**NIB t**īkls

DZELZCEĻA SATIKSMES NEGADĪJUMU VALSTU IZMEKLĒŠANAS STRUKTŪRU EIROPAS TĪKLS

NORĀDĪJUMI PAR LĒMUMU IZMEKLĒT NEGADĪJUMUS UN STARPGADĪJUMUS

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Sagatavoja: | Pārskatīja: | Apstiprināja: |
| Nosaukums | Darba grupa Nr. 2 | *NIB* tīkls | *NIB* tīkls |
| Pārstāvis | Eva Lota Hēgberga [*Eva-Lotta Högberg*]  *DG Nr. 2 priekšsēdētāja* |  | Nelsons R. Oliveira [*Nelson R. Oliveira*]  *Priekšsēdētājs* |
| Datums |  | Pieņemts 2022. gada 2. februāra plenārsēdē | 2022. gada 4. maijs |

Dokumenta vēsture

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Redakcija | Datums | Komentāri |
| 0.1 | 10.06.2020. | Sākotnējā redakcija |
| 0.2 | 13.10.2021. | Atjaunota redakcija, ko darba grupa apstiprinājusi apspriešanai ar *NIB* |
| 0.3 | 03.05.2022. | Galīgā redakcija – iestrādāta *NIB* atgriezeniskā saite |
| 1.0 | 04.05.2022. | Redakcija izplatīšanai *NIB* vidū un publicēšanai |

Šo dokumentu izstrādāja valstu izmeklēšanas struktūru (*NIB*) tīkls, lai atbalstītu *NIB* to darbā, un tas ir publiskots pārredzamības nolūkos un kā atsauce visām citām ieinteresētajām pusēm.

Tas vienmēr izmantojams atbilstošā kontekstā, norādot tā nosaukumu, datumu un *NIB* tīklu.

|  |
| --- |
| ***NIB* tīkls**  Dzelzceļa satiksmes negadījumu valstu izmeklēšanas struktūru Eiropas tīkls ir neoficiāls tīkls, kas izveidots, lai izpildītu Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīvas (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību 22. panta 7. punktu, un tajā darbojas pārstāvji no iestādēm, kas atbild par drošības izmeklēšanu saistībā ar dzelzceļa satiksmes negadījumiem Eiropas Savienības dalībvalstīs, kā arī Norvēģijā un Šveicē.  Sadarbojoties ar Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru, *NIB* tīkls veic aktīvu viedokļu un pieredzes apmaiņu, kas nepieciešams, lai izstrādātu vienotas izmeklēšanas metodes, izveidotu kopīgus principus drošības ieteikumu turpmākai izpildei un pielāgotos zinātnes un tehnikas attīstībai.  Ar *NIB* tīklu var sazināties, rakstot uz e-pastu NIB\_Network@era.europa.eu. |

# 1. Satura rādītājs

[1. Satura rādītājs 3](#_Toc134605564)

[2. Saīsinājumi un definīcijas 5](#_Toc134605565)

[2.1. Saīsinājumi 5](#_Toc134605566)

[2.2. Definīcijas 5](#_Toc134605567)

[3. Lietotāji, kam paredzēti šie norādījumi 5](#_Toc134605568)

[4. Ievads un šo norādījumu mērķis 5](#_Toc134605569)

[5. Norādījumos izmantotie principi 5](#_Toc134605570)

[6. Izmeklēšanas lēmuma pieņemšanas principi 6](#_Toc134605571)

[7. Obligāta izmeklēšana – smagi negadījumi 9](#_Toc134605572)

[7.1. Negadījuma sekas 9](#_Toc134605573)

[7.2. Negadījuma “acīmredzamā” ietekme 10](#_Toc134605574)

[8. Neobligāti – NIB var pieņemt lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu 11](#_Toc134605575)

[8.1. Tāda notikuma izvērtēšana, kam piemīt smaga negadījuma risks 11](#_Toc134605576)

[8.2. Pieprasījumi no IM, RU, NSA vai DV 13](#_Toc134605577)

[9. Izmeklēšanas veikšana ir noteikta valsts tiesību aktos 14](#_Toc134605578)

[10. Process, kā pieņem lēmumu par izmeklēšanas uzsākšanu, atbilstoši negadījuma veidam 16](#_Toc134605579)

[10. 1. Vilcienu sadursmes 16](#_Toc134605580)

[10. 1.1. Definīcijas 16](#_Toc134605581)

[10.1.2. Piemēri 17](#_Toc134605582)

[10.2. Vilcienu nobraukšana no sliedēm 20](#_Toc134605583)

[10.2.1. Definīcija 20](#_Toc134605584)

[10.2.2. Piemēri 20](#_Toc134605585)

[10. 3. Negadījumi uz pārbrauktuvēm 23](#_Toc134605586)

[10.3.1. Definīcijas 23](#_Toc134605587)

[10.3.2. Piemēri 24](#_Toc134605588)

[10.4. Negadījumi ar personām, kuros iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs (izņemot pašnāvības) 26](#_Toc134605589)

[10.4.1. Definīcija 26](#_Toc134605590)

[10.4.2. Piemēri 27](#_Toc134605591)

[10.5. Ritošā sastāva ugunsgrēks 29](#_Toc134605592)

[10.5.1. Definīcija 30](#_Toc134605593)

[10.5.2. Piemēri 30](#_Toc134605594)

[10.6. Citi negadījumi 31](#_Toc134605595)

[10.6.1. Definīcija 32](#_Toc134605596)

[10.6.2. Piemēri 32](#_Toc134605597)

[10.7. Citi starpgadījumi 33](#_Toc134605598)

[10.7.1. Definīcija 33](#_Toc134605599)

[10.7.2. Piemēri 33](#_Toc134605600)

[11. Pielikums 34](#_Toc134605601)

[I pielikums. Definīcijas 34](#_Toc134605602)

[II pielikums.Aprēķināšana 37](#_Toc134605603)

[III pielikums. Lēmumu pieņemšanas vadlīniju paraugi 38](#_Toc134605604)

[IV pielikums. Portugāles risku tabulas paraugs 41](#_Toc134605605)

[12. Atsauces 43](#_Toc134605606)

# 2. Saīsinājumi un definīcijas

## 

## 2.1. Saīsinājumi

EK Eiropas Kopiena

*ECM* par apkopi atbildīgā struktūrvienība

*ERA* Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūra

ES Eiropas Savienība

*IM* dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs

*NIB* valsts izmeklēšanas struktūra

*NSA* valsts drošības iestāde

*RU* pārvadātājs

*TF* darba grupa

## 2.2. Definīcijas

1. Definīcijas, kas noteiktas Direktīvas 2016/798 3. pantā

1) “Savienības dzelzceļa sistēma” ir Savienības dzelzceļa sistēma, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/797 2. panta 1. punktā;

