



Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs

## **Publiskais drošības pārskats par 2019. gadu**

**Rīga  
2020**

## Satura rādītājs:

1. Biroja pamatinformācija.....	2
2. Biroja funkcijas .....	3
3. Biroja struktūra.....	4
4. Biroja personāls .....	4
5. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa.....	6
6. Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa.....	17
7. Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa.....	266
8. Komunikācija ar sabiedrību .....	333

## 1. Biroja pamatinformācija

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (turpmāk tekstā arī – 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 Birojs no Latvijas Jūras administrācijas pārņēma jūras negadījumu izmeklēšanas funkcijas. 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.

**Biroja veiktā izmeklēšana nav saistīta ar personas vainas vai atbildības noteikšanu.**

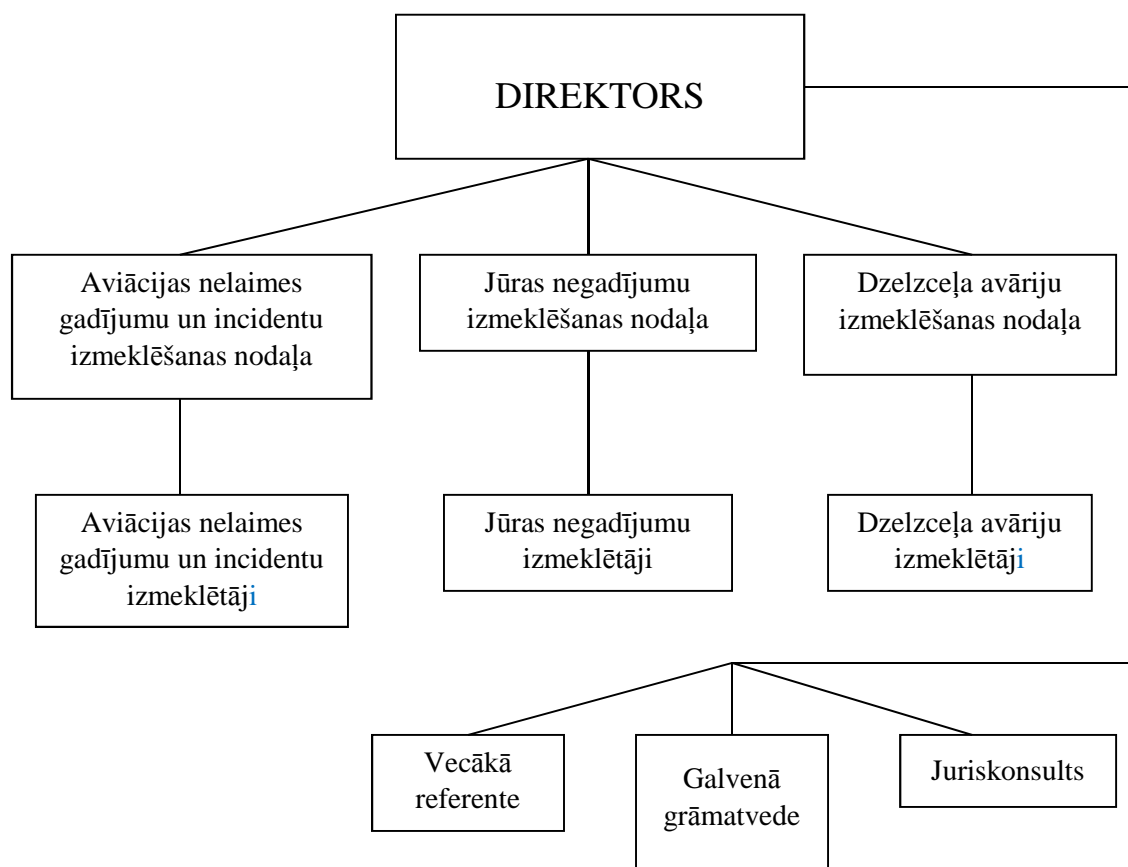
## 2. Biroja funkcijas

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.



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 54 gadi. Birojā strādā 8 vīrieši un 2 sievietes.

#### **Biroja darbinieku sadalījumu pa vecuma grupām 2019. gadā**

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

## 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 Biroja 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 2019. gadā

Biroja struktūrvienība	KURSI	MĀCĪBU VIETA	SKAITS
<i>ANGIIN*</i> <i>izmeklētāji</i>	Aviācijas nelaiemes gadījumu izmeklēšanas kursi	Ļubļana, Slovēnija	1
<i>DzAIN**</i> <i>izmeklētāji</i>	Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas kursi	Krenfildas Universitāte, Lielbritānija	2
<i>JNIN***</i> <i>izmeklētāji</i>	Jūras negadījumu izmeklēšanas kursi	Ņūdžersija, ASV	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. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas 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 Ministru kabineta 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 nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas uzdevums ir izmeklēt civilās aviācijas nelaimes gadījumus, nopietnus incidentus un, ja tas nepieciešams lidojumu drošuma uzlabošanai, arī incidentus.

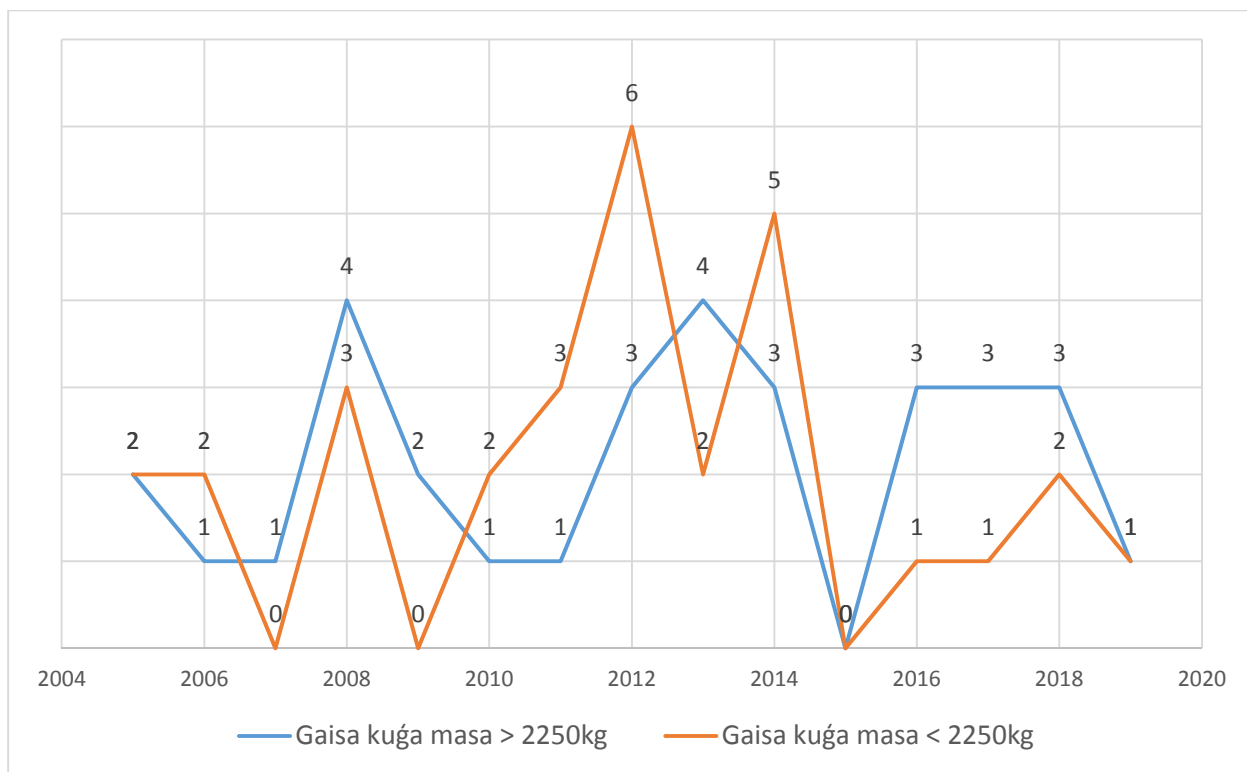
Saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas speciālisti:

