



LATVIJAS REPUBLIKA
TRANSPORTA NELAIMES GADĪJUMU UN INCIDENTU
IZMEKLĒŠANAS BIROJS

Brīvības iela 58, Rīga, LV-1011 Reģ. Nr.90002064522 Tālrunis: +371-67288140 Mob. tālr.: +371-26520082 Fakss: +371-67283339
E-pasts: taiib@taiib.gov.lv www.taiib.gov.lv

REPUBLIC OF LATVIA
TRANSPORT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION BUREAU
58 Brivibas Street, Riga, Latvia, LV-1011 Phone: +371-67288140 Mob. ph.: +371-26520082 Fax: +371-67283339
E-mail: taiib@taiib.gov.lv www.taiib.gov.lv

2012. GADA PĀRSKATS

Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas jomā

Rīga 2013

Pārskata kopsavilkums

Latvijas Republikā smagas dzelzceļa avārijas un nopietnus negadījumus izmeklē Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs.

Pārskatā iekļauta informācija par Biroja darbu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas jomā, izmeklētajām avārijām un par Biroja sadarbību ar citām institūcijām.

Preface to report

Serious railway traffic accidents and other accidents in the Republic of Latvia are being investigated by the Transport Accident and Incident Investigation Bureau.

The report contains information regarding the work of the Bureau in the rail accident investigation, cooperation between Bureau and other institutions.

Saturs

1. IEVADA DAĻA	4
1.1. Juridiskā bāze	4
1.2. Biroja pilnvarojums, loma un mērķis	4
1.3. Organizācija	5
1.4. Organizatoriskā struktūra.....	5
1.5. Budžets	5
2. IZMEKLĒŠANAS PROCESS.....	6
2.1. Dzelzceļa avārijas, kas ir jāizmeklē	6
2.2. Institūcijas, kas ir iesaistītas izmeklēšanā	6
2.3. Izmeklēšanas process	7
3. IZMEKLĒŠANA	7
3.1. Pabeigto izmeklēšanu skaits, nosakot svarīgākās tendences.....	7
3.2. 2012. gadā pabeigtās un uzsāktās izmeklēšanas.....	8
3.3. Kopsavilkums par izmeklēšanām, kas pabeigtas 2012.gadā.....	8
3.4. Smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi, kas izmeklētas 2006.-2012.gadā	10
4. IETEIKUMI.....	10
4.1. Īss pārskats un iepazīstināšana ar ieteikumiem	10
4.2. 2012. gadā izdotie drošības ieteikumi	11
Pielikums	12

1. IEVADA DAĻA

1.1. Juridiskā bāze

Eiropas Parlamenta un Padomes 2004.gada 29.aprīļa Direktīva 2004/49/EK *Dzelzceļu drošības direktīvas* prasības attiecībā uz neatkarīgas dzelzceļa avāriju izmeklēšanas iestādes izveidošanu tika ieviestas 2006.gada 30.aprīlī ar grozījumiem Dzelzceļa likumā, kuros tika noteiktas smagu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas institūcijas funkcijas un uzdevumi un smagu dzelzceļa avāriju un avāriju kritēriji. Par smagu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas institūciju tika noteikts Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs (turpmāk – Birojs), kura sastāvā tika izveidota Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļa.

Lai pilnībā ieviestu *Dzelzceļu drošības direktīvas* prasības un nodrošinātu Dzelzceļa likuma izpildi attiecībā uz neatkarīgu dzelzceļa avāriju izmeklēšanas iestādi, 2007.gada 27.martā tika veikti grozījumu 1998.gada 6.oktobra Ministru kabineta noteikumos Nr.393 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas kārtība”, bet 2010.gada 26.oktobrī tika izdoti jauni Ministru kabineta noteikumi Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”.

Pildot *Dzelzceļu drošības direktīvas* 21.pantā noteiktās prasības, Birojs ir izveidots kā institūcija, kas organizatoriski, juridiski un savu lēmumu pieņemšanā ir neatkarīga no dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja, pārvaldātāja un dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas kontroles un uzraudzības institūcijas, kā arī no institūcijas, kas atbild par dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanu un iekasēšanu, dzelzceļa infrastruktūras jaudas iedalīšanu vai valsts pārvaldes realizēšanu dzelzceļa transporta jomā, un no personām, kuru intereses var būt pretrunā ar Biroja uzdevumiem. Birojā ir divi izmeklētāji, kuri notiekot smagai dzelzceļa avārijai vai nopietnam negadījumam, ir spējīgi veikt atbildīgā izmeklētāja funkcijas.

