



Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs

## **Publiskais drošības pārskats par 2021. gadu**

**Rīga  
2022**

## **Satura rādītājs**

1. Biroja pamatinformācija.....	3
2. Biroja funkcijas .....	3
3. Biroja struktūra.....	4
4. Biroja personāls .....	5
4.1. Personāla skaits .....	5
4.2. Personāla izglītība .....	5
4.3. Personāla apmācība .....	5
5. Biroja darbs Covid-19 ierobežojuma apstākļos .....	6
6. Biroja izmeklētāju drošības nodrošinājums, veicot izmeklēšanu saskaņā ar normatīvo aktu un Biroja Izmeklēšanas rokasgrāmatas prasībām .....	7
7. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa .....	8
7.1. Darbības mērķis aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā .....	8
7.2. Aviācijas nelaimes gadījumu un nopietno incidentu statistika kopš 2005. gada .....	10
7.3. Aviācija nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas darbības 2021. gadā .....	11
7.4. Saņemto ziņojumu par atgadījumiem civilajā aviācijā reģistrācijā .....	12
7.5. Drošuma rekomendācijas .....	13
7.6. Sadarbība ar starptautiskajām organizācijām.....	13
7.7. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas gatavība veikt izmeklēšanu saskaņā ar Regulas 996/2010 un ICAO standartu prasībām..	14
7.8. Biroja finansiālais, tehniskais un personāla nodrošinājums aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu izmeklēšanai.....	16
7.9. Aviācijas nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi .....	17
8. Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa .....	18
8.1. Darbības mērķis dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas jomā .....	18
8.2. Institūcijas, kas ir iesaistītas izmeklēšanā .....	19
8.3. Izmeklēšanas mērķis un process .....	20
8.4. Saņemtie ziņojumi par dzelzceļa atgadījumiem 2021. gadā.....	22
8.5. Pabeigtās izmeklēšanas 2021. gadā .....	23
8.6. Drošības ieteikumi .....	26
8.7. Dzelzceļa nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi .....	27
9. Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa.....	28
9.1. Darbības mērķis jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā .....	28
9.2. Izmeklēšanā iesaistītas institūcijas.....	30
9.3. Jūras negadījumu izmeklēšanas process .....	30
9.4. Saņemtie ziņojumi par jūras negadījumiem un incidentiem 2021. gadā.....	31
9.5. Jūras negadījumu un incidentu statistika par 2009.-2021. gadu.....	32

9.6. Sadarbība ar starptautiskajām organizācijām un apmācība .....	33
9.7. Jūras nodaļas gatavība veikt izmeklēšanu saskaņā ar normatīvo aktu prasībām .....	33
9.8. Biroja veiktie pasākumi Eiropas Komisijas Direktīvas 2009/18/EK prasību ieviešanā .....	34
9.9. Jūras nodaļas izmeklētāju drošības nodrošinājums veicot izmeklēšanu saskaņā ar Biroja jūras negadījumu izmeklēšanas rokasgrāmatas prasībām.....	34
9.10. Biroja finansiālais, tehniskais un personāla nodrošinājums jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanai .....	35
9.11. Jūras nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi .....	35
10. Komunikācija ar sabiedrību .....	36

## **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.

**Biroja darbības mērķis** ir valsts pārvaldes funkcijas 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 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 atkārtēanos 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 dzelzceļa satiksmes negadījumu novēršanai nākotnē;
- ziņo Satiksmes ministrijai par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem dzelzceļa satiksmes negadījumiem;
- regulāri informē par avārijas izmeklēšanas gaitu Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju, dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistīto dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, pārvadātāju, cietušos un to radniekus, bojātās mantas īpašniekus, ražotājus, attiecīgos avārijas dienestus, personāla un lietotāju pārstāvjus;
- analizē dzelzceļa satiksmes negadījumu cēloņus, kā arī sistematizē un uzglabā informāciju par visiem Biroja izmeklētajiem dzelzceļa satiksmes negadījumiem;
- veic jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanu kuģošanas drošības jomā;
- izstrādā drošības rekomendācijas līdzīgu jūras negadījumu novēršanai nākotnē, kuras adresē kuģošanas kompānijām un uzraugošām iestādēm Latvijā un ārvalstīs.
- ja nepieciešams, veic ar kuģošanas drošību saistītu datu vākšanu un teorētisku analīzi, lai novērstu jūras negadījumus un incidentus.

### 3. Biroja struktūra

Biroja organizatoriskā struktūra shematiski parādīta uz 3.1.att.



3.1.att. Biroja organizatoriskā struktūra

## 4. Biroja personāls

### 4.1. Personāla skaits

2021. gadā Birojā bija desmit amatu vietas: deviņas ierēdņa vietas un viena darbinieka amata vieta. Gada sākumā Birojā strādāja 7 vīrieši un 2 sievietes, un darbinieku vidējais vecums bija 53 gadi. Savukārt gada beigās Birojā strādāja 6 vīrieši un 3 sievietes, un darbinieku vidējais vecums bija 49 gadi.

### Biroja darbinieku sadalījumu pa vecuma grupām 2021. gadā

Vecums (no - līdz)	Skaitis uz 01.01.2021	Skaitis uz 01.12.2021
30-50	3	4
51 un vairāk	6	5

### 4.2. Personāla izglītība

Visiem Biroja darbiniekiem bija augstākā izglītība. Sešiem biroja darbiniekiem bija 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 2021. gadā

Biroja struktūrvienība	Kursi	Mācību vieta	Skaitis
ANGIIN* izmeklētāji	Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas kursi	Baines Simmons rīktojie aviācijas drošuma tiešsaistes kursi	1

<i>DzAIN** izmeklētāji</i>	Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas kursi	Tiešsaistes mācību kursi “Dzelzceļa drošības un vilcienu kustības vadības sistēmas pamata principi”	2
<i>DzAIN izmeklētāji</i>	Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas kursi	ASV Transporta drošības institūta tiešsaistes mācību kursi “Drošības pārvaldības sistēmas nodrošināšana”	1
<i>JNIN*** izmeklētāji</i>	Jūras negadījumu izmeklēšanas kursi	EMSA tiešsaistes kursi “EMCIP Lietotāju apmācība”	1
<i>JNIN izmeklētāji</i>	Jūras negadījumu izmeklēšanas kursi	Jūras negadījumu izmeklētāju ievadkurss un jūras negadījumu izmeklēšanas padziļinātais tiešsaistes kurss	1

\* - ANGIIN – Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa,

\*\* - DzAIN – Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa

\*\* - JNIN – Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa

## 5. Biroja darbs Covid-19 ierobežojuma apstākļos

Sakarā ar ierobežojumiem, ieviesti valstī saistībā ar Covid-19, Birojs izstrādāja pasākumus atbilstoši konkrētai situācijai, lai speciālisti būtu nodrošināti ar nepieciešamajiem personālās aizsardzības līdzekļiem, ar iespēju strādāt attālināti, speciālistu savstarpējās komunikācijas iespējām tiešsaistē. Tika pilnībā nodrošināta 24/7 reaģēšanas spēja uz saņemtajiem ziņojumiem par atgadījumiem un attiecīgu lēmumu pieņemšana. Biroja darbinieki darbus veic galvenokārt attālināti no savām mājām, visiem bija nodrošināta pastāvīga piekļuve Biroja datoriem. Darbinieku saskarsme ar citu iestāžu darbiniekiem tika organizēta, stingri ievērojot valstī noteiktos drošības pasākumus atbilstoši pašreizējai epidemioloģiskajai situācijai. Pildot dienesta pienākumus negadījuma vietā, izmeklētāji bija nodrošināti ar individuālajiem aizsardzības līdzekļiem un ievēroja drošības procedūras: lieto sejas maskas, ievēro sociālo distancēšanos, personu skaita ierobežojumu vienā telpā, roku dezinfekciju, higiēnas prasības dienesta automašīnā un Biroja telpās.

Covid-19 ierobežojumu laikā izmeklētāju un darbinieku savstarpējā komunikācija, dažāda veida apmācības un semināri notika, izmantojot digitālās komunikācijas platformas Zoom, Cisco Webex u.c..

## **6. Biroja izmeklētāju drošības nodrošinājums, veicot izmeklēšanu saskaņā ar normatīvo aktu un Biroja Izmeklēšanas rokasgrāmatas prasībām**

Veicot izmeklēšanu notikuma vietā, Biroja izmeklētāji jānodrošina ar aizsardzību pret dažādu veidu veselības un drošības apdraudējumiem, ir jāpiemēro drošības vadības sistēma, kas identificē pastāvošo apdraudējumus, nosaka apdraudējumu līmeni un novērtē radīto riskus, kā arī nosaka efektīvus apdraudējumu iedarbības novēršanas un kontroles pasākumus.

- Šobrīd Biroja izmeklētāji ir nodrošināti ar galvenajiem nepieciešamajiem individuālās aizsardzības līdzekļiem, kas sastāv no vienreizējas lietošanas virsvalka, sejas un pilnas sejas respiratora, glābšanas vestes, vienreizējas lietošanas apavu pārsegiem, dezinfekcijas līdzekļiem un bioloģiskās bīstamības iznīcināšanas maisiem, kas izmeklētājiem jāizmanto negadījuma vietā;

Biroja izmeklētājiem jābūt apmācītiem veikt riska novērtējumu un darboties negadījuma vietā, kur ir dažādi apdraudējumi un bīstami materiāli saskaņā ar normatīvo aktu un Biroja Rokasgrāmatas prasībām, kas ietver arī apdraudējumu identificēšanu un risku vadību.