- 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;

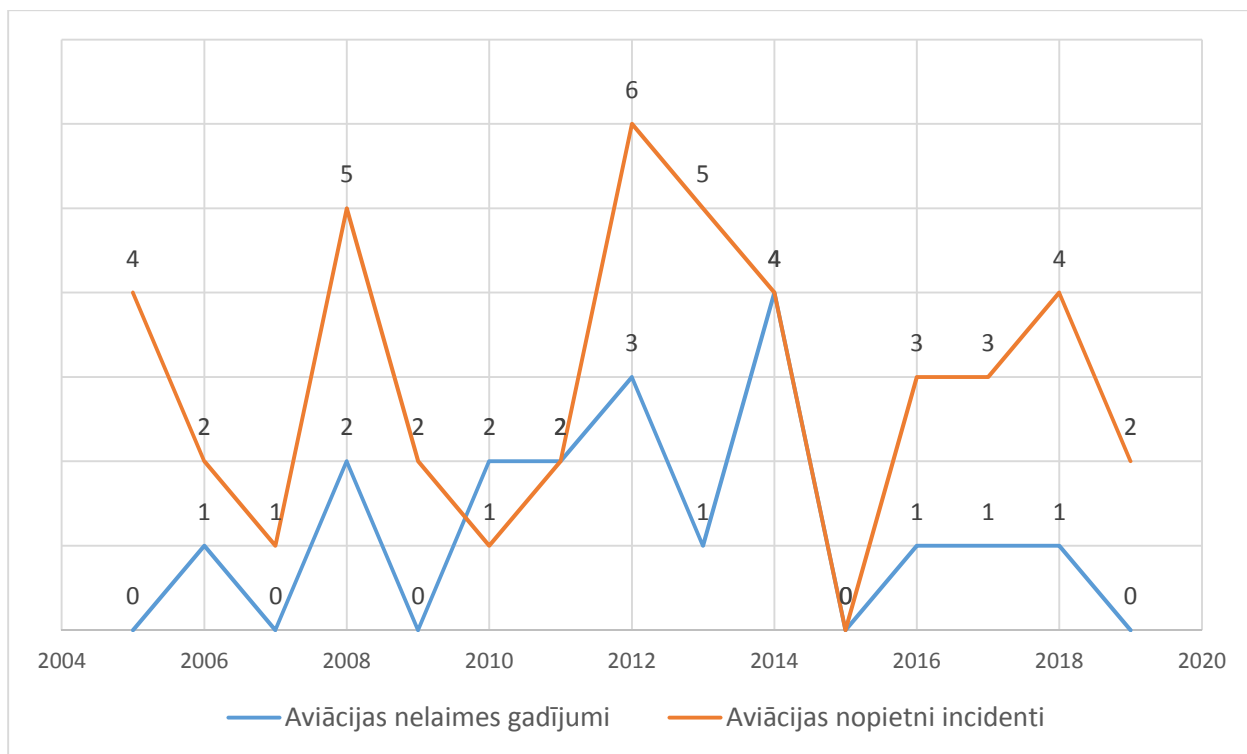
- sagatavo Nobeiguma ziņojumus un izstrādā drošuma rekomendācijas aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu novēršanai turpmākajā civilās aviācijas darbībā;
- ziņo satiksmes ministram par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kā arī 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;
- Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas izmeklētājs var veikt atbildīgā izmeklētāja funkcijas gan vispārējās aviācijas, gan komerciālās aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu izmeklēšanā;
- 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 valsts aģentūrai “Civilās aviācijas aģentūra” (turpmāk tekstā – CAA), 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 2019. gadā**

- 2019.gada 13.februārī notikusi bīstama civilās aviācijas gaisa kuģa satuvināšanās ar militāro gaisa kuģi. Atgadījums klasificēts kā nopietns incidents. Uzsākta atgadījuma izmeklēšana saskaņā ar MK Not. 423 „Civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas kārtība”.
- 2019.gada 5.jūlijā ap plkst. 21:53 Limbažu lidlaukā noticis negadījums ar gaisa kuģi Cessna TR182, reģistrācijas numurs YL-LAT. Gaisa kuģis veica nosēšanos ar neizlaistām šasijām. Gaisa kuģis tika nenozīmīgi bojāts, pilots nav cietis. Atgadījums klasificējams kā aviācijas nopietns incidents. Uzsākta aviācijas nopietna incidenta izmeklēšana.

