



**Transporta nelaimes
gadījumu un incidentu
izmeklēšanas birojs**

PUBLISKAIS PĀRSKATS PAR 2024

**Rīga
2025**

SATURS

Saīsinājumu skaidrojums.....	3
1. PAMATINFORMĀCIJA	4
1.1. Biroja juridiskais statuss un funkcijas	5
1.2. Biroja finanšu resursi un darbības rezultāti.....	6
1.3. Biroja personāls	7
1.4. Biroja organizatoriskā struktūra	8
1.5. Personāla izglītība.....	9
1.6. Biroja personāla mācības	9
1.7. Komunikācija ar sabiedrību	9
2. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU UN INCIDENTU IZMEKLĒŠANAS NODAĻA	10
2.1. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu drošuma izmeklēšana	11
2.2. Izmeklētie negadījumi pēc gaisa kuģa masas.....	11
2.3. Drošības rekomendāciju analīze.....	11
2.4. Aviācija nodaļas pabeigtās izmeklēšanas	11
2.5. Aviācijas nodaļas uzsāktās un citām valstīm deleģētās izmeklēšanas, no TNGIIB puses nozīmētie pilnvarotie pārstāvji citu valstu aviācijas negadījumu izmeklēšanā	12
2.6. Aviācijas nodaļas saņemtie un izvērtētie ziņojumi par atgadījumiem nozarē	12
2.7. Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēma.....	13
2.8. ECCAIRS datu bāzē papildinātā informācija	13
2.9. Sadarbība ar starptautiskajām organizācijām.....	13
2.10. Aviācijas nodaļa veica šādus pasākumus.....	13
2.11. Aviācijas nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi	14
3. DZELZCEĻA AVĀRIJU IZMEKLĒŠANAS NODAĻA	16
3.1. Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšana.....	17
3.2. Pabeigtās/uzsāktas izmeklēšanas 2024. gadā.....	17
3.3. Izmeklētie dzelzceļa satiksmes negadījumi no 2018.-2024. gadam.....	17
3.4. Drošības ieteikumu analīze	18
3.5. Dzelzceļa negadījumu izvērtēšana.....	18
3.6. Dzelzceļa nodaļas veiktās negadījumu sākotnējās izvērtēšanas 2024. gadā.....	19
3.7. Sadarbība ar dzelzceļa satiksmes valstu izmeklēšanas struktūru Eiropas tīklu	22
3.8. Dzelzceļa nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi	22
4. JŪRAS NEGADĪJUMU IZMEKLĒŠANAS NODAĻA	24

4.1. Jūras negadījumu un incidentu izmeklēšana	25
4.2. Jūras nodaļas veiktās negadījumu un incidentu sākotnējās izvērtēšanas 2024. gadā...	25
4.3. SafeSeaNet saņemtie ziņojumi	26
4.4. Drošības rekomendāciju analīze.....	26
4.5. Jūras negadījumu un incidentu statistika no 2018.-2024. gadam.....	27
4.6. Sadarbība ar starptautiskajām organizācijām un apmācība	28
4.7. Jūras nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi.....	29
5. BIROJA INICIATĪVAS UN NĀKOTNES ATTĪSTĪBAS VIRZIENI	31

Saīsinājumu skaidrojums

EASA	Eiropas aviācijas drošības aģentūra
ECAC-ACC	Eiropas civilās aviācijas konferences aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētāju ekspertu grupa
EMAIF	Eiropas jūras negadījumu izmeklētāju forums
EMSA	Eiropas Jūras drošības aģentūra
EMCIP	Eiropas Komisijas jaunās jūras negadījumu uzskaites datubāzes
ENCASIA	Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīkls
ERA	Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra
EU SBSR	Eiropas Savienības Stratēģija Baltijas jūras reģionam
PA SAFE	Politikas joma DROŠĪBA
ESASI	Eiropas aviācijas drošības izmeklētāju biedrība
ICAO	Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija
IMO	Starptautiskā Jūrniecības organizācija
ISASI	Starptautiskā aviācijas drošības izmeklētāju biedrība
MAIIF	Starptautiskais jūras negadījumu izmeklētāju forums
NIB – tīkls	Dzelzceļa satiksmes valstu izmeklēšanas struktūru Eiropas tīkls
ECCAIRS	Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēma
CAA	Valsts aģentūra „Civilās aviācijas aģentūra”
OVC	Rīgas lidostas operatīvās vadības centrs
LGS	Valsts akciju sabiedrība “Latvijas gaisa satiksme”
TEAS	Automātiskā apziņošanas sistēma
NIMP	Nacionālais izmeklēšanas pārvaldības plāns
USOAP	CMA Informācijas ievadīšana ICAO serverī par biroja veiktajiem pasākumiem
ICVM	sakarā ar ICAO auditā konstatētajām neatbilstībām
AIG	Aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu izmeklēšanas nodaļa (pēc ICAO audita protokola)
SRIS2	Drošības rekomendāciju ievadīšanu un kodēšanu datu bāzē

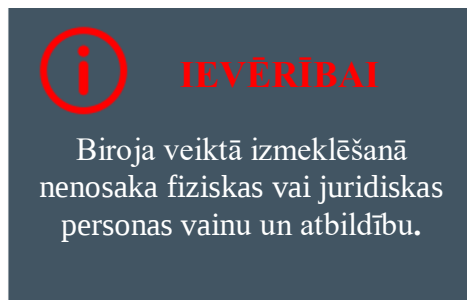
1. PAMATINFORMĀCIJA

1.1. Biroja juridiskais statuss un funkcijas

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (turpmāk - Birojs) ir satiksmes ministra pārraudzībā esoša tiešās pārvaldes iestāde. 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.

Biroja izmeklētājiem piekļuve izmeklēšanas lietiskajiem pierādījumiem šobrīd tiek nodrošināta saskaņā ar 2011. gada 27. decembra Ministru kabineta noteikumu Nr.1025 prasībām "Noteikumi par rīcību ar lietiskajiem pierādījumiem un arestēto mantu".

Biroja galvenās funkcijas:



- ❖ izmeklēt civilās aviācijas nelaimes gadījumus un incidentus un analizēt to cēloņus;
- ❖ izmeklēt dzelzceļa avārijas un analizēt to cēloņus;
- ❖ izmeklēt jūras negadījumus un incidentus un analizēt to cēloņus;
- ❖ izstrādāt drošības rekomendācijas, lai novērstu līdzīgu civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu atkārtošanos nākotnē;
- ❖ izstrādāt drošības rekomendācijas līdzīgu dzelzceļa satiksmes negadījumu novēršanai nākotnē;
- ❖ izstrādāt drošības rekomendācijas līdzīgu jūras negadījumu novēršanai nākotnē;
- ❖ ziņot Satiksmes ministrijai par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem un dzelzceļa avārijām, kā arī par citās valstīs notikušajiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem, ja tajos ir iesaistīti Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrētie gaisa kuģi, un dzelzceļa avārijām, ja tajās ir iesaistīts Latvijā reģistrēts ritošais sastāvs;
- ❖ ziņot 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;