- Izmeklētājiem vēlams būt vakcinātiem pret B hepatīta vīrusu. Šobrīd Jūras nodaļas izmeklētāji šādu vakcināšanu pret A vai B hepatīta vīrusiem nav veikuši;

- Veicot izmeklēšanu nelaimes gadījuma vietā, Biroja izmeklētājiem ir jābūt informētiem – par ķīmisko, radioaktīvo materiālu, metālu un oksīdu, putekļu, kompozītmateriālu, u.c. klātbūtni, to radīto 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, 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 visu trīs nozaru izstrādātajās izmeklēšanas rokasgrāmatās;

- 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 ir jāorganizē kā ārpalpojums, jāsaskaņo ar attiecīgajiem valsts kontroles dienestiem noslēdzot starpresoru vienošanās, kas ir kompetenti veikt šādas darbības un apgādāti ar attiecīgiem tehniskajiem un cilvēku resursiem;



- 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.
- Biroja izmeklētāji ir nodrošināti ar darba apģērbu, lai strādātu aviācijas, dzelzceļa vai jūras negadījuma vietā dažādos ģeogrāfiskajos un meteoroloģiskajos apstākļos;

## **7. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa**

### **7.1. Darbības mērķis aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu 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. panta 5. punktu, ar mērķi informēt sabiedrību par vispārējo civilās aviācijas drošības līmeni.

Latvijas Republikā aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu drošuma izmeklēšanu veic Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļa (turpmāk - Aviācijas nodaļa). Aviācijas nodaļa aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu drošuma izmeklēšanu veic saskaņā ar Starptautiskās Civilās aviācijas konvencijas 13. pielikuma „Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana” procedūrām bez atkāpēm, citiem konvencijas pielikumiem un rekomendējamo praksi, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu Nr. 996/2010, Likumu “Par aviāciju” un LR MK noteikumiem Nr. 423 “Civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas kārtība”.

Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu drošuma izmeklēšana ir funkcionāli neatkarīga no visām Latvijas Republikas aviācijas institūcijām, kuras novērtē gaisa kuģu derīgumu lidojumiem, veic gaisa kuģu ekspluatantu sertifikāciju, organizē lidojumus, nodrošina gaisa kuģu tehnisko apkopi, novērtē personāla kvalifikāciju un organizē gaisa satiksmes vadību un lidostu darbu.

Drošuma izmeklēšanas notiek neatkarīgi, atsevišķi un neskarot jebkādas tiesas vai administratīvas procedūras vainas noteikšanai vai atbildības uzlikšanai.

Aviācijas nodaļas uzdevums ir izmeklēt civilās aviācijas nelaimes gadījumus, nopietnus incidentus. Aviācijas nodaļa var pieņemt lēmumu izmeklēt arī incidentus, ja vien tā uzskata, ka šīs izmeklēšanas rezultātā var izdarīt secinājumus, kas skar aviācijas drošības aspektus un tas nepieciešams lidojumu drošuma uzlabošanai.

Aviācijas nodaļas vadītājam ir tāda pieredze un kompetence civilās aviācijas drošības jautājumos, lai pildītu savus pienākumus saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra regulas Nr.996/2010 „Par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu civilajā aviācijā” un Konvencijas par Starptautisko Civilo aviāciju 13. pielikuma „Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana” procedūrām.

Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas Nr. 996/2010 4. panta 6c punkta prasībām aviācijas nodaļā ir vismaz viens pieejams izmeklētājs, kas notiekot smagam aviācijas nelaimes gadījumam, spēj veikt atbildīgā izmeklētāja funkcijas.

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

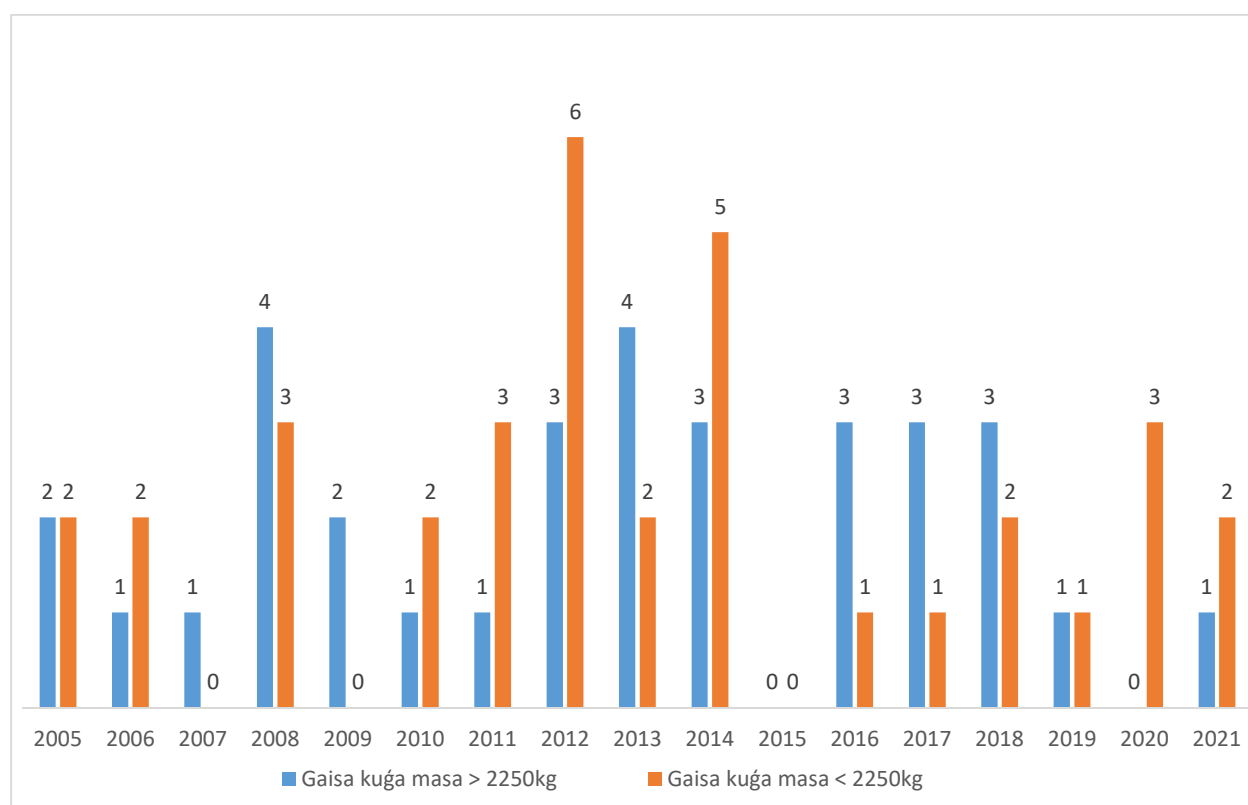
- veic aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu drošuma izmeklēšanu;
- veic izmeklēšanu atsevišķi un neatkarīgi no tiesībsargājošajām institūcijām, bet koordinē savas darbības ar tām un citām izmeklēšanā iesaistītajām institūcijām saskaņā ar starpresoru vienošanās līgumiem;
- sagatavo Nobeiguma ziņojumus un izstrādā drošuma rekomendācijas aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu novēršanai turpmākajā civilās aviācijas darbībā;
- ziņo Satiksmes ministram par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kā arī par citās valstīs notikušajiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, ja tajos ir iesaistīti Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrētie gaisa kuģi;
- ziņo ieinteresēto valstu aviācijas institūcijām un personām, Starptautiskajai civilās aviācijas organizācijai (ICAO), Eiropas Komisijai (EC), Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (EASA), par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem;
- analizē aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu cēloņus, sistematizē un uzglabā informāciju par visiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kuros iesaistīti Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrētie gaisa kuģi;
- veic datu ievadīšanu par notikušajiem aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem Transporta nelaimes gadījumu un incidentu Datu bāzē

izmantojot ECCAIRS (European Coordination Centre For Aviation Incident Reporting Systems) programmatūru un nosūta E5F datni Civilās aviācijas aģentūrai, kā arī administrē ECCAIRS programmatūru;

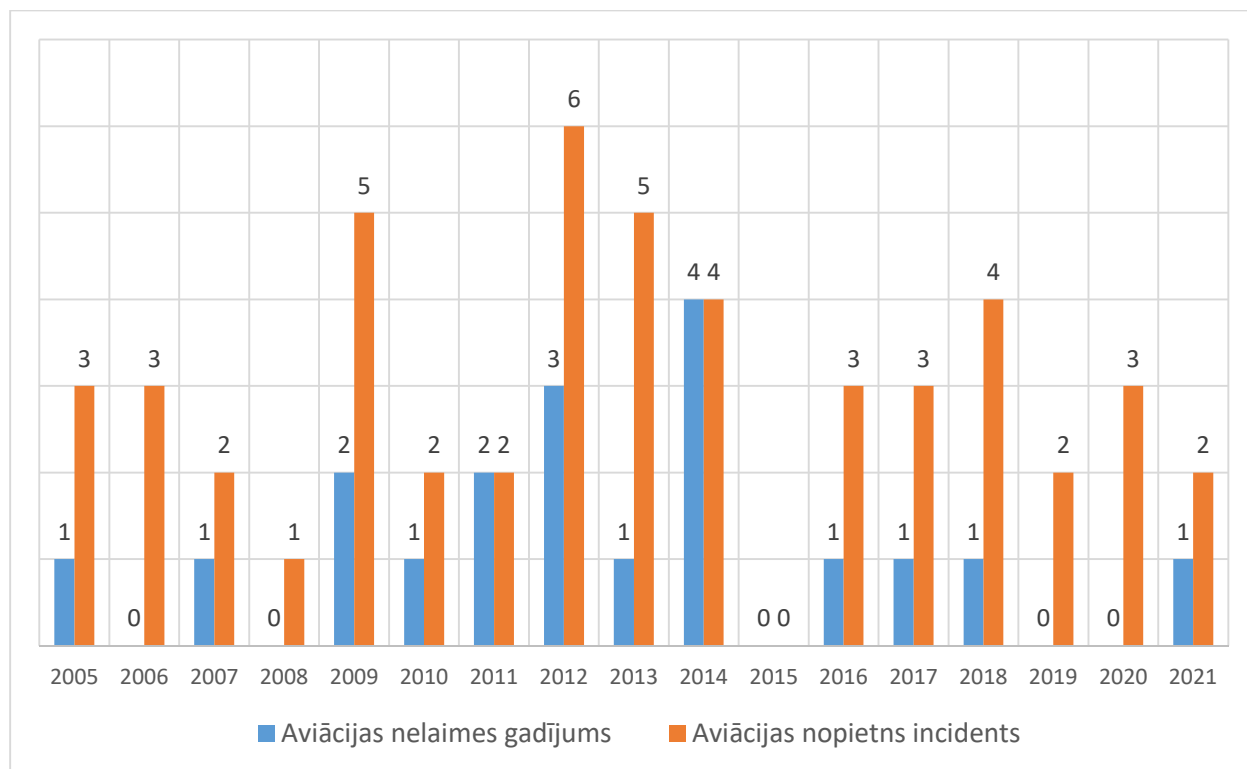
- veic nodaļas izstrādāto drošuma rekomendāciju ievadīšanu un kodēšanu SRIS2 (Safety Recommendation Information System) Datu bāzē un administrē to, kā arī veic jaunas datu bāzēs SRIS2 testēšanu. Nodaļas izmeklētāji izvērtē drošuma rekomendāciju adresātu veiktos pasākumus drošuma rekomendāciju ieviešanā, nodrošina pasākumu reģistrāciju, kas īstenoti atbildot uz izdotajām drošuma rekomendācijām atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas Nr. 996/2010 prasībām.