### **5.4. Pabeigtās drošuma izmeklēšanas 2019. gadā**

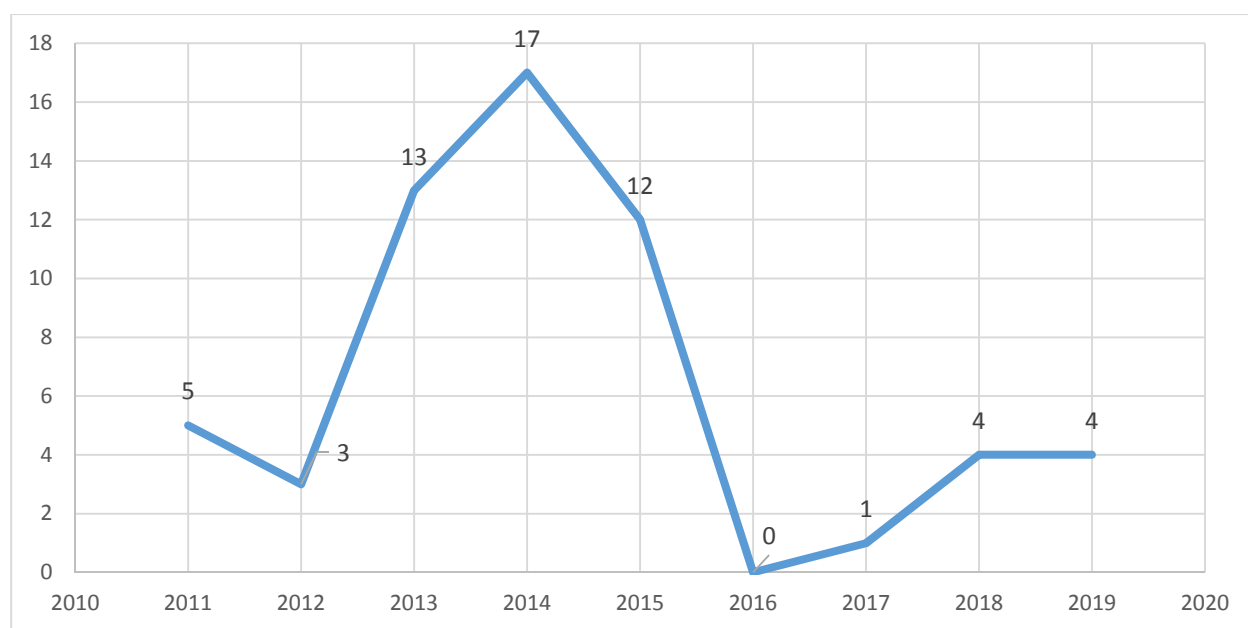
- Pabeigta izmeklēšana 2018. gada 21. jūnijā notikušajam aviācijas nopietnam incidentam ar gaisa kuģi CS300, reģ. Nr. YL-CSC. Gaisa kuģis, veicot nosēšanos, nobrauca no skrejceļa, notriecot divus skrejceļa lukturus. Aviācijas nopietna incidenta izmeklēšanas gaitā secināts, ka galvenais cēlonis aviācijas nopietnam incidentam – nekoordinēta asimetriska lidojuma kontrole, ko veica gaisa kuģa apkalpe nosēšanas laikā. Izstrādātas divas drošuma rekomendācijas, kuras adresētas gaisa kuģa operatoram.
- Pabeigta izmeklēšana 2018. gada 8. jūlijā notikušajam aviācijas nelaimes gadījumam ar eksperimentālo gaisa kuģi Bucker BU133 Jungmester, kas notika, gaisa kuģim veicot avārijas nosēšanos. Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanā noskaidrots, ka gaisa kuģa dzinēja darbības traucējumi notika dzinēja nepietiekošas eļļošanas dēļ, ko izsauca ražotāja noteiktajām prasībām neatbilstoša eļļas filtra izmantošana. Drošuma rekomendācijas netika izstrādātas.
- Pabeigta izmeklēšana 2018. gada 5. jūlijā notikušajam aviācijas nopietnam incidentam ar gaisa kuģi Piper PA-28-140, reģistrācijas numurs YL-JKV, kurš veica avārijas nosēšanās Ādažu lidlaukā gaisa kuģa labās puses šasijas statnes bojājuma dēļ. Aviācijas nopietna incidenta izmeklēšanā atklāts, ka tehniskās apkopes laikā galveno šasiju cilindru korpusu lējumu pārbaude netika veikta saskaņā ar gaisa kuģa tipa ražotāja jaunākajām tehniskajām rekomendācijām. Izstrādātas drošuma rekomendācijas, kas adresētas gaisa kuģa operatoram un Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (EASA).

- Pabeigta izmeklēšana 2018. gada 16. oktobrī notikušajam aviācijas nelaimes gadījumam ar motodeltaplānu, kas lidojuma laikā aizķēra koku galotnes un pēc tam sadūrās ar zemes virsmu. Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanā secināts, ka avārija radusies vairāku veicinošo faktoru rezultātā. Drošuma rekomendācijas netika izstrādātas.

## 5.5. Saņemtie ziņojumi par atgadījumiem civilajā aviācijā

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

## 5.6. Drošuma rekomendācijas



5.3. att. Izstrādāto drošuma rekomendāciju skaits

## 5.7. Sadarbība ar starptautiskajām organizācijām

Papildināta informācija par biroja veiktajiem pasākumiem ICAO serverī (Continuous Monitoring Approach (CMA)), lai novērsu neatbilstības sakarā ar 2015. gada ICAO *Universal Safety Oversight* auditā (*USOAP CMA ICVM*) konstatētajām un norādītajām ICAO audita Protokolā.

2019. gadā Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa izstrādāja Nacionālo izmeklēšanas pārvaldības plānu (NIMP), 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, galvenokārt no Francijas izmeklēšanas biroja (BEA).

2019. gada martā Eiropas Drošības Izmeklēšanas iestāžu tīkla (ENCASIA) savstarpējās atbalsta sistēmas (EMSS) ietvaros un saskaņā ar izstrādāto Nacionālo izmeklēšanas pārvaldības plānu (NIMP) notika galda mācības par komerciālo gaisa kuģu liela mēroga nelaimes gadījumu drošības izmeklēšanas pārvaldību, organizāciju, sadarbību ar iesaistītajām pusēm notikuma vietā un palīdzības saņemšanu no citu Eiropas drošuma izmeklēšanas iestāžu tīkla (ENCASIA) dalībvalstu puses.

Galda mācības sadarbībā ar Eiropas drošuma izmeklēšanas iestāžu tīklu (ENCASIA) un Francijas drošuma izmeklēšanas biroju (BEA) organizēja Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs. Mācībās piedalījās 16 valstu pārstāvji no Eiropas Savienības drošuma izmeklēšanas iestādēm. Birojs uzaicināja piedalīties mācībās vietējās institūcijas un organizācijas, kas būs iesaistītas pasākumos saistībā ar darbībām aviācijas nelaimes gadījumu un nelaimes gadījumā bojā gājušajiem un cietušo personu nodrošināšanu.

Pavisam galda mācībā piedalījās pārstāvji no šādām organizācijām:

- Valsts robežsardze (ARCC);
- Nacionālie bruņotie spēki, Militārā policija, gaisa spēki;
- Jūras spēku Krasta apsardze (MRCC);
- Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests;
- Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests;
- Satiksmes ministrija;
- Valsts policija (Iekšlietu ministrija);
- Specializētā vairāku nozaru prokuratūra;
- Starptautiskā lidosta Rīga;
- Ārlietu ministrija;
- ANSP (Latvijas Gaisa satiksme);
- Aviokompānijas (AirBaltic, SmartLynx)
- Civilās aviācijas aģentūra.

Praktisko apmācību laikā, ievērojot ENCASIA izstrādāto scenāriju un modelējot reālu liela mēroga komerciāla gaisa kuģa nelaimes gadījumu, tika atklāti trūkumi un nepilnības drošuma izmeklēšanas sākuma posmā. Mācību laikā tika

iesaistīti cilvēkresursi no citām Biroja nodaļām, kā arī atstrādāta sadarbība ar iesaistītajām nacionālajām institūcijām.

