābūt vakcinētiem pret B hepatīta vīrusu. Šobrīd aviācijas nodaļas izmeklētāji nav vakcinēti pret A vai B hepatīta vīrusiem;
- Veicot izmeklēšanu, nelaimes gadījuma vietā jākontrolē bīstamo vielu - ķīmisko, radioaktīvo materiālu, metālu un oksīdu, putekļu, kompozītmateriālu, u.c. radītais apdraudējums. Darba procesā jāveic bīstamo materiālu identifikācija un uzskaitē, lai novērtētu ar šiem materiāliem saistīto risku veselībai un saistībā ar to ieviestu nepieciešamos kontroles pasākumus;
- Informācija par bīstamo vielu identifikāciju notikuma vietā jāsaņem no valsts atbildīgajiem dienestiem;
- Dzīvības un veselības apdraudējuma risku novēršanai jābūt izstrādātām drošības pārvaldības programmām (HAZARDS AND RISK ASSESSMENT), ja izmeklētāju pilnīga nodrošināšana ar attiecīgu aparatūru, lai noteiktu bīstamu vielu apdraudējumu veselībai un kontrolētu riskus veicot izmeklēšanu nelaimes gadījuma vietā un angārā prasa lielus finansiālus ieguldījumus un izmantošana nebūs bieža, bīstamības novēršana jāorganizē un jāsaņem ar attiecīgajiem valsts dienestiem, kas ir kompetenti veikt šādas darbības, ja nepieciešams noslēdzot attiecīgas starpresoru vienošanās par ārpakalpojumu;
- ICAO apkārtrakstā Nr. 315 “Apdraudējums aviācijas negadījumu vietās” norādītie apdraudējumi apkārtējas vides, psiholoģiskie, fiziskie, ķīmiskie un bioloģiskie un to pieļaujamās normas šobrīd nav ieviestas nacionālajā likumdošanā;
- Saskaņā ar ICAO apkārtraksta Nr. 315 punktu 3.6.1. drošuma izmeklētājiem jānodrošina rehabilitācijas process, 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, šobrīd šāda rehabilitācija nav nodrošināta.



- Biroja izmeklētāji ir nodrošināti ar darba apģērbu, lai strādātu angārā un notikuma vietā valsts ģeogrāfiskajos un meteoroloģiskajos apstākļos;

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

- Šobrīd, ņemot vērā Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja rīcībā esošo tehnisko un personāla nodrošinājumu, biroja aviācijas nodaļa pilnībā var veikt vispārējās aviācijas gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanu un komerciālo gaisa kuģu nopietnu incidentu un incidentu izmeklēšanu saskaņā ar starptautisko standartu un Latvijas normatīvo aktu prasībām;
- Lai veiktu nozīmīgu komerciālo gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanu pilnā apmērā atbilstoši starptautisko standartu prasībām un ieteicamajai praksei aviācijas nodaļas rīcībā šobrīd nav tehniskā nodrošinājuma, lai veiktu sarežģītas tehniskās ekspertīzes, kā arī personāla nodrošinājuma, lai izveidotu un vadītu gaisa kuģu sistēmu, iekārtu un citas specializētās izmeklēšanas grupas;
- Lai veiktu komerciālo gaisa kuģu tehnisko iekārto ekspertīzi un testēšanu pēc novākšanas no notikuma vietas TNGIIB ir noslēdzis līgumu ar Nīderlandes Nacionālo laboratoriju, kā arī organizē šādas, ekspertīzes un testēšanu, sadarbībā ar gaisa kuģu ražotājiem, to iekārtu un sistēmu ražotājiem pēc abpusējas vienošanās;
- 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, jautājums ir atrisināts birojam noslēdzot sadarbības līgumus ar Francijas, Vācijas un Lielbritānijas izmeklēšanas birojiem par tehnisko palīdzību, lai nodrošinātu datu apstrādi, atšifrēšanu un atgūšanu no bojātiem reģistratoriem;
- Aviācijas nodaļai ir iekārta, lai lejupielādētu lidojuma parametru reģistratoru datus un balss 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 saņemtu finansējumu nozīmīgu komerciālu gaisa kuģu nelaimes gadījumu

izmeklēšanai, likumdošana paredz to saņemt, pieprasot no valsts budžeta līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem.