- ❖ ziņot ieinteresēto valstu dzelzceļa institūcijām, infrastruktūru pārvaldītājiem, dzelzceļa pārvadātājiem un Eiropas Dzelzceļa aģentūrai par Latvijas Republikas teritorijā notikušajām dzelzceļa avārijām, kā arī par to izmeklēšanas uzsākšanu;
- ❖ pieņemt lēmumus par citu dzelzceļa satiksmes negadījumu un ar vilcienu kustību saistīto starpgadījumu izmeklēšanu, ja tie ietekmē kustības drošību, ņemot vērā negadījuma smagumu, tā ietekmi uz dzelzceļa drošību Kopienas līmenī, kā arī infrastruktūras pārvaldītāja, dzelzceļa pārvadājumu komersantu, drošības iestāžu vai Eiropas Savienības dalībvalstu pieprasījumu;
- ❖ ziņot Satiksmes ministrijai par jūras negadījumiem un incidentiem, kuros ir iesaistīts Latvijas Kuģu reģistrā, reģistrēts kuģis, par negadījumiem un incidentiem, kas notiek Latvijas Republikas teritoriālajā jūrā vai iekšējos ūdeņos, kā arī par negadījumiem, kuros Latvijas Republika ir pamatoti ieinteresētā valsts;
- ❖ ziņot kuģu īpašniekiem, kuģu karoga valsts jūras institūcijām, ieinteresēto valstu jūras institūcijām par jūras negadījumiem, kas notikuši Latvijas Republikas teritoriālajā jūrā vai iekšējos ūdeņos.

1.2. Biroja finanšu resursi un darbības rezultāti

Saskaņā ar likuma „Par aviāciju” 5. panta ceturto daļu Birojs aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā tiek finansēts no ieņēmumu daļas par aeronavigācijas pakalpojumiem Rīgas lidojumu informācijas rajonā saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem par aeronavigācijas pakalpojumu maksas sadales kārtību.

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 33.¹ panta piekto daļu Birojs dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas jomā tiek finansēts no dzelzceļa infrastruktūras finansējuma.

Saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 8.¹ panta otro daļu Biroju jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas jomā finansē no Latvijas Jūras administrācijas līdzekļiem, kuri saskaņā ar Ministru kabineta noteiktajiem izcenojumiem gūti par valsts pārvaldes uzdevumu ietvaros sniegtajiem maksas pakalpojumiem, un citiem pašu ieņēmumiem.

Ar Ministru kabineta 2023. gada 5. septembra rīkojumu Nr.569 ”Par Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja 2024. gada budžeta apstiprināšanu” (turpmāk – rīkojums Nr. 569) tika apstiprināti Biroja budžeta ieņēmumi 500 666 euro un izdevumi 575 305 euro apmērā, kur, pamatojoties uz Likuma par budžetu un finanšu vadību 6.¹ panta piekto daļu,

Biroja budžeta izdevumu daļa tika palielināta par maksas pakalpojumu un citu pašu ieņēmumu atlikuma daļu uz 2023. gada 1. janvāri, t.i., par 74 639 euro.

Ar 2024. gada 3. septembra Ministru kabineta rīkojumu Nr. 724 "Grozījumi Ministru kabineta 2023. gada 5. septembra rīkojumā Nr. 569 "Par Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja 2024. gada budžeta apstiprināšanu"" tika precizēti Biroja kārtējie izdevumi, paredzot budžetā transfertu Valsts kancelejai par vienotās tīmekļvietņu platformas uzturēšanu 1750 euro apmērā.

Biroja darbības nodrošināšanai 2024. gadā tika izlietoti 510 016 euro, no tiem atlīdzībai 435 098 euro, precēm un pakalpojumiem 68 743 euro, transfertam par vienotās tīmekļvietnes platformas uzturēšanu 1750 euro un kapitāliem ieguldījumiem 4 425 euro.

Finansējums un tā izlietojums 2024. gadā

(euro)

Nr. p.k.	Finanšu līdzekļi	Iepriekšējā gadā (faktiskā izpilde)	Pārskata gadā	
			apstiprināts ar rīkojumu	faktiskā izpilde
1.	Finanšu resursi izdevumu segšanai (kopā)	475 337	500 666	500 666
1.2.	maksas pakalpojumi un citi pašu ieņēmumi	475 337	500 666	500 666
2.	Izdevumi (kopā)	492 300	575 305	510 016
2.1.	uzturēšanas izdevumi (kopā)	486 658	563 839	505 591
2.1.1.	kārtējie izdevumi	486 658	562 089	503 841
2.1.5.	Uzturēšanas izdevumu transferti	0	1 750	1 750
2.2.	izdevumi kapitālieguldījumiem	5 642	11 466	4 425

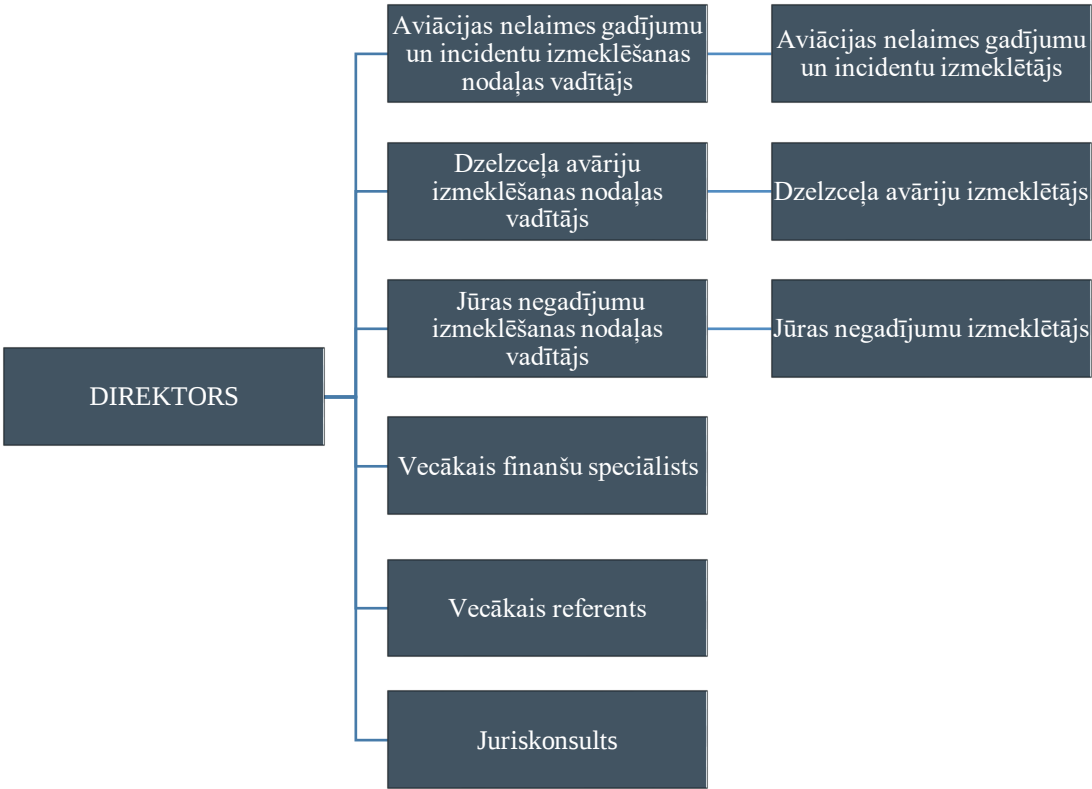
1.3. Biroja personāls

2024. gadā Birojā bija desmit amatu vietas: deviņas ierēdņa vietas un viena darbinieka amata vieta. Uz 2024. gada 31. decembri Birojā bija viena vakanta aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklētāja vieta. Birojā strādāja 7 vīrieši un 2 sievietes. Biroja darbinieku vidējais vecums bija 54 gadi.