Pieklūve izmeklēšanas lietiskajiem pierādījumiem izmeklētājiem šobrīd nodrošināta saskaņā ar 2011. gada 27. decembra MK noteikumu Nr.1025 “Noteikumi par rīcību ar lietiskajiem pierādījumiem un arestēto mantu”.

## 7.2. Aviācijas nelaimes gadījumu un nopietno incidentu statistika kopš 2005. gada



7.1. att. Izmeklētie negadījumi attiecīgi pēc gaisa kuģa masas



7.2. att. Izmeklēto negadījumu sadalījums pēc negadījuma smaguma

### 7.3. Aviācija nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas nodaļas darbības 2021. gadā

7.3.1. Birojs 2021. gadā aviācijas jomā ir veicis un pabeidzis divas civilās aviācijas lidojumu drošuma izmeklēšanas:

- par nopietnu incidentu, kas notika 2020. gada 2. maijā ar eksperimentālo bezpilota gaisa kuģi “LE-VTOL” (sakarā ar to, ka bezpilota gaisa kuģis bija eksperimentāls un nebija sertificēts saskaņā ar ICAO konvencijas 13. pielikumu izmeklēšana tika izbeigta);
- par nopietnu incidentu, kas notika 2020. gada 1. septembrī Ādažu lidlaukā ar gaisa kuģi Tecnam P2008 JC, reģ. Nr. YL-EVA, tika izstrādātas trīs lidojumu drošības rekomendācijas.

7.3.2. Birojs 2021. gadā aviācijas jomā uzsāka trīs civilās aviācijas lidojumu drošības izmeklēšanas:

- par nopietnu incidentu, kas notika 2021. gada 1. maijā ar gaisa kuģi SOCATA, r/n YL-OWL,; gaisa kuģim veicot nosēšanos Limbažu lidlaukā nolūza priekšējās šasijas balsts;
- par aviācijas nelaimes gadījumu, kas notika Cēsu lidlauka ar gaisa kuģi ANBO-II (Lietuva), r/n LY-BDJ,; gaisa kuģis uzlidošanos laikā tehnisku iemeslu dēļ, sasvērās un sadūrās ar zemes virsmu. Pilots guva smagus miesas bojājumus, no kuriem iestājās nāve, pasažieris tika nogādāts slimnīcā;

- par nopietnu incidentu, kas notika 2021. gada 3. decembrī, ar airBaltic gaisa kuģi A220-300, reģistrācijas numurs YL-CSE, (reisa numurs BT102): gaisa kuģis nosēšanās laikā Rīgas lidostā nobrauca no skrejceļa;

7.3.3. Biroja aviācijas nodaļas izmeklētājs piedalījās kā pilnvarotais pārstāvis šādu civilās aviācijas lidojumu drošuma izmeklēšanas un sagatavoja komentārus Nobeiguma ziņojumiem:

- civilās aviācijas nopietna incidenta izmeklēšanā, kas notika 2021. gada 11. jūlijā ar airBaltic gaisa kuģi A220-300, r/n YL-AAQ, (reiss BT-139); gaisa kuģim izslēdzas abi dzinēji nosēšanas laikā Kopenhāgenas lidostā (izmeklēšanu veic Kanādas izmeklēšanas iestāde TSB);

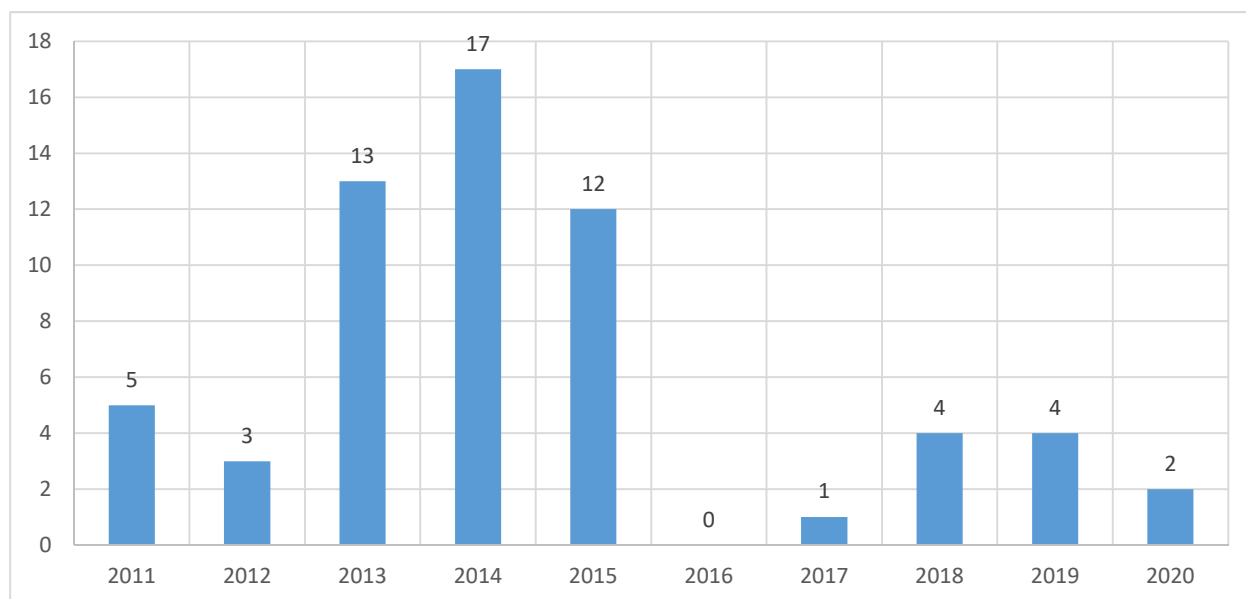
7.3.4. Biroja aviācijas nodaļa 2021. gadā atbilstīgi starptautiskajiem standartiem un ieteicamajai praksei veica situācijas izvērtēšanu un analīze saistībā ar šādiem atgadījumiem:

- civilās aviācijas incidents, kas notika 2021. gada 30. jūlijā Spilves lidlaukā ar gaisa kuģi XtremeAir Sbach XA42, r/n OK-FBC,,: gaisa kuģim nosēšanos laikā Spilves lidlaukā notika labās puses šasijas aizdegšana;
- civilās aviācijas incidents, kas notika 2021. gada 5. augustā ar airBaltic gaisa kuģi A220-300, r/n YL-CSE, reiss BT-243 (RIX-FRA),,: gaisa kuģis atgriezās Rīgas lidostā (RIX) pilota veselību dēļ;
- civilās aviācijas incidents, kas notika 2021. gada 10. augustā ar RAF-Avia gaisa kuģi SAAB 340A, r/n YL-RAG,,: gaisa kuģim lidojuma laikā pa maršrutu TNG-GRO notika labā dzinēja parametru kļūme.

#### **7.4. Saņemto ziņojumu par atgadījumiem civilajā aviācijā reģistrācijā**

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

## 7.5. Drošuma rekomendācijas



7.3. att. Izstrādāto drošuma rekomendāciju skaits

## 7.6. 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.

Aviācijas nodaļa pilnveidoja 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).

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

- Baines Simmons drošības institūta rīkotajās mācībās “Root Cause Analysis – Practical Application”;
- ECAC valstu ekspertu ACC/52 darba seminārā;
- Eiropas Savienības dalībvalstu izmeklēšanas iestāžu pārstāju 45. sanāksmē;
- “High-Level Conference on COVID-19 (HLCC 2021) Safety Stream” par civilās aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanu;

- ICAO seminārā par “Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families” civilās aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanā
- EASA organizētajā “Eiropas aviācijas drošuma forumā”.

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

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

Sakarā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 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 sanāsmē 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;

2020. gadā savas darbības ietvaros, neskaitot aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu izmeklēšanu, TNGIIB aviācijas nodaļa veica šādus pasākumus:

- Papildināja informāciju par notikušajiem Aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem ECCAIRS sistēmā, kurus izmeklēja TNGIIB;
- Sagatavoto nacionālās izmeklēšanas pārvaldības plānu (NIMP) iekļāva TNGIIB aviācijas nodaļas rokasgrāmatā;
- Sagatavoti un iesniegti priekšlikumi normatīvo aktu labojumiem par aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas procedūrām un ar izmeklēšanu saistītiem pasākumiem;
- Aviācijas nodaļa sagatavoja komentārus par Valsts Robežsardzes izstrādāto ARCC OPERATĪVĀS RĪCĪBAS PLĀNA PROJEKTU;
- Sagatavoja priekšlikumus grozījumiem Starpresoru vienošanās ar Civilās aviācijas aģentūru;
- 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.