11) “negadījums” ir nevēlams vai neparedzēts pēkšņs notikums vai īpaša šādu notikumu virkne ar negatīvām sekām; negadījumus iedala šādi: sadursmes, nobraukšana no sliedēm, negadījumi uz pārbrauktuvēm, negadījumi ar cilvēkiem, kuros iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs, ugunsgrēki un citi;

12) “smags nelaimes gadījums” ir vilcienu sadursme vai nobraukšana no sliedēm, kurā iet bojā vismaz viens cilvēks vai rada smagus miesas bojājumus vismaz pieciem cilvēkiem, vai nodara lielu kaitējumu ritošajam sastāvam, infrastruktūrai vai videi, kā arī jebkurš cits negadījums ar tādām pašām sekām, kam ir acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību; “liels kaitējums” ir zaudējumi, kurus izmeklēšanas struktūra var uzreiz novērtēt kopumā vismaz par EUR 2 miljoniem [2 miljoniem EUR];

15) “cēloņi” ir rīcības, trūkumi, notikumi vai apstākļi, vai to kombinācija, kas izraisījusi negadījumu vai starpgadījumu.

2. Definīcijas, kas noteiktas Direktīvā 2016/797

5) “apakšsistēmas” ir II pielikumā noteiktās Savienības dzelzceļa sistēmas strukturālās vai funkcionālās daļas;

7) “savstarpējas izmantojamības komponenti” ir jebkura atsevišķa detaļa, detaļu grupa, iekārtas mezgla daļa vai vesels mezgls, kas iekļauts vai paredzēts iekļaušanai apakšsistēmā un no kura [kā] tieši vai netieši ir atkarīga dzelzceļa sistēmas savstarpēja izmantojamība, ietverot gan materiālas lietas, gan nemateriālas lietas.

Skat. arī 10. nodaļā un 1. pielikumā definīcijas no *CSI*, kas noteiktas Direktīvas 2016/798 1. pielikuma papildinājumā. Komentāri par *CSI* definīcijām ir sniegti 10.1.1. nodaļā.

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Direktīvas 2016/798 2. pantā noteikti izņēmumi, kad direktīva nav piemērojama, piemēram, attiecībā uz metro, tramvajiem, vieglajiem dzelzceļa ritekļiem un infrastruktūru, kuru izmanto tikai minētie ritekļi, u. c.  Dalībvalstis var iekļaut izņēmumus atbilstoši valsts tiesību aktiem. |

# 3. Lietotāji, kam paredzēti šie norādījumi

Valsts izmeklēšanas struktūru (*NIB*) dalībnieki.

Informācijai:

* valstu drošības iestāžu (*NSA*) dalībnieki, kurus skar izmeklēšanas struktūru ziņojumi un ieteikumi;
* Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras (*ERA*) dalībnieki, kurus skar izmeklēšanas struktūru ziņojumi un ieteikumi;
* citu tādu struktūru locekļi, uz kurām attiecas izmeklēšanas struktūru ziņojumi un ieteikumi (piemēram, par apkopi atbildīgā struktūrvienība (*ECM*), sertifikācijas iestādes, autoceļu pārvaldes iestādes, avārijas dienesti);
* pārvadātāji (*RU*), dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji (*IM*) un citi dzelzceļa nozares dalībnieki, kuri ir ieinteresēti negadījumu izmeklēšanas procesā.

# 4. Ievads un šo norādījumu mērķis

Direktīvas 2016/798 22. panta 7. punktā norādīts, ka izmeklēšanas struktūras veic aktīvu viedokļu un pieredzes apmaiņu ar nolūku izstrādāt vienotas izmeklēšanas metodes. Lai arī *NIB* ir sasniegušas augstu vienotas izpratnes līmeni par pieeju ES dzelzceļa negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanai, joprojām pastāv dažas atšķirības. Šie norādījumi ir paredzēti tam, lai vēl vairāk konsolidētu vienotu pieeju un apmainītos ar pieredzi, kas gūta vairāk nekā 10 gadus ilgā ES negadījumu izmeklēšanas praksē, attiecībā uz vienotu izpratni par to:

* kuri negadījumi ir jāizmeklē;
* kurus negadījumus un starpgadījumus var izmeklēt.

Šie norādījumi ir paredzēti kā rokasgrāmata valstu izmeklēšanas struktūrām saistībā ar Direktīvas (ES) 2016/798 20. panta 1. punktu, 20. panta 2. punktu un 22. panta 6. punktu un sniedz piemērus, lai veicinātu vienotas izpratnes veidošanos par negadījumu izmeklēšanu Eiropas Savienībā.

Šos norādījumus nevar izmantot Direktīvas (ES) 2016/798 aizstāšanai.

Šie norādījumi nav juridiski saistoši.

Šos norādījumus pārskatīs *NIB* tīkls, tos atjauninot, ja nepieciešams, lai atspoguļotu izmaiņas Eiropas tiesību aktos un standartos, kā arī pieredzi, kas gūta, laika gaitā veicot negadījumu izmeklēšanu. Lasītājs tiek aicināts iepazīties ar *NIB* tīkla norādīto tīmekļa lapu, lai iegūtu informāciju par šo norādījumu jaunāko pieejamo izdevumu.

# 5. Norādījumos izmantotie principi

Lai atvieglotu šo norādījumu lasīšanu, Direktīvas (ES) 2016/798 oriģinālteksts ir norādīts pirms attiecīgā norādījumu punkta.

Lai Direktīvas (ES) 2016/798 tekstu varētu atšķirt no šo norādījumu teksta, direktīvas teksts ir norādīts ar fontu *“Bookman Old Style”* un slīprakstā, tieši tā, kā redzams šeit.

# 6. Izmeklēšanas lēmuma pieņemšanas principi

Ar Dzelzceļu drošības direktīvu tiek radīts vienots satvars drošības pārvaldībai Eiropas Savienības dzelzceļa sistēmā. Vienota izpratne par direktīvas prasībām ir svarīga, lai nodrošinātu augstu drošības līmeni dzelzceļa sistēmā; tā ietver negadījumu izmeklēšanas prasības.