Galda mācībās bija atklātas gan Nacionālās Drošības Izmeklēšanas Vadības Plāna (NIMP) nepilnības, gan iesaistīto nacionālo institūciju darbības koordinācijas un komunikācijas trūkumi, kas ir novēršami, veicot nepieciešamos pasākumus. Praktisko apmācību dalībnieki ieguva izpratni par kārtību un aktivitātēm, kas galvenokārt jāveic liela mēroga aviācijas negadījuma sākumposmā, un ieguva praktiskas zināšanas par nepieciešamo sadarbību un katras institūcijas atbildību liela aviācijas negadījuma gadījumā.

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

Notika sadarbība ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (EASA) saistībā ar 2018. gada 5. jūlijā notikušu aviācijas nopietnu incidentu ar gaisa kuģi Piper PA-28-140, reģistrācijas numurs YL-JKV, kurš veica avārijas nosēšanos Ādažu lidlaukā gaisa kuģa labās puses šasijas statnes bojājuma dēļ. Sakarā ar drošības izmeklēšanā konstatētajām gaisa kuģa tehniskās apkopes normatīvo dokumentu nepilnībām Birojs veica konsultācijas ar EASA pārstāvjiem pirms drošības rekomendācijas izstrādes.

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

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

Sakarā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas Nr.996/2010 prasībām nodrošināt pilnīgāku un saskaņotāku reaģēšanu uz nozīmīgiem komerciālu gaisa kuģu nelaimes gadījumiem valsts līmenī Birojs sniedza priekšlikumus un piedalījās darba sanāksmē par valsts ārkārtas plāna izstrādāšanu, lai saskaņā ar ICAO Dok. Nr. 9973 „Rokasgrāmata par palīdzības sniegšanu aviācijas negadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm” valsts nodrošinātu ICAO prasības palīdzības sniegšanai civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem;

2019. gadā savas darbības ietvaros, neskaitot aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu izmeklēšanu, Biroja aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa veica šādus pasākumus:

- Papildināja informāciju par notikušajiem Aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem ECCAIRS sistēmā, kurus izmeklēja Birojs;
- Sagatavoto nacionālās izmeklēšanas pārvaldības plānu (NIMP) iekļāva Biroja aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas rokasgrāmatā
- Sagatavoja prezentāciju Asistējošā atbildīgā izmeklētāja (AIC) iepazīstināšanai ar Latvijas Republikas normatīvo aktu niansēm saistībā ar komerciālu GK nelaimes gadījumu izmeklēšanu un sadarbību ar iesaistītajām institūcijām;
- Organizētas galda mācībās saskaņā ar Nacionālo izmeklēšanas pārvaldības plānu (NIMP) ENCASIA savstarpējās palīdzības sistēmas (EMSS) ietvaros ar asistējošo Atbildīgo izmeklētāju;
- Izstrādāja 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, ICAO vadlīniju prasībām un ENCASIA darba grupas rekomendācijām par Biroja izstrādātajām drošuma rekomendācijām;
  - Noslēdza vienošanos ar Krasta apsardzi par palīdzības sniegšanu, Lidojuma parametru un balss ierakstu reģistratoru atgūšanai no jūras dibena;
- Veica ECCAIRS servera uzstādīšanu un darba uzsākšana kopā ar CAA serveri, programmatūras versijas 5.0 atjauninājumu instalāciju, konfigurāciju, kā arī SRIS sistēmas programmatūras pilnveidošanu;
- Biroja pārstāvji piedalījās darba semināros par lidojumu drošību ar Latvijas Gaisa Satiksmes speciālistiem, lai uzlabotu sadarbību pēc Regulas 376/2014 ieviešanas, veica procedūru un iesniegto priekšlikumu apspriešanu;
- Sagatavoja priekšlikumus grozījumiem AIP Latvija un iesniedza ANID;
- Veica pasākumus, lai izmeklēšanas procesā iegūtā konfidenciālā ar drošumu saistītā informācija tiek izmantota tikai drošuma izmeklēšanas nolūkos vai citos nolūkos, kuru mērķis ir aviācijas drošuma uzlabošana.

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

Veicot izmeklēšanu gan notikuma vietā, gaisa kuģu atlūzu un priekšmetu savākšanu, apskati, izvietojumu pārbaudēm, gan izjaukšanu un testēšanu angārā, Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas izmeklētāji jānodrošina ar aizsardzību pret dažādu veidu veselības un drošības apdraudējumiem, ir jāpiemēro drošības vadības sistēma, kas identificē pastāvošos apdraudējumus, nosaka apdraudējumu līmeni un novērtē radītos riskus, kā arī nosaka efektīvus apdraudējumu iedarbības novēršanas un kontroles pasākumus.

Saskaņā ar ICAO apkārtrakstā Nr. 315 “Apdraudējums aviācijas negadījumu vietās” noteikto, norādījumi par individuālās aizsardzības līdzekļiem, katram izmeklētājam ir jābūt nodrošinātam ar individuālās aizsardzības līdzekļu komplektu.

- Šobrīd Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas izmeklētāji ir nodrošināti ar galvenajiem 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 nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas izmeklētājiem jābūt apmācītiem veikt riska novērtējumu un darboties gaisa kuģa negadījuma vietā un angārā, kur ir dažādi apdraudējumi un bīstami materiāli saskaņā ar apmācības programmu, kas ietver arī apdraudējumu identificēšanu un risku vadību.

- Lai izmeklētāji būtu tiesīgi piekļūt notikuma vietai, tiem jābūt dokumentam, kas apliecina, ka viņi ir apmācīti saskaņā ar speciālu programmu par apdraudējumu identificēšanu un risku vadību. Šāds dokumentāls apliecinājums dod tiesības piekļūt negadījuma vietai, galvenokārt ārvalstīs, jo nacionālajos normatīvajos aktos šādas prasības nav reglamentētas. Šobrīd nevienam nodaļas izmeklētājam šādu dokumentu nav;

- Izmeklētājiem vēlams būt vakcinētiem pret B hepatīta vīrusu. Šobrīd Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas izmeklētāji šādu vakcinēšanu pret A vai B hepatīta vīrusiem nav veikuši;

- Veicot izmeklēšanu, nelaimes gadījuma vietā izmeklētājiem ir jābūt informētiem – par ķīmisko, radioaktīvo materiālu, metālu un oksīdu, putekļu, kompozītmateriālu, u.c. klātbūtni, to radītais apdraudējumu un jāveic bīstamo vielu kontrole. Informāciju par bīstamo vielu klātbūtni notikuma vietā un to identifikāciju jāsaņem no attiecīgajiem valsts atbildīgajiem dienestiem;

- Izmeklēšanas procesā pēc bīstamo materiālu identifikācijas jāveic to uzskaitē, lai noteiktu izmeklētāju uzturēšanās laiku notikuma vietā vai angārā, novērtētu ar šiem materiāliem un vielām saistītos riskus veselībai un attiecīgi ieviestu nepieciešamos kontroles pasākumus balstītus uz uzskaites rezultātiem; Uzskaites kārtība un tabulas ir iekļautas Biroja gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatā.