## **5.10. Aviācijas nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi**

2019. gadam Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļā tiek izvirzīti šādi mērķi:

- sakarā ar ICAO *Universal Safety Oversight* auditā norādīto neatbilstību novēršanas rīcības plānu regulāri kontrolēt plāna izpildi un veikt izmaiņas par veiktajām darbībām ICAO USOAP tīmekļa lapā;
- uzlabot biroja darbības kapacitāti aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā sakarā ar Eiropas drošuma izmeklēšanas iestāžu Tīkla (ENCASIA) savstarpējās palīdzības sistēmas (EMSS) jaunākajām redakcijām veicot labojumus nacionālajā drošības izmeklēšanas vadības plānā;
- izskatīt vajadzības un ja nepieciešams turpināt mazā aviācijas angāra aprīkošanu ar darba iekārtām un speciālo tehniku vai instrumentiem;
- turpināt komunikāciju par sadarbības uzlabošanu un tās praktisko ieviešanu ar visām nelaimes gadījuma vietā iesaistītajām organizācijām saskaņā ar NIMP (National Investigation Management Plan), pirmkārt, ar tiesībsargājošajām institūcijām, VUGD un ARCC;
- turpināt darbu Eiropas civilās aviācijas drošuma izmeklēšanas iestāžu Tīkla darba grupās, izskatīt Tīkla darba grupu darba rezultātus, sniegt priekšlikumus un ieviest darba grupu izstrādātās procedūras aviācijas nodaļas darbā;
- izvērtēt drošuma rekomendāciju adresātu atbildes par veiktajiem pasākumiem Biroja izstrādāto drošuma rekomendāciju ieviešanā, 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 SRIS;
- veikt ECCAIRS programmatūras atjaunināšanu saskaņā ar programmatūras izstrādātāju veiktajiem labojumiem, 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 ņemot vērā ENCASIA darba grupas izstrādātos atjaunojumus un drošuma rekomendāciju ievadīšanu SRIS datu bāzē;
- nosūtīt izmeklētājus apmācībai speciālosursos par izmeklēšanas metodiku, gaisa kuģu aprīkojumu un sistēmām, kā arī paredzēt tam nepieciešamo finansējumu.
- Veikt esošā personālā aizsardzības līdzekļu komplekta auditēšanu, lai pilnībā nodrošinātu tā atbilstību ICAO apkārtraksta Nr. 315 “Apdraudējums aviācijas negadījumu vietās prasībām”, aizsarglīdzekļu atbilstību Eiropas standartiem EN

izmeklētāju aizsardzībai no visu veidu apdraudējumiem aviācijas nelaimes gadījuma vietā;

- Veikt pasākumus un iniciēt izmaiņas nacionālajos normatīvajos aktos, lai nodrošinātu aviācijas nodaļas izmeklētāju vakcināciju un rehabilitāciju atbilstoši apkārtraksta Nr. 315 “Apdraudējums aviācijas negadījumu vietās prasībām”;
- Lai nodrošinātu personāla drošību, veikt pasākumus izmeklētāju apmācībai darbam bīstamā vidē notikuma vietā organizējot apmācības un praktiskās nodarbības aizsardzības līdzekļu izmantošanā un apdraudējumu likvidēšanā;