Direktīvā 2016/798 noteikts tas, kad:

* negadījuma izmeklēšana atbilstoši 20. panta 1. punktam ir obligāta;
* par negadījuma vai starpgadījuma izmeklēšanu lemj izmeklēšanas struktūra atbilstoši 20. panta 2. punktam;
* negadījumu vai starpgadījumu (izņemot tos, kas noteikti 20. pantā) izmeklēšanu var veikt saskaņā ar valsts tiesību aktiem atbilstoši 22. panta 6. punktam.

*NIB* var veikt izmeklēšanu, pamatojoties uz:

* valsts tiesību aktiem, ar kuriem tiek īstenotas Direktīvas 2016/798 prasības;
* papildu valsts prasībām.

Tas var ietekmēt:

* lēmuma pieņemšanu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu;
* Direktīvā 2016/798 noteikto prasību un procedūru piemērošanu.

Turpmākajā plūsmas diagrammā atspoguļota lēmuma pieņemšana par izmeklēšanas veikšanu atbilstoši Direktīvai 2016/798.

A screenshot of a computer

Description automatically generated with medium confidence

1. attēls: Plūsmas diagramma lēmuma pieņemšanai par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu

Saistībā ar negadījumiem, kas jāizmeklē saskaņā ar 20. panta 1. punktu, būtiska nozīme ir vienotai izpratnei par *“smaga negadījuma”* definīciju:

*“smags negadījums” ir vilcienu sadursme vai nobraukšana no sliedēm, kurā iet bojā vismaz viens cilvēks vai rada smagus miesas bojājumus vismaz pieciem cilvēkiem, vai nodara lielu kaitējumu ritošajam sastāvam, infrastruktūrai vai videi, kā arī jebkurš cits negadījums ar tādām pašām sekām, kam ir acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību; “liels kaitējums” ir zaudējumi, kurus izmeklēšanas struktūra var uzreiz novērtēt kopumā vismaz par EUR 2 miljoniem [2 miljoniem EUR]*;

Direktīvas 2016/798 20. panta 3. punktā ir sniegti pamatprincipi, kas jāņem vērā, kad tiek lemts par izmeklēšanas tvērumu un piemērojamo procedūru. Šie principi formāli ir piemērojami tikai attiecībā uz izmeklēšanu, kas noteikta 20. pantā. Tomēr, ja nav īpašu valsts prasību, tos var būt lietderīgi piemērot arī attiecībā uz izmeklēšanu, kas noteikta 22. panta 6. punktā, saskaņā ar valsts tiesību aktiem.

Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu, tostarp lēmuma pamatojumu, reģistrē ziņojumā par izmeklēšanu, skat. Regulas (ES) 2020/572 pielikuma 2.1. un 2.2. punktu.

Turklāt, ievērojot vispārējo labo administratīvo praksi, arī lēmums par izmeklēšanas neveikšanu, tostarp šāda lēmuma pamatojums, ir jādokumentē atbilstošā veidā.

# 7. Obligāta izmeklēšana – smagi negadījumi

Direktīvas 2016/798 20. panta 1. punktā ir noteikts šādi:

“Dalībvalstis nodrošina, ka izmeklēšanu pēc jebkura smaga negadījuma Savienības dzelzceļa sistēmā veic 22. pantā minētā izmeklēšanas struktūra. Izmeklēšanas mērķis, ja iespējams, ir dzelzceļa drošības paaugstināšana un negadījumu novēršana.

## 7.1. Negadījuma sekas

Negadījums, kas rada vienas no šādām sekām:

* vismaz 1 persona gājusi bojā;
* vismaz 5 personas guvušas smagus miesas bojājumus.
* Lielu kaitējumu, ko uzreiz var novērtēt kopumā vismaz par 2 miljoniem eiro, vienmēr uzskata par smagu negadījumu, ja:
  + tas ir vilcienu sadursme vai nobraukšana no sliedēm vai
  + tas acīmredzami ietekmē dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību.

*NIB* tīklā ir panākta vienota izpratne par šādiem jēdzieniem:

**bojāgājušais[[1]](#footnote-2)**(nogalināta persona) ir jebkura persona, kas negadījumā gājusi bojā uzreiz vai 30 dienu laikā pēc negadījuma mirusi negadījuma dēļ, izņemot pašnāvības gadījumus;

**smagi miesas bojājumi** (smagus miesas bojājumus guvusi persona) nozīmē jebkuru personu, kas guvusi smagus miesas bojājumus un kas negadījuma dēļ ir ievietota slimnīcā uz laiku, kas ilgāks par 24 stundām, izņemot jebkādus pašnāvības mēģinājumus.

Attiecībā uz kritēriju “**liels kaitējums**” nav paredzēts, ka izmeklētājiem ir jāaprēķina precīzas izmaksas. Klasifikācija ir atkarīga no sākotnējā novērtējuma, kas veikts negadījuma vietā. Pieredze liecina, ka vairumā gadījumu sākotnēji izmaksas tiek novērtētas par zemu.

Aprēķini II pielikumā ir sniegti, lai palīdzētu izmeklētājam aptuveni novērtēt kaitējumu; tie ir balstīti uz tehnisko sistēmu aizstājējvērtību. Aprēķinot izmaksas, izmeklētājam jāņem vērā bojātā materiāla vecums un stāvoklis.

|  |
| --- |
| **Laba prakse.**  *NIB* var uzaicināt speciālistus uz notikuma vietu vai *RU*, vai *IM*. Viņi zina vecumu, stāvokli un var aprēķināt atjaunošanas izmaksas. |

## 7.2. Negadījuma “acīmredzamā” ietekme

Attiecībā uz sadursmēm un nobraukšanu no sliedēm ar 1 vai vairākiem bojāgājušajiem, vismaz 5 personām, kas guvušas smagus miesas bojājumus, vai aprēķinātu kaitējumu, kas pārsniedz 2 miljonus eiro, Direktīva 2016/798 principā paredz, ka šādiem negadījumu veidiem vienmēr ir “acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību”.

Plūsmas diagrammā, kas sniegta 1. attēlā, teksts *“jebkurš cits negadījums ar* *acīmredzamu ietekmi uz drošības pārvaldību”* ir atsauce uz Direktīvas 2016/798 3. panta 12. punktu *“.. jebkurš cits negadījums ar tādām pašām sekām, kam ir acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību ..”.*

Attiecībā uz visiem citiem negadījumu veidiem ir jāapsver “ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību”, jo šādu negadījumu cēloņfaktori vai sekas ne vienmēr ir saistītas ar dzelzceļa drošības pārvaldību vai regulēšanu (piemēram, pašnāvību gadījumi, neatļauta piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai).

