*Projekts*

LATVIJAS REPUBLIKAS MINISTRU KABINETS

2020. gada \_\_\_.\_\_\_\_\_\_\_                                               Noteikumi Nr.\_\_

Rīgā                                                                               (prot. Nr.\_\_  \_\_.§)

**Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība**

Izdoti saskaņā ar

[Dzelzceļa likuma](https://likumi.lv/ta/id/47774-dzelzcela-likums) [40.panta](https://likumi.lv/ta/id/47774-dzelzcela-likums#p40) otro daļu

**I. Vispārīgie jautājumi**

1. Noteikumi nosaka dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtību.

2. Noteikumi neattiecas uz Latvijas Republikas teritorijā notikušo dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu, kuros iesaistīti trešo valstu vilcieni, ja izmeklēšanas kārtību nosaka attiecīgi starptautiskie līgumi.

3. Dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanu veic, lai noskaidrotu rīcību, neizdarības, trūkumus, notikumus vai apstākļus vai to kombinācijas (turpmāk – cēloņi), kas izraisījušas dzelzceļa satiksmes negadījumu, kā arī dzelzceļa satiksmes negadījuma sekas.

4. Dzelzceļa satiksmes negadījumus saskaņā ar šiem noteikumiem neizmeklē un tos neuzskaita, ja tie ir radušies dabas stihiju, vandālisma vai terorisma akta dēļ.

5. Izmeklēšana šo noteikumu izpratnē ir process, ko veic kā preventīvu pasākumu dzelzceļa satiksmes negadījumu novēršanai nākotnē, un tajā ietilpst informācijas vākšana un analīze, secinājumu izdarīšana, ietverot cēloņu noteikšanu, un vajadzības gadījumos arī drošības ieteikumu izstrādāšana. Izmeklēšanas mērķis ir dzelzceļa kustības drošības paaugstināšana un dzelzceļa satiksmes negadījumu rašanās novēršana.

6. Izmeklēšanu veic neatkarīgi no tiesībaizsardzības un darba aizsardzības institūciju veiktās izmeklēšanas.

7. Pamatojoties uz izmeklēšanas rezultātiem, pārvadātājs, manevru darbu veicējs vai personas, kuras nodrošina attiecīgos tehnoloģiskos procesus, (turpmāk – pārvadātājs) vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, vai pārvadātājs kopīgi ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, nosakot prioritātes, plāno un veic pasākumus, lai novērstu līdzīgus dzelzceļa satiksmes negadījumus.

**II. Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācija**

8. Ir šādi dzelzceļa satiksmes negadījumu veidi:

8.1. smaga dzelzceļa avārija;

8.2. nopietns negadījums;

8.3. satiksmes drošības pārkāpums;

8.4. starpgadījums.

9. Smaga dzelzceļa avārija ir vilciena sadursme vai nobraukšana no sliedēm, kā rezultātā:

9.1. gājis bojā uzreiz vai smagas avārijas rezultātā 30 dienu laikā pēc tās miris vismaz viens cilvēks (turpmāk – persona);

9.2. nodarīti miesas bojājumi vismaz piecām personām, kuras negadījuma dēļ hospitalizētas ilgāk par 24 stundām;

9.3. nodarīts kaitējums ritošajam sastāvam, dzelzceļa infrastruktūrai vai videi vismaz 2 000 000 euro apmērā.

10. Nopietns negadījums ir nevēlams vai neparedzēts pēkšņs notikums, kurā ir iesaistīts vismaz viens kustībā esošs riteklis ar ātrumu, kas ir lielāks par 0 km/h, vai īpaša notikumu virkne ar vismaz vienu no šādām sekām:

10.1. persona gājusi bojā vai mirusi 30 dienu laikā pēc nopietna negadījuma, izņemot gadījumu, kad persona apzināti rīkojas ar nodomu radīt sev miesas bojājumus, kuru rezultātā iestājas nāve (turpmāk – pašnāvība);

10.2. personai nodarīti miesas bojājumi, kā dēļ viņa ir hospitalizēta ilgāk par 24 stundām, izņemot gadījumu, kad persona apzināti rīkojas ar nodomu radīt sev miesas bojājumus, kuru rezultātā rodas smagi miesas bojājumi (turpmāk – pašnāvības mēģinājums);

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

10.4. vilcienu satiksme dzelzceļa posmā ir pārtraukta sešas stundas vai ilgāk.