## **6. Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa**

### **6.1. Dzelzceļa avāriju izmeklēšana**

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

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

## **6.2. Institūcijas, kas ir iesaistītas izmeklēšanā**

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

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

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

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

## **6.3. Izmeklēšanas mērķis un process**

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

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

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

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

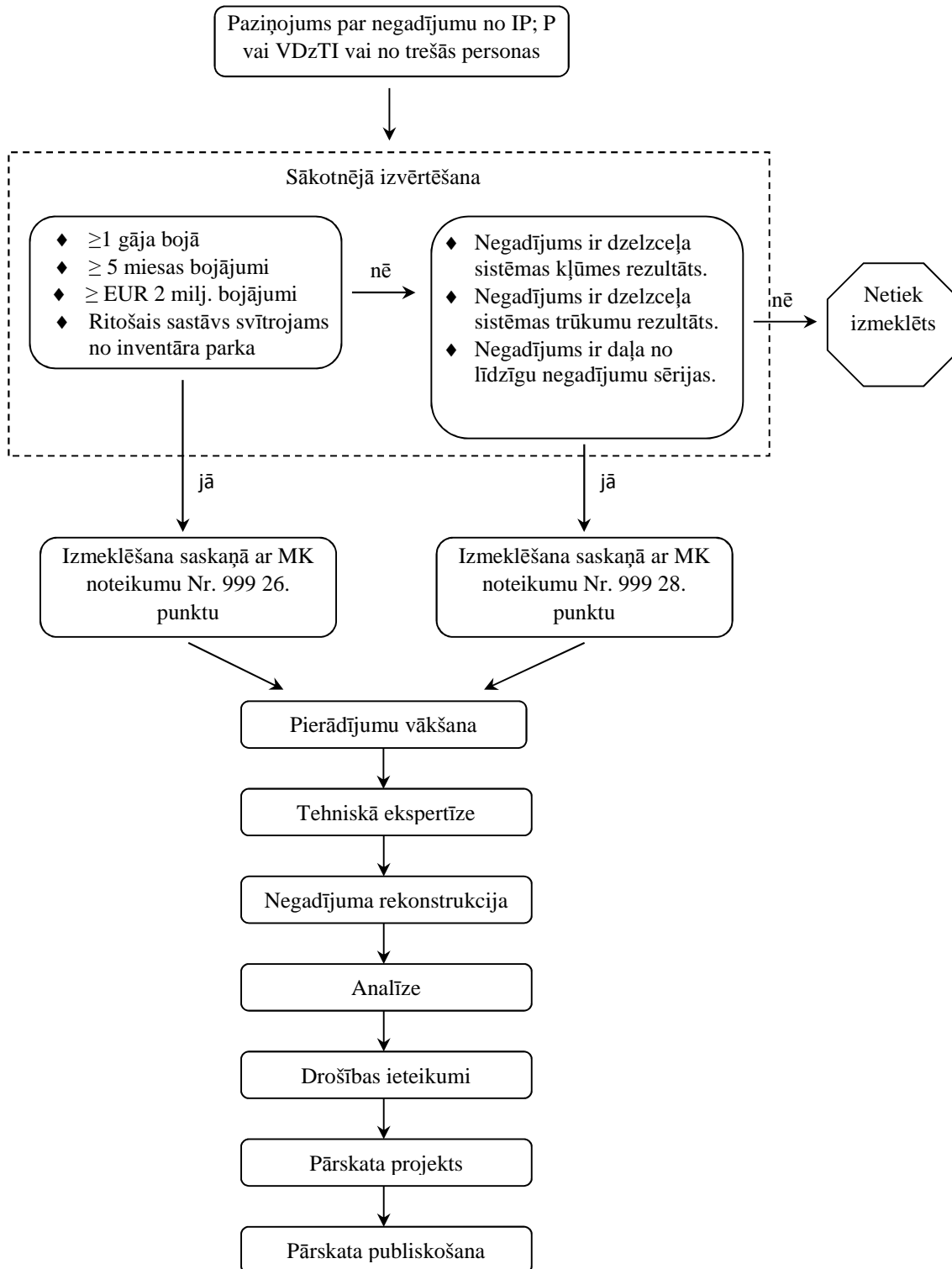
Izmeklēšanu vada Biroja direktors. Biroja direktors dzelzceļa avārijas izmeklēšanai norīko atbildīgo izmeklētāju, kurš atbild par izmeklēšanas darbību organizēšanu, veikšanu un kontroli.

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, pāravadātāju, 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.

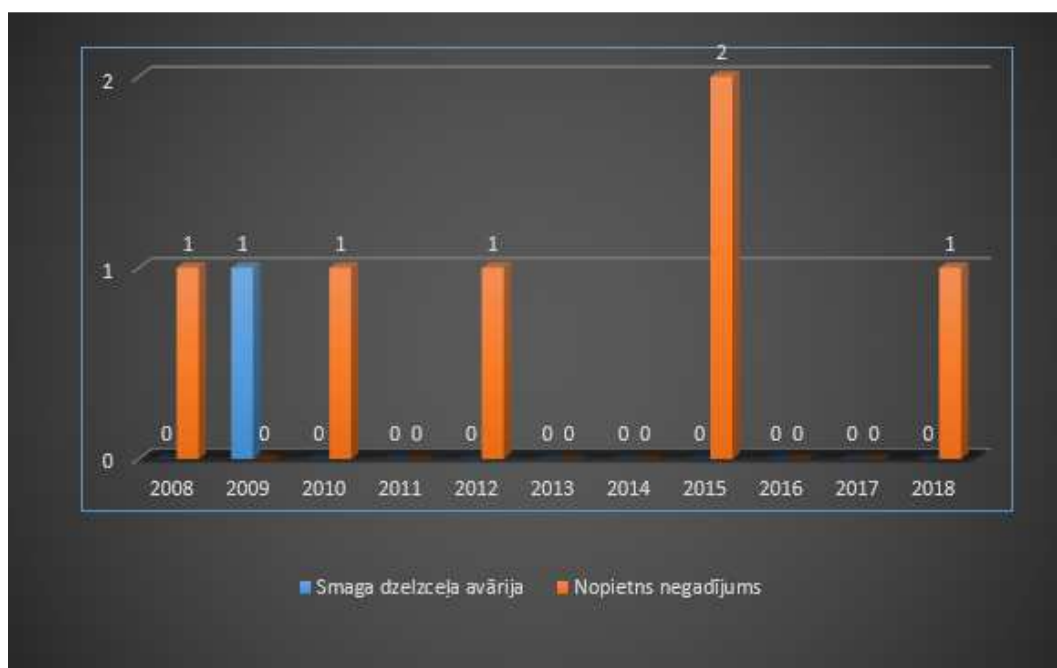


6.1.att. Lēmuma par izmeklēšanu pieņemšanas algoritms un izmeklēšanas process

#### 6.4. Smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi

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

Informācija par izmeklētām avārijām un negadījumiem apkopota 6.2. attēlā.