Biroja darbinieku sadalījumu pa vecuma grupām 2024. gadā

Vecums (no - līdz)	Skaitis uz 31.12.2024
30-50	3
51 un vairāk	6

1.4. Biroja organizatoriskā struktūra



1.5. Personāla izglītība

Visiem Biroja darbiniekiem bija augstākā izglītība. Pieciem biroja darbiniekiem bija augstākā tehniskā izglītība aviācijas, dzelzceļa un jūrniecības jomā un četriem darbiniekiem – augstākā izglītība sociālās zinātnēs.

1.6. Biroja personāla mācības

2024. gadā Biroja nodarbinātie kopumā apmeklēja 56 profesionālās izaugsmes seminārus, kursus un ieguva sertifikātus. Biroja izmeklētāji apmeklēja izmeklētāju kursu, pieredzes apmaiņas seminārus un konferences, lai papildinātu teorētiskās un praktiskās zināšanas par mūsdienu tehnikas iekārtām un tehnoloģijām, un jaunām izmeklēšanas metodēm.

1.7. Komunikācija ar sabiedrību

Kopš 2021. gada Birojs ir pievienojies valsts un pašvaldības iestāžu tīmekļvietņu vienotai platformai, kas paredz, ka visu valsts un pašvaldību iestāžu mājaslapas ir vienota veidola. Platformas uzturētājs tīmekļvietnē regulāri veic uzlabojumus nodrošinot informācijas iegūšanu vienkāršāku un ērti lietojamu ikvienam, nodrošina tīmekļvietnes pieejamību visām sabiedrības grupām, ieskaitot personas ar invaliditāti

Birojs savā tīmekļa vietnē ievieto nobeiguma ziņojumus par aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu izmeklēšanu, nobeiguma ziņojumus 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.



2. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU UN INCIDENTU IZMEKLĒŠANAS NODAĻA

2.1. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu drošuma izmeklēšana

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).

2.2. Izmeklētie negadījumi pēc gaisa kuģa masas

Gaisa kuģa masa/Gads	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Līdz 2250kg	1	0	1	2	0	0
Virs 2250kg	3	2	2	0	1	1

Izmeklēto negadījumu sadalījums pēc negadījuma smaguma

Negadījuma veids/Gads	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Aviācijas nelaimes gadījums	0	0	1	1	0	0
Aviācijas nopietns incidents	2	3	2	1	1	1

2.3. Drošības rekomendāciju analīze

Drošības rekomendāciju analīze ļauj izvērtēt sniegto rekomendāciju efektivitāti un izmantot atgriezenisko saiti, lai uzlabotu turpmāko rekomendāciju izstrādi.

Gads	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Izstrādātas	4	2	3	2	5	3

2.4. Aviācija nodaļas pabeigtās izmeklēšanas

Notikums	Drošības rekomendācijas	Izmeklēšanas pabeigšanas datums
Aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana par 2023. gada 8. martā	Sakarā ar šo izmeklēšanu tika izstrādātas divas drošības rekomendācijas	Izmeklēšana pabeigta 2024. gada 12. aprīlī.

airBaltic kompānijas gaisa kuģa A220-300, reģistrācijas numurs YL-AAP, nobraukšanu no skrejceļa nosēšanās laikā starptautiskajā lidostā "Rīga". Izmeklēšanas nobeiguma ziņojums Nr. 4-02/1-23(1-24).	Starptautiskajai lidostai Rīga un viena drošības rekomendācija gaisa kuģa Airbus A220-300 ražotājam	
--	---	--

2.5. Aviācijas nodaļas uzsāktās un citām valstīm deleģētās izmeklēšanas, no TNGIIB puses nozīmētie pilnvarotie pārstāvji citu valstu aviācijas negadījumu izmeklēšanā

Notikums	Biroja rīcība
14.02.2024. Aviācijas nelaimes gadījums Polijā ar Latvijā ražotu gaisa kuģi Belmont DW200, r/n SP-BELM. Gaisa kuģis, kurā atradās divi cilvēki, sadūrās ar zemi, kā rezultātā gāja bojā pilots, bet pasažiere guva smagas traumas.	Izmeklēšanu veic Polijas izmeklēšanas iestāde PKBWL. No Latvijas puses ir nozīmēts pilnvarots pārstāvis - TNGIIB izmeklētājs.
07.06.2024. Aviācijas nopietns incidents Lietuvā ar Latvijā ražotu un reģistrēto gaisa kuģi Tarragon, r/n YL-BRO. Pēc nosēšanās gaisa kuģim nolūza labās puses šasijas balsts, kā rezultātā tika bojāts propelleris un apakšējais dzinēja pārsegs. Pilots necieta.	Izmeklēšanu veica Lietuvas izmeklēšanas iestāde. No Latvijas puses ir nozīmēts pilnvarots pārstāvis - TNGIIB izmeklētājs.
11.07.2024. Aviācijas nopietns incidents Dānijā ar airBaltic gaisa kuģi A220-300, r/n YL-AAQ, (reiss BT-139). Gaisa kuģim nosēšanās laikā Kopenhāgenas lidostā atslēdzās abi dzinēji.	Izmeklēšanu veica Kanādas izmeklēšanas iestāde TSB. No Latvijas puses ir nozīmēts pilnvarots pārstāvis - TNGIIB izmeklētājs.

2.6. Aviācijas nodaļas saņemtie un izvērtētie ziņojumi par atgadījumiem nozarē

Notikums	Skaits
Notikumu ziņojumi (Occurrence Report) no Latvijas Gaisa satiksmes (LGS) par incidentiem Latvijas gaisa telpā	19
Lidojumu drošības ziņojumi (Flight Safety Report) no LR gaisa kuģu ekspluatantiem (RAF-AVIA, airBaltic)	5
Rīgas lidostas Operatīvās vadības centra (OVC) paziņojumi par lidostā izsludinātām "A1 gatavība" signāliem, kas savukārt dublējas ar LGS e-pastā nosūtītām ziņām no automatiskās apziņošanas sistēmas TEAS	17
Paziņojumi (Notification) no ārzemju izmeklēšanas iestādēm	3
Notikumu ziņojumi no Lielvārdes lidostas	2
Notikumu ziņojumi vispārējā aviācijā (izpletņlēcēji)	1

2.7. Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēma

Notikušos atgadījumus ar civilās aviācijas gaisa kuģiem valsts aģentūra „Civilās aviācijas aģentūra” (CAA) reģistrē Eiropas koordinācijas centra atgadījumu ziņošanas sistēmas (ECCAIRS) datu bāzē. Aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu reģistrāciju ECCAIRS datu bāzē veic CAA, bet izmeklēšanas procesā iegūto informāciju papildina Birojs, izmantojot serveri, kas savienots ar CAA datu bāzi.

2.8. ECCAIRS datu bāzē papildinātā informācija

2019	2020	2021	2022	2023	2024
4	2	3	2	1	1

2.9. Sadarbība ar starptautiskajām organizācijām

Sagatavoti komentāri par ENCASIA Rokasgrāmatas projektu The Peer Review Phase 2.

Aviācijas nodaļa pilnveidoja Nacionālo izmeklēšanas pārvaldības plānu (NIMP, *National Investigation Management Plan*), kurā tika noteikti pasākumi un procedūras Biroja darbībai gadījumiem, ja noticis nopietns liela mēroga aviācijas nelaimes gadījums ar komerciālo gaisa kuģi, kā arī noteikti pasākumi sadarbībai un savstarpējai palīdzībai no citu Eiropas drošuma izmeklēšanas iestāžu tīkla (ENCASIA) dalībvalstu puses.