11. Nopietnu negadījumu, ja tie ir izraisījuši šo noteikumu [10.punktā](https://likumi.lv/ta/id/220561#p9) minētās sekas, klasifikācija ir šāda:

11.1. vilciena sadursme:

11.1.1. ar ritekli, ja viena vilciena daļa saduras ar cita vilciena vai ritekļa (kustīga vai nekustīga) daļu frontāli, no aizmugures vai no sāniem;

11.1.2. ar šķērsli būvju tuvinājuma gabarītā, ja saduras vilciena daļa un objekti, kas nostiprināti vai īslaicīgi atrodas uz sliežu ceļa vai tā tuvumā (izņemot šķērsli uz dzelzceļa pārbrauktuves vai pārejas), ieskaitot sadursmi ar kontakttīkla elementiem;

11.2. vilciena nobraukšana no sliedēm, ja vismaz viens vilciena ritenis novirzās no sliedes galviņas;

11.3. negadījums uz dzelzceļa pārbrauktuves vai pārejas (izņemot pārejas starp peroniem un pārejas, kas paredzētas tikai dzelzceļa personālam), kurā iesaistīts vismaz viens riteklis un persona, kura izmanto dzelzceļa pārbrauktuvi vai pāreju dzelzceļa sliežu ceļa šķērsošanai ar jebkādu transporta līdzekli vai kājām (turpmāk – pārbrauktuves lietotājs), viens vai vairāki pārbrauktuvi vai pāreju šķērsojoši transportlīdzekļi vai objekti, kas īslaicīgi atrodas uz sliežu ceļiem vai to tuvumā, ja tos pazaudējis transportlīdzeklis, kas šķērso dzelzceļa pārbrauktuvi vai pāreju, ņemot vērā šādu dzelzceļa pārbrauktuvju sadalījumu:

11.3.1. negadījums uz regulējamas dzelzceļa pārbrauktuves, kur pārbrauktuves lietotāju aizsardzību vai brīdinājumus ieslēdz manuāli;

11.3.2. negadījums uz regulējamas dzelzceļa pārbrauktuves, kur pārbrauktuves lietotājus brīdina ar ierīcēm, kuru aktivizē riteklis, kad tas tuvojas (automātiska pārbrauktuves lietotāja brīdināšana);

11.3.3. negadījums uz regulējamas dzelzceļa pārbrauktuves, kur pārbrauktuves lietotājus brīdina un aizsargā ar ierīcēm, kuras aktivizē riteklis, kad tas tuvojas (automātiska pārbrauktuves lietotāja aizsardzība un brīdināšana);

11.3.4. negadījums uz regulējamas dzelzceļa pārbrauktuves ar dzelzceļa sistēmas aizsardzību, kur pārbrauktuves lietotājus aizsargā ar ierīcēm (signāliem vai aizsardzības sistēmu), kas riteklim ļauj turpināt kustību tikai tad, ja dzelzceļa pārbrauktuvei ir pilnīga lietotāja puses aizsardzība un tā nav aizņemta (automātiska dzelzceļa sistēmas aizsardzība);

11.3.5. negadījums uz neregulējamas dzelzceļa pārbrauktuves, kas aprīkota tikai ar ceļa zīmēm un kurai nav ieslēgtas nekādas brīdinājuma vai aizsardzības ierīces;

11.3.6. negadījums uz gājēju pārejas, kas neatrodas uz vienas klātnes ar dzelzceļa pārbrauktuvi. Gājēju pārejas, kas atrodas uz vienas klātnes ar dzelzceļa pārbrauktuvi, uzskata par dzelzceļa pārbrauktuves daļu, kā arī par pārbrauktuves daļu uzskata pārejas, kas ir autoceļa gājēju ietves turpinājums;

11.4. negadījums ar personu, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs, kurā vienu vai vairākas personas notriecis dzelzceļa riteklis, tam piestiprināts vai no tā atdalījies priekšmets vai persona izkritusi no ritekļa, vai kura, atrodoties riteklī, notriekta ar nenostiprinātu objektu, izņemot pašnāvības vai pašnāvības mēģinājumus;

11.5. ugunsgrēks vai sprādziens riteklī (arī tā kravā), kas izceļas tā kustības laikā no izbraukšanas stacijas līdz galastacijai, ieskaitot stāvēšanas laiku izbraukšanas stacijā, galastacijā vai starpstacijās, kā arī ritekļa manevru laikā;

11.6. cits nopietns negadījums, kas izraisījis šo noteikumu [10.punktā](https://likumi.lv/ta/id/220561#p9) minētās kaitīgās sekas.