6.2.att. Izmeklētie dzelzceļa negadījumi

2018. gadā dzelzceļa nodaļa pabeidza viena nopietna dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanu. Dīzeļlokomotīves 2TE10M Nr. 3424 “B” sekcijas ugunsgrēks Jelgavas dzelzceļa stacijā, kas notika 2017. gada 9. februārī. Minētā negadījuma izmeklēšana tika uzsākta 2017. gada 7. jūnijā pēc Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas lūguma.



6.3. att. Lokomotīve pēc ugunsgrēka

Dīzeļlokomotīves „B” sekcijas dīzeļdzinējs tika iedarbināts ar palīdzību, pārbīdot degvielas augstspiediena sūkņu vilcējstieni padeves palielināšanas virzienā. Pēc īsa brīža dīzeļdzinējs sāka darboties nenormālā (joņošanas) režīmā. Visi lokomotīvu brigādes centieni pārtraukt dīzeļdzinēja darbību bija neveiksmīgi. Dīzeļtelpā sākās spēcīga piedūmošanās un ugunsgrēks turbokompresora rajonā. Lokomotīvu brigāde, lietojot dīzeļlokomotīves, „A” sekcijas stacionāro putu ugunsdzēsības iekārtu, centās nodzēst ugunsgrēku, bet piedūmošanas un veselības draudu dēļ tas neizdevās. Dīzeļlokomotīves ugunsgrēka cēlonis bija šīs dīzeļlokomotīves „B” sekcijas dīzeļdzinēja darbība nenormālā (joņošanas) režīmā. Savukārt dīzeļdzinēja darbību nenormālā (joņošanas) režīmā izraisīja degvielas augstspiediena sūkņu vilcējstienā pagriešanās ap savu asi, kā rezultātā vilcējstienā pavadiņas izgāja no saķeres ar augstspiediena degvielas sūkņu zobstieņiem, kuri palika maksimālā degvielas padeves stāvoklī.

Dzelzceļa nodaļa sadarbībā ar Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) Mašīnzinību, Transporta un Aeronautikas fakultātes Materiālu pārbaudes staciju un RTU Mehānikas ekspertīžu centru veica divas ekspertīzes.

Izmeklēšanas gaitā tika izstrādāti trīs drošības ieteikumi, kuri ietver šādas jomas:

- dīzeļlokomotīves dīzeļdzinēja detaļu nomaiņas uzskaitē;
- dīzeļlokomotīves tehniskās apkopes un atjaunošanas remonta kontrole;
- likumdošanas grozījumi saistībā ar ritošā sastāva ugunsgrēku izmeklēšanu.

Izmeklēšanas pārskatu var apskatīt šeit:

[http://www.taiib.gov.lv/uploads/Parskats\\_Jelgava\\_5\\_02\\_1\\_17\\_07052018.pdf](http://www.taiib.gov.lv/uploads/Parskats_Jelgava_5_02_1_17_07052018.pdf)

Papildus tam dzelzceļa nodaļa veica trīs sākotnējās negadījumu izvērtēšanas:

1) 26.06.2018. plkst.3-35. Zemitāni, pievedceļš SIA “Skonto metāls”. Uz pievedceļa Nr.8, veicot manevru darbus (ar vagoniem pa priekšu) ar lokomotīvi ČME3M Nr.5206 (LDZ CARGO), nobrauca no sliedēm 4 pusvagoni krauti ar oglēm;

2) 18.07.2018. plkst.16-52. Šķirotava. Izformējot sastāvu, uz 319. pārmijas notika divu tukšu pusvagonu sānu sadursme bez nobraukšanas no sliedēm. Iemesls;

3) 07.08.2018. plkst.18:06. Zaslauks – Priedaine, p.p.Zolitūde. Vilciena Nr. 6517, ER2 Nr, 1310-09 (PV), mašīnists pielietoja pēkšņo bremzēšanu, lai novērstu uzbraukšanu cilvēkam, kurš atradās uz gājēju pārejas. Cilvēks nāvējoši traumēts.

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.