Aviācijas nodaļas pārstāvji piedalījās ENCASIA, EASA rīkotajās konferencēs un darba semināros par drošuma izmeklēšanas jautājumiem:

- ❖ ENCASIA 28. un 29. plenārsēdē;
- ❖ Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētāju ekspertu 60. (ACC/58) un 61. (ACC/59) sapulces Eiropas Civilās Aviācijas Konferencē (ECAC);
- ❖ ECAC-ICAO EUR/NAT reģionālā seminārā;
- ❖ Eiropas Aviācijas drošības izmeklētāju biedrības (ESASI) reģionālā seminārā;
- ❖ EASA-ENCASIA ikgadējā sanāksmē;
- ❖ ISASI kopējā ikgadējā konferencē.

2.10. Aviācijas nodaļa veica šādus pasākumus

- ❖ Biroja Aviācijas un Dzelzceļa nodaļas vadītāji novadīja mācību semināru “Aviācijas un dzelzceļa negadījumu notikuma vietu apskates kārtība, procedūras un sadarbības jautājumi starp dažādu tiesībsargājošo iestāžu darbiniekiem”. Mācību seminārā piedalījās NBS

Militārās policijas Izmeklēšanas dienesta darbinieki un VP GKRP Kriminālistikas pārvaldes reģiona biroja eksperti.

- ❖ Birojs piedalījās Valsts robežsardzes Aviācijas un speciālo operāciju pārvaldes organizētajās praktiskajās mācībās, kas norisinājās lidlaukā "Lidlauks Rēzekne 1" Audriņu pagastā, Rēzeknes novadā, lai uzturētu Aviācijas nelaimes gadījumā cietušā civilās aviācijas gaisa kuģa un cilvēku meklēšanas un glābšanas operatīvās rīcības plāna īstenošanu. Pēc praktiskajām mācībām Biroja pārstāvji sniedza savu viedokli un komentārus mācībās iesaistītajām institūcijām un organizācijām, lai palīdzētu uzlabot šādu mācību efektivitāti un rezultātus nākotnē.
- ❖ Birojs piedalījās Militārajā bāzē "Lielvārde" Nacionālo bruņoto spēku Gaisa spēku organizētajām, pilna apjoma ārkārtas situāciju mācībās.
- ❖ Aviācijas nodaļas vadītājs piedalījās ICAO SSP un EASA iestāžu pārvaldības sistēmas "Executive Briefing" JAA organizētajām apmācībām Valsts civilās aviācijas gaisa kuģu lidojumu drošuma programmas pārvaldības grupas ietvaros.
- ❖ Papildināja informāciju ECCAIRS2/SRIS2 sistēmā par notikušajiem aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kurus izmeklēja Birojs.
- ❖ Piedalījās Valsts robežsardzes Aviācijas un speciālo operāciju pārvaldes organizētajās, teorētiskajās mācībās atbilstoši ARCC Operatīvās rīcības plānam.
- ❖ Sniedza priekšlikumus SM Aviācijas departamentam sakarā ar gatavotajiem grozījumiem likumā "Par aviāciju", piedāvājot papildināt likumu ar starptautiskā normatīva akta, t.i., Regulas (ES) 996/2010 9. panta 1. punkta prasībām.

2.11. Aviācijas nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi

- ❖ Veikt jaunā aviācijas izmeklētāja ievadišanu nodaļas darbā, organizējot mācības Birojā, kā arī iesaistot izmeklēšanas procesā.
- ❖ Uzlabot nodaļas darbības kapacitāti komerciālu gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā, sadarbojoties ar ENCASIA savstarpējās palīdzības sistēmu (EMSS).
- ❖ Veikt nepieciešamos papildinājumus NIMP. Turpināt komunikāciju un sadarbības uzlabošanu ar visām nelaimes gadījuma vietā iesaistītajām organizācijām saskaņā ar NIMP.

- ❖ Piedalīties ENCASIA, ECAC, ESASI, ISASI, EASA semināros un mācībās.
- ❖ Aktualizēt Starpresoru vienošanās ar NBS Gaisa spēkiem par lidojumu drošības izmeklēšanas veikšanas kārtību gadījumā, ja civilais gaisa kuģis ir iesaistīts negadījumā ar militāro gaisa kuģi, jo pastāv pretrunas starp likuma Par aviāciju 70. pantu un MK noteikumu Nr.219 38. punktu.
- ❖ Starpresoru vienošanās aktualizēšana, saskaņošana un apstiprināšana ar VUGD, lai veicinātu transporta negadījumu izmeklēšanas funkciju īstenošanu.
- ❖ Sagatavot SM Aviācijas departamentam priekšlikumus par grozījumiem likumā “Par aviāciju” 64. pantā “Ziņošana par aviācijas nelaimes gadījumiem” piedāvājot papildināt likumu ar starptautiskā normatīva akta, t.i., Regulas (ES) 996/2010 9. panta 1. punkta prasībām.
- ❖ Piedalīties EASA lidojumu instruktoru kvalifikācijas celšanas mācību seminārā, kas ir paredzēts instruktoriem, kuri māca visu PPL, CPL un IR studentu loku saskaņā ar FCL.940.FI FCL daļu, Regulu 1178/2011 ar lekciju “Lessons learned from safety investigations to improve the aviation Safety”.
- ❖ Piedalīties Baltijas vieglo lidaparātu sacensības 2025.
- ❖ Piedalīties Valsts robežsardzes Aviācijas un speciālo operāciju pārvaldes organizētajām, teorētiskajām mācībām.
- ❖ Piedalīties Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta Civilās aizsardzības pārvaldes organizētajās valsts līmeņa civilās aizsardzības un katastrofas pārvaldīšanas mācības “RADEX 2025.
- ❖ Izvērtēt drošuma rekomendāciju adresātu atbildes par veiktajiem pasākumiem Biroja izstrādāto drošuma rekomendāciju ieviešanā, veikt ieviesto pasākumu reģistrāciju SRIS2.
- ❖ Regulāri veikt esošā personāla aizsardzības līdzekļu komplekta auditēšanu, lai pilnībā nodrošinātu tā atbilstību ICAO apkārtrakstam Nr. 315 “Apdraudējums aviācijas negadījumu vietās”, aizsarglīdzekļu atbilstību Eiropas standartiem EN izmeklētāju aizsardzībai no visu veidu apdraudējumiem aviācijas nelaimes gadījuma vietā.



3. DZELZCEĻA AVĀRIJU IZMEKLĒŠANAS NODAĻA

3.1. Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšana

Latvijas Republikā dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu veic Biroja Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa (turpmāk - Dzelzceļa nodaļa).

3.2. Pabeigtās/uzsāktas izmeklēšanas 2024. gadā

Pabeigta nopietna dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšana par 2023. gada 30. novembrī plkst. 10.14 dzelzceļa stacijā Lielvārde notikušo negadījumu ar A/S "Pasažieru vilciens" dīzeļvilcienu, kad tika nāvīgi traumēts Valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" Sliežu ceļu pārvaldes darbinieks. Izmeklēšanas nobeiguma ziņojums Nr. 5-02/1-23 tika publicēts 2024. gada 14. decembrī un pieejams Biroja mājaslapā <https://www.taiib.gov.lv/lv/dzelzcela-nobeiguma-parskati>.