7.7.2. 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, izvietošanu 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 pastāvošo apdraudējumus, nosaka apdraudējumu līmeni un novērtē radīto 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 nodaļas izmeklētāji ir nodrošināti ar galvenajiem nepieciešamajiem individuālās aizsardzības līdzekļiem, kas sastāv no vienreizējas lietošanas virsvalka, sejas un pilnas sejas respiratora, vienreizējas lietošana apavu pārsegjiem, dezinfekcijas līdzekļiem un bioloģiskās bīstamības iznīcināšanas maisiem, kas izmeklētājiem jāizmanto negadījuma vietā;

Aviācijas 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 sertifikātam, kas apliecina, ka viņi ir apmācīti saskaņā ar speciālu programmu par apdraudējumu identificēšanu un risku vadību. Šāds dokumentāls apliecinājums dod tiesības piekļūt negadījuma vietai, saskaņā ar starptautiskajiem standartiem, nacionālajā likumdošanā šādas prasības nav noteiktas. Šobrīd nevienam nodaļas izmeklētājam šādu spēkā esošu sertifikātu nav;

- Izmeklētājiem vēlams būt vakcinētiem pret B hepatīta vīrusu. Šobrīd aviācijas 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 TNGIIB 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 ārpalpojums, jāsaskaņo 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 nacionālajā likumdošanā, 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.

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

- Šobrīd, ņemot vērā Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja rīcībā esošo tehnisko un personāla nodrošinājumu, biroja aviācijas nodaļa pilnībā var veikt vispārējās aviācijas gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanu un komerciālo gaisa kuģu nopietnu incidentu un incidentu izmeklēšanu saskaņā ar starptautisko standartu un Latvijas normatīvo aktu prasībām;
- Lai veiktu nozīmīgu komerciālo gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanu pilnā apmērā atbilstoši starptautisko standartu prasībām un ieteicamajai praksei aviācijas nodaļas rīcībā šobrīd nav tehniskā nodrošinājuma, lai veiktu sarežģītas tehniskās ekspertīzes, kā arī 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 TNGIIB 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 aparatūras datu atšifrēšanai vai datu atgūšanai no nelaimes gadījumā bojātiem reģistratoriem. Ņemot vērā, ka šādas iekārtas ir ļoti dārgas, jautājums ir atrisināts birojam noslēdzot sadarbības līgumus ar Francijas, Vācijas un Lielbritānijas izmeklēšanas birojiem par tehnisko palīdzību, lai nodrošinātu datu apstrādi, atšifrēšanu un atgūšanu no bojātiem reģistratoriem;
- Aviācijas nodaļai ir iekārta, lai lejupielādētu lidojuma parametru reģistratoru datus un balss 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;
- Nodaļa apgādāta ar foto/video aparatūru nelaimes gadījuma vietas fotografēšanai un izzūdošu pierādījumu fiksēšanai, glābšanas operāciju un ugunsgrēka dzēšanas procedūru videoierakstu veikšanai;
- Gaisa kuģu atlūzu koordinātu noteikšanai, atlūzu izvietojuma kartes sastādīšanai nodaļas rīcībā ir lāzera aparatūra. Darbs ar aparatūru nav pilnībā apgūts praktiski;
- Birojam piešķirtais finansējums aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanai ir pietiekams, lai aviācijas nodaļa pildītu savas ikdienas funkcijas. Lai saņemtu finansējumu nozīmīgu komerciālu gaisa kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšanai, likumdošana paredz to saņemt, pieprasot no valsts budžeta līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem.

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

2022. 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);
- 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;
- iniciēt priekšlikumus normatīvo aktu grozījumiem par aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas procedūrām, starptautisko standartu prasību un ieteicamās

prakses ieviešanai nacionālajā likumdošanā ICAO CMA audita neatbilstību novēršanai;

- piedalīties: ENCASIA, EUROCONTROL, ECAC, ESASI, ISASI, EASA semināros un mācības saskaņā ar darba plānu;
- sadarbības uzlabošanas nolūkos kopā ar Latvijas prokuratūras pārstāvjiem piedalīties Eiropas drošuma izmeklēšanas iestāžu tīkla organizētajā konferencē Eiropas tiesā;
- 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 TNGIIB datu bāzē E5F failu formātā;
- administrēt programmatūru SRIS ņemot vērā ENCASIA darba grupas izstrādātos atjaunojumus un drošuma rekomendāciju ievadīšanu SRIS datu bāzē;
- nosūtīt izmeklētājus apmācībai speciālosursos par izmeklēšanas metodiku, gaisa kuģu aprīkojumu un sistēmām, kā arī paredzēt 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.

## **8. Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa**

### **8.1. Darbības mērķis dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas jomā**

Latvijas Republikā dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas struktūra ir Biroja Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa (turpmāk - Dzelzceļa nodaļa).

Dzelzceļa nodaļas darbs ir ārkārtīgi svarīgs, nosakot negadījuma vai starpgadījuma cēloņus. Tādēļ ir būtiski, lai Dzelzceļa nodaļas rīcībā būtu finanšu līdzekļi un cilvēkresursi, kas ir nepieciešami, lai veiktu efektīvu un rezultatīvu izmeklēšanu. Smagi negadījumi uz dzelzceļiem notiek reti. Tomēr tiem var būt postošas sekas, un tie var radīt sabiedrībā bažas par dzelzceļa sistēmas drošību. Lai novērstu to atkārtošanos, visi šādi negadījumi ir jāizmeklē no drošuma viedokļa, izmeklēšanas rezultātus darot zināmus sabiedrībai. Citi negadījumi un starpgadījumi

arī jāizmeklē no drošuma viedokļa, kad tie ietver nozīmīgus smaga negadījuma priekšvēstnešus.

Dzelzceļa nodaļa dzelzceļa satiksmes negadījumu drošuma izmeklēšanu veic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvu (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību, Eiropas Komisijas Īstenošanas 2020. gada 24. aprīļa Regulu (ES) 2020/57 par ziņojuma struktūru, kas jāievēro dzelzceļa negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas ziņojumos, Dzelzceļa likumu un Ministru kabineta 2020. gada 2. jūnija noteikumiem Nr. 334 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”

Saskaņā ar minētiem starptautiskajiem standartiem un Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem Dzelzceļa nodaļas speciālisti:

- veic dzelzceļa satiksmes negadījumu drošuma izmeklēšanu;
- veic izmeklēšanu atsevišķi un neatkarīgi no tiesībaizsardzības institūcijām, bet koordinē savas darbības ar tām un citām izmeklēšanā iesaistītajām institūcijām saskaņā ar starpresoru vienošanās līgumiem;
- sagatavo Nobeiguma ziņojumus un izstrādā drošuma ieteikumus dzelzceļa satiksmes negadījumu novēršanai turpmākajā dzelzceļa sistēmas darbībā;
- izmeklēšanas nobeiguma ziņojumu kopā ar drošības ieteikumiem nosūta Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai, dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistītajiem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem, pārvadātājiem, cietušajiem un viņu radniekiem, bojātās mantas īpašniekiem, ražotājiem, attiecīgajiem avārijas dienestiem, personāla un lietotāju pārstāvjiem un, ja nepieciešams, arī attiecīgajām iestādēm un personām citās Eiropas Savienības dalībvalstīs.

Pieklūve izmeklēšanas lietiskajiem pierādījumiem izmeklētājiem šobrīd ir nodrošināta saskaņā ar Ministru kabineta 2011. gada 27. decembra noteikumu Nr.1025 “Noteikumi par rīcību ar lietiskajiem pierādījumiem un arestēto mantu”.

Drošības pārskats dzelzceļa jomā ir sagatavots, pamatojoties uz Ministru kabineta 2020. gada 2. jūnija noteikumu Nr. 334 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” (turpmāk – MK noteikumi Nr.334) 44. punktu, lai informētu sabiedrību par vispārējo dzelzceļa satiksmes drošības līmeni.

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

Izmeklēšanas procesu reglamentē MK noteikumi Nr.334.

Saskaņā ar minētajiem noteikumiem smagu dzelzceļa avāriju izmeklē Dzelzceļa nodaļa. Dzelzceļa nodaļa var izmeklēt arī citus dzelzceļa satiksmes negadījumus, kas nav smaga dzelzceļa avārija, tostarp strukturālo apakšsistēmu vai Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpējas izmantojamības komponentu tehniskus defektus un tos starpgadījumus, kuri citos apstākļos varētu izraisīt smagu dzelzceļa avāriju vai nopietnu negadījumu.

Smaga dzelzceļa avārija ir dzelzceļa satiksmes negadījums, kurā vilcienu sadursmes rezultātā vai sakarā ar vilciena noiešanu no sliedēm gājis bojā vismaz viens cilvēks vai nodarīti miesas bojājumi vismaz pieciem cilvēkiem, kas šā negadījuma dēļ hospitalizēti ilgāk par 24 stundām, vai nodarīts liels kaitējums ritošajam sastāvam, dzelzceļa infrastruktūrai vai videi, kā arī citi līdzīgi dzelzceļa satiksmes negadījumi, kuriem ir acīmredzami nelabvēlīga ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību. Par lielu kaitējumu uzskatāmi tādi zaudējumi, kurus Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs uzreiz novērtējis kopumā kā zaudējumus vismaz 2 miljonu *eiro* apmērā.

