2020. gada 2. jūnijā Noteikumi Nr. 334

Rīgā (prot. Nr. 38 11. §)

**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 negadījumu izmeklē, lai noskaidrotu tā cēloņus (rīcību, trūkumus, notikumus, apstākļus vai to kombināciju, kas izraisījusi negadījumu) un sekas.

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

5. Lai uzlabotu dzelzceļa satiksmes drošību, samazinātu dzelzceļa satiksmes negadījumu rašanās iespējamību un novērstu dzelzceļa satiksmes negadījumus nākotnē, izmeklēšanu veic kā preventīvu pasākumu, un tajā ietilpst informācijas vākšana un analīze, secinājumu izdarīšana (ietverot cēloņu noteikšanu) un, ja nepieciešams, drošības ieteikumu izstrādāšana.

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

7. Pamatojoties uz izmeklēšanas rezultātiem, pārvadātājs, manevru darbu veicējs vai personas, kuras nodrošina attiecīgos tehnoloģiskos procesus (turpmāk kopā – 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. 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:

9.1. 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);

9.2. 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);

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

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

10. Nopietnus negadījumus, kas izraisījuši šo noteikumu 9. punktā minētās sekas, klasificē šādi:

10.1. vilciena sadursme:

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

10.1.2. 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;

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

10.3. negadījums uz dzelzceļa pārbrauktuves vai pārejas (izņemot pārejas starp peroniem un pārejas, kas paredzētas tikai dzelzceļa personālam) – negadījums, 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:

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

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

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

10.3.4. 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 pārbrauktuve nav aizņemta (automātiska dzelzceļa sistēmas aizsardzība);

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

10.3.6. 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. Par dzelzceļa pārbrauktuves daļu uzskata arī pārejas, kas ir autoceļa gājēju ietves turpinājums;

10.4. negadījums ar personu, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs,  – negadījums, kurā vienu vai vairākas personas notriecis dzelzceļa riteklis, tam piestiprināts vai no tā atdalījies priekšmets vai kurā persona izkritusi no ritekļa vai, atrodoties riteklī, notriekta ar nenostiprinātu objektu (izņemot pašnāvību vai pašnāvības mēģinājumu);

10.5. 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;

10.6. cits nopietns negadījums, kas izraisījis šo noteikumu [9. punktā](https://likumi.lv/ta/id/220561#p9) minētās kaitīgās sekas.

11. Nopietnos negadījumos cietušo personu kategorijas ir šādas:

11.1. pasažieris. Drošības rādītāju noteikšanas nolūkos par pasažieri uzskata jebkuru personu (izņemot vilciena apkalpes locekļus), kas veic braucienu pa dzelzceļu, ieskaitot personu, kas cenšas iekāpt braucošā vilcienā vai izkāpt no tā;

11.2. nodarbinātais. Drošības rādītāju noteikšanai par nodarbināto uzskata jebkuru personu, 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;

11.3. pārbrauktuves lietotājs;

11.4. nepiederoša persona dzelzceļa teritorijā. Tā ir jebkura persona, kura atrodas dzelzceļa teritorijā vietā, kur tai atrasties ir aizliegts (turpmāk – piekļuves noteikumu pārkāpējs);

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

11.6. cita persona ārpus perona. Tā ir jebkura persona, kura neatrodas uz dzelzceļa perona un nav definēta kā pasažieris, nodarbinātais, pārbrauktuves lietotājs, cita persona uz perona vai piekļuves noteikumu pārkāpējs.

12. Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpums ir dzelzceļa satiksmes negadījums, kas nav izraisījis šo noteikumu 9. punktā minētās kaitīgās sekas. Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumus klasificē šādi:

12.1. ritekļa nobraukšana no sliedēm;

12.2. ritekļa sadursme ar:

12.2.1. citu ritekli;

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

12.3. vilciena neatļauta pieņemšana uz aizņemta ceļa;

12.4. vilciena neatļauta nosūtīšana uz aizņemtu dzelzceļa posmu;

12.5. 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;

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

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

12.6.2. normatīvajos aktos par dzelzceļa tehnisko ekspluatāciju paredzēta mutiska vai rakstiska atļauja, ar kuru paziņots ritekļa kustības beigu punkts (vieta);