# 8. Neobligāti – *NIB* var pieņemt lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu

Minētās direktīvas 20. panta 2. punkta mērķis ir ļaut *NIB* pēc saviem ieskatiem izmeklēt negadījumus un starpgadījumus, kas neietilpst 20. panta 1. punkta darbības jomā. Turklāt 20. panta 2. punktā ir noteikti kritēriji lēmuma pieņemšanai par notikuma izmeklēšanu:

“Izmeklēšanas struktūra .. var izmeklēt arī tos negadījumus un starpgadījumus, kuri nedaudz citos apstākļos varētu izraisīt smagus negadījumus, tostarp strukturālo apakšsistēmu vai Savienības dzelzceļa sistēmas savstarpējās izmantojamības komponentu tehniskus defektus.

Izmeklēšanas struktūra var pieņemt lēmumu, vai jāveic šādu negadījumu un starpgadījumu izmeklēšana. Pieņemot lēmumus, tā ņem vērā:

a) avārijas vai starpgadījuma smagumu;

b) vai tas nav daļa no avāriju vai starpgadījumu virknes visā sistēmā kopumā;

c) tā ietekmi uz dzelzceļu drošību un

d) infrastruktūras pārvaldītāju [dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju], dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu [pārvadātāju], valstu drošības iestādes vai dalībvalstu pieprasījumus.”

## 8.1. Tāda notikuma izvērtēšana, kam piemīt smaga negadījuma risks

Ne visi starpgadījumi rada vienāda līmeņa riskus. Dažiem starpgadījumiem ir nepieciešami rūpīgāki un formālāki kontroles pasākumi nekā citiem.

“*Nedaudz citos apstākļos*” nav skaidri noteikts.

Tomēr formulējums liecina par riska izvērtējumā balstītu pieeju:

* “nedaudz citos apstākļos” norāda uz varbūtību;
* “varētu izraisīt smagus negadījumus[[2]](#footnote-3)” norāda uz sekām;

*“nedaudz”* nozīmē to, ka kaut kas pastāv zināmā, taču ne ļoti lielā mērā. Pēc mazāk būtiska negadījuma valstu izmeklēšanas struktūrām ir jāapsver **viena vai dažu faktoru** variācija, kas īpašā gadījumā varētu būt sekmējuši salīdzinoši mērenas darbības rezultātu mainīguma sekas, taču ne **pašu nelabvēlīgāko faktoru kombinācija**.

|  |
| --- |
| **Laba prakse.**  Viena no metodēm potenciālā riska izvērtēšanai var būt riska tabulas izmantošana. Pielikumā ir sniegts Portugāles un Ungārijas riska tabulas un lēmuma pieņemšanas vadlīniju paraugs.  Kvalitatīvajām riska analīzes metodēm ir kopīgs mērķis – identificēt ne tikai bīstamos notikumus, kas var izraisīt riskantu situāciju, bet arī šo bīstamo notikumu cēloņus un sekas.  Riska izvērtējumā balstīta pieeja (*RBA*) ir metodoloģija, kas ļauj *NIB* sarindot pasākumus pēc svarīguma, pamatojoties uz iepriekšējo datu analīzi. *RBA* pamatā ir princips, kas paredz, ka līdzekļi (jūsu resursi) ir jātērē tur, kur tas ir visvairāk nepieciešams. |

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Direktīvas 20. panta 2. punktā ir skaidri minēta “*strukturālo apakšsistēmu*” “*tehnisko defektu*” izmeklēšana. Tomēr valstu izmeklēšanas struktūrām ir ieteicams iekļaut citus aspektus savos apsvērumos, kad tās lemj par to, vai izmeklēšana ir vai nav jāveic, tādus kā netehniski defekti un funkcionālas apakšsistēmas. |

**Nelaimes gadījuma iespējamās sekas** vienmēr jāizmanto kā kritērijs lēmuma pieņemšanai par to, vai negadījums, kas neietilpst 20. panta 1. punkta darbības jomā, ir vai nav jāizmeklē. Saistībā ar negadījuma smagumu *NIB*, lemjot par to, vai izmeklēšana ir vai nav jāveic, jāņem vērā arī iespējamās sabiedrības intereses. No sabiedrības viedokļa notikumu var uzskatīt par “smagu negadījumu” pat tad, ja tas neatbilst 20. panta 1. punkta kritērijiem.

Tāpēc *NIB* lēmuma pieņemšanā par to, vai izmeklēšana ir vai nav jāveic, jāņem vērā sabiedrības intereses.

Turklāt *NIB* jāņem vērā arī tas, kādi resursi ir pieejami notikuma brīdī un izmeklēšanas veikšanai.

Notikums tiek uztverts kā risks tikai tiktāl, cik tas var **ietekmēt dzelzceļa drošību**.

(Strukturālo) apakšsistēmu vai savstarpējas izmantojamības komponentu (tehnisko) defektu gadījumā vienmēr jāapsver ietekme uz dzelzceļa drošību, ja defektam ir acīmredzams riska potenciāls. Arī šajā gadījumā riska potenciāls var izrietēt gan no notikuma īstenošanās iespējamības, gan arī no iespējamajām sekām.

Ja līdzīgi negadījumi vai starpgadījumi ir notikuši arī citās dalībvalstīs, tā var būt vēl viena pazīme, kas liecina par *“.. ietekmi uz dzelzceļa drošību”.*

Riska potenciāls var izrietēt gan no **notikuma īstenošanās iespējamības**, gan arī no iespējamajām sekām.

Lai negadījumu vai starpgadījumu varētu uzskatīt par “daļu no virknes”, jāpastāv līdzībām starp diviem vai vairākiem negadījumiem vai starpgadījumiem. Šīs līdzības var būt saistītas, piemēram, ar:

* notikuma vietu;
* iesaistītā ritošā sastāva tipu vai infrastruktūru, vai tās sastāvdaļām,

kā arī

* ar personāla rīcību, piemēram, ar īpašu darbības procedūru piemērošanas paņēmienu vai ar nepareizi piemērotu saziņas protokolu;
* cēloniski – ar veicinošajiem vai sistēmiskajiem faktoriem, kas bija saistīti ar notikumiem; to var būt vēl sarežģītāk konstatēt.

Attiecīgajam notikuma veidam ir jāpiemīt acīmredzamam Savienības dzelzceļa sistēmas kopējās drošības apdraudējuma potenciālam.