1.2. Biroja pilnvarojums, loma un mērķis

Biroja galvenais mērķis ir veikt aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu, dzelzceļa avāriju un jūras negadījumu drošības izmeklēšanu. Izmeklēšanas vienīgais mērķis ir novērst aviācijas nelaimes gadījumus un incidentus, dzelzceļa avārijas un jūras negadījumus, tādējādi uzlabojot gaisa satiksmes, dzelzceļa un jūras transporta kustības drošību. Izmeklēšana nekādā gadījumā nav saistīta ar vainas vai atbildības noteikšanu.

Birojs dzelzceļa negadījumu izmeklēšanu veic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004.gada 29.aprīļa Direktīvu 2004/49/EK *Dzelzceļu drošības direktīva*, Dzelzceļa likumu, 2005.gada 20.decembra Ministru kabineta noteikumiem Nr.973 „Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja nolikums”, Ministru kabineta 2010. gada 26. oktobra noteikumiem Nr. 999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”.

Saskaņā ar Latvijas Republikas normatīvajiem tiesību aktiem, Birojam obligāti ir jāizmeklē smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi, pēc kuriem dzelzceļa ritošais sastāvs ir svītrojams no inventāra parka. Birojs jebkurā laikā var pieņemt lēmumu par ikviena dzelzceļa satiksmes negadījumu, kā arī citu ar vilcienu kustību saistītu negadījumu izmeklēšanu, ja tiem ir nelabvēlīga ietekme uz vilcienu kustības drošību.

Biroja Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļas darbības mērķis ir smagu dzelzceļa avāriju un nopietnu negadījumu neatkarīga izmeklēšana, lai noteiktu avārijas cēloņus un izstrādātu ieteikumus līdzīgu avāriju novēršanai nākotnē.

Birojs izmeklēšanu veic neatkarīgi no tiesībsardzības institūciju veiktās izmeklēšanas, nenosakot personas vainu un atbildību.

1.3. Organizācija

Birojā ir desmit darba vietas. Birojs ir valsts tiešās pārvaldes iestāde Satiksmes ministra pārraudzībā, kas īsteno valsts pārvaldi aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu, dzelzceļa avāriju un jūras negadījumu izmeklēšanas jomā. Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas nodaļā ir divas amata vietas, nodaļas vadītājs un izmeklētājs.

Lēmumu par izmeklēšanas uzsākšanu Birojs pieņem pamatojoties uz Latvijas Republikas normatīvajiem tiesību aktiem. Saskaņā ar tiem Birojam obligāti ir jāizmeklē smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi. Lēmumu par citu negadījumu izmeklēšanu pieņem izanalizējot un apkopojot informāciju par negadījumu un izvērtējot tā ietekmi uz kopējo vilcienu kustības drošību. Pirms lēmuma pieņemšanas Birojs var sadarboties ar Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju, infrastruktūras pārvaldītāju, pārvadātājiem un dzelzceļa remonta uzņēmumiem, bet jebkurā gadījumā lēmums par izmeklēšanas uzsākšanu tiek pieņemts neatkarīgi no minētajām institūcijām un uzņēmumiem.

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, piemēram, Rīgas Tehniskās universitātes dzelzceļa transporta institūta ekspertus, lai veiktu tehniskās ekspertīzes un aprēķinus, kas nepieciešami avārijas cēloņu noskaidrošanai.

Izmeklēšanas nobeiguma pārskatu paraksta izmeklēšanas vadītājs 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.

1.4. Organizatoriskā struktūra

Biroja darbu pārrauga Satiksmes ministrs. Izmeklēšanas jautājumos Birojs sadarbojas ar infrastruktūras pārvaldītāju, dzelzceļa pārvadātājiem un dzelzceļa remonta uzņēmumiem. Ar Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju Birojs sadarbojas drošības ieteikumu ieviešanas termiņu saskaņošanas jautājumos.