12.6.3. kontrolstabiņš (neskaitot strupceļu);

12.6.4. rokas signāls vai neautomātiski ieslēdzams signāls;

12.7. pabraukšana garām aizliedzošajam signālam, kad vilciena jebkura daļa veic neatļautu kustību, nepabraucot garām bīstamai vietai, ja:

12.7.1. tiek konstatēta rīkojuma apstāties ignorēšana gadījumos, kad nedarbojas vilciena drošības nodrošināšanas sistēma;

12.7.2. kustība notiek pēc vilciena drošības nodrošināšanas sistēmas izdotas drošas kustības atļaujas beigām;

12.8. darbu vietas nenorobežošana uz sliežu ceļiem;

12.9. pārmijas pārlikšana, ja uz tās atrodas riteklis;

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

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

12.11.1. riteņa (riteņa centra vai bandāžas) lūzums ritošā sastāva ekspluatācijas laikā;

12.11.2. riteņa ass (riteņpāra ass, riteņpāra ass kakliņa) lūzums ritošā sastāva ekspluatācijas laikā;

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

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

12.13. vilciena sakabes pašatkabināšanās vai sakabes pārraušana;

12.14. pārmijas uzgriešana;

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

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

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

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

12.19. kravas izkrišana no ritekļa braukšanas laikā, apdraudot dzelzceļa satiksmes drošību;

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

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

12.21.1. 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;

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

13. Dzelzceļa satiksmes drošības pārkāpumus, kas minēti šo noteikumu 12.6., 12.7., 12.11.1., 12.11.2., 12.15. un 12.21. apakšpunktā, uzskata par prekursoriem, kas ir iekļaujami kopīgajos drošības rādītājos.

14. Par starpgadījumiem var uzskatīt, piemēram, ātruma pārsniegšanu, vilciena apstāšanos ārpus perona, neatļautu pasažieru vilciena kustības uzsākšanu ar atvērtām durvīm, ritekļa bojājumus vai kļūmes (ieskaitot bukses silšanu), pārbrauktuves bojājumus, dzelzceļa infrastruktūras bojājumus, enerģijas apgādes iekārtu bojājumus vai kļūmes, nedrošu vai nesabalansētu kravas iekraušanu, ritekļa atrašanās vietas noteikšanas iekārtas kļūmes, stacionāro iekārtu ugunsgrēku.

**III. Dzelzceļa satiksmes negadījuma paziņošana**

15. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs vai pārvadātājs, kurš saistīts ar dzelzceļa satiksmes negadījumu, papildus prasībām, kas noteiktas normatīvajos aktos par paziņošanas kārtību ārkārtas gadījumos, par negadījuma vietu, laiku, negadījumā iesaistīto pārvadātāju un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un notikuma apstākļiem nekavējoties informē:

15.1. Valsts dzelzceļa tehnisko inspekciju (turpmāk – inspekcija);

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

15.3. ja informē pārvadātājs, – attiecīgo dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju;

15.4. ja informē dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, – attiecīgo pārvadātāju;

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

16. Lai nodrošinātu dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanu, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs iespējami īsā laikā pēc negadījuma sagatavo un iesniedz inspekcijā paziņojumu, kurā norāda:

16.1. negadījuma datumu un laiku;

16.2. ziņotāju;

16.3. iesaistīto dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju vai pārvadātāju;

16.4. negadījuma veidu un klasifikāciju;

16.5. pieejamo informāciju par negadījuma vietu (tostarp par iekraušanas, izkraušanas vai pārkraušanas vietu) un tās koordinātas;

16.6. notikuma aprakstu;

16.7. pieejamo informāciju par ritošo sastāvu (tostarp par kravu);

16.8. pieejamo informāciju par dzelzceļa infrastruktūru (tostarp par pārbrauktuvi un pāreju);

16.9. pieejamo informāciju par signalizāciju;

16.10. pieejamo informāciju par vides apstākļiem, temperatūru, ģeoloģiju un topogrāfiju;

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

16.12. pieejamo informāciju par bojājumiem un kaitējumu videi (arī to aprakstu);

16.13. pieejamo informāciju par satiksmes pārtraukumiem un kavējumiem;

16.14. pieejamo informāciju par izmaksām, ka radušās negadījuma dēļ;

16.15. pieejamo informāciju par negadījuma cēloņiem;

16.16. secinājumus un papildu skaidrojumus;

16.17. ieteikumus dzelzceļa satiksmes drošības uzlabošanai.