- Dzīvības un veselības apdraudējuma risku novēršanai jābūt izstrādātām drošības pārvaldības programmām (HAZARDS AND RISK ASSESSMENT). Tā kā 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 kā ārpakalpojums, jāsaņemas ar attiecīgajiem valsts

kontroles dienestiem noslēdzot starpresoru vienošanās, kas ir kompetenti veikt šādas darbības un apgādāti ar attiecīgiem tehniskajiem un cilvēku resursiem.

- Norādīto ICAO apkārtrakstā Nr. 315 “Apdraudējums aviācijas negadījumu vietās” vides, psiholoģisko, fizisko, ķīmisko, materiālu un bioloģisko apdraudējumu pieļaujamās normas šobrīd ne visiem apdraudējumiem noteiktas nacionālajos normatīvajos aktos, kas apgrūtina pēc to kontroles veikt preventīvus pasākumus darbinieku drošības nodrošināšanai;
- 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 gan likumdošanas normu, gan finansiālu līdzekļu trūkuma dēļ šādiem mērķiem.
- 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 Biroja rīcībā esošo tehnisko un personāla nodrošinājumu, Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas 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 nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas rīcībā šobrīd nav tehniskā nodrošinājuma, lai veiktu sarežģītas tehniskās ekspertīzes, kā arī pilnīga personāla nodrošinājuma, lai izveidotu un vadītu gaisa kuģu sistēmu, iekārtu un citas specializētās izmeklēšanas grupas;
- Lai veiktu komerciālo gaisa kuģu tehnisko iekārtas ekspertīzi un testēšanu pēc novākšanas no notikuma vietas Birojs ir noslēdzis līgumu ar Nīderlandes Nacionālo laboratoriju, organizē šādas, ekspertīzes un testēšanu, sadarbībā ar gaisa kuģu ražotājiem, to iekārtu un sistēmu ražotājiem pēc abpusējas vienošanās kā arī var saņemt palīdzību no citām Eiropas Savienības drošuma izmeklēšanas iestādēm saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra regulas Nr.996/2010 „Par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu civilajā aviācijā” 6. pantu, savstarpēji vienojoties;
- 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 nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļai ir iekārta, lai lejupielādētu lidojuma parametru reģistratoru datus un balss aparatūras ierakstus no jaunākās paaudzes reģistratoriem aviācijas nelaimes vai nopietna incidenta gadījumā ar iespēju nosūtīt datu failu elektroniski, ja reģistratori nav bojāti. Atvēršanai un datu atgūšanai reģistratori jānogādā iepriekš minēto valstu drošuma izmeklēšanas iestādēm ar kurjeru un jākonsultējas ar reģistratoru ražotājiem;
- Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas 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 izvietošanas 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 nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa pildītu savas ikdienas funkcijas. Lai saņemtu finansējumu nozīmīgu komerciālu gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanai, normatīvie akti paredz to saņemt, pieprasot no valsts budžeta līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem.

## **5.10. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi**

2020. gadam Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļā tiek izvirzīti šādi mērķi:

- uzlabot biroja darbības kapacitāti komerciālu gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā sakarā ar Eiropas drošuma izmeklēšanas iestāžu Tīkla (ENCASIA) savstarpējās palīdzības sistēmu (EMSS) veicot papildinājumus un uzlabojumus nacionālajā drošības izmeklēšanas vadības plānā (NIMP);
- 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 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 nelaiemes 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 nelaiemes gadījumu un nopietnu incidentu kodēšanu un iekļaut Biroja 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 biroja budžetā tam nepieciešamo finansējumu.
- veikt esošā personālā aizsardzības līdzekļu komplekta auditēšanu, lai pilnībā nodrošinātu tā atbilstību ICAO apkārtraksta Nr. 315 “Apdraudējums aviācijas negadījumu vietās”, aizsarglīdzekļu atbilstību Eiropas standartiem EN izmeklētāju aizsardzībai no visu veidu apdraudējumiem aviācijas nelaiemes gadījuma vietā;
- veikt pasākumus un iniciēt izmaiņas nacionālajos normatīvajos aktos, lai nodrošinātu nodaļas izmeklētāju vakcināciju un rehabilitāciju atbilstoši apkārtraksta Nr. 315 “Apdraudējums aviācijas negadījumu vietās”;

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 pārvadātāju.

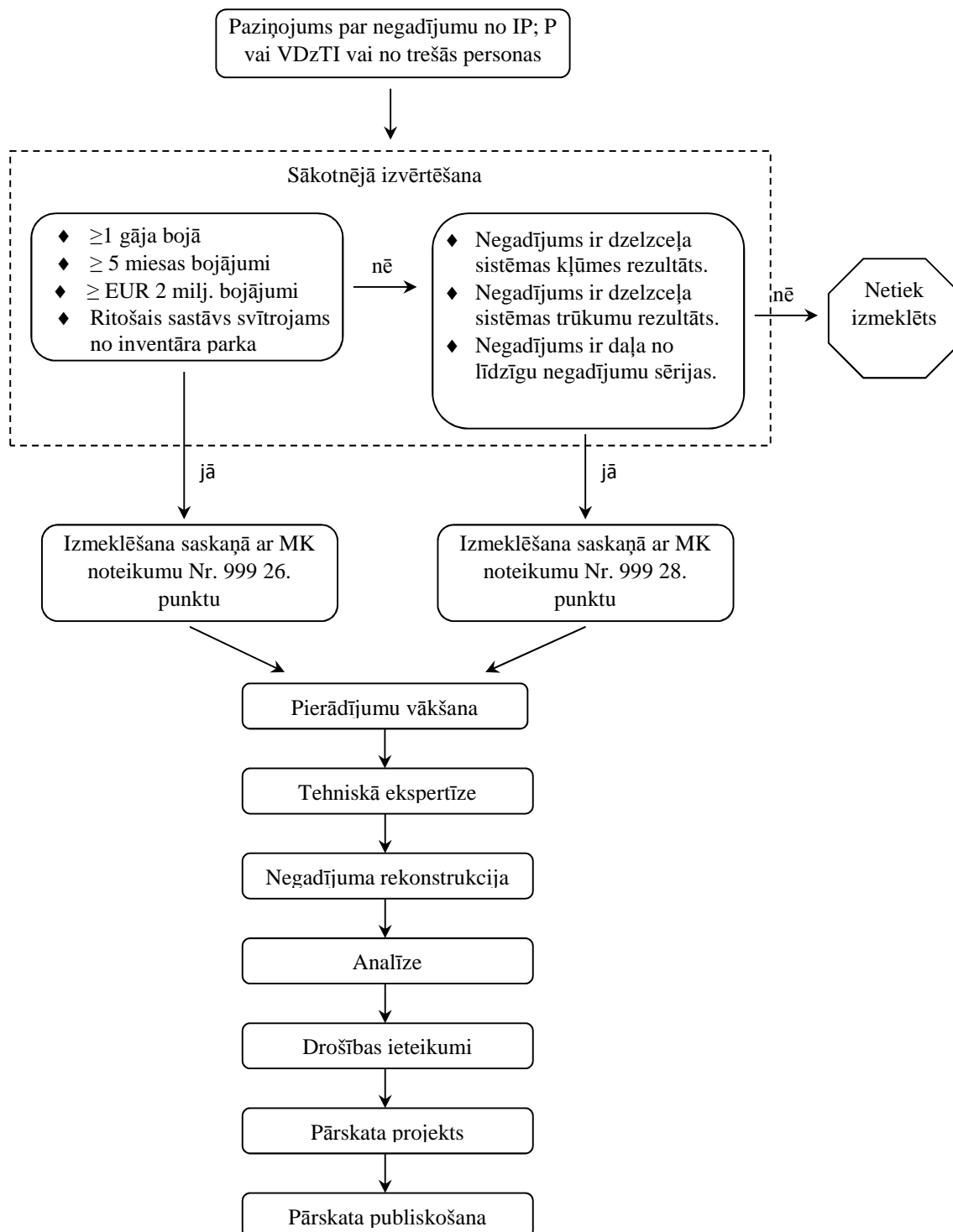
Izmeklēšanu vada Biroja direktors. Biroja direktors dzelzceļa avārijas izmeklēšanai norīko atbildīgo izmeklētāju, kurš atbild par izmeklēšanas darbību organizēšanu, veikšanu un kontroli.