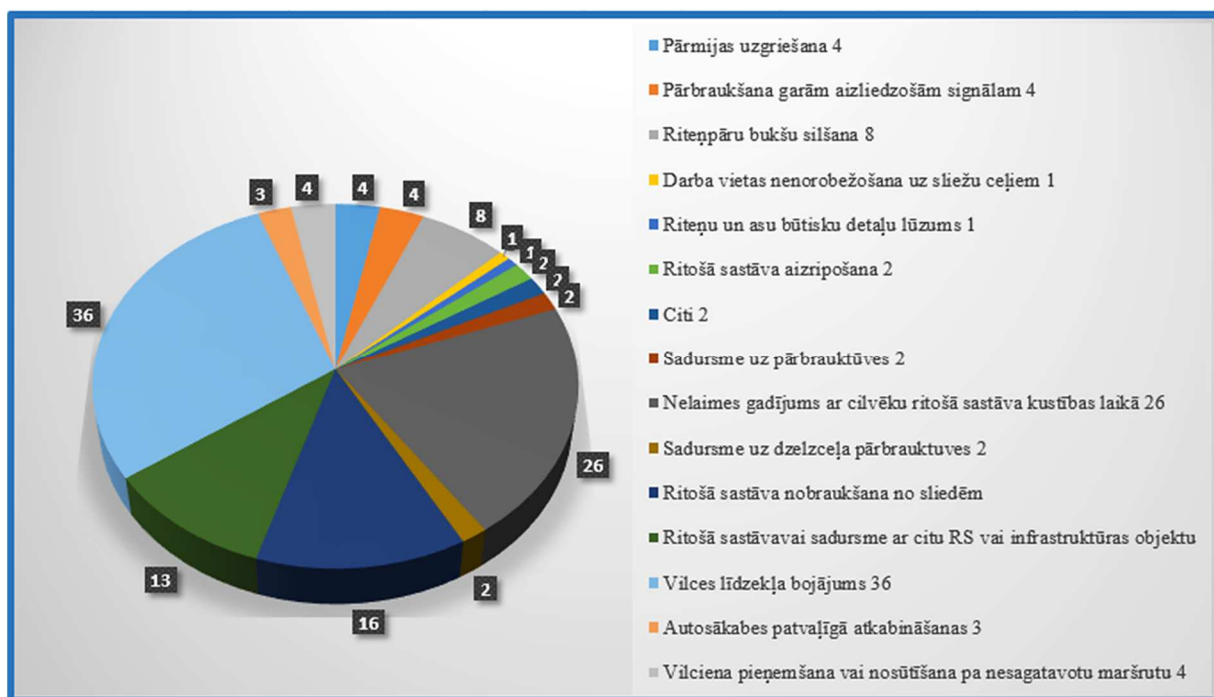
Informācija par izdotajiem un ieviestajiem drošības ieteikumiem apkopota 1. tabulā.

## 2007.-2018. gadā 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	1	33	2	67	0	0
2016.	0	1	50	1	50	0	0
2017.	0	0	0	1	0	0	0
2018.	3	2	70	1	30	0	0
<b>Kopā</b>	<b>25</b>	<b>23</b>	<b>90</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 6.5. Saņemtie un analizētie informatīvie pārskati par dzelzceļa negadījumiem 2018. gadā

Saskaņā ar Ministru kabineta 2010. gada 26. oktobra noteikumiem Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” Dzelzceļa nodaļa 2018. gadā saņēma, apkopoja un izvērtēja 28 nopietnu negadījumu, t.sk. 26 nelaimes gadījumus ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā un 2 negadījumus uz dzelzceļa pārbrauktuvēm, kā arī 96 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 darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi

2018. gadam Dzelzceļa nodaļa izvirzīja mērķus:

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

## **7. Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa**

### **7.1. Jūras negadījumu klasifikācija**

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

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

Ja noticis smags jūras negadījums, mazāk smags jūras negadījums vai jūras incidents, Birojs izvērtē izmeklēšanas lietderību, ņemot vērā jūras negadījuma vai incidenta smaguma pakāpi, iesaistīto kuģu un kravas veidu, kā arī to, vai attiecīgās izmeklēšanas rezultāti var palīdzēt novērst turpmākus jūras negadījumus un incidentus. Attiecīgo izmeklēšanu veic tikai tad, ja Birojs to uzskata par lietderīgu. Smags jūras negadījums ir negadījums, kas neatbilst sevišķi smaga jūras negadījuma pazīmēm un kas saistīts ar ugunsgrēku, sprādzienu, kuģa sadursmi (kontakta) ar citu kuģi vai citu objektu, kuģa uzsēšanos uz sēkļa, sliktu laika apstākļu vai ledus radītiem bojājumiem, aizdomām par citiem bojājumiem vai citiem ar kuģa darbību saistītiem apstākļiem, kuru dēļ radies:

- galvenā dzinēja bojājums (piemēram, apstāšanās uz laiku, ilgāku par 24 stundām; pasažieru kuģim – ilgāku par 12 stundām), būtisks kuģa nodalījumu vai kuģa korpusa bojājums vai citi apstākļi, kuru dēļ kuģis zaudējis jūras spēju;
- kaitējums videi;
- bojājums, kura dēļ kuģim nepieciešama velkoņa vai krasta dienestu palīdzība.

Mazāk smags jūras negadījums ir jūras negadījums, kas neatbilst sevišķi smaga vai smaga jūras negadījuma pazīmēm.

**Birojs jebkurā laikā var pieņemt lēmumu par citu jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanu, ja tiem ir būtiska ietekme uz jūras transporta drošību.**

### **7.2. Izmeklēšanā iesaistītas institūcijas**

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

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

Izmeklēšanā 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 saskaņā ar ISM Kodeksa Sadaļas A.9. prasībām.