17. Līdz šo noteikumu 49. punktā minētā izmeklēšanas pārskata apstiprināšanai šo noteikumu 16. punktā minēto paziņojumu atjaunina un papildina, tiklīdz kļūst pieejama jebkāda trūkstošā informācija.

18. Par katru dzelzceļa satiksmes negadījumu ziņo atbilstoši tā sākotnēji noteiktajam dzelzceļa satiksmes negadījuma veidam, arī tad, ja šā negadījuma sekas ir smagākas (piemēram, ugunsgrēks pēc vilciena nobraukšanas no sliedēm).

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

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

21. Ja dzelzceļa infrastruktūras tehniskais stāvoklis to pieļauj, pēc saskaņošanas ar inspekciju dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs pieņem lēmumu atjaunot dzelzceļa satiksmi.

22. Ja ir aizdomas, ka dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistītais darbinieks ir lietojis alkoholu, narkotiskās vai psihotropās vielas, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs vai 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.

**IV. Izmeklēšanas biroja darbība**

23. 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.

24. Izmeklēšanas birojs pēc šo noteikumu 15. punktā minētās informācijas saņemšanas par smagu dzelzceļa avāriju nekavējoties uzsāk tās izmeklēšanu.

25. Izmeklēšanas birojs bez kavēšanās un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā divus mēnešus pēc tam, kad saņemta šo noteikumu 15. punktā minētā informācija par dzelzceļa satiksmes negadījumu vai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja, pārvadātāja, inspekcijas vai citu Eiropas Savienības dalībvalstu kompetentās iestādes pieprasījums, pieņem lēmumu par to, vai sākt izmeklēšanu.

26. Pieņemot lēmumu par dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanas uzsākšanu, izmeklēšanas birojs ņem vērā:

26.1. negadījuma sekas;

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

26.3. negadījuma ietekmi uz dzelzceļa satiksmes drošību;

26.4. infrastruktūras pārvaldītāja, pārvadātāja, inspekcijas vai citu Eiropas Savienības dalībvalstu kompetento iestāžu pieprasījumus.

27. 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 negadījuma datumu, laiku un vietu, tā veidu un sekas – bojāgājušo un cietušo skaitu, kā arī bojājumu apmēru.

28. 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.

29. Izmeklēšanas 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).

30. 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 negadījuma izmeklēšanā un pilnībā izmantot izmeklēšanas rezultātus.

31. Izmeklēšanas birojs var uzaicināt dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanā piedalīties citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādes pārstāvjus, ja negadījumā ir iesaistīts pārvadātājs, 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.

32. Citas Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestāde ir tiesīga piedalīties izmeklēšanas biroja veiktajā izmeklēšanā un pilnībā izmantot izmeklēšanas rezultātus. Atbildīgais izmeklētājs attiecīgās Eiropas Savienības dalībvalsts izmeklēšanas iestādei piešķir pilnvaras, kas nepieciešamas, lai tā pēc pieprasījuma varētu piedalīties paredzēto pierādījumu vākšanā, un piešķir piekļuvi informācijai un pierādījumiem, kas nepieciešami, lai tā varētu efektīvi piedalīties izmeklēšanā, ņemot vērā arī Dzelzceļa likuma 33.1panta 2.2daļu.

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

34. Atbilstoši dzelzceļa satiksmes negadījuma raksturam piedalīties izmeklēšanā var pieaicināt kompetentus ekspertus, kuri nav izmeklēšanas biroja darbinieki. Izmeklēšanas birojs 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 izmeklēšanas biroja neatkarību.

35. Izmeklēšanas birojs izmeklēšanu veic tādā veidā, lai tiktu uzklausīti visi dzelzceļa satiksmes negadījumā iesaistītie un tie varētu uzzināt izmeklēšanas rezultātus. Lai uzlabotu izmeklēšanas ziņojuma kvalitāti, izmeklēšanas birojs ņem vērā attiecīgu tehnisko 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 informē viņus par izmeklēšanas gaitu.