Parasti kā meklēšanas indikators tiek izmantots negadījuma vai starpgadījuma “veids”. Ja ir divi vai vairāki līdzīgi negadījumi vai starpgadījumi, tos var uzskatīt par daļu no negadījumu vai starpgadījumu virknes.

Tomēr nepietiek vienkārši ar negadījumu vai starpgadījumu veidu salīdzināšanu. Lai notikumā atpazītu līdzības, atkarībā no negadījuma cēloņfaktora jāmeklē negadījumu veidu un saistīto starpgadījumu veidu vai prekursoru kombinācijas.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Negadījuma veids | Starpgadījums/prekursors |  |
| Vilciena nobraukšana no sliedēm | Salūzis ritenis | Salūzis ritenis var būt vilciena nobraukšanas no sliedēm prekursors |
| Salūzusi ass | Salūzusi ass var būt vilciena nobraukšanas no sliedēm prekursors |
| Pabraukšana garām aizliedzošajam signālam | Pabraukšana garām aizliedzošajam signālam var izraisīt ātruma pārsniegšanu, līdz ar to var būt nobraukšanas no sliedēm prekursors |
| Vilcienu sadursme | Pabraukšana garām aizliedzošajam signālam | Pabraukšana garām aizliedzošajam signālam var būt vilciena sadursmes prekursors |

Tāpēc var būt lietderīgi salīdzināt “vilciena nobraukšanu no sliedēm”, ko izraisījusi salūzusi ass, ar notikumiem, kad ass ir salūzusi, taču nobraukšana no sliedēm nav notikusi.

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  “Virkne” ir līdzīgu notikumu virkne.  “Sistēma” ir Direktīvas 2016/798 3. panta 1. punktā noteiktā “Savienības dzelzceļa sistēma”. |

|  |
| --- |
| **Laba prakse.**  Lai saprastu, vai notikums var būt daļa no virknes, izmeklēšanas struktūras var meklēt līdzīgus negadījumus vai starpgadījumus savā valsts negadījumu datubāzē, Aģentūras datubāzē, “drošības informācijas sistēmā” (*SIS*) un citās attiecīgās datubāzēs. |

## 

## 8.2. Pieprasījumi no *IM*, *RU*, *NSA* vai DV

a) Pieprasījumi no dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem vai pārvadātājiem

Pārvadātājiem (*RU*) un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem (*IM*) ir pienākums izmeklēt negadījumus un starpgadījumus savā drošības pārvaldības sistēmā (KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2018/762, I un II pielikums, jo īpaši 7.1. punkts). Tomēr tie var pieprasīt *NIB* veikt neatkarīgu izmeklēšanu. Jo īpaši, ja tiem ir nepieciešama to drošības pārvaldības sistēmas daļu objektīva pārbaude, kas varētu būt sabojājušās un veicinājušas notikumu vai pastiprinājušas tā sekas. Vai to konstatējumi ietekmē drošību visas nozares mērogā, kas skar sistēmu kopumā. Citi iemesli neatkarīgas izmeklēšanas pieprasīšanai varētu būt negadījumi, kuros ir iesaistītas vairākas puses, vai negadījumi, attiecībā uz kuriem *NIB* ir iepriekšēja pieredze, kas var būt noderīga.

b) Pieprasījumi no valsts drošības iestādes

*NSA* pieprasījumi ir skaidri noteikti 20. panta 2. punktā, tāpēc tām ir tiesības pieprasīt *NIB* izmeklēt negadījumu vai starpgadījumu. Tie var būt arī citu dalībvalstu *NSA* pieprasījumi, kas nosūtīti *NSA* tīklā.

c) Dalībvalstu pieprasījumi

Iespējami divi gadījumi:

* *NIB* dalībvalsts valdības, parlamenta vai citas konstitucionālas vai parlamentāras iestādes pieprasījums;
* citas dalībvalsts valdības, parlamenta vai citas konstitucionālas vai parlamentāras iestādes pieprasījums, kas nosūtīts, izmantojot parastos protokolus vai procedūras.

Kā tieši noteikts 20. panta 2. punktā, ir skaidrs, ka šie pieprasījumi ir jāņem vērā lēmuma pieņemšanā par notikuma izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu.

**Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.***

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Direktīvas 2016/798 20. panta 2. punktā noteiktais ierobežojums, kas paredz, ka ir jāņem vērā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, pārvadātāju, valsts drošības iestādes un dalībvalstu pieprasījumi, atšķiras no vispārējās pieejas, kas paredzēta direktīvā, un var tikt paveikts neapzināti. Tā kā aģentūrai ir uzticēti uzdevumi, ko iepriekš veica *NSA*, būtu loģiski, ja arī Aģentūra varētu lūgt *NIB* veikt izmeklēšanu. Tā kā *NIB* var pieņemt lēmumus par izmeklēšanu pēc saviem ieskatiem, tās tiek aicinātas ņemt vērā arī Aģentūras pieprasījumus.  Pieprasījumi neuzliek obligātu pienākumu veikt izmeklēšanu. Šis lēmums vienmēr ir *NIB* ziņā.  Direktīvas 23. panta 1. punkta pēdējā teikumā noteikts šādi: “*Šis punkts neliedz dalībvalstīm vienoties, ka citos apstākļos attiecīgās struktūras veic izmeklēšanu, savstarpēji sadarbojoties*”. Vienošanās starp dalībvalstīm (vai ar trešo valsti) var būt ar plašāku darbības jomu nekā Direktīvas 2016/798 20. pants. Tāpēc pēc negadījuma vai starpgadījuma, uz kuru attiecas šāda vienošanās, *NIB* jāpārbauda, vai tas atbilst 20. panta 2. punkta kritērijiem. Ja šādas atbildības nav, uz izmeklēšanu var attiekties 22. panta 6. punkts. |

# 9. Izmeklēšanas veikšana ir noteikta valsts tiesību aktos

Direktīvas 2016/798 22. panta 6. punktā ir skaidri noteikts, ka dalībvalstij ir tiesības uzticēt izmeklēšanas struktūrai citu izmeklēšanu, kas nav minēta 20. pantā:

“Dalībvalstis izmeklēšanas struktūrai var uzdot izmeklēt arī citus, 20. pantā neminētus dzelzceļa negadījumus un starpgadījumus.”

Tā kā šis pants attiecas uz negadījumiem, kas nav noteikti 20. pantā, ir izveidots skaidrs dalījums starp negadījumu veidiem, uz kuriem attiecas attiecīgais tiesiskais pamats.