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 nosūtīti Eiropas Komisijai, aizpildot EMCIP datubāzi.

### **7.4. Jūras negadījumi un incidenti**

#### **7.4.1. Sevišķi smagi jūras negadījumi**

2018. gadā nav notikuši sevišķi smagi jūras negadījumi uz kuģiem zem Latvijas Republikas karoga vai valsts jurisdikcijas ūdeņos. No Latvijas karoga zvejas kuģa KALMAR 2018. gada 04. septembrī pie Kanārijas salu krastiem Atlantijas okeānā bez vests pazuda apkalpes loceklis, Ukrainas pilsonis. Valsts policija uzsāka kriminālprocesu saistībā ar cilvēka pazušanu; Birojs veica notikuma sākotnēju izvērtēšanu un nav uzsācis negadījuma izmeklēšanu, paturot tiesības, atsākt izmeklēšanu jebkurā brīdī, ja atklāsies jauni fakti un/vai informācija, kas liecinātu par nelaimes gadījuma saistību ar kuģa tehnisko ekspluatāciju.

Pēc Maršalu Salu jūras administrācijas lūguma Birojs veica sākotnēju izvērtēšanu saistībā ar sevišķi smago jūras negadījumu, kas notika 2018.gada 24. Maijā uz minētās valsts karoga kuģa CHRIS pie Dānijas krastiem. Kuģa bocmanis nokrita aiz borta veicot manipulācijas ar loču trepēm (aizvācot aprīkojumu) pēc vietēja loča nokāpšanas no borta. Bocmanis gāja bojā. Pēc kuģa ierašanās Rīgas ostā Birojs uzņēmās veikt visās nepieciešamas sākotnējas izmeklēšanas rīcības: liecinieku intervēšanu, notikuma vietas un aprīkojuma apskati, dokumentu fiksāciju utt. ar turpmāko datu un informācijas nodošanu karogvalstij.



*7.1.att. Kuģis CHRIS un loču trepes, no kurām ūdenī nokrita apkalpes loceklis darbu laikā(24.05.18 negadījums)*

2018. gadā Brazīlijas jūras negadījumu izmeklēšanas organizācija pabeidza un nopublicēja negadījuma izmeklēšanas ziņojumu par jūrnieka, Latvijas pilsoņa bojā eju (krišana no lielā augstuma uz kuģa klāju) kas notika 2017.gada 14.aprīlī uz Maršala Salu karoga kuģa PILTENE pie Brazīlijas krastiem. Birojs ievietoja šo dokumentu savā interneta vietnē ievērojot likumdošanas aktu prasības par sensitīvās informācija apriti.

#### **7.4.2. Smagi un mazāk smagi jūras negadījumi.**

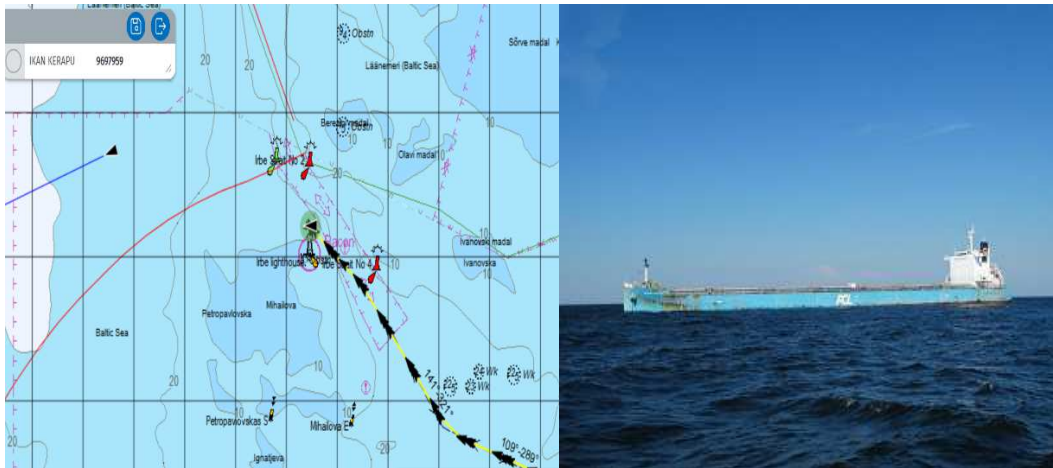
2018. g. 9. martā Ventspils ostā uz Kipras karoga kuģa Stahla notika smags negadījums, kad kuģa vecākais mehāniķis mēģināja nokāpt uz blakus stāvošo degvielas piegādes kuģi (bunkurētāju), izmantojot loču pārnēsājamas trepes. Sakarā ar to, ka trepes, iespējams, netika pienācīgi nostiprinātas, apkalpes loceklis nokrita no tām un savainoja mugurkaulu. Medicīnas iestādes speciālisti raksturoja traumu kā ļoti smagu: ir nepieciešama ilgtermiņa ārstēšanas un rehabilitācija. Birojs veica notikuma sākotnēju izvērtēšanu un nodeva visās savāktas liecības un materiālus Kipras jūras negadījumu izmeklēšanas organizācijai turpmākām rīcībām.