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

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

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

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



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

### 6.4. Smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi

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

Informācija par izmeklētām avārijām un negadījumiem apkopota 6.2. attēlā.



### 6.2.att. Izmeklētie dzelzceļa negadījumi

2019. gadā dzelzceļa nodaļa uzsāka viena nopietna dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanu. Dzelzceļa satiksmes negadījums notika 2019. gada 8.februārī aptuveni plkst. 7.09 dzelzceļa posmā Rīga pasažieru – Torņakalns, kad uz Rīgas dzelzceļa tilta pāri Daugavai (sk. 6.3. att.) ar elektrovilcienu tika traumēts SIA “LDZ apsardze” tilta apsargs. Negadījums notika, pasažieru vilcienam Nr.6504M braucot pa ceļu IAC Rīgas pasažieru stacijas virzienā. Negadījuma rezultātā tilta apsargs tika nāvīgi traumēts.

Lēmums par izmeklēšanas uzsākšanu tika pieņemts, pamatojoties uz Ministru kabineta 2010. gada 26. oktobra noteikumu Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” 28. punktu.

Izvērtējot negadījuma apstākļus un ņemot vērā negadījuma smagumu, izmeklēšana tika uzsākta 2019. gada 11. februārī.



6.3. att. Negadījuma vieta uz tilta

Piektdien 2019. gada 8. februārī ap plkst. 6.50 tilta apsargs ieradās tilta apsardzes postenī Torņakalna stacijas pusē, lai uzsāktu darba maiņu. Tilta apsargs uzvilka darba jaku un oranžas krāsas signālvesti. Pēc tam viņš devās uz apsardzes posteni, kas atrodas dzelzceļa tilta Rīgas pasažieru stacijas pusē. Brīdī, kad tilta apsargs bija aptuveni tilta vidū, pa sliežu ceļu IIAC Rīgas pasažieru stacijas virzienā brauca kravas vilciens Nr. 3166. Šī vilciena lokomotīves brigāde pamanīja tilta apsargu un padeva vēstījuma signālu, lai pievērstu tilta apsarga uzmanību. Pēc dažām sekundēm pa IAC ceļu, arī Rīgas pasažieru stacijas virzienā, brauca elektrovilciens (vilciena Nr. 6504M). Elektrovilciena mašīnists nepamanīja tilta apsargu. Iespējams, ka kravas vilciena trokšņa dēļ, tilta apsargs nedzirdēja no aizmugures braucošu elektrovilcienu. Rezultātā notika negadījums, kur elektrovilciens ar kabīnes kāpsli aizķēra tilta apsargu. Negadījuma rezultātā tilta apsargs tika nāvīgi traumēts.

Dzelzceļa nodaļa sadarbībā ar RTU Enerģētikas un elektrotehnikas fakultātes (EEF) Industriālās elektronikas un elektrotehnikas institūta (IEEI) ekspertu veica tehnisko ekspertīzi.

Papildus tam dzelzceļa nodaļa veica septiņas sākotnējās dzelzceļa satiksmes negadījumu izvērtēšanas:

- 1) Elektrovilciens 2019. gada 24. janvārī posmā Zaslauks – Priedaine pie pieturas punkta Zolitūde notrieca gājēju, kurš tika nāvīgi traumēts;

2) Četru krautu pusvagonu nobraukšana no sliedēm no Rīgas Krasta stacijas pievedceļa, kas notika 2019. gada 31. janvārī;

3) Dīzeļvilciens 2019. gada 6. jūnijā posmā Sigulda-Līgatne, (54 km, 5 pk) notrieca gājēju, kurš tika nāvīgi traumēts;

4) Kravas vilciens 2019. gada 1. jūlijā posmā Ogre – Lielvārde, p/p Pārogre uz gājēju pārejas (37 km, 10 pk) notrieca gājēju, kurš tika nāvīgi traumēts;

5) Vagona sadursme ar strupceļa prizmu, kas notika 2019. gada 16. augustā Krievu salas stacijā un kā rezultātā no sliedēm nobrauca viens vagona ratiņš;

6) Krauta vagona (krava – amonija nitrāta minerālmēsli, avārijas kartīte Nr.501, ANO 2067) nobraukšana no sliedēm ar pirmo ratiņu uz pārmijas Iecavas stacijā, kas notika 2019. gada 30. oktobrī;

7) Elektrovilciens 2019. gada 11. novembrī posmā Torņakalns – Olaine (7 km, 7 pk) notrieca gājēju, kurš tika nāvīgi traumēts.

### **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 ieteikumus minētos mērķus.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija un citas iestādes, kurām ir adresēti drošības ieteikumi, vismaz reizi gadā sniedz informāciju izmeklēšanas birojam vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādei, kura tos izdevusi, par veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem saistībā ar drošības ieteikumiem.



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

1. tabula

**2007.-2019. gadā ieviestie ieteikumi**

Izdotie ieteikumi		Ieteikumu ieviešanas statuss					
Gads	Skaitis	Ieviesti		Tiek ieviesti		Nav ieviesti	
		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
2019.	0	1	50	1	50	0	0
<b>Kopā</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>96</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**6.5. Saņemtie un analizētie informatīvie pārskati par dzelzceļa negadījumiem 2019. gadā**

Saskaņā ar Ministru kabineta 2010. gada 26. oktobra noteikumiem Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” Dzelzceļa nodaļa 2019. gadā saņēma, apkopoja un izvērtēja 27 nopietnu negadījumu, t.sk. 27 nelaimes gadījumus ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā, kā arī 55 dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu pārskatus, informācija par kuriem apkopota un parādīta 6.3. attēlā.