12. Nopietnos negadījumos cietušo personu kategorijas ir šādas:

12.1. pasažieris ir jebkura persona (izņemot vilciena apkalpes locekļus), kas veic braucienu pa dzelzceļu, ieskaitot pasažieri, kas cenšas iekāpt braucošā vilcienā vai no tā izkāpt;

12.2. nodarbinātais ir jebkura persona, kuras nodarbinātība ir saistīta ar dzelzceļu un kas strādā negadījuma laikā, ieskaitot pašnodarbinātos līgumslēdzējus, vilciena apkalpes locekļus un personas, kas apkalpo ritekli un infrastruktūras iekārtas;

12.3. pārbrauktuves lietotājs;

12.4. nepiederoša persona dzelzceļa teritorijā ir jebkura persona, kura atrodas dzelzceļa teritorijā vietās, kurā tai atrasties ir aizliegts (turpmāk – piekļuves noteikumu pārkāpējs);

12.5. cita persona uz perona ir jebkura persona uz dzelzceļa perona, kas nav definēta kā pasažieris, nodarbinātais, pārbrauktuves lietotājs, cita persona ārpus perona vai piekļuves noteikumu pārkāpējs;

12.6. cita persona ārpus perona ir jebkura persona, kas ir ārpus dzelzceļa perona un kas nav definēta kā pasažieris, nodarbinātais, pārbrauktuves lietotājs, cita persona uz perona vai piekļuves noteikumu pārkāpējs.

13. Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumu, ja tie nav izraisījuši šo noteikumu [10](https://likumi.lv/ta/id/220561#p9).punktā minētās kaitīgās sekas, klasifikācija ir šāda:

13.1. ritekļa nobraukšana no sliedēm;

13.2. ritekļa sadursme ar:

13.2.1. citu ritekli;

13.2.2. dzelzceļa infrastruktūras objektu, iekraušanas vai izkraušanas iekārtu elementiem vai priekšmetu, kas apdraud dzelzceļa satiksmes drošību;

13.3. vilciena neatļauta pieņemšana uz aizņemta ceļa;

13.4. vilciena neatļauta nosūtīšana uz aizņemtu dzelzceļa posmu;

13.5. vilciena pieņemšana vai nosūtīšana pa nesagatavotu vai nepareizi sagatavotu maršrutu, ieskaitot elektriskā ritošā sastāva nosūtīšanu vai pieņemšanu, ja maršruts vai tā daļa nav aprīkota ar kontakttīklu vai tajā nav sprieguma;

13.6. pabraukšana garām aizliedzošajam signālam, kad ritekļa jebkura daļa veic neatļautu kustību pabraucot garām bīstamai vietai, kādu nosaka:

13.6.1. aizliedzošais lauka iekārtas signāls vai attiecīgi aprīkota vilces līdzekļa borta iekārtas signāls;

13.6.2. dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas normatīvajos aktos paredzēta mutiska vai rakstiska atļauja, ar kuru paziņots ritekļa kustības beigu punkts (vieta);

13.6.3. kontrolstabiņš (neskaitot strupceļu);

13.6.4. rokas signāls vai neautomātiski ieslēdzams signāls;

13.7. pabraukšana garām aizliedzošajam signālam, kad vilciena jebkura daļa veic neatļautu kustību nepabraucot garām bīstamai vietai, kad tiek konstatēts:

13.7.1. rīkojuma apstāties ignorēšanas gadījumos, kad nedarbojas vilciena drošības nodrošināšanas sistēma;

13.7.2. vilciena drošības nodrošināšanas sistēmas izdotas drošas kustības atļaujas beigām;

13.8. darbu vietas nenorobežošana uz sliežu ceļiem;

13.9. pārmijas pārlikšana, ja uz tās atrodas riteklis;

13.10. ritekļa aizripošana aiz stāvēšanas ceļa kontrolstabiņa, luksofora vai izolētām salaidnēm;

13.11. ekspluatācijā esošā ritekļa detaļu lūzumi vai plaisas, kas rada nobraukšanas vai sadursmes risku, vai bojājumi, kas ir ritekļa tālākas kustības pārtraukšanas iemesls:

13.11.1. riteņa (riteņa centra vai bandāžas) lūzums ekspluatācijas laikā;

13.11.2. riteņa ass (riteņpāra ass, riteņpāra ass kakliņa) lūzums ekspluatācijas laikā;

13.11.3. ratiņu rāmja, virsatsperu sijas lūzums vai ritekļa nesošās konstrukcijas pārrāvums;

13.12. vilciena nosūtīšana, ja starp ritekļiem ir noslēgti bremžu maģistrāles gala krāni;

13.13. vilciena sakabes patvaļīga pašatkabināšanās vai sakabes pārraušana;

13.14. pārmijas uzgriešana;

13.15. bīstama signalizācijas sistēmas atteice, kuras rezultātā signalizācijas sistēmas lauka vai borta iekārtu rādījums nav tik ierobežojošs cik paredzēts;

13.16. tāds vilciena vilces līdzekļa bojājums, kura dēļ nav iespējams veikt visu maršrutu līdz galapunktam un jāpieprasa palīdzību vilciena aizvešanai līdz galapunktam;

13.17. ritekļa atkabināšana no vilciena bukses sasilšanas vai citu tehnisku iemeslu dēļ;