1.5. Budžets

Saskaņā ar likuma „Par aviāciju” 5. panta ceturto daļu Birojs aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā tiek finansēts no ieņēmumu daļas par aeronavigācijas pakalpojumiem Rīgas lidojumu informācijas rajonā un ar Dzelzceļa likuma 33.1 panta piekto daļu Birojs dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas jomā tiek finansēts no dzelzceļa infrastruktūras finansējuma, un ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 8.1 panta otro daļu Biroju jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas jomā finansē no Latvijas Jūras administrācijas līdzekļiem, kuri saskaņā ar Ministru kabineta noteiktajiem izcenojumiem gūti par valsts pārvaldes uzdevumu ietvaros sniegtajiem maksas pakalpojumiem.

Ar 2011. gada 26. septembra Ministru kabineta rīkojumu Nr. 485 „Par Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja 2012. gada budžeta apstiprināšanu” tika apstiprināti Biroja budžeta ieņēmumi 2012. gadā 284 970 Ls (405 476 EUR) apmērā, kur dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanai bija paredzēts finansējums 118 880 Ls (169 151 EUR) apmērā.

2. IZMEKLĒŠANAS PROCESS

2.1. Dzelzceļa avārijas, kas ir jāizmeklē

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 un nopietni negadījumi, pēc kuriem dzelzceļa ritošais sastāvs ir svītrojams no inventāra parka.

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 pēc Latvijas Bankas noteiktā oficiālā valūtas kursa dienā, kad noticis dzelzceļa satiksmes negadījums.

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 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, kas ir ekvivalents EUR 150 000 vai vairāk pēc Latvijas Bankas noteiktā oficiālā valūtas kursa dienā, kad noticis nopietns negadījums;
- sešas stundas vai ilgāk pārtraukta vilcienu kustība pa galveno sliežu ceļu.

Birojs jebkurā laikā var pieņemt lēmumu par citu dzelzceļa satiksmes negadījumu, kā arī citu ar vilcienu kustību saistītu negadījumu izmeklēšanu, ja tiem ir nelabvēlīga ietekme uz kustības drošību.

2.2. 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 nopietnus negadījumus izmeklē Birojs.

Izmeklēšanā var iesaistīt Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un pārvadātāja pārstāvjus, ievērojot Biroja neatkarības principus.

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 pārvaldātājs, 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.

2.3. Izmeklēšanas process

Izmeklēšana ir informācijas vākšana par dzelzceļa satiksmes negadījuma sekām, apstākļiem tās analīze un atzinuma sagatavošana.

Biroja izmeklētāji reizi dienā pa e-pastu no infrastruktūras pārvaldītāja saņem informāciju par visiem dzelzceļa satiksmes drošības negadījumiem. Par smagām dzelzceļa avārijām un nopietniem negadījumiem infrastruktūras pārvaldītājs nekavējoties paziņo Biroja darbiniekiem pa tālruni sakariem. Pēc ziņojuma saņemšanas par avāriju Biroja izmeklētāji ierodas negadījuma vietā un nekavējoties uzsāk tās izmeklēšanu.

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 pārvaldātāju.

Birojs par avārijas izmeklēšanas gaitu regulāri informē 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 un, ciktāl tas ir iespējams, dod viņiem iespējas sniegt izmeklēšanai savus atzinumus un viedokļus, kā arī komentārus par pārskata projektos sniegto informāciju.

3. IZMEKLĒŠANA

3.1. Pabeigto izmeklēšanu skaits, nosakot svarīgākās tendences

Avārijas veids	Avāriju skaits	Cietušo skaits		Materiālie zaudējumi EUR (aptuveni)	Tendences saistībā ar iepriekšējiem gadiem
		Bojā gājušie	Nopietni ievainoti		
Sadursmes	-	-	-	-	Samazinās
Nobraukšana no sliekšņiem	1	-	-	1 896 123	Palielinās
Cits	-	-	-	-	Samazinās

3.2. 2012. gadā pabeigtās un uzsāktās izmeklēšanas

2012. gadā pabeigtās izmeklēšanas

Notikuma datums	Izmeklēšanas nosaukums (Notikuma veids, vieta)	Juridiskais pamats	Pabeigts (datums)
2012.gada 8.janvāris	Nopietns dzelzceļa negadījums, kravas vilciena nobraukšana no sliedēm, sliedes lūzuma dēļ. (Dzelzceļa iecirkņa Daugavpils – Indra – valsts robeža Ceļa postenī 401.km)	i ii	2012.gada 20.decembris

Pamats izmeklēšanai: i = Saskaņā ar Drošības Direktīvu ii = Saskaņā ar nacionālās likumdošanas aktiem (ietverot Drošības Direktīvas 2. panta 2. punktā minētās jomas), iii = Brīvprātīgi - citi kritēriji (Nacionālie normatīvie akti/prasība nav iekļauta Drošības Direktīvā).