Uzsākta 2024. gada 24. februārī plkst. 3.53 Šķirotavas stacijas "B" parkā notikušā dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšana, kur nekontrolējamās 32 vagonu atkabes aizribošanas dēļ notika tās sānu sadursme ar kravas vilcienu. Sadursmes rezultātā bojāti deviņi kravas vagoni, no kuriem pieci nobrauca no sliedēm. Rezultātā tika bojāta dzelzceļa infrastruktūra – maršruta luksofors, ceļa kārbas, pārmijas un to appūšanas ierīces.

3.3. Izmeklētie dzelzceļa satiksmes negadījumi no 2018.-2024. gadam

Negadījuma veids/Gads	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ritošā sastāva ugunsgrēks	1						
Nelaiimes gadījums ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā		1				1	
Negadījums uz pārbrauktuves			1				
Kravas vagona galvenā rāmja kreisās sānsijas plaisa				1			
Vagona ratiņu sānu rāmja lūzums					1		
Vagonu atkabes aizribošana							1*

*-uzsākta izmeklēšana

3.4. Drošības ieteikumu analīze

Drošības ieteikumu analīze ļauj izvērtēt sniegto ieteikumu efektivitāti un izmantot atgriezenisko saiti, lai uzlabotu turpmāko ieteikumu izstrādi. Visi Dzelzceļa nodaļas izdotie ieteikumi ir savlaicīgi ieviesti.

Gads	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Izstrādāti	3	0	3	6	0	0	3
Ieviesti	3	0	3	6	0	0	2
Tiek ieviesti	-	-	-	-	-	-	1
Netiek ieviesti	-	-	-	-	-	-	-

Piezīmes:

Ieviesti - ieteikumu īstenoja tā, kā to sniedza Dzelzceļa nodaļa;

Tiek ieviesti - adresāts piekrita, ka ir jāuzlabo drošība, bet tam bija atļauts vai arī tas veica citus pasākumus, kas netika ieteikti riska mazināšanai;

Netiek ieviesti - adresāts pieņēma ieteiktā uzlabojuma iemeslu, bet pēc pienācīgas apsvēršanas secināja, ka papildu pasākumi nav nepieciešami, jo uz risku, ko atklāj negadījums vai starpgadījums, attiecas spēkā esošie riska pieņemšanas kritēriji.

3.5. Dzelzceļa negadījumu izvērtēšana

Dzelzceļa nodaļa 2024. gadā no dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja saņēma paziņojumus par 1670 atgadījumiem dzelzceļā, no tiem 1134 notika ārpus darba laika un 534 darba laikā. Papildus informācija tika pieprasīta par 85 atgadījumiem. No tiem 21 bija nopietns negadījums un 75 dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumi.

2024. gada 24. februārī plkst. 3.53 Šķirotavas stacijas “B” parkā notika nopietns dzelzceļa satiksmes negadījums — 32 vagonu nekontrolēta atkabes aizribošana, kas izraisīja sānu sadursmi ar kravas vilcienu. Ņemot vērā notikušā raksturu, Birojs pieņēma lēmumu veikt pilnu izmeklēšanu.

Pārējie nopietnie negadījumi bija sadursmes uz dzelzceļa pārbrauktuvēm un nelaimes gadījumi ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā, kuros tika konstatēts, ka negadījumu galvenais iemesls bija piekļuves dzelzceļam noteikumu pārkāpšana vai pašnāvība.

Nopietnie negadījumi ar cilvēkiem 2024. gadā

Nopietnos negadījumos traumēto cilvēku skaits	t.sk. guva smagas traumas	t.sk. bojā gājuši	no tiem pašnāvības vai to mēģinājums
24	13	12	10

2024. gadā notika 14 nopietni negadījumi ar cilvēkiem, kuros cieta 15 personas – 4 gāja bojā un 11 guva smagas traumas. Papildus 2024. gadā reģistrēti vēl 10 negadījumi ar cilvēkiem (8 ar letālu iznākumu un 2 ar smagām traumām), kas klasificēti kā pašnāvības vai to mēģinājumi. Saskaņā ar 2020. gada 2. jūnija Ministru kabineta noteikumiem Nr. 334 “Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” šādi gadījumi netiek iekļauti oficiālajā negadījumu statistikā.

3.6. Dzelzceļa nodaļas veiktās negadījumu sākotnējās izvērtēšanas 2024. gadā

Nr. p.k.	Notikums
1.	21.01.2024. sliežu ceļu posmā Līvāni – Trepe ar pasažieru dīzeļvilcienu tika nāvīgi traumēts vīrietis. Biroja rīcība ❖ Veikta negadījuma vietas apskate, fiksēta situācija uz sliežu ceļiem, fotografēta apkārtnē. ❖ Konstatēts, ka cietušais atradās paaugstinātas bīstamības zonā, gulēja starp sliedēm.
2.	11.02.2024. sliežu ceļu posmā Cena – Jelgava ar pasažieru vilcienu tika traumēts vīrietis. Biroja rīcība ❖ Veikta negadījuma vietas apskate, intervēti dzelzceļa darbinieki. ❖ Izanalizēti vilciena reģistratora dati un mašīnista paskaidrojumi ❖ Konstatēts, ka cietušais atradās paaugstinātas bīstamības zonā, iespējams, alkohola reibumā, gulēja blakus sliedēm.
3.	12.02.2024. sliežu ceļu posmā Jāņamuiža – Lode ar pasažieru dīzeļvilcienu tika nāvīgi traumēts vīrietis. Biroja rīcība ❖ Veikta negadījuma vietas apskate, intervēti dzelzceļa darbinieki.

	❖ Konstatēts, ka iespējamais negadījuma iemesls bija pašnāvība.
4.	24.03.2024. sliežu ceļu posmā Dobeles-Biksti, uz dzelzceļa pārbrauktuves Nr.705 notika sadursme ar vieglo automašīnu Toyota. Automašīnas vadītājs guva smagus miesas bojājumus. Biroja rīcība ❖ Veikta negadījuma vietas apskate, intervēti dzelzceļa darbinieki. ❖ Izvērtēti infrastruktūras īpatnības (redzamības attālums, piekļūstamība, norobežojošo elementu esamība) ❖ Konstatēts, ka netika ievērots pārbrauktuves signalizācijas aizliedzošs rādījums. ❖ Ieteikts ierīkot šķērsvirziena trokšņu joslu, aprīkot pārbrauktuvi ar automātiskajām barjerām.
5.	07.04.2024. sliežu ceļu posmā Carnikava-Vecāķi ar pasažieru elektrovilcienu tika nāvīgi traumēts vīrietis. Biroja rīcība ❖ Veikta negadījuma vietas apskate, intervēti dzelzceļa darbinieki. ❖ Konstatēts, ka iespējamais negadījuma iemesls bija pašnāvība.
6.	21.05.2024. Salaspilī, uz dzelzceļa pārbrauktuves Nr.103, ar pasažieru elektrovilcienu tika nāvīgi traumēta sieviete. Biroja rīcība ❖ Veikta negadījuma vietu izpēte, intervēti dzelzceļa darbinieki. ❖ Konstatēts, ka negadījuma brīdī dzelzceļa pārbrauktuve bija slēgta, barjeras bija nolaistas, strādāja gaismas un skaņas signalizācija; ❖ Ieteikts pārbūvēt labirintus, uzstādīt ierobežojošas papildmargas.
7.	10.07.2024. sliežu ceļu posmā Dubulti-Sloka ar pasažieru elektrovilcienu tika nāvīgi traumēts vīrietis. Biroja rīcība ❖ Veikta negadījuma vietas apskate, intervēti dzelzceļa darbinieki. ❖ Konstatēts, ka iespējamais negadījuma iemesls bija pašnāvība.
8.	20.07.2024. sliežu ceļu posmā Saulkrasti - Lilaste ar pasažieru elektrovilcienu tika traumēta sieviete. Biroja rīcība ❖ Veikta negadījuma vietas apskate, intervēti dzelzceļa darbinieki. ❖ Konstatēts, ka sieviete šķērsoja dzelzceļu neatļautā vietā, nepārliecinoties par savu drošību.