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:

- vismaz viens cilvēks (turpmāk – persona) gājis bojā nopietnā negadījumā vai miris 30 dienu laikā pēc tā, izņemot gadījumu, ja persona apzināti rīkojusies ar nodomu radīt sev miesas bojājumus un tādēļ iestājusies nāve (turpmāk – pašnāvība);

- personai nodarīti miesas bojājumi, kuru dēļ persona ir hospitalizēta ilgāk par 24 stundām, izņemot gadījumu, ja persona apzināti rīkojusies ar nodomu radīt sev miesas bojājumus un tādēļ radušies smagi miesas bojājumi (turpmāk – pašnāvības mēģinājums);

- radīti nopietni ritošā sastāva, sliežu ceļu vai citu iekārtu bojājumi vai nodarīts kaitējums videi 150 000 *euro* vai lielākā apmērā;

- vilcienu satiksme attiecīgajā dzelzceļa posmā ir pārtraukta sešas stundas vai ilgāk.

### **8.3. Izmeklēšanas mērķis un process**

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

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

Lēmumu par izmeklēšanas uzsākšanu Dzelzceļa nodaļa pieņem, pamatojoties uz Latvijas Republikas normatīvajiem tiesību aktiem. Saskaņā ar tiem Dzelzceļa nodaļai 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 smagas dzelzceļa avārijas izmeklēšanas uzsākšanas Dzelzceļa nodaļa par to informē Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru, inspekciju, dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistīto dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un pārvaldātāju. Informācijā norāda negadījuma datumu, laiku un vietu, tā veidu un sekas – bojāgājušo un cietušo skaitu, kā arī bojājumu apmēru.

Biroja vadītājs dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanai norīko atbildīgo izmeklētāju, kurš organizē izmeklēšanas darbības un nodrošina to neatkarīgu veikšanu un kontroli, kā arī izmeklēšanas vajadzībām nepieciešamos resursus (tostarp tehnisko pārbaužu un ekspertīžu veikšanai).

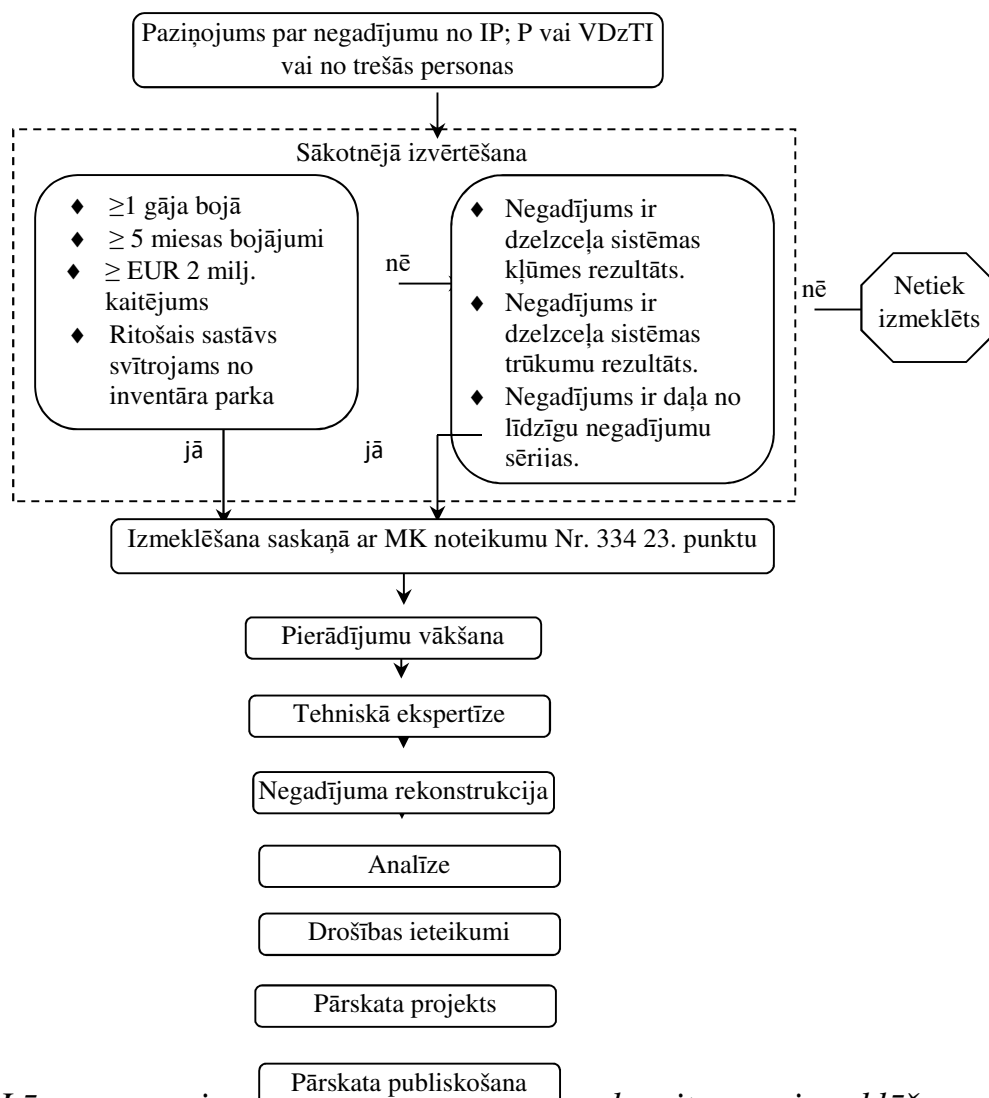
Dzelzceļa nodaļa var uzaicināt dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanā piedalīties citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādes pārstāvjus, ja negadījumā ir iesaistīts pārvaldītājs, kas reģistrēts un licencēts attiecīgajā Eiropas Savienības dalībvalstī, vai ja negadījumā ir iesaistīts riteklis, kas reģistrēts vai kam tehnisko apkopi veic attiecīgajā Eiropas Savienības dalībvalstī.

Atbilstoši dzelzceļa satiksmes negadījuma raksturam piedalīties izmeklēšanā var pieaicināt kompetentus ekspertus, kuri nav Dzelzceļa nodaļas darbinieki. Dzelzceļa nodaļa var lūgt citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādes vai Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras palīdzību, lai saņemtu ekspertu atzinumu vai veiktu tehnisko ekspertīzi, analīzi vai novērtējumu, ja tas neapdraud Dzelzceļa nodaļas neatkarību.

Dzelzceļa nodaļa izmeklēšanu veic tādā veidā, lai tiktu uzklauti visi dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistītie un tie varētu uzzināt izmeklēšanas rezultātus. Lai uzlabotu izmeklēšanas ziņojuma kvalitāti, Dzelzceļa nodaļa ņem vērā attiecīgu tehnisko informāciju, ko sniedz inspekcija, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra, dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistītais dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, pārvaldītājs, cietušie un viņu radnieki, bojātās mantas īpašnieki, ražotāji, attiecīgie avārijas dienesti, personāla un lietotāju pārstāvji. Dzelzceļa nodaļa ņem vērā arī pamatotas cietušo un viņu radnieku intereses un informē viņus par izmeklēšanas gaitu.

Izmeklēšanas nobeiguma ziņojuma parakstīšanas dienu uzskata par izmeklēšanas beigu dienu.

Lēmuma pieņemšanas algoritms un izmeklēšanas process shematiski parādīts 8.1.attēlā.



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

#### 8.4. Saņemtie ziņojumi par dzelzceļa atgadījumiem 2021. gadā

Saskaņā ar MK noteikumiem Nr.334 Dzelzceļa nodaļa 2021. gadā dzelzceļa nodaļa saņēma, apkopoja un izvērtēja 12 nopietnus negadījumus, t.sk. 11 nelaimes gadījumus ar cilvēku ritošā sastāva kustības laikā, kā arī 37 dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu pārskatus, informācija par kuriem apkopota un parādīta 8.2. attēlā.



8.2.att. Saņemtie pārskati par dzelzceļa negadījumiem

### 8.5. Pabeigtās izmeklēšanas 2021. gadā

2021. gadā Dzelzceļa nodaļa pabeidza divu dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanu.

#### **Negadījums uz pārbrauktuves 2020. gada 4. aprīlī dzelzceļa posmā Ilmāja – Kalvene Nr. 5-02/1-20.**

Negadījums notika sestdien, 2020. gada 4. aprīlī plkst. 8.42 dzelzceļa posmā Ilmāja - Kalvene 182. km 7. pieturā uz pārbrauktuves Nr. 731 (turpmāk – pārbrauktuve), kurā notika kravas automašīnas sadursme ar pasažieru vilciena Nr. 724M (turpmāk – vilciens) pēdējo vagonu.

Vilciens brauca maršrutā no Liepājas uz Rīgu, ko veica AS “Pasažieru vilciens”



izmantojot trīs vagonu dīzeļvilcienu DR1AM Nr. 222.3 Vilcienā bija trīs apkalpes locekļi - dīzeļvilciena vadītājs (mašīnists) un divi konduktori kontrolieri. Vilcienā bija tikai viens pasažieris.

Kravas automašīna “SCANIA” savienojumā ar piekabi (cisternu) brauca pa



autoceļu A9 (Rīga – Liepāja) virzienā no Kalvenes uz Liepāju ar ātrumu aptuveni 70 km/h.

Pēc sadursmes kravas automašīna apgāzās uz kreiso sānu. Automašīnas piekabe (cisterna) nebija apgāzusies un atradās uz sliežu ceļa. Kravas automašīna bija stipri bojāta, un blakus tai zemē bija redzamas izlijušās kravas (piena) pēdas. Kravas automašīnas vadītājs guva smagus miesas bojājumus.

Pēc sadursmes vilciena pēdējais vagonis nobrauca no sliedēm un tika nopietni bojāts, tomēr vilcienā cietušo nebija. Radušos bojājumus dēļ vilciens turpmāku kustību patstāvīgi veikt nevarēja. Vienīgais vilciena pasažieris galapunktā tika nogādāts ar autotransportu.