2012. gadā uzsāktās izmeklēšanas

Notikuma datums	Izmeklēšanas nosaukums (Notikuma veids, vieta)	Juridiskais pamats
2012.gada 8.janvāris	Nopietns dzelzceļa negadījums, kravas vilciena nobraukšana no sliedēm, sliedes lūzuma dēļ. (Dzelzceļa iecirkņa Daugavpils – Indra – valsts robeža Ceļa postenī 401.km)	i ii

Pamats izmeklēšanai: i = Saskaņā ar Drošības Direktīvu ii = Saskaņā ar nacionālās likumdošanas aktiem (ietverot Drošības Direktīvas 2. panta 2. punktā minētās jomas), iii = Brīvprātīgi - citi kritēriji (Nacionālie normatīvie akti/prasība nav iekļauta Drošības Direktīvā).

3.3. Kopsavilkums par izmeklēšanām, kas pabeigtas 2012. gadā



Dzelzceļa nopietns negadījums (turpmāk – negadījums) notika 2012. gada 8. janvārī plkst. 22:10 dzelzceļa iecirkņa Daugavpils – Indra – valsts robeža Ceļa postenī (turpmāk – C/p) 401.km uz pārmiju pārvedas (turpmāk – pārmija) Nr.1. Kravas vilciens ar 58 krautām cisternām un vienu pusvagonu, krautu ar oglēm, brauca virzienā no valsts robežas uz Daugavpils staciju.

Negadījuma rezultātā no sliedēm nobrauca 17 krautas dzelzceļa cisternas ar bīstamu kravu, no tām 16 cisternas apgāzās, kā rezultātā no piecām cisternām daļēji noplūda krava. Kopumā vidē nonāca aptuveni 180 tonnas bīstamās kravas. Bīstamās kravas noplūšanu ierobežoja avārijas dienesti kopīgi ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.

Vilcienu kustība posmos Krauja – C/p 401.km un C/p 401.km – Naujene bija slēgta 35 stundas un 50 minūtes, bet posmā C/p 401.km – C/p 524.km 90 stundas un 10 minūtes.

Ierodoties negadījuma vietā, Biroja izmeklētāji konstatēja, ka ir noticis pārmijas kreisā asmeņa lūzums divās vietās, kas arī bija cisternu nobraukšanas iemesls.

Turpmākās izmeklēšanas gaitā konstatēts, ka defektoskopa defektogrammā ir reģistrētas pārmijas kreisā asmeņa plaisas, bet dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs tās nebija savlaicīgi atklājis.

Negadījuma rezultātā apkārtējā vidē nonākušas 180,179 tonnas bīstamās kravas, t.sk.: tehniskais šķīdinātājs R-1 – 122,206 tonnas un naftas minerālā smērviela – 57,973 tonnas. Kravas zaudējumi sastādīja 75 090,30 LVL.

Negadījuma ekoloģisko seku likvidēšanas izmaksas sastādīja 782 997,03 LVL.

Kopā zaudējumi sastādīja 1 332 595,41 LVL, kas pēc Latvijas Bankas kursa ir 1 896 123,23 EUR.

Tiešais avārijas cēlonis bija Pārmijas Nr. 1 kreisā asmeņa fragmenta izlūzums, kravas vilcienam braucot pa šo pārmiju, metāla noguruma plaisas dēļ.

Izmeklēšanas gaitā konstatēti četri negadījuma pirmcēloņi:

- Ceļa posmā veicot pārmijas Nr.1 defektoskopiju defektoskopisti neatklāja defektus šīs pārmijas kreisajā asmenī.
- Defektoskopijas cehā veicot atšifrēšanu defektoskopisti neatklāja arī defektogrammā reģistrētos defektus pārmijas Nr.1 kreisajā asmenī.
- Defektoskopijas brigadieris, veicot atšifrētās defektogrammas kontroli, arī neatklāja reģistrētos defektus pārmijas Nr.1 kreisajā asmenī.
- Infrastruktūras pārvaldītājs nebija paredzējis darbiniekus, kuri veiktu neatkarīgu datu bāzē saglabāto defektogrammu atšifrēšanu.