	❖ Ieteikts uzstādīt aizsargnožogojumu.
9.	31.08.2024. dzelzceļa stacijā Zasulauks ar pasažieru elektrovilcienu nāvīgi traumēts vīrietis. ❖ Veikta negadījuma vietas apskate, intervēti dzelzceļa darbinieki. ❖ Konstatēts, ka iespējamais negadījuma iemesls bija pašnāvība.
10.	29.09.2024. sliežu ceļu posmā Zasulauks-Priedaine ar pasažieru elektrovilcienu nāvīgi traumēts vīrietis. Biroja rīcība ❖ Veikta negadījuma vietas apskate, intervēti dzelzceļa darbinieki. ❖ Konstatēts, ka iespējamais negadījuma iemesls bija pašnāvība.
11.	31.12.2024. ceļu posmā Torņakalns – Olaine, pie pieturas punkta Turība, uz Graudu ielas dzelzceļa pārbrauktuves notika viegla automašīnas un kravas vilciena sadursme. Automašīnas vadītājs izbrauca uz dzelzceļa pārbrauktuves, neievērojot pārbrauktuves signalizācijas aizliedzošo rādījumu, tieši pirms braucoša kravas vilciena. Sadursmes rezultātā traumas guva automašīnas vadītājs un pasažieris. Biroja rīcība ❖ Veikta negadījuma vietas apskate, intervēti dzelzceļa darbinieki, tai skaitā lokomotīves brigāde (Lietuvas dzelzceļš). ❖ Pieprasīta un saņemta informācija no Lietuvas izmeklēšanas iestādes (negadījuma video no lokomotīves kameras ieraksta). ❖ Konstatēts, ka negadījumu iemesls bija autovadītāja kļūdaina rīcība.

Satiksmes drošības pārkāpumi 2024. gadā

Satiksmes drošības pārkāpuma veids	Skaitis
Ritošā sastāva nobraukšana no sliedēm	4
Ritekļa sadursme ar dzelzceļa infrastruktūras objektu, iekraušanas vai izkraušanas iekārtu elementiem vai priekšmetu, kas apdraud dzelzceļa satiksmes drošību	4
Ritekļa sadursme ar citu ritošo sastāvu	2
Vilciena pieņemšana/nosūtīšana pa nepareizi sagatavotu maršrutu	3
Pabraukšana garām aizliedzošajam signālam	1
Sliedes lūzums	1
Pārmijas uzgriešana	1
Ritekļa aizripošana aiz stāvēšanas ceļa kontrolstabiņa	3

Ritekļa atkabināšana no vilciena bukses sasilšanas vai citu tehnisku iemeslu dēļ	6
Stacijas luksofora atļaujošā signāla pārslēgšanās uz aizliedzošo signālu, un pārslēgšanās dēļ ritekļis pabrauc garām aizliedzošajam signālam	4
Tāds vilciena vilces līdzekļa bojājums, kura dēļ nav iespējams veikt visu maršrutu līdz galapunktam un jāpieprasa palīdzība vilciena aizvešanai līdz galapunktam	48

Satiksmes drošības pārkāpumi galvenokārt bija saistīti ar vilces līdzekļa bojājumu, kura dēļ nav iespējams veikt visu maršrutu līdz galapunktam. Ritošā sastāva nobraukšana no sliedēm, kas galvenokārt notika uz dzelzceļa staciju pievedceļiem. Veicot sākotnējo izvērtēšanu, tika konstatēts, ka negadījumu galvenais iemesls bija neatbilstoša pievedceļa vai pārmijas uzturēšana.

Izvērtējot Biroja pienākumu izmeklēt šādus negadījumus un mācību, ko minētajos gadījumos var dot Biroja veiktā izmeklēšana, kā arī pašas nozares veiktās izmeklēšanas rezultātus, šo negadījumu izmeklēšana netika turpināta.

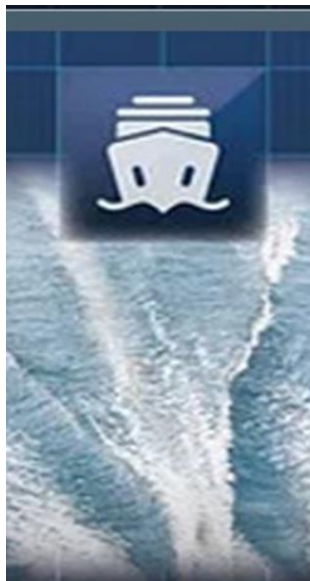
3.7. Sadarbība ar dzelzceļa satiksmes valstu izmeklēšanas struktūru Eiropas tīklu

- ❖ Dzelzceļa nodaļas pārstāvji piedalījās trīs dzelzceļa satiksmes valstu izmeklēšanas struktūru Eiropas tīkla sanāksmēs;
- ❖ Sadarbojās ar Lietuvas izmeklētājiem par nopietnā negadījuma apstākļiem, kurā bija iesaistīts Lietuvas dzelzceļa ritošais sastāvs;
- ❖ Pieprasīja izmeklēšanai nepieciešamo informāciju no visām izmeklēšanas iestādēm.

3.8. Dzelzceļa nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi

- ❖ Izanalizēt un sistematizēt saņemto informāciju par nopietnajiem dzelzceļa satiksmes negadījumiem un starpgadījumiem, kas notikuši uz dzelzceļa pārbrauktuvēm laikposmā no 2020. līdz 2024. gadam;
- ❖ Rosināt veikt attiecīgus likumdošanas grozījumus, lai nodrošinātu Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojam tiesības pieprasīt un saņemt informāciju par dzelzceļa satiksmes negadījumos bojāgājušo personu mirstīgo atlieku apskates rezultātiem, tostarp veiktajām tiesu medicīniskajām un laboratoriskajām analīzēm, kas nepieciešamas negadījuma izmeklēšanas mērķiem;