13.18. stacijas luksofora atļaujošā signāla pārslēgšanās uz aizliedzošo signālu, un pārslēgšanās dēļ riteklis pabrauc garām aizliedzošajam signālam;

13.20. kravas izkrišana no ritekļa braukšanas laikā, kas apdraud dzelzceļa satiksmes drošību;

13.21. kravas iekraušanas noteikumu neievērošana, kas apdraud dzelzceļa satiksmes drošību un kuras dēļ jāatkabina vagons;

13.22. neparedzēts sliežu ceļa bojājums, kura dēļ jāpārtrauc vilcienu kustība vai jāierobežo kustības ātrums līdz 15 km/h, ja bojājuma iemesls ir:

13.22.1. sliedes lūzums, sliedei sadaloties vismaz divos gabalos vai no sliedes atdaloties metāla gabalam, kas velšanās virsmā radījis defektu vairāk nekā 50 mm garumā un 10 mm dziļumā;

13.22.2. sliežu ceļa virsbūves defekts (piemēram, izmetums, nosēdums), kas saistīts ar sliežu ceļa nepārtrauktību un ģeometriju.

14. Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumus, kas minēti šo noteikumu 13.6., 13.7., 13.11.1, 13.11.2., 13.15. un 13.22.apakšpunktā, uzskata par prekursoriem, kas ir iekļaujami kopīgos drošības rādītājos.

15. Starpgadījums ir jebkāds cits notikums, kas nav dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpums, nopietns negadījums vai smaga dzelzceļa avārija un kam ir vai var būt ietekme uz dzelzceļa satiksmes drošību. Starpgadījumu piemēri ir ātruma pārsniegšana, vilciena apstāšanās ārpus perona, neatļauta pasažieru vilciena kustības uzsākšana ar atvērtām durvīm, ritekļa bojājumi vai kļūmes, ieskaitot bukses silšanu, pārbrauktuves bojājumi, dzelzceļa infrastruktūras bojājumi, enerģijas apgādes iekārtu bojājums vai kļūme, nedroša vai nesabalansēta kravas iekraušana, ritekļa atrašanās vietas noteikšanas iekārtas kļūme un stacionāro iekārtu ugunsgrēks.

**III. Dzelzceļa satiksmes negadījuma paziņošana**

16. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs vai pārvadātājs, kas ir saistīts ar dzelzceļa satiksmes negadījumu, papildus citos normatīvos aktos par paziņošanas kārtību ārkārtas gadījumos noteiktajam nekavējoties par notikumu informē:

16.1. Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju (turpmāk – Inspekcija);

16.2. Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju
(turpmāk – Izmeklēšanas birojs);

16.3. ja informē pārvadātājs, attiecīgo dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju;

16.4. ja informē infrastruktūras pārvaldītājs, attiecīgo pārvadātāju;

16.5. ja ir noticis dzelzceļa satiksmes negadījums uz privātās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras sliežu ceļiem un negadījumā ir iesaistīts riteklis, kas tiek izmantots satiksmē pa publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras sliežu ceļiem, arī publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.

17. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs iespējami īsā laikā paziņo Inspekcijai negadījuma vietu, datumu, laiku, negadījumā iesaistīto pārvadātāju un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un notikuma apstākļus.

18. Paziņojumā par dzelzceļa satiksmes negadījumu norāda:

18.1. datumu un laiku;

18.2. ziņotāju;

18.3. iesaistīto dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju vai pārvadātāju;

18.4. dzelzceļa satiksmes negadījuma veidu ar tā klasifikāciju;

18.5. informāciju par negadījuma vietu, ieskaitot par iekraušanas, izkraušanas vai pārkraušanas vietu un koordinātas;

18.6. notikuma aprakstu;

18.7. informāciju par ritošo sastāvu, ieskaitot par kravu;

18.8. informāciju par dzelzceļa infrastruktūru, ieskaitot par pārbrauktuvi un pāreju;

18.9. informāciju par signalizāciju;

18.10. informāciju par vides apstākļiem, temperatūru, ģeoloģiju un topogrāfiju;

18.11. informāciju par cietušajiem (cietušo personu kategorija, miesas bojājumu smagums, dzimums un vecums);

18.12. informāciju par bojājumiem un kaitējumu videi, un to aprakstu;

18.13. informāciju par satiksmes pārtraukumiem un kavējumiem;

18.14. informāciju par izmaksām, ka radušās dzelzceļa satiksmes negadījuma rezultātā;

18.15. informāciju par negadījuma cēloņiem;

18.16. secinājumus un papildus skaidrojumus;

18.17. ieteikumus dzelzceļa satiksmes drošības uzlabošanai.