Negadījuma pamatcēloņi bija:

- Infrastruktūras pārvaldītāja iekšējos normatīvos dokumentos nav paredzēta neatkarīga defektogrammu atšifrēšana.
- Defektoskopistu darba grafikā nebija paredzēts papildus darba laiks defektogrammu atšifrēšanai.
- Darba (amata) aprakstos sliežu defektoskopijas brigadierim un defektoskopistiem nav ietverts pienākums veikt defektogrammu atšifrēšanu.
- Defektoskopistuursos nebija paredzēta kursu un kvalitātes aptaujas anketa.

3.4. Smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi, kas izmeklētas 2006.-2012. gadā

2006.-2012. gadā izmeklētas dzelzceļa avārijas

Izmeklētās avārijas		2006	2007 ¹	2008	2009	2010	2011	2012	Kopā
Smagas dzelzceļa avārijas un nopietni negadījumi (19. pants, 1 + 2)	Vilcienu sadursme	-	-	1	1	1	-	-	3
	Nobraukšana no sliekšņiem	-	-	-	-	-	-	1	1
Kopā									4

4. IETEIKUMI

4.1. Īss pārskats un iepazīstināšana ar ieteikumiem

Latvijas Republikas normatīvajos tiesību aktos (Ministru kabineta 2010.gada 26.oktobra noteikumi Nr.999 „Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība”) ir noteikts, ka, lai novērstu smagas dzelzceļa avārijas vai nopietna negadījuma cēloņus un apstākļus, kā arī garantētu dzelzceļa satiksmes drošību, Birojs, pamatojoties uz izmeklēšanas gaitā izdarītajiem secinājumiem, izstrādā drošības ieteikumus.

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

Birojs drošības ieteikumus nosūta Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai, norādot drošības ieteikumu gala ieviešēju, kā arī atbilstošos gadījumos – iestādēm, kuras bija iesaistītas dzelzceļa satiksmes negadījuma seku likvidēšanas darbos. Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija izvērtē, vai ir nepieciešams paplašināt drošības ieteikumu gala ieviešēju loku, un, ja nepieciešams, nosūta drošības ieteikumus arī citiem dzelzceļa nozares uzņēmumiem.

Ja nepieciešams, Birojs drošības ieteikumus var nosūtīt citas dalībvalsts dzelzceļa drošības iestādēm.

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.

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, pārvadātājs un citi dzelzceļa nozares uzņēmumi, kuri ir drošības ieteikumu gala ieviešēji, vismaz reizi gadā ziņo Valsts dzelzceļa tehniskajai inspekcijai par veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem saistībā ar drošības ieteikumiem.

¹ Birojs darbu dzelzceļa negadījumu izmeklēšanas jomā uzsāka 2007. gada 1. aprīlī

2007.-2012. gadā ieviestie ieteikumi

Izdotie ieteikumi		Ieteikumu ieviešanas status					
		Ieviesti		Tiek ieviesti		Nav ieviesti	
Gads	Skaitis	Skaitis	[%]	Skaitis	[%]	Skaitis	[%]
2007.	0	0	0	0	0	0	0
2008.	8	7	87,5	1	12,5	0	0
2009.	4	0	0	4	100	0	0
2010.	4	9	225	0	0	0	0
2011.	0	0	0	0	0	0	0
2012.	3	0	0	3	100	0	0
Kopā	19	16	84	3	16	0	0

4.2. 2012. gadā izdotie drošības ieteikumi

Pēc 2012. gada 8. janvārī Dzelzceļa iecirkņa Daugavpils – Indra – valsts robeža Ceļa postenī 401.km notikušā nopietna dzelzceļa negadījuma izmeklēšanas pabeigšanas bija izdoti trīs drošības ieteikumi, kas adresēti dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam.

Ieteikumu mērķis bija uzlabot dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja defektoskopijas iecirkņu darbu, tā lai nepieļautu līdzīgus negadījumus turpmāk.

Ieteikums 2012-1

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam izanalizēt defektoskopijas iecirkņu darba organizāciju un turpmāk nodrošināt pastāvīgu defektogrammu neatkarīgu atšifrēšanu.