Pārbrauktuve bija aprīkota ar automātisko pārbrauktuves gaismas un skaņas signalizāciju, pārbrauktuves luksofors bija labi saredzams no ceļa braucamās daļas un negadījuma brīdī tajā dega aizlieguma signāls.

Kravas automašīnas vadītājs bremzes pielietoja par vēlu, jo savlaicīgi nepārliicinājās, vai viņš var droši šķērsot dzelzceļa pārbrauktuvi.

Tiešais negadījuma cēlonis:

Kravas automašīnas vadītāja neatlauta dzelzceļa pārbrauktuves Nr. 731 šķērsošana laikā, kad uz tās bija vilciens un pārbrauktuves luksoforā dega aizlieguma signāls.

Negadījuma pamatcēloņi:

Kravas automašīnas vadītāja dzelzceļa pārbrauktuves gaismas un skaņas signālu neievērošana;

Kravas automašīnas vadītāja rīcība tuvojoties dzelzceļa pārbrauktuvei – automašīnas vadītājs nepārliicinājās, vai viņš var droši šķērsot dzelzceļa pārbrauktuvi.

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

Ieteikums 2021-1

Satiksmes ministrijai izvērtēt iespēju veikt grozījumus vai izdot jaunus normatīvos aktus par pārbrauktuves aprīkošanu un uzturēšanu, lai paaugstinātu satiksmes drošību uz dzelzceļa pārbrauktuves, tai skaitā, paredzot pārbrauktuves aprīkošanu ar barjerām, vai citiem drošības un brīdināšanas elementiem.

Ieteikums 2021-2

VAS „Latvijas Valsts ceļi” izvērtēt iespēju uz autoceļa braucamās daļas seguma pirms pārbrauktuves Nr. 731 ierīkot šķērsvirziena trokšņu joslu, lai pievērstu transportlīdzekļu vadītāju uzmanību, tuvojoties pārbrauktuvei.

Ieteikums 2021-3

Valsts a/s „Latvijas dzelzceļš” izskatīt iespēju pārbrauktuvi Nr. 731 un aprīkot ar automātiskām barjerām.

**Vilciena Nr.1355 vagona Nr. 94963246 galvenā rāmja kreisās sānsijas plaisa.**



Dzelzceļa satiksmes negadījums notika 2020. gada 2. aprīlī plkst. 10.45 Šķirotavas stacijā, kad, veicot vilciena Nr.1355 tehnisko apkopi, vagonam Nr. 94963246 tika konstatēta rāmja kreisās (pēc vilciena gaitas) sānsijas plaisa.

Vagona īpašnieks nolēma, ka vagoni Nr. 94963246 ir jāizslēdz no inventārā parka.

Vagona īpašnieks – SIA “LDZ CARGO”.

Vagona nomnieks – SIA “LDZ Loģistika”.

Infrastrukturā pārvaldītājs – valsts a/s “Latvijas dzelzceļš”.

Izmeklēšanas gaitā tika izskatīti vagona īpašnieka dati par vagona kursēšanu un pārvadājumu dokumentāciju, kā arī iesaistīto uzņēmumu darba organizācija.

Tika izpētīta infrastruktūras pārvaldītāja dokumentācija par vagonu tehniskās apkopes sistēmu.

Izskatīti sertificētas organizācijas ekspertīzes rezultāti par šī modeļa vagonu ekspluatācijā esošo bojājumu cēloņu noskaidrošanu.

Izmeklēšanas rezultātā izstrādāti trīs drošības ieteikumi:

Ieteikums 2021-4\*

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam veikt grozījumus visu VTAP darba tehnoloģiskajos procesos, nodrošinot prasību apskatīt vagonu - platformu rāmja sānu siju vidusdaļas no ārpuses.

Ieteikums 2021-5

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, veicot tehniskās mācības un instruktāžas VTAP darbiniekiem, izskatīt 13-7024 tipa (modeļa) vagonu - platformu rāmju bojājumus un to atklāšanas paņēmienus.

## Ieteikums 2021-6

Vagona īpašniekam, organizējot 13-7024 tipa (modeļa) platformu plānoto remontu, paredzēt rāmja sānu sijas atgāžņa un apakšējās joslas savienojuma zonas pastiprināšanu neatkarīgi no plaisu esamības tajās, ņemot par pamatu PAO "Kryukovas vagonbūves rūpnīca" instrukcijas TU 25000.00042 rekomendācijas, ar izpildīto darbu uzskaiti turpmākajam platformu stāvokļa monitoringam ekspluatācijas laikā.

### **8.6. Drošības ieteikumi**

Lai novērstu smagas dzelzceļa avārijas vai nopietna negadījuma cēloņus un apstākļus, kā arī garantētu dzelzceļa satiksmes drošību, Dzelzceļa nodaļa, pamatojoties uz izmeklēšanas gaitā izdarītajiem secinājumiem, izstrādā drošības ieteikumus.

Drošības ieteikumos nekonstatē personas vainas vai atbildības prezumpciju saistībā ar dzelzceļa satiksmes negadījumu.

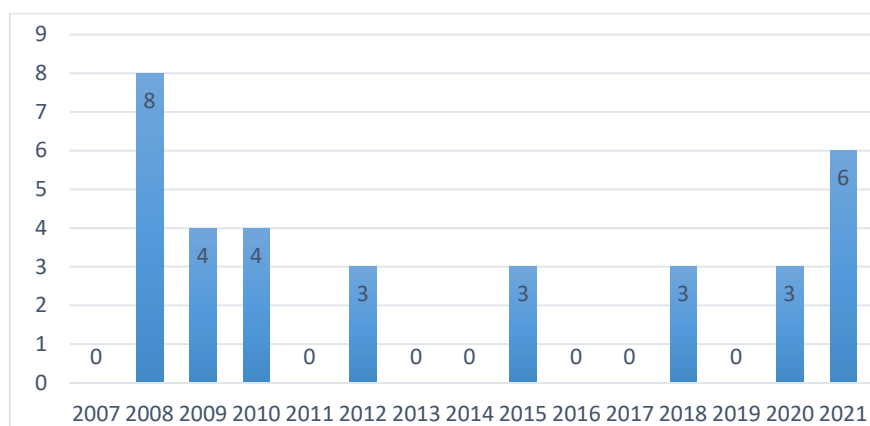
Dzelzceļa nodaļa drošības ieteikumus nosūta Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai un, ja tas nepieciešams ieteikumu rakstura dēļ, citām iestādēm vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts dzelzceļa drošības iestādei.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija un citas iestādes, kurām ir adresēti drošības ieteikumi, veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka Dzelzceļa nodaļas vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādes izdotie drošības ieteikumi tiek pienācīgi ņemti vērā un attiecīgajos gadījumos par tiem pieņemti atbilstoši lēmumi.

Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija uzrauga drošības ieteikumu ieviešanu.

Institūcijas, kurām ir adresēti drošības ieteikumi, pēc saskaņošanas ar Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju var veikt arī citus pasākumus, lai sasniegtu drošības ieteikumos minētos mērķus.

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



8.4.att. Izstrādāto drošuma ieteikumu skaits

Dzelzceļa nodaļa 2021. gada izdeva sešus drošības ieteikumus, pieci no tiem tika, ņemti vērā, un ir ieviesti, viens ieteikums tiks izpildīts 2022. gadā. Informācija par izdotajiem un ieviestajiem drošības ieteikumiem apkopota 1. tabulā.

1. tabula

**2017.-2021. gadā ieviestie ieteikumi**

Izdotie ieteikumi		Ieteikumu ieviešanas statuss					
Gads	Skaits	Ieviesti		Tiek ieviesti		Nav ieviesti	
		Skaits	[%]	Skaits	[%]	Skaits	[%]
2017.	-	-	-	-	-	-	-
2018.	3	2	70	1	30	-	-
2019.	0	1	30	-	-	-	-
2020.	3	3	100	-	-	-	-
2021	6	6	100	-	-	-	-
<b>Kopā</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>100</b>	-	-	-	-

**8.7. Dzelzceļa nodaļas darbības nākotnes perspektīvas un uzdevumi**

2022. gadam Dzelzceļa nodaļa izvirzīja mērķus:

- kvalitatīvi izmeklēt dzelzceļa satiksmes negadījumus;
- turpināt veikt dienesta pienākumus attālināti Covid-19 ierobežojumu apstākļos līdz to atcelšanai valstī;
- izvērtēt drošuma ieteikumu adresātu atbildes par veiktajiem pasākumiem Dzelzceļa nodaļas izstrādāto drošuma ieteikumu ieviešanā;
- regulāri iepazīties ar saņemto informāciju par dzelzceļa satiksmes negadījumiem, lai pieņemtu lēmumu par izmeklēšanas uzsākšanu, tai skaitā izmantojot dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaites sistēmu (CORS);
- paaugstināt izmeklētāju kvalifikāciju, apmeklējot Eiropas Dzelzceļa Aģentūras un citu organizāciju rīkotos kursus par jaunām dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas metodēm un izmeklētāju profesionālo iemaņu uzlabošanu, tai skaitā attālināti;

- piemeklēt un iegādāties nepieciešamo papildaprīkojumu (speciālie šabloni u.c.), kas nepieciešams dzelzceļa satiksmes negadījuma ātrākai rekonstrukcijai un analīzei;
- piedalīties ES dalībvalstu dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas iestāžu tīkla savstarpējās novērtēšanas programmā, tai skaitā attālināti;
- turpināt izmeklētāju apmācību pēc apstiprinātas nodaļas izmeklētāju apmācības un izmeklēšanas paņēmieni attīstības programmas, tai skaitā attālināti;
- 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).
- iepazīties, sniegt priekšlikumus un apkopot informāciju par dzelzceļu nozares uzņēmumu veiktajiem izmeklēšanas pārskatiem, tai skaitā izmantojot dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaites sistēmu (CORS);
- aktualizēt vienoto rokasgrāmatu dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklētājiem atbilstoši Eiropas Komisijas Īstenošanas 2020. gada 24. aprīļa Regulas (ES) 2020/57 par ziņojuma struktūru, kas jāievēro dzelzceļa satiksmes negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas ziņojumos prasībām.