19. Šo noteikumu 18.punktā minēto paziņojumu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs sagatavo nekavējoties sniedzot pieejamo informāciju. Šo paziņojumu atjaunina un papildina tiklīdz kļūst pieejama jebkāda trūkstošā informācija, bet ne vēlāk kā līdz izmeklēšanas beigām.

20. Par katru dzelzceļa satiksmes negadījumu ziņo pēc tā sākotnējā dzelzceļa satiksmes negadījuma veida, arī tad, ja dzelzceļa satiksmes negadījuma sekas ir smagākas, piemēram, ugunsgrēks pēc vilciena nobraukšanas no sliedēm.

21. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs pēc iespējas nodrošina dzelzceļa satiksmes negadījuma vietas saglabāšanu neskartā stāvoklī, lai noskaidrotu negadījuma apstākļus.

22. Pārbaudi negadījuma vietā veic iespējami īsā laikā, lai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs pēc iespējas ātrāk varētu atjaunot dzelzceļa infrastruktūru un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu.

23. Ja dzelzceļa infrastruktūras tehniskais stāvoklis to pieļauj pēc saskaņošanas ar Inspekciju, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs pieņem lēmumu par dzelzceļa satiksmes atjaunošanu.

24. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs atbilstoši darba devēja un darbinieka noslēgtajam līgumam nodrošina darbinieka nosūtīšanu uz medicīnisko pārbaudi alkohola, narkotisko, toksisko vai psihotropo vielu ietekmes noteikšanai saskaņā ar normatīvajiem aktiem par alkohola, narkotisko, psihotropo vai toksisko vielu ietekmes pārbaudes kārtību, ja ir aizdomas, ka dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistītais darbinieks ir lietojis alkoholu, narkotiskās vai psihotropās vielas.

**IV. Izmeklēšanas biroja izmeklēšana**

25. Smagu dzelzceļa avāriju izmeklē Izmeklēšanas birojs. Izmeklēšanas birojs 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.

26. Izmeklēšanas birojs pēc šo noteikumu 17.punktā minētās informācijas saņemšanas par smagu dzelzceļa avāriju nekavējoties uzsāk tās izmeklēšanu.

27. Izmeklēšanas birojs bez kavēšanās un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā divos mēnešos pēc šo noteikumu 17.punktā minētās informācijas par dzelzceļa satiksmes negadījumu vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja, pārvadātāja, Inspekcijas vai citu Eiropas Savienības dalībvalstu kompetentās iestādes pieprasījuma saņemšanas lemj par to, vai sākt izmeklēšanu.

28. Pieņemot lēmumu par dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanas uzsākšanu, Izmeklēšanas birojs ņem vērā:

28.1. dzelzceļa satiksmes negadījuma sekas;

28.2. to, vai dzelzceļa satiksmes negadījums ir daļa no vairāku dzelzceļa satiksmes negadījumu virknes dzelzceļa sistēmā;

28.3. dzelzceļa satiksmes negadījuma ietekmi uz dzelzceļa satiksmes drošību;

28.4. infrastruktūras pārvaldītāju, pārvadātāju, Inspekcijas vai citu Eiropas Savienības dalībvalstu kompetento iestāžu pieprasījumus.

29. Septiņu dienu laikā pēc smagas dzelzceļa avārijas izmeklēšanas uzsākšanas Izmeklēšanas birojs par to informē Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru, Inspekciju, dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistīto dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un pārvadātāju. Informācijā norāda dzelzceļa satiksmes negadījuma datumu, laiku un vietu, tā veidu un sekas – bojāgājušo un cietušo skaitu, kā arī bojājumu apmēru.

30. Izmeklēšanas birojs nosaka izmeklēšanas apjomu un procedūras atkarībā no iespējamiem secinājumiem, ko satiksmes drošības paaugstināšanai varētu gūt no konkrētā dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanas. Izmeklēšanā nenosaka fiziskas vai juridiskas personas vainu un atbildību.

31. Izmeklēšanas biroja vadītājs dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanai norīko atbildīgo izmeklētāju, kas organizē izmeklēšanas darbības, nodrošina to neatkarīgu veikšanu un kontroli, kā arī izmeklēšanas vajadzībām nepieciešamos resursus, ieskaitot tehnisko pārbaužu un ekspertīžu veikšanai.

32. Ja nav iespējams noteikt, kurā Eiropas Savienības dalībvalstī dzelzceļa satiksmes negadījums noticis, vai ja dzelzceļa satiksmes negadījums noticis Latvijā un citas dalībvalsts teritorijā vai to robežas tiešā tuvumā, Izmeklēšanas birojs ar attiecīgās Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādi vienojas, kura no tām veiks izmeklēšanu, vai vienojas izmeklēšanu veikt kopīgi. Ja panākta vienošanās, ka dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklē attiecīgās Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestāde, Izmeklēšanas birojs var piedalīties dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanā un pilnībā izmantot tās rezultātus.