Ja izmeklēšana ietilpst tikai 22. panta 6. punkta darbības jomā, nevis 20. panta darbības jomā, *NIB* ievēro tikai attiecīgos valsts tiesību aktus. Tas nozīmē, ka tad, ja valsts tiesību aktos ir noteikts pienākums *NIB* veikt izmeklēšanu, kas nav noteikta 20. panta 1. punktā vai 20. panta 2. punktā, nepiemēro arī Direktīvas 2016/798 formālās prasības attiecībā uz izmeklēšanas procedūru (23. pants), izmeklēšanas ziņojumiem (24. pants), Aģentūrai sniedzamo informāciju (25. pants) un drošības ieteikumiem (26. pants).

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Līdz ar to 22. panta 6. punktā dalībvalstīm ir atļauts uzticēt *NIB* tādu notikumu izmeklēšanu, kas neietilpst 20. panta 2. punkta darbības jomā. Tie var būt tikai tādi notikumi:   * kas neatbilst kritērijam “kuri nedaudz citos apstākļos varētu izraisīt smagus negadījumus” vai * ko *NIB* ir nolēmusi neizmeklēt citu iemeslu dēļ, ņemot vērā kritērijus, kas uzskaitīti 20. panta 2. punkta a)–d) apakšpunktā.   Šādos gadījumos valsts tiesību aktos var paredzēt citu noteikumu piemērošanu attiecībā uz izmeklēšanu, nevis Direktīvas 2016/798 23. panta un nākamo pantu, un valsts tiesību aktu piemērošanu, ar kuriem tiek pārņemta šī direktīva. |

# 10. Process, kā pieņem lēmumu par izmeklēšanas uzsākšanu, atbilstoši negadījuma veidam

Šajā punktā ir sniegti norādījumi attiecībā uz katru kategoriju, kas noteikta Direktīvas 2016/798 3. panta 11. punktā:

* sadursmes;
* nobraukšana no sliedēm;
* negadījumi uz pārbrauktuvēm;
* negadījumi ar personām, ko izraisījis kustībā esošs ritošais sastāvs;
* ugunsgrēki;
* citi.

## 10. 1. Vilcienu sadursmes

Vilcienu sadursmes vienmēr izmeklē, ja tajās gājusi bojā vismaz viena persona vai nodarīti smagi miesas bojājumi vismaz piecām personām, vai nodarīts liels kaitējums ritošajam sastāvam, infrastruktūrai vai videi.

### 10. 1.1. Definīcijas

Definīcija izriet no vienotajām definīcijām *CSI* Direktīvas 2016/798 I pielikuma papildinājumā. Vienotās definīcijas tiek izmantotas attiecībā uz *CSI*, un Direktīvā 2016/798 nav skaidri noteikts, ka šādas definīcijas ir jāizmanto arī citiem nolūkiem. Dalībvalstīm un valstu izmeklēšanas struktūrām nav pienākuma stingri piemērot vienotās *CSI* definīcijas, lai noteiktu “smagu negadījumu”. Smags negadījums saskaņā ar Direktīvas 2016/798 definīciju ir “vilcienu sadursme vai nobraukšana no sliedēm”, neatsaucoties uz *CSI* vienotajām definīcijām. Ja vien nav jāpiemēro īpaši tiesību akti, valstu izmeklēšanas struktūrām tiek ieteikts saskanības nolūkā piemērot *CSI* definīcijas.

“**Vilciens**” ir viens vai vairāki dzelzceļa ritekļi, ko velk viena vai vairākas lokomotīves vai motorvagoni, vai viens atsevišķs motorvagons, kas brauc ar savu numuru vai īpašu apzīmējumu no noteikta maršruta sākumpunkta līdz noteiktam galapunktam, ieskaitot rezerves lokomotīvi, t. i., lokomotīvi, kas veic ceļu viena pati.

“**Vilciena sadursme ar dzelzceļa ritekli**” ir viena vilciena daļas sadursme ar cita vilciena vai ritekļa, vai manevru veicošā ritošā sastāva daļu frontāli, no aizmugures vai no sāniem.

“**Vilciena sadursme ar šķērsli būvju tuvinājuma gabarītā**” ir sadursme starp vilciena daļu un objektiem, kas nostiprināti vai īslaicīgi atrodas uz sliežu ceļa vai tā tuvumā (izņemot uz pārbrauktuvēm, ja tur tie nokrituši šķērsojošam transportlīdzeklim vai lietotājam), ieskaitot sadursmi ar gaisvadu kontakttīklu.

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Sadursme, kas izraisa nobraukšanu no sliedēm, tiek uzskaitīta kā sadursme.  Jebkura sadursme, kurā iesaistīti tikai dzelzceļa ritekļi, kas neatbilst vilciena definīcijai, ir jāklasificē kā “cits” vai, ja atbilstīgi, kā “negadījums uz pārbrauktuves”. Turpretī par vilcienu uzskata arī tādus apkopes transportlīdzekļus kā sliežu automašīnu, sliežu ceļa mašīnu, blietētāju, pa sliedēm braucošu apkopes mašīnu, ja tie atbilst iepriekšminētās definīcijas prasībām.  Sadursmes starp manevrus veicošu ritošo sastāvu / apkopes mašīnu klasificē kā “cits” negadījuma veids.  Šajos norādījumos tiek uzskatīts, ka dzīvnieki ir objekti.  Sadursmes, kas mērķtiecīgi izraisītas, piemērojot drošības procedūras, lai reaģētu uz ārkārtas situāciju, klasificē kā “citas”.  Neizsmeļošs stacionāru objektu uzskaitījums:   * strupceļa atbalsts; * infrastruktūra (aprīkojums) (tās daļa) būvju tuvinājuma gabarītā.   Visi gadījumi, kad vilciens ir norāvis gaisvadu kontakttīklu, ir jāuzskata par sadursmi ar gaisvadu kontakttīklu.  Neizsmeļošs pagaidu objektu uzskaitījums:   * akmeņi; * zemes nogruvumi; * koki; * no dzelzceļa ritekļiem atdalījušās daļas; * izkritušas vai no vietas izbīdījušās kravas; * ritekļi un mašīnas vai aprīkojums sliežu ceļu apkopei; * (auto)transporta līdzekļi, kas ietiekušies būves gabarītos.   Jebkuru sadursmi uz pārbrauktuvēm starp dzelzceļa ritekli (vilcienu vai citu dzelzceļa ritekli) un   * vienu vai vairākiem autotransporta līdzekļiem, kas šķērso sliežu ceļus; * citiem pārbrauktuvju lietotājiem, piemēram, gājējiem, * vai citiem objektiem, kas atrodas uz sliežu ceļa vai tā tuvumā un ir izkrituši no transportlīdzekļiem, vai lietotājiem, kuri šķērso sliežu ceļus,   klasificē kā “negadījumu uz pārbrauktuves”. |