6.4.att. Saņemtie pārskati par dzelzceļa negadījumiem

## 6.6. Dzelzceļa nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi

2020. 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;
- piedalīties ES dalībvalstu dzelzceļa izmeklēšanas iestāžu tīkla savstarpējās novērtēšanas programmā;
- piedalīties darba grupās par dzelzceļa sektora normatīvo aktu grozījumiem un izstrādi;
- aktualizēt vienoto rokasgrāmatu dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklētājiem atbilstoši grozījumiem normatīvajos aktos;
- piemeklēt un iegādāties nepieciešamo papildaprīkojumu (speciālie šabloni u.c.), kas nepieciešams dzelzceļa satiksmes negadījuma ātrākai rekonstrukcijai un analīzei;
- paaugstināt izmeklētāju kvalifikāciju, apmeklējot Eiropas Dzelzceļa Aģentūras un citu organizāciju rīkotos kursus par jaunām dzelzceļa negadījumu izmeklēšanas metodēm un izmeklētāju profesionālo iemaņu uzlabošanu;
- turpināt izmeklētāju apmācību pēc apstiprinātas nodaļas izmeklētāju apmācības un izmeklēšanas paņēmieni attīstības programmas;

- piedalīties infrastruktūras pārvaldītājā rīkotajās mācībās par seku likvidēšanas pasākumiem dzelzceļa avārijas gadījumā;
- organizēt izmeklētāju apmācību par jaunā tipa elektrovilcienu konstrukciju un drošības sistēmu darbību (iepirkšanas gadījumā).

## 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**

2019. gadā nav notikuši sevišķi smagi jūras negadījumi uz kuģiem zem Latvijas Republikas karoga. 2019.gada 28.jūnijā no Latvijas karoga "Tallink" kompānijas prāmja "ISABELLE" Rīgas ostas akvatorijā kāds pasažieris izlēcis pār bortu, cietušā mirstīgās atliekas tika atrastas vēlāk. Saskaņā ar jūras nozares normatīvo regulējumu šis notikums nav klasificējams kā jūras negadījums.

Latvijas jurisdikcijas ūdeņos notika trīs sevišķi smagi jūra negadījumi uz ārzemju karogu kuģiem. 2019.gada 1.februārī pie Liepājas ostas no Holandes karoga kuģa LADY AMI aiz borta nokrita apkalpes loceklis. Pēc vērīgas meklēšanas operācijas cilvēks netika atrasts. Pēc kuģa ierašanās Liepājas ostā Birojs uzņēmas veikt visās nepieciešamas sākotnējās izmeklēšanas rīcības: liecinieku intervēšanu, notikuma vietas un aprīkojuma apskati, dokumentu fiksāciju utt. ar turpmāko datu un informācijas nodošanu karogvalstij. Negadījumu izmeklē Holandes izmeklēšanas iestāde.



*7.1.att. Kuģis LADY AMI un vieta uz borta, no kuras ūdenī nokrita apkalpes loceklis (iezīmēta ar sarkano krustu) (01.02.19 negadījums)*

2019.gada 4. februārī no Ventspils ostā pietauvota Lietuvas karoga zvejas kuģa INSE nokrita aiz borta kuģa mehāniķis, kurš notikuma vietā gāja bojā. Izmeklēšanu veic Lietuvas izmeklēšanas iestāde.

2019.gada 1. augustā uz Zviedrijas karoga nirēju kuģa LANGESUND atklātā jūrā, attālumā ap 12 jūras jūdžēm no Ventspils ostas noticis nelaimes gadījums ar ūdenslīdēju. Pēc apkalpes locekļu liecībām nirējam 14 metru dziļumā notika sirdslēkme. Nirējs tika izvilks no ūdens bez samaņas; pēc kuģa kapteiņa pieprasījuma Latvijas Krasta Apsardze nogādāja cietušo (Zviedrijas pilsoni) uz Ventspils slimnīcu, kur viņam konstatēta nāve. Visi Biroja rīcībā esošie materiāli par negadījumu tika nodoti Zviedrijas kolēģiem.

2019.gada 4. februārī uz Norvēģijas karoga kuģa CLIPPER VENUS, kuģim atrodoties Grieķijas ūdeņos uz enkura, apkalpes loceklis, Latvijas pilsonis, mehāniķis nokrita no augstuma atrodoties kuģa mašīntelpā, kā rezultātā viņš notikuma vietā gāja bojā. Izmeklēšanu veic Norvēģijas izmeklēšanas iestāde.

2019.gada 21.martā uz Kipras karoga Ro-Ro kuģa ISLE OF INISHMORE Īrijas ostā Rosslarē, matrozis, Latvijas pastāvīgais iedzīvotājs tika saspīests starp divām kravu automašīnām kuģa iekraušanās laikā, matrozis notikuma vietā gāja

bojā. Izmeklēšanu veica Kipras izmeklēšanas iestāde. Izmeklēšana pabeigta, un tās gala ziņojums ir pieejams Kipras izmeklēšanas iestādes interneta vietnē.

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

2019. gada 16. februārī Latvijas karoga kuģis FEHN LYRA sliktos laika apstākļos uzskrēja uz sēkļa Melnajā jūrā, Turcijas krastā, Kefkenas ostas tuvumā. Kuģis atradās uz sēkļa divās diennaktīs un tika novilkts no tās pēc glābšanas operācijas. Negadījumā nebija cietušo un/vai naftas produktu noplūdes. Vēlāk tika konstatēti kuģa stūres iekārtas maznozīmīgie bojājumi. Birojs pieprasīja kuģa kompānijai veikt jūras negadījuma izmeklēšanu.



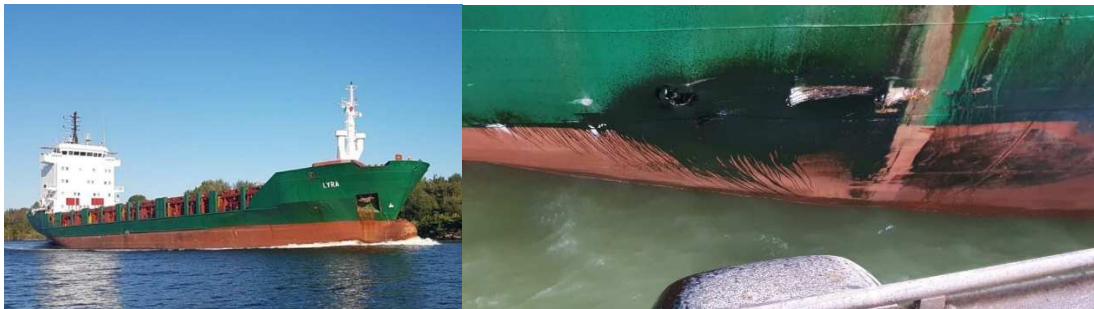
*7.2.att. Latvijas karoga kuģis FEHN LYRA Lyra (balastā) uz sēkļa Turcijas Kefkena ostas tuvumā. Cietušo un naftas produktu noplūdes nebija (16.02.19 negadījums)*

2019.gada 22.janvārī Liepājas Ostā, uz pie piestātnes pietauvota Maršalu Salu karoga kravas kuģa ABISSYNIAN notika nopietns negadījums: darbu laikā augšējā klājā apkalpes loceklis izlaida no rokām zem elektriskās strāvas esošā ceļamkrāna rokturi, kā rezultātā saņemot triecienu pa seju un sejas kaulu lūzumu. Birojs uzņēmās veikt visās nepieciešamas sākotnējās izmeklēšanas rīcības: liecinieku intervēšanu, notikuma vietas un aprīkojuma apskati, dokumentu fiksāciju utt. ar turpmāko datu un informācijas nodošanu karogvalstij.