Ieteikums 2012-2

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam pilnveidot iekšējos normatīvos dokumentus, kas reglamentē defektogrammu atšifrēšanas kārtību, defektoskopistu darba grafiku un defektoskopistu apmācību.

Ieteikums 2012-3

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam izskatīt iespēju ieviest ekspluatācijā tehniskos līdzekļus, kas samazina cilvēka faktora izraisīto kļūdu ietekmi uz sliežu defektoskopiju un defektogrammu atšifrēšanu.

Transporta nelaimes gadījumu
un incidentu izmeklēšanas
biroja 2012. gada pārskatam
Dzelzceļa avāriju izmeklēšanas
jomā

Ieteikumi

Datums un laiks:	2012.gada 8.janvārī plkst. 22:10		
Vieta:	Dzelzceļa iecirkņa Daugavpils – Indra – valsts robeža Ceļa postenī 401.km		
Notikuma veids:	Kravas vilciena nobraukšana no sliedēm, sliedes lūzuma dēļ		
Vilciena tips un numurs:	Dīzeļlokomotīve 2TE10M Nr. 3553 kravas vilciens Nr. 2851		
Autotransports:	-		
		Vilcienā	Autotransportā
Cilvēku skaits:	Brigāde:	2	-
	Pasažieri:	-	-
Bojā gājušie:	Brigāde:	-	-
	Pasažieri:	-	-
Nopietni ievainoti:	Brigāde:	-	-
	Pasažieri:	-	-
Viegli ievainoti:	Brigāde:	-	-
	Pasažieri:	-	-
Ritošā sastāva bojājumi:	14 cisternas ir bojātas tik lielā apmērā, ka to atjaunošana nav iespējama, bet 3 cisternām nepieciešams veikt kapitālo remontu		
Ceļa aprīkojuma bojājumi:	Negadījuma rezultātā bojāts sliežu ceļš 216 metru garumā, tai skaitā pārmijas Nr. 1 un Nr. 3, pārmijas Nr. 3 elektropievads, pārmiju apsildes skapis, sliežu ķēdes un kabeļi.		
Citi bojājumi:	Negadījuma rezultātā apkārtējā vidē nonākušas 180,179 tonnas bīstamās kravas, t.sk.: tehniskais šķīdinātājs R-1 – 122,206 tonnas un naftas minerālā smērviela – 57,973 tonnas		
Kopsavilkums: Pārlūstot pārmijas pārvedas kreisajam asmenim no sliedēm nobrauca 17 krautas dzelzceļa cisternas ar bīstamu kravu, no tām 16 cisternas apgāzās, kā rezultātā no piecām cisternām daļēji noplūda krava.			
Nobeiguma pārskats izdots:	2012. gada 20. decembrī		
Ieteikums 2012-1	Lai samazinātu darbinieku pieļauto kūdu iespējamību		
	Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam izanalizēt defektoskopijas iecirkņu darba organizāciju un turpmāk nodrošināt pastāvīgu defektogrammu neatkarīgu atšifrēšanu.		
Datums	Statuss	Komentāri	
20.12.2012.	Ieviests	Infrastruktūras pārvaldītājs ir akceptējis ieteikumu un ir ieviesis 2013. gada maijā	
Ieteikums 2012-2	Lai uzlabotu iekšējos normatīvos dokumentus		
	Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam pilnveidot iekšējos normatīvos dokumentus, kas reglamentē defektogrammu atšifrēšanas kārtību, defektoskopistu darba grafiku un defektoskopistu apmācību.		
Datums	Statuss	Komentāri	

20.12.2012.	Ieviests	Infrastruktūras pārvaldītājs ir akceptējis ieteikumu un ir ieviesis 2013. gada februārī
Ieteikums 2012-3	Lai samazinātu cilvēka faktora izraisīto kļūdu ietekmi	
	Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam izskatīt iespēju ieviest ekspluatācijā tehniskos līdzekļus, kas samazina cilvēka faktora izraisīto kļūdu ietekmi uz sliežu defektoskopiju un defektogrammu atšifrēšanu.	
<i>Datums</i>	<i>Statuss</i>	<i>Komentāri</i>
20.12.2012.	Ieviests	Infrastruktūras pārvaldītājs ir akceptējis ieteikumu un ir ieviesis 2013. gada februārī