## **9. Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa**

### **9.1. Darbības mērķis jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā**

*Izmeklēšanas mērķis ir novērst līdzīgus jūras negadījumus un incidentus nākotnē. Izmeklēšana ir neatkarīga no kriminālizmeklēšanas vai citas izmeklēšanas, ko veic, lai noteiktu personu vainu un atbildību.*

Latvijas Republikā jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanu veic Biroja Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa (turpmāk – Jūras nodaļa) saskaņā ar standartiem, kas definēti Starptautiskās Jūrniecības Organizācijas 2008.gada 16.maija rezolūcijā MSC.255(84) “Starptautisko standartu un ieteicamās prakses kodekss jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanai (negadījumu izmeklēšanas kodekss)” (turpmāk tekstā- Izmeklēšanas kodekss) un, izmantojot metodoloģiju, kas ir atrunāta 2011.gada 9.decembra Eiropas Komisijas Regulā Nr. 1286/2011, ar ko pieņem jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kopējo metodoloģiju, kas izstrādāta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/18/EK 5. panta 4. punktu (Izmeklēšanas metodoloģija)” (turpmāk tekstā - ES Izmeklēšanas metodoloģija).

Jūras negadījumu izmeklēšanas procesu reglamentē Ministru kabineta 2011. gada 12. jūlija 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.***

Saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem Jūras nodaļas speciālisti:

- veic jūras negadījumu un incidentu drošuma sākotnēju izvērtēšanu;
- veic jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanu atsevišķi un neatkarīgi no tiesībsargājošajām institūcijām, bet koordinē savas darbības ar tām un citām izmeklēšanā iesaistītajām institūcijām saskaņā ar starpresoru vienošanās līgumiem;
- sagatavo jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas ziņojumus un izstrādā drošuma rekomendācijas jūras negadījumu un incidentu novēršanai nākotnē;
- ziņo Satiksmes ministram par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem jūras negadījumiem un incidentiem, kā arī par citās valstīs notikušajiem jūras negadījumiem un incidentiem, ja tajos ir iesaistīti Latvijas Republikas karoga kuģi;
- ziņo ieinteresēto valstu jūras nozares institūcijām un Eiropas Komisijai, Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA), un Starptautiskās Jūrniecības Organizācijai par uz Latvijas Republikas karoga kuģiem notikušajiem jūras negadījumiem un incidentiem;

- analizē jūras negadījumu un incidentu cēloņus, sistematizē un uzglabā informāciju par visiem jūras nozares negadījumiem un incidentiem, kas notika Latvijas Republikas jurisdikcijas ūdeņos, kuros iesaistīti zem Latvijas Republikas karoga reģistrēti kuģi vai Latvijas Republika ir būtiski ieinteresētā valsts;
- veic datu ievadīšanu par notikušajiem jūras negadījumiem un incidentiem Eiropas Komisijas, EMSA digitālā sistēmā EMCIP (European Maritime Casualty Investigation Platform), kā arī Starptautiskās Jūras organizācijas digitālā sistēmā GISIS (Global Integrated Shipping Information System).

## 9.2. Izmeklēšanā iesaistītas institūcijas

Iestādes un organizācijas, kas ir iesaistītas izmeklēšanā, nosaka Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums un Ministru kabineta 2011. gada 12. jūlija 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 EMSA palīdzību, lai saņemtu ekspertu atzinumus vai veiktu tehniskās pārbaudes, analīzes, vai sniegtu novērtējumus.

## 9.3. 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.

#### **9.4. Saņemtie ziņojumi par jūras negadījumiem un incidentiem 2021. gadā**

Birojs 2021. gadā jūras jomā veica 9 jūras negadījumu un incidentu sākotnējo izvērtēšanu:

- 2021.gada 14.februārī plkst.04.00-05.00 Panamas karoga kuģis AMSTEL STORK rupji pārkāpa kuģošanas noteikumus pie Zviedrijas krastiem, radot avārijas situāciju. Kuģis nāca uz Liepājas ostu;
- 2021.gada 19.februārī Ventspils ostas loču kuteris ietricās piestātnē, bojājot krasta konstrukcijas;
- 2021.gada 15.martā Rīgas ostā portugāļu karoga kuģis LETTLAND, manevrējot pie DG 1 piestātnes, smagi kontaktēja minēto piestātņi, radot konstruktīvus bojājumus.
- 2021.gada 29.martā Liepājas ostā vācu karakuģis DATTELN manevra laikā pieskārs pie piestātnes stāvošā pasažieru kuģa Challenger.
- 2021.gada 8.jūnijā zemessūcējs DZELME Ventspilī manevrējot sadurās ar kompānijas Ventspils Nafta 33.piestātņi.
- 2021.gada 18.jūnijā Rīgas ostas akvatorijā kara kuģis HMS ALBION uzbrauca virsū bojai Nr."13" izvairoties no sadursmes ar atputas kuģi ORIONS. Navigācijas bojai nodarīti būtiski bojājumi.
- 2021.gada 28.augustā Britu salā "Isle of Man" Latvijas karoga sauskraivas kuģis CEG ORBIT uzskrēja uz sēkļa. Cietušo un noplūdes nebija.
- 2021.gada 14.decembrī Rojas ostā naktī pie piestātnes nogrima zvejas kuģis LUBE. Kuģis bija pietauvots, bez apkalpes uz borta.
- 2021.gada 31.decembrī Mērsraga ostā tauvošanas operācijas laikā kuģis FRIENDLAND (LV karogs) smagi kontaktēja ar piestātņi. Kuģa korpusam un piestātnei tika radīti bojājumi. Cietušo un noplūdes nebija

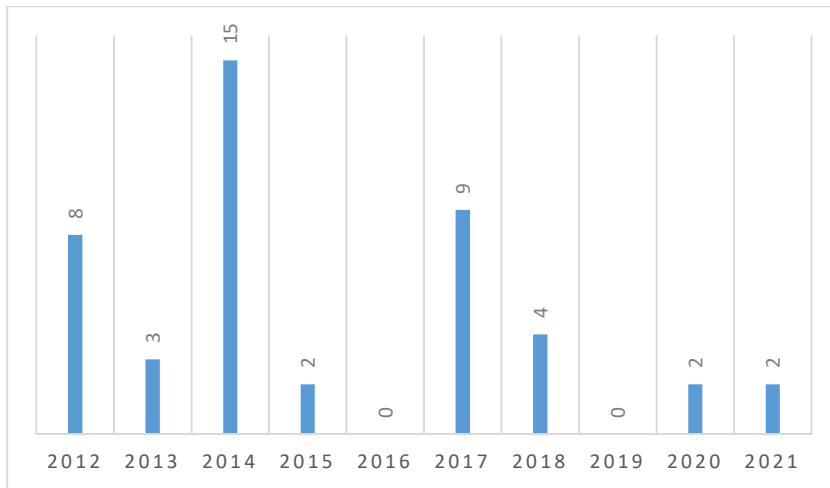
2021.gadā nav notikuši sevišķi smagi jūras negadījumi uz Latvijas karoga kuģiem, vai Latvijas Republikas jurisdikcijas ūdeņos. No Eiropas Savienības jūras drošības informācijas sistēmā SafeSeaNet tika saņemti 70 ziņojumi par negadījumiem. Katrs no šiem ziņojumiem tika analizēts pēc sekojošiem kritērijiem: Latvijas Republikas iespējamā iesaistīšanās izmeklēšanā būtiski ieinteresētas valsts statusā, kā arī negadījumā iesaistīto kuģu vizīšu vēsture un plāni ierasties Latvijas Republikas ostās.



## 9.5. Jūras negadījumu un incidentu statistika par 2009.-2021. gadu

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Negadījumu/ incidentu kopskaits	11	5	14	15	23	23	30	26	25	14	13	9
Latvijas ūdeņos	10	4	7	12	21	11	15	19	17	9	5	7
Ārpus Latvijas ūdeņiem	1	1	7	3	2	12	15	7	8	5	8	2
Negadījumu/ incidentu veidi												
Sadursme	3	1	5	1	1	2	2	-	-	-	4	1
Kontakts	1	1	3	4	2	1		3	5	1	2	5
Uzsēšanas uz sekla	4	1		1	3	2	1	3	3	2	2	1
Saskare ar grunti	-	-	1		2	1	1	2	-	-	-	
Ugunsgrēks/ eksplozija	2	-	1	-	-	-		2		-	-	
Dzinēja bojājums	1	-	1	-	-	-	1	4	1	-	-	
Nogrimšana/ apgāšanās	-	-	1	-	1	3	3	-	1	-	-	1
Sūce	-	-		-	-	-		-	-	-	-	
Vides piesārņojums	-	1		-	-	-	1	-	1	1	-	
Negadījums darbavietā	-	-	1	2	2	2	8	5	1	7	2	
Cits	-	-	1	7	3	12	13	7	13	2	3	
Negadījumu kategorijas												
Sevišķi smags negadījums	-	1	2	1	5	5	7	4	2	5	2	-
Smags negadījums	2	2		-	1	7	9	4	2	5	1	-
Mazāk smags negadījums	5	-	1	2	2	-	3	10	3	2	8	6
Incidents	4	2	11	12	13	11	11	8	20	2	2	1
Kuģu tipi												
Beramkravu kuģis	-	-		-	-	1	4		2			
Konteinerkuģis	-	-	1	1	-		4	1				
Ģenerālo kravu kuģis	8	-	10	9	11	11	7	15	16	9	10	3
Tankkuģis	-	1	1	1	2	1	6	1	1			
Pasažieru kuģis	-	-		1	-	1		1				
Pasažieru/ Ro-Ro kuģis	-	-		-	2		4	2		1	2	
Zvejas kuģis	1	1	1	2	-	3	2	1	1	1	1	1
Velkonis	-	-			1	1	1		1			
Cits (atpūtas kuģi, laivas, NBS kuģi)	3	1	1	1	8	3	2	4	4	3		3
Bojāēja						5	7					
Cilvēka bojāeja saistībā ar negadījumu	-	1	1	1	3	1	1	3	2	5	2	-
Ar negadījumu nesaistīta cilvēka bojāeja	-	-	1	2	2	4	6	2		2		-
Kuģa bojāeja	-	-	1	-	-	3	2	1				-