### 10.1.2. Piemēri

Vilcienu sadursmes ar sekām, kas minētas 3. panta 12. punktā, ir obligāti jāizmeklē bez jebkādiem izņēmumiem. Izmeklēšana attiecībā uz citām vilcienu sadursmēm, jo īpaši tām, kurās ir iesaistīts cits dzelzceļa transportlīdzeklis, ir nopietni jāapsver atbilstoši 20. panta 2. punktam, jo pastāv augsts riska potenciāls.

|  |
| --- |
| **1. piemērs.**  Vilciens saduras ar vilcienu. Gājuši bojā divi pasažieri.  Letālo seku un vilcienu sadursmes dēļ šā negadījuma izmeklēšana ir obligāta atbilstoši 20. panta 1. punktam.  *NIB* ir jāizmeklē šis negadījums. |

|  |
| --- |
| **2. piemērs.**  Vilciens sadūries ar kravas vagonu, kas nobraucis no sliedēm no pretējā virzienā braucoša vilciena. 10 pasažieri guvuši smagus miesas bojājumus.  Šā negadījuma izmeklēšana ir obligāta atbilstoši 20. panta 1. punktam, jo vismaz 5 personas ir guvušas smagus miesas bojājumus, ir notikusi vilcienu sadursme un vilciena nobraukšana no sliedēm.  *NIB* ir jāizmeklē šis negadījums. |

|  |
| --- |
| **3. piemērs.**  Vilciens sadūries ar zemes nogruvumu. Divi pasažieri guvuši nelielus miesas bojājumus.  Šā negadījuma izmeklēšana atbilstoši 20. panta 1. punktam nav obligāta.  Tomēr jāpārbauda, vai izmeklēšana atbilstoši 20. panta 2. punktam var būt lietderīga tādēļ, ka pastāv augsts smaga negadījuma risks.  Izmeklēšanā tostarp varētu ietvert to, kā *IM* mazina zemes nogruvumu risku, risina problēmas evakuācijas laikā utt.  Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.* |

|  |
| --- |
| **4. piemērs.**  Vilciens sadūries ar koku. Divi pasažieri guvuši nelielus miesas bojājumus. Noteiktās dienas periodos šis vilciens ir pilns ar skolēniem. Skolēnu brīvdienu dēļ negadījuma brīdī vilciens bija gandrīz pavisam tukšs.  Šā negadījuma izmeklēšana atbilstoši 20. panta 1. punktam nav obligāta.  Tomēr jāpārbauda, vai izmeklēšana atbilstoši 20. panta 2. punktam var būt lietderīga tādēļ, ka pastāv augsts smagu negadījumu risks:   * vai tas, ka sadursmei nebija smagu seku atbilstoši 3. panta 12. punktam, bija tikai labvēlīga apstākļa “skolēnu brīvdienas” dēļ. Saistībā ar starpgadījumu/negadījumu šīs skolēnu brīvdienas var būt uzskatāmas par nejaušu apstākli.   Tostarp var pārbaudīt to, kā *IM* mazina risku, ka koki var nokļūt uz sliedēm, un iespējamību, ka vilciens ir pilns ar skolēniem, utt.  Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.* |

|  |
| --- |
| **5. piemērs.**  Divi kravas vilcieni, kas abi brauca ar 10 km/h lielu ātrumu, sadūrās uz posma. Nelielus miesas bojājumus guva viens lokomotīves vadītājs. Viens vilciens pārvietojās ar nelielu ātrumu tādēļ, ka sliežu ceļa darbu dēļ bija noteikts pagaidu ātruma ierobežojums, bet otras lokomotīves vadītājs bija saņēmis “steidzamu apstāšanās izsaukumu” no dzelzceļa dispečera un iedarbinājis avārijas bremzi.  Šā negadījuma izmeklēšana atbilstoši 20. panta 1. punktam nav obligāta.  Tomēr jāpārbauda, vai izmeklēšana atbilstoši 20. panta 2. punktam var būt lietderīga tādēļ, ka pastāv augsts smaga negadījuma risks. Laimīgas sagadīšanās dēļ vilcieni pārvietojās ar nelielu ātrumu, kas varēja būt tiešs iemesls tam, kādēļ šim notikumam nebija smagu seku.  Tostarp varētu pārbaudīt to, kādas barjeras nav ļāvušas notikt sadursmei un kā sliežu ceļa darbi ir ietekmējuši vilcienu satiksmi utt.  Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.* |

## 10.2. Vilcienu nobraukšana no sliedēm

Vilcienu nobraukšanu no sliedēm vienmēr izmeklē, ja tajā ir gājusi bojā vismaz viena persona vai nodarīti smagi miesas bojājumi vismaz piecām personām, vai nodarīts liels kaitējums ritošajam sastāvam, infrastruktūrai vai videi.

### 10.2.1. Definīcija

“**Vilciens**” ir viens vai vairāki dzelzceļa ritekļi, ko velk viena vai vairākas lokomotīves vai motorvagoni, vai viens atsevišķs motorvagons, kas brauc ar savu numuru vai īpašu apzīmējumu no noteikta maršruta sākumpunkta līdz noteiktam galapunktam, ieskaitot rezerves lokomotīvi, t. i., lokomotīvi, kas veic ceļu viena pati.

“**Vilciena nobraukšana no sliedēm**” ir katrs gadījums, kad vismaz viens vilciena ritenis nobrauc no sliedēm.