*7.2.att. Loču trepes, no kurām nokrita kuģa Stahla apkalpes loceklis uz blakus esošā kuģa (bunkurētāja) klāja. Augstums ap 10 metriem, cietušais smagi traumēts.*

2018. g. 04. jūlijā Libērijas karoga kuģis RABA pēc izešanās no Liepājas ostas ar ogļu kravu, miglas apstākļos ar nulles redzamību uzskrēja uz sēkļa ostās pievārtē. Kuģis atradās uz sēkļa trīs diennaktīs un tika novilkts no tās tikai pēc kuģa daļējas kravas atkraušanas. Birojs veicis incidenta sākotnējo izvērtēšanu ar saīsināta izmeklēšanas ziņojuma publicēšanu interneta vietnē. Kuģa īpašniekam un Liepājas ostas vadībai tika adresētās drošības rekomendācijas pēc šī negadījuma.

2018. g. 15. jūlijā Panamas karoga kuģis IKAN KERAPU izgāja no Rīgas ostas ar ogļu kravu un pēc pārgājiena Rīgas Līcī un Irbes šaurumā uzskrēja uz sēkļa pie Irbes bakas. Kuģis atradās uz sēkļa divās diennaktīs un tika novilkts no tās tikai pēc kuģa daļējas kravas atkraušanas. Birojs veicis incidenta sākotnējo izvērtēšanu. Tiešais cēlonis nepareizai manevrēšanai šaurumā, iespējams, bija vakts virsnieka kļūda neieslēdzot kuģa autopilotu, domājot, kā tas ir jau ieslēgts. Tiltiņa personālām, nekontrolējot stūrēšanas mehānismus un vizuālos indikatorus, kuģis novirzījās no kuģa ceļa ar turpmāko uzskriešanu uz sēkļa. Savāktas liecības un materiāli tika nosūtīti Panamas jūras negadījumu izmeklēšanas organizācijai turpmākām rīcībām.



7.3.att. Izraksts no kuģa IKAN KERAPU digitālās navigācijas kartes ar tā maršrutu pirms uzskriešanas uz sēkļa. Kuģis uz sēkļa (Krasta Apsardzes foto)

2018. gada 06. septembrī uz Latvijas karoga zvejas kuģa MEMELE, kuģim atrodoties Indijas okeānā, apkalpes loceklis, veicot manipulācijas ar zvejas aprīkojumu uz klāja (izlaižot ārā zvejas rīkus pa aizmugurējiem klāja vārtiem) tika ierauts ūdenī. Kuģa apkalpe izglāba jūrnieku, bet rokas plauksta tika atrauta. Birojs veic Latvijas zvejniecības drošības aspektu izvērtēšanu saistībā ar nacionālo likumdošanas aktu atbilstību konvencionāliem standartiem un normālai praksei.

#### 7.4.3. Pārējie negadījumi un incidenti.

2018. gadā saņemti trīs ziņojumi par kuģu bīstamu manevrēšanu Rīgas ostā, ar maznozīmīgiem bojājumiem kuģu korpusiem un piestātnēm, kā arī viens ziņojums par Latvijas karoga kuģa sadursmi ar piestātņi Klaipēdas ostā, nenozīmīgs bojājums, pēc kuriem Birojs veica sākotnējo izvērtēšanu.

2018. gadā saņemti vairāki ziņojumi (ārpus Biroja izmeklēšanas kompetences) par negadījumiem ar atpūtas kuģiem, mazizmēra zvejas kuģiem un laivām (tai skaitā ziņojums par tehniski iekonservētas atpūtas jahtas nogrimšanu Pāvilostas ostā); tika saņemts viens ziņojums par kravas (papīrmalkas) zaudēšanu no Libērijas karoga kuģa jūrā, Latvijas jurisdikcijas ūdeņos. Visos gadījumos tika apkopota informācija un analizēti notikumu apstākļi. Atbilstoši kritērijiem informācija un ziņojumi sniegti Eiropas Komisijai caur EMCIP datubāzi, kā arī Starptautiskās Jūrniecības Organizācijas (IMO) GISIS datu bāze. Statistiskā uzskaitē ir 7.4.4. sadaļā