- ❖ Rosināt veikt normatīvo aktu grozījumus, lai precīzi noteiktu dzelzceļa pārbrauktuvēs uzstādīto videonovērošanas kameru tiesisko statusu, tostarp:
 - definēt šo ierīču uzstādīšanas un izmantošanas mērķus, piemēram, satiksmes drošības uzraudzība, ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas kontrole, negadījumu izmeklēšana un novēršana;
 - noteikt videonovērošanas datu apstrādes un glabāšanas kārtību, tostarp datu aizsardzības prasības, piekļuves noteikumus un dzēšanas nosacījumus;
 - paredzēt atbildīgo institūciju kompetenci un sadarbības kārtību, tostarp datu nodošanu tiesībaizsardzības un izmeklēšanas iestādēm;
 - paredzēt mehānismu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu konstatēšanai, izmantojot videonovērošanas materiālus, kā arī tiesisku iespēju piemērot administratīvos sodus uz šī pamata;
 - noteikt, ka no pārkāpumiem iegūtie administratīvo sodu ieņēmumi (piemēram, soda naudas) prioritāri novirzāmi dzelzceļa pārbrauktuvju drošības uzlabošanas pasākumu finansēšanai, piemēram, aktīvās signalizācijas, barjeru, papildu apgaismojuma, ceļa horizontālā marķējuma uzlabošanai vai informatīvo kampaņu īstenošanai.
 - Paaugstināt izmeklētāju kvalifikāciju, apmeklējot kursus par jaunām dzelzceļa tehnoloģijām;
- ❖ Piedalīties Austrijas izmeklēšanas biroja savstarpējā izvērtēšanā;
- ❖ Organizēt izmeklētāju papildu apmācību par jaunā tipa elektrovilcienu konstrukciju un drošības sistēmu darbību;
- ❖ Piedalīties Dzelzceļa satiksmes valstu izmeklēšanas struktūru Eiropas tīkla sanāksmēs;
- ❖ Piedalīties infrastruktūras pārvaldītāja rīkotajās mācībās par seku likvidēšanas pasākumiem dzelzceļa avārijas gadījumā



4. JŪRAS NEGADĪJUMU IZMEKLĒŠANAS NODAĻA

4.1. Jūras negadījumu un incidentu izmeklēšana

Latvijas Republikā jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanu veic Biroja Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa (turpmāk – Jūras nodaļa).

Birojs, saņemot informāciju par negadījumu, veic negadījuma sākotnējo izvērtēšanu. Sākotnēja izvērtēšana ir ar jūras negadījuma vai incidenta apstākļiem saistītās sākotnējās informācijas izvērtēšana, lai pieņemtu lēmumu, vai nepieciešams veikt izmeklēšanu.

4.2. Jūras nodaļas veiktās negadījumu un incidentu sākotnējās izvērtēšanas 2024. gadā

Nr. p.k.	Notikums
1.	2024. gada 2. maijā plkst. 22: 00 Rīgas līcī, netālu no Rojas ostas, uz kuģa KAILI (IMO 9114737), kas kuģo zem Maltas karoga, viens no apkalpes locekļiem guva smagu rokas traumu. Šajā negadījumā nekavējoties rīkojās Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Riga), kas operatīvi organizēja un veica cietušā evakuāciju, nodrošinot nepieciešamo medicīnisko palīdzību. Biroja rīcība ❖ Jūras nodaļa veica šī negadījuma sākotnējo izvērtēšanu. Pēc Maltas jūras negadījuma izmeklēšanas iestādes lūguma Birojs veica negadījuma izmeklēšanu. ❖ Negadījuma izmeklēšanas ziņojums ir publicēts Biroja mājaslapā.
2.	2024. gada 14. jūnijā plkst. 03:00 tika saņemts ziņojums, ka Latvijas karoga kuģis CEG Cosmos (IMO 8303173), kas atrodas kompānijas Fehnshipping pārvaldībā, plkst. 02.00 Skotijas ūdeņos pie Askaig ostas uzskrēja uz sēkļa. Negadījuma rezultātā cilvēki nav cietuši. Tomēr kuģis guvis korpusa bojājumus, kas neietekmēja tā peldspēju. Biroja rīcība ❖ Jūras nodaļa veica šī negadījuma sākotnējo izvērtēšanu. ❖ Negadījums netika izmeklēts.
3.	2024. gada 16. jūlijā plkst. 12:45 Latvijas karoga kuģis JONGLEUR (IMO 9001825) Vācijas teritoriālajos ūdeņos, Elbas upē, pie Kukshāfenas ostas sadūrās ar velkonī. Negadījumā cilvēki nav cietuši. Pēc incidenta kuģis tika aizturēts, lai kompetentās iestādes varētu veikt nepieciešamās pārbaudes un izvērtēt notikušā apstākļus. Biroja rīcība ❖ Jūras nodaļa veica šī negadījuma sākotnējo izvērtēšanu. Negadījuma izmeklēšanu veic Vācijas jūras negadījumu izmeklēšanas iestāde.

4.	2024. gada 28. novembrī plkst. 00:00 Rīgas ostā uz Nīderlandes karoga kuģa WARBER (IMO 9467201) noticis negadījums. Kuģa kapteiņa palīgs (Chief Mate), Nīderlandes pilsonis, kritis no kravas tilpnes lūkas uz perimetra margām, aptuveni no 1,5 metru augstuma. Negadījuma rezultātā viņš guvis nopietnu mugurkaula traumu. Biroja rīcība ❖ Jūras nodaļa veica šī negadījuma sākotnējo izvērtēšanu. Liecības un ar negadījumu saistītie materiāli ir nodoti Nīderlandes jūras negadījumu izmeklēšanas iestādei turpmākajām procesuālām darbībām.
----	--

4.3. SafeSeaNet saņemtie ziņojumi

No Eiropas Savienības jūras drošības informācijas sistēmas SafeSeaNet tika saņemti 139 ziņojumi par jūras negadījumiem un incidentiem Eiropas Savienības jurisdikcijas ūdeņos.

Visi ziņojumi tika analizēti saskaņā ar šādiem kritērijiem:

- ❖ Latvijas Republikas iespējamā iesaistīšanās izmeklēšanā - negadījumā būtiski ieinteresētas valsts statusā;
- ❖ iesaistīto kuģu vizīšu vēsture un plāni ierasties Latvijas Republikas ostās.

4.4. Drošības rekomendāciju analīze

Drošības rekomendāciju analīze ļauj izvērtēt sniegto rekomendāciju efektivitāti un izmantot atgriezenisko saiti, lai uzlabotu turpmāko rekomendāciju izstrādi.

Gads	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Izstrādātas	4	0	2	2	2	2	3
Ieviestas	4	0	2			2	3
Tiek ieviestas				2	2		
Netiek ieviestas							

Piezīme:

Ieviestas - rekomendāciju īstenoja tā, kā to ieteica Jūras nodaļa;

Tiek ieviestas - adresāts piekrita, ka ir jāuzlabo drošība, bet tam bija atļauts vai arī tas veica citus pasākumus, kas netika ieteikti riska mazināšanai;

Netiek ieviestas - adresāts pieņēma ieteiktā uzlabojuma iemeslu, bet pēc pienācīgas apsvēršanas secināja, ka papildu pasākumi nav nepieciešami, jo uz risku, ko atklāj negadījums vai starpgadījums, attiecas spēkā esošie riska pieņemšanas kritēriji.