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

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

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

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

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

41. 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. Ja drošības ieteikumi adresēti inspekcijai, tā atbilstoši kompetencei veic 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.

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

43. 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.

44. Izmeklēšanas birojs katru gadu līdz 30. septembrim publicē savā tīmekļvietnē 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**

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

46. Lai sekmētu dzelzceļa satiksmes negadījumu izmeklēšanu, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs apkopo visus tos datus un dokumentus, kuriem ir nozīme dzelzceļa satiksmes negadījuma cēloņu noskaidrošanā, tostarp apkopo negadījuma vietas pārbaudes dokumentus un apstākļu aprakstus, negadījumā iesaistīto ritekļu, priekšmetu vai objektu apskates aktus.

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

48. Par dzelzceļa satiksmes negadījuma (izņemot starpgadījumu) izmeklēšanu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs, izmantojot šo noteikumu 16. punktā minēto paziņojumu, kopīgi sagatavo izmeklēšanas pārskatu. Izmeklēšanas pārskatā norāda:

48.1. pārskata sagatavošanas vietu un datumu;

48.2. negadījuma vietu, datumu, laiku un aprakstu;

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

48.4. negadījuma veidu un klasifikāciju;

48.5. 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;

48.6. 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;

48.7. videi nodarītā kaitējuma aprakstu un paredzamās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un pārvadātāja izmaksas, kas nepieciešamas, lai vidi atjaunotu tādā stāvoklī, kādā tā bija pirms negadījuma;

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

48.9. cietušās personas, ja tādas ir;

48.10. negadījuma cēloņus;

48.11. ieteikumus dzelzceļa satiksmes drošības uzlabošanai un to īstenošanas termiņu;

48.12. pārskatam pievienoto dokumentu sarakstu.

49. Izmeklēšanas pārskatu apstiprina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja un pārvadātāja pārstāvji. Ja pārvadātājs nav identificēts un nepiedalās izmeklēšanas pārskata sagatavošanā, pārskatu apstiprina dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs. Izmeklēšanas pārskata apstiprināšanas dienu uzskata par izmeklēšanas pabeigšanas dienu.

50. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs triju darbdienu laikā pēc izmeklēšanas pārskata sagatavošanas iesniedz to inspekcijā.

51. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs izmeklēšanas pārskatā norādītajā termiņā informē inspekciju par šo noteikumu 48.11. apakšpunktā minēto ieteikumu īstenošanu.

52. 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 veic attiecīgus pasākumus dzelzceļa satiksmes drošības uzlabošanai.

53. 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.

54. Ja dzelzceļa satiksmes negadījuma cēloņu noskaidrošanai ir nepieciešams papildu laiks, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un pārvadātājs var pieņemt lēmumu par izmeklēšanas beigu termiņa pagarināšanu par piecām darbdienām, to attiecīgi pamatojot un informējot inspekciju.

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

56. Inspekcija piecu darbdienu laikā pēc izmeklēšanas pārskata saņemšanas paziņo izmeklēšanas birojam par dzelzceļa satiksmes negadījuma izmeklēšanas pabeigšanu. Ja inspekcija nepiekrīt izmeklēšanas pārskatā norādītajai informācijai, tā piecu darbdienu laikā minēto pārskatu pārsūta izmeklēšanas birojam.

**VI. Dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaite**

57. Inspekcija nodrošina dzelzceļa satiksmes negadījumu uzskaiti, datu analīzi un kopīgo drošības rādītāju sagatavošanu saskaņā ar šo noteikumu pielikumu.

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

59. Ja pēc paziņošanas par kopīgajiem 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.

60. Pamatojoties uz izvērtētajiem drošības līmeņiem un identificētajiem riskiem, inspekcija sadarbībā ar dzelzceļa sistēmas dalībniekiem katru gadu izstrādā un publicē savā tīmekļvietnē drošības plānu, norādot pasākumus, kas paredzēti kopīgo drošības mērķu sasniegšanai.

61. Drošības plānā norāda mērķus un rīcību 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 jautājumi**

62. 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.).

63. 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 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību.

Ministru prezidents A. K. Kariņš

Satiksmes ministrs T. Linkaits