33. Izmeklēšanas birojs var uzaicināt izmeklēšanā piedalīties citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādes pārstāvjus, ja dzelzceļa satiksmes negadījumā ir iesaistīts pārvadātājs, kas reģistrēts un licencēts attiecīgajā Eiropas Savienības dalībvalstī, vai dzelzceļa satiksmes negadījumā ir iesaistīts riteklis, kas reģistrēts vai kam tehnisko apkopi veic attiecīgajā Eiropas Savienības dalībvalstī.

34. Citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestāde ir tiesīga piedalīties Izmeklēšanas biroja veiktajā izmeklēšanā un pilnībā izmantot izmeklēšanas rezultātus. Attiecīgās Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādei atbildīgais izmeklētājs piešķir pilnvaras, kas tai ir nepieciešamas, lai tā pēc pieprasījuma varētu piedalīties paredzēto pierādījumu vākšanā un piešķir piekļuvi informācijai un pierādījumiem, kas ir vajadzīgi, lai tās varētu efektīvi piedalīties izmeklēšanā, ņemot vērā normatīvos aktos noteikto saistību ar tiesvedību.

35. Izmeklēšanas birojs var vienoties ar citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādi, ka tā sadarbojas arī citu dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanā.

36. Atbilstoši dzelzceļa satiksmes negadījuma raksturam piedalīties izmeklēšanā var pieaicināt kompetentus ekspertus, kuri nav Izmeklēšanas biroja darbinieki. Izmeklēšanas birojs var lūgt citu Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādi vai Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru, lai saņemtu ekspertu atzinumu vai veiktu tehnisko ekspertīzi, analīzi vai novērtējumu, ja tas neapdraud izmeklēšanas biroja neatkarību.

37. Izmeklēšanas birojs izmeklēšanu veic tādā veidā, lai tiktu uzklausīti visi iesaistītie un tie varētu kopīgi izmantot izmeklēšanas rezultātus.

38. Lai uzlabotu izmeklēšanas ziņojuma kvalitāti, izmeklēšanas birojs ņem vērā attiecīgu informāciju, ko sniedz Inspekcija, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra, dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistītais dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, pārvadātājs, cietušie un viņu radinieki, bojātās mantas īpašnieki, ražotāji, attiecīgie avārijas dienesti, personāla un lietotāju pārstāvji. Izmeklēšanas birojs ņem vērā arī pamatotas cietušo un viņu radinieku intereses un pastāvīgi informē viņus par izmeklēšanas gaitu.

39. Par dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanu Izmeklēšanas birojs gatavo ziņojumu, kurš atbilst dzelzceļa satiksmes negadījuma veidam un smagumam un izmeklēšanā iegūto rezultātu būtiskumam. Ziņojumā norāda izmeklēšanas mērķi un attiecīgajā gadījumā drošības ieteikumus.

40. Izmeklēšanas birojs pēc iespējas ātrāk, bet ne vēlāk kā 12 mēnešu laikā pēc dzelzceļa satiksmes negadījuma sagatavo izmeklēšanas nobeiguma ziņojumu. Ja izmeklēšanas nobeiguma ziņojumu 12 mēnešos publiskot nav iespējams, Izmeklēšanas birojs sniedz starpposma ziņojumu pēc negadījuma vismaz vienu reizi gadā, sīki izklāstot, kā virzās izmeklēšana un kādi jautājumi saistībā ar drošību ir aktualizēti.

41. Izmeklēšanas birojs izmeklēšanas nobeiguma ziņojumu ar drošības ieteikumiem nosūta Inspekcijai, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai, dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistītiem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem, pārvadātājiem, cietušajiem un viņu radiniekiem, bojātās mantas īpašniekiem, ražotājiem, attiecīgajiem avārijas dienestiem, personāla un lietotāju pārstāvjiem un, ja nepieciešams, arī attiecīgām iestādēm un personām citās Eiropas Savienības dalībvalstīs.

42. Izmeklēšanas nobeiguma ziņojuma parakstīšanas dienu uzskata par izmeklēšanas pabeigšanas dienu.

43. Lai novērstu dzelzceļa satiksmes negadījuma cēloņus un rašanās apstākļus, kā arī garantētu dzelzceļa satiksmes drošību, Izmeklēšanas birojs, pamatojoties uz izmeklēšanas gaitā izdarītajiem secinājumiem, izstrādā drošības ieteikumus. Izmeklēšanas birojs drošības ieteikumos nenorāda vainas vai atbildības prezumpciju saistībā ar dzelzceļa satiksmes negadījumu.