4.5. Jūras negadījumu un incidentu statistika no 2018.-2024. gadam

Negadījumu un incidentu kopējais skaits

Gads	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Negadījumu/ incidentu kop skaits, t.sk.	25	14	13	9	10	3	4
Latvijas ūdeņos	17	9	5	7	8	1	2
Ārpus Latvijas ūdeņiem	8	5	8	2	2	2	2
<u>Tai skaitā iedalījums pēc:</u> <u>iedalījums pēc negadījuma veida</u>							
Sevišķi smags negadījums	2	5	2		1	1	-
Smags negadījums	-	5	1		-		2
Mazāk smags negadījums	3	2	8	8	4	1	2
Incidents	20	2	2	1	5	1	-
<u>iedalījums pēc negadījuma tipa</u>							
Sadursme			4	1			1
Kontakts ar stacionāru objektu	5	1	2	5	6		-
Uzsēšanās uz sēkļa	3	2	2	1	1	1	1
Saskare ar grunti					1		-
Ugunsgrēks/ eksplozija					1	1	-
Dzinēja bojājumi	1						-
Nogrimšana/ apgāšanās	1			1			-
Sūce							-
Vides piesārņojums	1	1					-
Negadījums darba vietā	1	7	2		1	1	2
Cits	13	3	3	1			-

<u>iedalījums pēc negadījumā iesaistītā kuģa tipa</u>							
Beramkravu kuģis	2				2	1	-
Konteinerkuģis						1	-
Ģenerālo kravu kuģis	16	9	10	5	2		4
Tankkuģis	1						-
Pasažieru kuģis							-
Pasažieru/ Ro-Ro kuģis		1	2		1		-
Zvejas kuģis	1	1	1	1	1	1	-
Velkonis	1						-
Cits (atpūtas kuģi, laivas, NBS kuģi)	4	3		3	4		-
<u>persona zaudējusi dzīvību, gājis bojā kuģis</u>							
Persona zaudējusi dzīvību saistībā ar negadījumu	2	5	2		1	1	-
Ar negadījumu nesaistīta persona zaudējusi dzīvību		2					-
Gājis bojā kuģis							-

4.6. Sadarbība ar starptautiskajām organizācijām un apmācība

2024. gadā Jūras nodaļas izmeklētāji piedalījās:

- ❖ Eiropas jūras drošības aģentūras (EMSA) pastāvīgas sadarbības sistēmas (Permanent Cooperation Framework) ietvaros gada sapulcē un darba grupā “Izmeklētāju apmācība” Lisabonā, Portugālē;
- ❖ Eiropas jūras negadījumu izmeklētāju forumā (EMAIF 17) Brigē, Beļģijā no 08. - 10. maijam;
- ❖ Jūras nodaļas vadītājs piedalījās Eiropas Savienības Baltijas jūras reģiona stratēģijas (EUSBSR) politikas jomas „Drošība” (Policy Area SAFE) darba sanāksmē;
- ❖ Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) organizētajā seminārā par cilvēciskā faktora analīzi, Lisabonā, Portugālē no 19. - 20. novembrim;
- ❖ Seminārā „Virtual Reality Environment for Ship Inspection” (VRESI), kas norisinājās no 10. - 12. decembrim Lisabonā, Portugālē;

- ❖ Ziemeļvalstu un Baltijas valstu konferencē, kuru organizēja Lietuvas Transporta negadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs Klaipēdā, Lietuvā no 09.-10. aprīlim;
- ❖ Negadījumi pēc piekritības tika reģistrēti Eiropas Komisijas EMCIP datubāzē.

4.7. Jūras nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi

- ❖ Piedalīties EMSA darba grupās un semināros, lai uzlabotu Biroja darbības kapacitāti jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā Eiropas pastāvīgas sadarbības sistēmas (Permanent Cooperation Framework) ietvaros;
- ❖ Piedalīties MAIIF (Marine Accident Investigators' International Forum) un EMAIIF (European Marine Accident Investigators' International Forum) sanāksmes, pasākumos un iniciatīvās;
- ❖ Sagatavoties veikt zvejas kuģu garumā mazāk par 15 metriem un atputas kuģu negadījumu izmeklēšanu saskaņā ar jaunām prasībām, kas izriet no ES Direktīvas 2009/18 jaunās redakcijas ieviešanas nacionālajā likumdošanā;
- ❖ Nodrošināt gatavību ostās un ostu teritorijās notikušo incidentu un negadījumu izmeklēšanai atbilstoši jaunajiem grozījumiem ES Direktīvā 2009/18/EK un to ieviešanai nacionālajā likumdošanā;
- ❖ Attīstīt jūras nodaļas kapacitāti, lai sagatavotos zemūdens infrastruktūras incidentu un negadījumu izmeklēšanai, izstrādājot vadlīnijas un algoritmus rīcībai šādu incidentu gadījumos. Aktīvi sadarboties ar Baltijas jūras reģiona valstīm pieredzes, zināšanu un metodoloģiju apmaiņā šāda veida incidentu un negadījumu izmeklēšanā;
- ❖ Turpināt komunikāciju par sadarbības uzlabošanu un tās praktisko ieviešanu ar visām jūras nozarē iesaistītajām organizācijām, pirmā kārtā, ar tiesībsargājošajām institūcijām, Krasta apsardzes dienestu, Valsts vides dienestu;
- ❖ Aktīvi iesaistīties jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanu skarošo normatīvo aktu un politikas dokumentu izstrādē, sniedzot analīzi, profesionālus atzinumus un izvērtējumus, lai nodrošinātu praksē balstītu regulējumu nacionālajā un starptautiskajā līmenī;
- ❖ Izvērtēt iespēju sagatavot un sniegt ievadlekcijas vai informatīvās lekcijas par jūras drošību un drošības izmeklēšanas procedūrām. Šādu lekciju organizēšana būtu vērsta uz preventīvo pasākumu skaidrošanu un sadarbības stiprināšanu starp nozares speciālistiem un citām iesaistītajām pusēm.

- ❖ Veikt EMCIP programmatūras atjaunināšanu saskaņā ar programmatūras izstrādātāju veiktajiem labojumiem;
Reģistrēt negadījumus EMCIP datubāzē;
- ❖ Piedalīties PA SAFE pasākumos saskaņā ar Ministru kabineta norādēm;
- ❖ Turpināt izmeklētāju apmācību specializētosursos.

5. BIROJA INICIATĪVAS UN NĀKOTNES ATTĪSTĪBAS VIRZIENI

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (TNGIIB), veiksmīgi darbojoties dzelzceļa, aviācijas un jūras negadījumu izmeklēšanā, 2024. gadā uzsāka iniciatīvu kompetences paplašināšanai, lai turpmāk veiktu arī smagu ceļu satiksmes negadījumu neatkarīgu izmeklēšanu. Birojs jau ir apzinājis savas iespējas un nepieciešamos resursus šīs iniciatīvas īstenošanai, kā arī izvērtējis līdzšinējo pieredzi un metodoloģiju, ko varētu pielietot ceļu satiksmes negadījumu analīzē.

Kā nākamais solis paredzēta daļība Ceļu satiksmes drošības padomes pilotprojektu programmā, lai praksē pierādītu biroja piemērotību un kapacitāti šīs jaunās funkcijas veikšanai.

Tāpat birojs ir ieplānojis 2025. gadā sagatavot informatīvo ziņojumu un iesniegt to transporta politikas plānotājiem, aktualizējot kompetences paplašināšanu kā nozīmīgu nākotnes politikas uzdevumu. Lai nodrošinātu šīs iniciatīvas loģisku un rūpīgu virzību, birojs regulāri apspriež un saskaņo idejas un priekšlikumus ar dažādām iesaistītajām pusēm – transporta nozares ekspertiem un ārvalstu partneriem, tādējādi iegūstot daudzpusīgu skatījumu un nodrošinot pilnvērtīgi sagatavotu informāciju ziņojuma izstrādei.

Šī pārdomātā pieeja pilnībā atbilst Latvijas un Eiropas Savienības kopējai virzībai uz „Nulles Vīzijas” (Vision Zero) mērķu sasniegšanu un ir dabisks nākamais solis TNGIIB darbības turpmākajā attīstībā. Iniciatīvas īstenošana ilgtermiņā nodrošinātu sistemātisku negadījumu cēloņu analīzi, datus balstītas rekomendācijas un efektīvu transporta drošības uzlabošanu, būtiski stiprinot sabiedrības drošību un uzticēšanos valsts iestāžu darbam.