*7.3. att. Kuģis ABISSYNIAN Liepājas ostā un kuģa ceļamkrāna rokturis, kura brīv kustības rezultātā apkalpes loceklis tika smagi ievainots darbu laikā (22.01.19. negadījums)*

2019. gada 26. oktobrī Liepājas ostā pie 51.A piestātnes notika nopietns jūras negadījums. Portugāļu karoga kravas kuģis LYRA stiprā vēja apstākļos mēģinot pietauvoties pie piestātnes ar labo bortu sadūrās (smagi kontaktēja) ar krasta piestātnes aprīkojumu (pietauvošanas poleri), kā rezultātā caursitot savu bortu. No cauruma kuģa korpusa (ap 20 cm<sup>2</sup>) noplūda kuģa degviela: mazuts daudzumā ap 1,5 tonnām. Birojs veica incidenta sākotnējo izvērtēšanu sadarbībā ar Valsts Vides dienestu. Tiešais cēlonis nepareizai kuģa manevrēšanai, iespējams, bija kapteiņa kļūdas, dodot mutiskās komandas uz stūri un dzinējiem, nekontrolējot vai vāji kontrolējot vizuālos indikatorus. Laika apstākļi (piespiežamais vējš) arī bija ļoti būtisks ietekmējošais faktors. Savāktās liecības un materiāli tika nosūtīti Portugāles jūras negadījumu izmeklēšanas organizācijai turpmākām rīcībām.



*7.4.att. Kuģis LYRA un tā Liepājas ostā caursistais borts.(26.10.19. negadījums)*

### **7.4.3.Pārējie negadījumi un incidenti.**

2019.gadā saņemts viens ziņojums par kuģa pasažiera nāvi uz ro-ro tipa kuģa (nav jūras negadījums) un ķermeņa nogādāšanu uz Ventspils ostu.

2019. gadā saņemti četri ziņojumi par kuģu bīstamu manevrēšanu Rīgas un Ventspils ostās, ar maznozīmīgiem bojājumiem kuģu korpusiem un piestātnēm, kā

arī viens ziņojums par Latvijas jahtas (neregistrēta, tikko nopirkta jahta, kuru tranzītā vadīja Latvijas pilsonis) sadursmi ar Būtiņģes terminālu Lietuvas ūdeņos. Visos gadījumos Birojs veica sākotnējo izvērtēšanu. Viens Antigva un Barbudas kravas kuģis īslaicīgi uzskrēja uz sēkļa pie Rīgas ostas; kuģa kapteinim konstatēts būtisks alkohola saturs asinīs.

2019. gadā saņemti vairāki ziņojumi (ārpus Biroja izmeklēšanas kompetences) par negadījumiem ar atpūtas kuģiem, mazizmēra zvejas kuģiem un laivām. 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 uzskaite ir 7.4.4. sadaļā

#### 7.4.4. Jūras negadījumu un incidentu statistika par 2008.-2019. gadu

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Negadījumu/ incidentu kopskaits	22	16	11	5	14	15	23	23	30	26	25	14
Latvijas ūdeņos	14	13	10	4	7	12	21	11	15	19	17	9
Ārpus Latvijas ūdeņiem	8	3	1	1	7	3	2	12	15	7	8	5
Negadījumu/ incidentu veidi												
Sadursme	-	3	3	1	5	1	1	2	2	-	-	-
Kontakts	7	6	1	1	3	4	2	1		3	5	1
Uzsēšanas uz sekla	2	4	4	1		1	3	2	1	3	3	2
Saskare ar grunti	3	2	-	-	1		2	1	1	2	-	-
Ugunsgrēks/ eksplozija	1	-	2	-	1	-	-	-		2		-
Dzinēja bojājums	2	1	1	-	1	-	-	-	1	4	1	-
Nogrimšana/ apgāšanās	1	1	-	-	1	-	1	3	3	-	1	-
Sūce	1	-	-	-		-	-	-		-	-	-
Vides piesārņojums	-	1	-	1		-	-	-	1	-	1	1
Negadījums darbavietā	3	1	-	-	1	2	2	2	8	5	1	7
Cits	2	-	-	-	1	7	3	12	13	7	13	2
Negadījumu kategorijas												
Sevišķi smags negadījums	3	1	-	1	2	1	5	5	7	4	2	5
Smags negadījums	6	4	2	2		-	1	7	9	4	2	5
Mazāk smags negadījums	3	4	5	-	1	2	2	-	3	10	3	2
Incidents	11	7	4	2	11	12	13	11	11	8	20	2
Kuģu tipi												
Beramkravu kuģis	-	1	-	-		-	-	1	4		2	
Konteinerkuģis	-	-	-	-	1	1	-		4	1		
Ģenerālo kravu kuģis	8	5	8	-	10	9	11	11	7	15	16	9
Tankkuģis	4	3	-	1	1	1	2	1	6	1	1	
Pasažieru kuģis	2	1	-	-		1	-	1		1		
Pasažieru/ Ro-Ro kuģis	3	-	-	-		-	2		4	2		1



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

*(Piezīme Statistiskie dati par 2008.-2010. g. ir apkopoti no Latvijas Jūras administrācijas datiem)*

2019. gadā Jūras nodaļa kopā saņēma 54 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 2019. gada jūras negadījumiem un incidentiem, salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem var secināt, ka kopējais jūras negadījumu un incidentu skaits ir iepriekšējā līmenī. Ir pamats uzskatīt, ka jūrniecības nozares subjekti arvien labāk informē Biroju par incidentiem un bīstamām (near-miss) situācijām.

## 7.5. Īss pārskats par drošības rekomendācijām un ieteikumiem

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

2019. 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 – Ļubļanā, Slovēnijā);

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

- Jūras negadījumu izmeklētāju forums (MAIIF – Neapolē, Itālijā)

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

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

- 2020. gadam Jūras nodaļa izvirzīja mērķus:
- Saņemt un apkopot no iesaistītajām iestādēm un uzņēmumiem atskaites par izmeklēto negadījumu avāriju drošības rekomendāciju ieviešanu (saskaņā ar Direktīvas EK 18/2009/ prasībām);
- turpināt darbu pie Starpresoru vienošanās projektu saskaņošanas par sadarbību ar visām nelaiemes gadījuma vietā iesaistītajām organizācijām, kā arī ar tiesībsargājošajām institūcijām;
- veikt izmeklētāju apmācību speciālos kursus.

## **8. Komunikācija ar sabiedrību**

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