44. Izmeklēšanas birojs drošības ieteikumus adresē Inspekcijai un, ja tas nepieciešams ieteikumu rakstura dēļ, citām Latvijas kompetentajām iestādēm, Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai un citu Eiropas Savienības dalībvalstu attiecīgajām iestādēm. Inspekcija, ja tai ir adresēti drošības ieteikumi, savas kompetences ietvaros veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka Izmeklēšanas biroja vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādes izdotie drošības ieteikumi tiek pienācīgi ņemti vērā un attiecīgajos gadījumos rīkojas saskaņā ar tiem.

45. Drošības ieteikumu adresāti pēc saskaņošanas ar Inspekciju var veikt arī citus pasākumus, lai sasniegtu drošības ieteikumos minētos mērķus.

46. Inspekcija un citas iestādes, kurām ir adresēti drošības ieteikumi, par veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem vismaz reizi gadā sniedz informāciju izmeklēšanas birojam vai citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādei, kura tos izdevusi.

47. Izmeklēšanas birojs katru gadu līdz 30.septembrim publicē gada ziņojumu par iepriekšējā gadā izmeklētajiem dzelzceļa satiksmes negadījumiem, sniegtajiem drošības ieteikumiem un darbībām, kas veiktas saskaņā ar iepriekš izdotajiem ieteikumiem. Gada ziņojumu nosūta Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai.

**V. Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšana**

48. Dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklē dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs. Ja pārvadātājs nav identificēts, dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklē tikai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs.

49. Lai sekmētu dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs nodrošina visu to datu un dokumentu apkopošanu, kuriem ir būtiska ietekme dzelzceļa satiksmes negadījuma cēloņu noskaidrošanā, tostarp negadījuma vietas pārbaudes dokumentus un apstākļu aprakstus, negadījuma iesaistīto ritekļu, priekšmetu vai objektu apskates aktus.

50. Lai novērstu dzelzceļa satiksmes negadījuma cēloņus un apstākļus, kā arī garantētu dzelzceļa satiksmes drošību, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs, pamatojoties uz izmeklēšanas gaitā izdarītajiem secinājumiem, izstrādā ieteikumus dzelzceļa satiksmes drošības uzlabošanai.

51. Par dzelzceļa satiksmes negadījuma, izņemot starpgadījumu, izmeklēšanu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs, izmantojot šo noteikumu 18. punktā minēto paziņojumu, kopīgi sagatavo izmeklēšanas pārskatu, kurā norāda:

51.1. sagatavošanas vietu un datumu;

51.2. negadījuma vietu, datumu, laiku un aprakstu;

51.3. negadījumā iesaistīto infrastruktūras pārvaldītāju, pārvadātāju un citus iesaistītos;

51.4. negadījuma veidu un klasifikāciju;

51.5. ritekļu identifikāciju, to bojājumus un izmaksas, kas nepieciešamas, lai neatgriezeniski bojāto ritekļu vietā iegādātos jaunus ritekļus, kam ir tādas pašas funkcijas un tehniskie raksturlielumi, kā arī izmaksas, kas nepieciešamas, lai remontējamus ritekļus atjaunotu tādā stāvoklī, kādā tie bija pirms dzelzceļa satiksmes negadījuma, pamatojoties uz pārvadātāja pieredzi un ņemot vērā ritekļu nomas izmaksas, kas rodas sakarā ar bojāto ritekļu aizstāšanu;

51.6. dzelzceļa infrastruktūras aprakstu, tās bojājumus un izmaksas, kas nepieciešamas, lai neatgriezeniski bojāto dzelzceļa infrastruktūras elementu vietā iegādātos jaunus dzelzceļa infrastruktūras elementus, kam ir tādas pašas funkcijas un tehniskie raksturlielumi, kā arī izmaksas, kas nepieciešamas, lai dzelzceļa infrastruktūru atjaunotu tādā stāvoklī, kādā tā bija pirms negadījuma, pamatojoties uz dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja pieredzi;

51.7. videi nodarītā kaitējuma aprakstu un izmaksas, kas ir paredzamās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un pārvadātāja izmaksas vides atjaunošanai tādā stāvoklī, kādā tā bija pirms negadījuma;

51.8. dzelzceļa satiksmes pārtraukumus, vilcienu kavējumus un izmaksas, kas radušās pārvadātājam ar negadījumu saistīto satiksmes kavējumu rezultātā;

51.9. cietušās personas, ja tādas ir;

51.10. negadījuma cēloņus;

51.11. ieteikumus dzelzceļa satiksmes drošības uzlabošanai;

51.12. izmeklēšanas pārskatam pievienoto dokumentu sarakstu.

52. Izmeklēšanas pārskatu apstiprina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un pārvadātāja pārstāvji. Izmeklēšanas pārskata apstiprināšanas dienu uzskata par izmeklēšanas pabeigšanas dienu.

53. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs triju darbdienu laikā pēc pārskata sagatavošanas to iesniedz Inspekcijā.

54. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs informē Inspekciju par šo noteikumu 51.11. apakšpunktā minēto ieteikumu dzelzceļa satiksmes drošības uzlabošanai īstenošanu.

55. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs izmeklējot starpgadījumu pārliecinās, vai starpgadījums nav klasificējams kā dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpums, kā arī izvērtē starpgadījuma ietekmi uz drošību, noskaidro cēloņus un pieņem attiecīgos pasākumus dzelzceļa satiksmes drošības uzlabošanai.

56. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs izmeklēšanas pārskatu sagatavo un nosūta Inspekcijai ne vēlāk kā 35 dienu laikā pēc nopietna negadījuma konstatēšanas, un ne vēlāk kā piecu darbdienu laikā pēc dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpuma konstatēšanas.

57. Ja attiecīgā dzelzceļa satiksmes negadījuma cēloņu noskaidrošanai ir nepieciešams papildus laiks, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs var pieņemt lēmumu par izmeklēšanas beigu termiņa pagarināšanu vēl par piecām darbdienām, to attiecīgi pamatojot un informējot Inspekciju.

58. Inspekcija uzrauga, vai ir pilnībā veikta izmeklēšana, vai izmeklēšanas pārskati ir atbilstoši sagatavoti, izvērtēti visi cēloņi un apstākļi, sagatavoti secinājumi un ieteikumi dzelzceļa satiksmes drošības uzlabošanai, un dzelzceļa satiksmes negadījumu veidi ir atbilstoši klasificēti.

59. Inspekcija piecu darbdienu laikā par dzelzceļa satiksmes negadījuma pabeigšanu paziņo Izmeklēšanas birojam. Ja Inspekcija nepiekrīt dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanas pārskatā sagatavotai informācijai, Inspekcija piecu darbadienu laikā dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanas pārskatu pārsūta Izmeklēšanas birojam.

**VI. Dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaite**

60. Lai atvieglotu kopīgo drošības mērķu izvērtēšanu un paredzētu dzelzceļa sistēmas pilnveidošanās uzraudzību, Inspekcija nodrošina dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaiti, veic datu analīzi un nodrošina kopīgo drošības rādītāju sagatavošanu saskaņā ar šo noteikumu pielikumu.

61. Inspekcija līdz kārtēja gada 30.septembrim paziņo Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai iepriekšējā gada kopīgos drošības rādītājus. Inspekcija saskaņā ar [pielikumā](https://likumi.lv/ta/id/220561#piel4) norādīto aprēķinu metodiku sniedz arī informāciju par nopietnu negadījumu ekonomisko ietekmi.

62. Ja pēc paziņošanas par kopīgiem drošības rādītājiem atklājas jauni fakti vai tiek konstatētas kļūdas, Inspekcija nekavējoties precizē paziņotos kopīgos drošības rādītājus un ne vēlāk kā līdz nākamā gada 30.septembrim nodod precizēto informāciju Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūrai.

63. Balstoties uz izvērtētajiem drošības līmeņiem un identificētiem riskiem, Inspekcija sadarbībā ar dzelzceļa sistēmas dalībniekiem katru gadu izstrādā un publicē mājas lapā internetā (www.vdzti.gov.lv) drošības plānu, izklāstot pasākumus, kas paredzēti, lai sasniegtu kopīgos drošības mērķus.

64. Drošības plānā izklāsta mērķus un rīcības vai iniciatīvas nākamajam periodam. Drošības plānā noteiktie mērķi ietver aprakstu par to, kas tiks panākts un kādā termiņā tiks īstenoti uzdevumi. Drošības plānā ietver arī pienākumus un stimulus efektīvu drošības pasākumu īstenošanai.

**VII. Noslēguma jautājums**

65. Atzīt par spēku zaudējušiem Ministru kabineta 2010.gada 26.oktobra noteikumus Nr.999 ,,Dzelzceļa satiksmes negadījumu klasifikācijas, izmeklēšanas un uzskaites kārtība” (Latvijas Vēstnesis, 2010, 174. nr., 2013, 179. nr., 2014, 120. nr., 2015, 140. nr.).

66. Noteikumi stājas spēkā 2020.gada 16.jūnijā.

**Informatīva atsauce uz Eiropas Savienības direktīvu**

Noteikumos iekļautas tiesību normas, kas izriet no Eiropas Parlamenta un Padomes 2016.gada 13.maija Direktīvas [2016/798](http://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2004/49/oj/?locale=LV) par dzelzceļa drošību.

Ministru prezidents A. K. Kariņš

Satiksmes ministrs T. Linkaits

Iesniedzējs: satiksmes ministrs T. Linkaits

Vīza: valsts sekretāre I. Stepanova