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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Negadījumu/ incidentu kopskaits	23	22	16	11	5	14	15	23	23	30	26	25
Latvijas ūdeņos	15	14	13	10	4	7	12	21	11	15	19	17
Ārpus Latvijas ūdeņiem	8	8	3	1	1	7	3	2	12	15	7	8
Negadījumu/ incidentu veidi												
Sadursme	3	-	3	3	1	5	1	1	2	2	-	-
Kontakts	4	7	6	1	1	3	4	2	1		3	5
Uzsēšanas uz sekla	3	2	4	4	1		1	3	2	1	3	3
Saskare ar grunti	1	3	2	-	-	1		2	1	1	2	-
Ugunsgrēks/ eksplozija	2	1	-	2	-	1	-	-	-		2	
Dzinēja bojājums	3	2	1	1	-	1	-	-	-	1	4	1
Nogrimšana/ apgāšanās	-	1	1	-	-	1	-	1	3	3	-	1
Sūce	1	1	-	-	-		-	-	-		-	-
Vides piesārņojums	1	-	1	-	1		-	-	-	1	-	1
Negadījums darbavietā	3	3	1	-	-	1	2	2	2	8	5	1
Cits	2	2	-	-	-	1	7	3	12	13	7	13
Negadījumu kategorijas												
Sevišķi smags negadījums	1	3	1	-	1	2	1	5	5	7	4	2
Smags negadījums	3	6	4	2	2		-	1	7	9	4	2
Mazāk smags negadījums	2	3	4	5	-	1	2	2	-	3	10	3
Incidents	15	11	7	4	2	11	12	13	11	11	8	20
Kuģu tipi												
Beramkravu kuģis	1	-	1	-	-		-	-	1	4		2
Konteinerkuģis	-	-	-	-	-	1	1	-		4	1	
Ģenerālo kravu kuģis	13	8	5	8	-	10	9	11	11	7	15	16
Tankkuģis	3	4	3	-	1	1	1	2	1	6	1	1
Pasažieru kuģis	1	2	1	-	-		1	-	1		1	
Pasažieru/ Ro-Ro kuģis	2	3	-	-	-		-	2		4	2	
Zvejas kuģis	-	4	4	1	1	1	2	-	3	2	1	1
Velkonis	-	-	2	-	-			1	1	1		1
Cits (atpūtas kuģi, laivas, NBS kuģi)	3	1	2	3	1	1	1	8	3	2	4	4
Bojāēja									5	7		
Cilvēka bojāeja saistībā ar negadījumu	2	8	2	-	1	1	1	3	1	1	3	2
Ar negadījumu nesaistīta cilvēka bojāeja	2	1	-	-	-	1	2	2	4	6	2	
Kuģa bojāeja	-	1	1	-	-	1	-	-	3	2	1	

(Piezīme Statistiskie dati par 2007.-2010. g. ir apkopoti no Latvijas Jūras administrācijas datiem)

2018. gadā Jūras nodaļa kopā saņēma 77 ziņojumus par negadījumiem no MRCC, ostu kapteiņdienestiem, Dānijas, Zviedrijas, un citu valstu jūrlietu pārvaldes institūcijām. Visos minētos gadījumos tika veikta informācijas analīze un izvērtēšana. Notika cieša sadarbība izmeklēšanā ar iesaistīto kuģu karoga valstīm, kā arī ar piekrastes valstīm atbilstoši negadījumu vietai.

Izvērtējot Biroja rīcībā esošos statistikas datus par 2018. gada jūras negadījumiem un incidentiem salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem var secināt, ka 2018. gadā kopējais jūras negadījumu un incidentu skaits ir iepriekšējā līmenī. Ir pamats uzskatīt, ka jūrniecības nozares subjekti arvien labāk informē Biroju par incidentiem un bīstamām (near-miss) situācijām. Ir nepieciešams veikt Latvijas zvejniecības nozares padziļinātu izvērtēšanu kuģu un apkalpes locekļu darba drošības konteksta.

## **7.5. Īss pārskats par drošības rekomendācijām un ieteikumiem**

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

2018. 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 – Islandē );

- EMSA organizētais apmācību seminārs par EMCIP (European Marine Casualty Information Platform) datu bāzes izmantošanu, Lisabonā (Portugāle) - 2 reizes;

- Jūras negadījumu izmeklētāju forums (MAIF – Singapūrā)

Ir koriģēta „Jūras negadījumu izmeklēšanas rokasgrāmata” saskaņā ar IMO un EU normatīvo aktu prasībām.

- Sakarā ar finansējuma trūkumu Birojs atcēla dalību vairākos pasākumos saistībā ar izmeklētāju apmācību.

## **7.7. Jūras nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi**

- 2019. 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 speciālosursos

## **8. Komunikācija ar sabiedrību**

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

APSTIPRINĀTS

ar Transporta nelaimes gadījumu un  
incidentu izmeklēšanas biroja direktora

Ivara Alfdēda Gaveika \_\_\_\_\_

2019. gada \_\_\_\_\_

rīkojumu Nr.1-01/\_\_\_\_\_