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



Attēls -- Jūras nodaļas izstrādāto drošuma rekomendāciju skaits

## 9.6. Sadarbība ar starptautiskajām organizācijām un apmācība

2021.gadā Jūras nodaļas izmeklētāji piedalījās Eiropas Komisijas jaunās jūras negadījumu uzskaites datubāzes (EMCIP) izstrādē, kā arī piedalījās EMSA sanāksmēs un apmācībasursos Zoom, MS Teams platformās:

- EMSA organizētais seminārs par Konsultatīvi-tehniskās grupas sadarbību (PCF) jūras negadījumu izmeklēšanā;
- EMSA organizētais apmācību seminārs par EMCIP (European Marine Casualty Information Platform) datu bāzes izmantošanu;
- EMSA organizētais Paplašinātais jūras negadījumu izmeklētāju kurss (Advanced course): 2 izmeklētājiem.

Sakarā ar Covid-19 ierbežojumu situāciju 2021.gadā tika atcelti pasākumi: Jūras negadījumu izmeklētāju forums (MAIIF) un Eiropas Jūras negadījumu izmeklētāju forums (EMAIIF).

Negadījumi pēc piekritības tika reģistrēti Eiropas Komisijas EMCIP datubāzē

## 9.7. Jūras nodaļas gatavība veikt izmeklēšanu saskaņā ar normatīvo aktu prasībām

Birojā ir pietiekams skaits atbilstoši kvalificētu izmeklētāju, lai nekavējoties varētu izbraukt uz negadījuma vietu pēc pirmā saņemta.

Saskaņā ar Jūras negadījumu Izmeklēšanas Kodeksa prasībām Birojs nodrošina to, ka izmeklētāji, kuri veic jūras negadījuma izmeklēšanu, ir taisnīgi un objektīvi. Jūras negadījuma izmeklēšana ir tāda, lai ziņojums par jūras negadījuma izmeklēšanas rezultātiem tiktu sagatavots bez jebkādiem norādījumiem vai iejaukšanās no tādu personu vai organizāciju puses, kuras šīs izmeklēšanas rezultāti var ietekmēt.

## **9.8. Biroja veiktie pasākumi Eiropas Komisijas Direktīvas 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/” prasību ieviešanā**

2021. gadā savas darbības ietvaros, neskaitot jūras negadījumu un incidentu sākotnēju izvērtēšanu, Jūras nodaļa veica šādus pasākumus:

- Piedalījās Eiropas Komisijas un EMSA pastāvīgas sadarbības ietvara (Permanent Cooperation Framework) darba grupā “Izmeklētāju treniņi un apmācība”, sniedzot priekšlikumus par izmeklētāju paplašinātas apmācības (Advanced Course) kursa saturu;
- Veica pasākumus, lai izmeklēšanas procesā iegūtā konfidenciālā ar drošuma izmeklēšanu saistītā informācija tiek izmantota tikai drošuma izmeklēšanas nolūkos.

## **9.9. Jūras nodaļas izmeklētāju drošības nodrošinājums veicot izmeklēšanu saskaņā ar Biroja jūras negadījumu izmeklēšanas rokasgrāmatas prasībām**

Veicot izmeklēšanu notikuma vietā, Jūras nodaļas izmeklētāji jānodrošina ar aizsardzību pret dažādu veidu veselības un drošības apdraudējumiem, ir jāpiemēro drošības vadības sistēma, kas identificē pastāvošo apdraudējumus, nosaka apdraudējumu līmeni un novērtē radīto riskus, kā arī nosaka efektīvus apdraudējumu iedarbības novēršanas un kontroles pasākumus.

Šobrīd Jūras nodaļas izmeklētāji ir nodrošināti ar galvenajiem nepieciešamajiem individuālās aizsardzības līdzekļiem, kas sastāv no vienreizējas lietošanas virsvalka, sejas un pilnas sejas respiratora, glābšanas vestes, vienreizējas lietošanas apavu pārsegiem, dezinfekcijas līdzekļiem un bioloģiskās bīstamības iznīcināšanas maisiem, kas izmeklētājiem jāizmanto negadījuma vietā.

Izmeklētājiem vēlams būt vakcinētiem pret B hepatīta vīrusu. Šobrīd Jūras nodaļas izmeklētāji šādu vakcinēšanu pret A vai B hepatīta vīrusiem nav veikuši;

Veicot izmeklēšanu, negadījuma vietā jūras negadījumu izmeklētājiem ir jābūt informētiem – par ķīmisko, radioaktīvo, citu bīstamo materiālu un vielu 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, 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 jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatā;

- Jūras nodaļas izmeklētāji ir nodrošināti ar darba apģērbu, lai strādātu notikuma vietā atklātajā jūrā valsts ģeogrāfiskajos un meteoroloģiskajos apstākļos;

Jūras nodaļas izmeklētājiem jābūt apmācītiem veikt riska novērtējumu un darboties jūras negadījuma vietā, kur ir dažādi apdraudējumi un bīstami materiāli saskaņā ar Biroja jūras negadījumu izmeklēšanas Rokasgrāmatas prasībām, kas ietver arī apdraudējumu identificēšanu un risku vadību.

### **9.10. Biroja finansiālais, tehniskais un personāla nodrošinājums jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanai**

Šobrīd, ņemot vērā Biroja rīcībā esošo tehnisko un personāla nodrošinājumu, Jūras nodaļa pilnībā var veikt jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanu saskaņā ar starptautisko standartu un Latvijas normatīvo aktu prasībām;

Jūras nodaļas rīcībā šobrīd nav tehniskā nodrošinājuma, lai veiktu sarežģītas tehniskās ekspertīzes, kā arī pilnīga personāla nodrošinājuma, lai veiktu kuģu dzinēju, iekārtu izmeklēšanu, kā arī veikt speciālos kuģa stabilitātes aprēķinus;

Jūras nodaļai nav tehnisko iekārtu un speciālistu kuģa ceļojuma parametru reģistratoru (Voyage Data Recorder) datu atšifrēšanai vai datu atgūšanai no negadījumā bojātiem reģistratoriem. Ņemot vērā, ka šādas iekārtas un programmatūras ir ļoti dārgas, jautājums ir atrisināts ar Biroja dalību Starptautiskajā Jūras negadījumu izmeklēšanas forumā (Marine Accident Investigators' International Forum (MAIIF)), kas nodrošina bezmaksas piekļuvi programmatūrām un tehniskās palīdzības, lai nodrošinātu kuģa ceļojuma reģistratoru datu apstrādi;

Jūras nodaļa apgādāta ar foto/video aparatūru negadījuma vietas fotografēšanai un izzūdošu pierādījumu fiksēšanai;

Birojam piešķirtais finansējums jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanai ir pietiekams, lai Jūras nodaļa pildītu savas ikdienas funkcijas. Lai saņemtu finansējumu nozīmīgu jūras negadījumu izmeklēšanai, būs nepieciešams pieprasīt to no valsts budžeta līdzekļiem neparedzētiem gadījumiem.

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

2022. gadam Jūras nodaļā tiek izvirzīti šādi mērķi:

- turpināt veikt dienesta pienākumus ņemot vērā Covid-19 ierobežojumus valstī;
- uzlabot Biroja darbības kapacitāti jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā Eiropas pastāvīgas sadarbības sistēmas (Permanent Cooperation Framework) ietvaros, piedaloties Eiropas jūras drošības aģentūras darba grupās, semināros un citos pasākumos;
- turpināt komunikāciju par sadarbības uzlabošanu un tās praktisko ieviešanu ar visām jūras nozarē iesaistītajām organizācijām, pirmkārt, ar tiesībsargājošajām institūcijām, Krasta Apsardzi, Vides Dienestu;

- veikt EMCIP (European Maritime Casualty Information Platform) programmatūras atjaunināšanu saskaņā ar programmatūras izstrādātāju veiktajiem labojumiem, veikt nelaimes gadījumu un incidentu ievadīšanu sistēmā;
- turpināt izmeklētāju apmācību speciālosursos, kā arī paredzēt Biroja budžetā tam nepieciešamo finansējumu.
- Veikt esošā personāla aizsardzības līdzekļu komplekta auditēšanu, lai pilnībā nodrošinātu izmeklētāju aizsardzību no visu veidu apdraudējumiem jūras negadījuma vietā;
- Veikt pasākumus un iniciēt izmaiņas nacionālajos normatīvajos aktos, lai nodrošinātu Jūras nodaļas izmeklētāju vakcināciju un rehabilitāciju, pēc nepieciešamības izmantojot aviācijas un dzelzceļa nodaļu labāku praksi un standartus;

## 10. Komunikācija ar sabiedrību

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

APSTIPRINĀTS

ar Transporta nelaimes gadījumu un  
incidentu izmeklēšanas biroja

2022. gada \_\_\_\_\_

rīkojumu Nr.1-01/\_\_\_\_\_