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Ietver arī gadījumus, kad ir notikusi uzcelšana atpakaļ uz sliedēm (ja negadījumi ir ievērojami).  Nobraukšanu no sliedēm, kas mērķtiecīgi izraisīta, piemērojot drošības procedūras, lai reaģētu uz ārkārtas situāciju, klasificē kā “cits” negadījumu veids.  Manevrus veicoša ritošā sastāva / apkopes mašīnas / ritekļa nobraukšanu no sliedēm klasificē kā “citu” negadījuma veidu.  Sadursmes ar ritošo sastāvu / šķēršļiem, kam seko nobraukšana no sliedēm, nav iekļautas, un šādus notikumus klasificē kā sadursmes.  Vilciena nobraukšanu no sliedēm, ko izraisa bremžu klucis, klasificē kā “nobraukšanu no sliedēm”. |

### 

### 10.2.2. Piemēri

Vilcienu nobraukšana no sliedēm ar sekām, kas minētas 3. panta 12. punktā, ir obligāti jāizmeklē bez jebkādiem izņēmumiem. Izmeklēšana attiecībā uz citu vilciena nobraukšanu no sliedēm atbilstoši 20. panta 2. punktam ir nopietni jāapsver, jo pastāv augsts riska potenciāls.

|  |
| --- |
| **1. piemērs.**  Divi kravas vilciena vagoni nobrauca no sliedēm uz posma.  Bojāgājušo nebija. Sliežu ceļš tika iznīcināts 3500 m garā posmā, tika iznīcinātas divas pārmiju pārvedas. Aprēķinātais kaitējums bija 2 500 000 €.  Šāda negadījuma izmeklēšana atbilstoši 20. panta 1. punktam ir obligāta tādēļ, ka bija notikusi vilciena nobraukšana no sliedēm un tās rezultātā tika nodarīts kaitējums.  *NIB* ir jāizmeklē šis negadījums. |

|  |
| --- |
| **2. piemērs.**  Divi kravas vilciena vagoni nobrauca no sliedēm uz posma. Neviens neguva miesas bojājumus, aprēķinātais kaitējums bija 25 000 €.  Šā negadījuma izmeklēšana atbilstoši 20. panta 1. punktam nav obligāta.  Tomēr jāpārbauda, vai izmeklēšana atbilstoši 20. panta 2. punktam var būt lietderīga tādēļ, ka pastāv augsts smaga negadījuma risks.  Tostarp varētu pārbaudīt infrastruktūras stāvokli un tehniskās apkopes pasākumus, vagonu riteņu stāvokli un tehniskās apkopes pasākumus utt.  **Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.*** |

|  |
| --- |
| **3. piemērs.**  Divi kravas vilciena vagoni nobrauca no sliedēm. Nobraukšanu no sliedēm bija pamanījis dzelzceļa dispečers, kurš nekavējoties par to informēja vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu). Neviens cilvēks neguva miesas bojājumus; aprēķinātais kaitējums bija 25 000 €. Dzelzceļa dispečers spēja pamanīt nobraukšanu no sliedēm tikai tāpēc, ka tas notika tieši viņa kabineta priekšā. Var pieņemt, ka citā gadījumā kaitējums būtu bijis daudz lielāks un varētu būt ievainotas personas.  Šā negadījuma izmeklēšana atbilstoši 20. panta 1. punktam nav obligāta.  Tomēr jāpārbauda, vai izmeklēšana atbilstoši 20. panta 2. punktam var būt lietderīga tādēļ, ka pastāv augsts smaga negadījuma risks. Nobraukšanas no sliedēm novērošanu var uzskatīt par īpašu, veiksmīgu apstākli, kas varēja būt tiešs iemesls tam, kādēļ šim notikumam nebija smagu seku.  Tostarp varētu pārbaudīt būtiskus faktorus satiksmes vadības laikā stacijā, infrastruktūras stāvokli un tehniskās apkopes pasākumus, vagonu riteņu stāvokli un tehniskās apkopes pasākumus utt.  Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.* |

|  |
| --- |
| **4. piemērs.**  Salūzuša riteņa dēļ tunelī no sliedēm nobrauca astoņi pasažieru vilciena vagoni. Vilciens, kas tika izmantots kreisās puses satiksmē, nobrauca no sliedēm uz kreiso pusi, bet neapgāzās, jo atspiedās pret tuneļa sienu. Pēc dažām sekundēm garām pretējā virzienā brauca vilciens, bet sadursme ar tā vilciena daļām, kas bija nobraucis no sliedēm, nenotika. Neviens neguva smagus miesas bojājumus. Neviens netika nogalināts, kā arī neguva smagus miesas bojājumus, un kaitējuma apmērs bija mazāks par 2 miljoniem eiro.  Šā negadījuma izmeklēšana atbilstoši 20. panta 1. punktam nav obligāta.  Tomēr jāpārbauda, vai izmeklēšana atbilstoši 20. panta 2. punktam var būt lietderīga tādēļ, ka pastāv augsts smaga negadījuma risks. Nobraukšanas no sliedēm virzienu var uzskatīt par “nejaušības” apstākli. Nobraukšana no sliedēm būtu izraisījusi smagu negadījumu, ja šis viens apstāklis atšķirtos.  Tostarp varētu pārbaudīt vagonu riteņu stāvokli un tehniskās apkopes pasākumus, veikt salauztā riteņa pārbaudi pie metalurģijas speciālistiem utt.  Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.* |

|  |
| --- |
| **5. piemērs.**  Reģionālā kravas vilciena pirmie ratiņi, pārvietojoties ar nelielu ātrumu pa vienceļa līniju, sniega apstākļu dēļ nobrauca no sliedēm. Sliežu lāgojuma dēļ parasti ātrums šajā līnijā ir ierobežots līdz 40 km/h. Šajā līnijā nekursē pasažieru vilcieni.  Šā negadījuma izmeklēšana atbilstoši 20. panta 1. punktam nav obligāta.  Tomēr jāpārbauda, vai izmeklēšana atbilstoši 20. panta 2. punktam var būt lietderīga tādēļ, ka pastāv augsts smaga negadījuma risks.  Var pārbaudīt to, kā *RU* un *IM* savās drošības pārvaldības sistēmās mazina snigšanas radīto risku.  Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.* |

## 10. 3. Negadījumi uz pārbrauktuvēm

Negadījumi uz pārbrauktuvēm ir jāizmeklē, ja:

* tajos bojā gājusi vismaz viena persona vai nodarīti smagi miesas bojājumi vismaz piecām personām, vai radīts liels kaitējums **un**
* negadījumam ir acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību.

Negadījumiem uz pārbrauktuvēm ir acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību, ja:

* **negadījuma** iemesls acīmredzami bija nepilnības dzelzceļa sistēmā (piemēram, infrastruktūras ierīču vai ritošā sastāva tehniskās kļūmes, personāls, kas neievēro procedūras, nepilnības drošības pārvaldības sistēmā utt.);
* **sekas** acīmredzami bija radušās dzelzceļa sistēmas trūkumu dēļ (piemēram, ritošā sastāva konstrukcijas problēmas, nefunkcionējoši operatīvās rīcības plāni utt.).

### 10. 3.1. Definīcijas

“**Negadījums uz pārbrauktuves**” ir tāds negadījums uz pārbrauktuves, kurā iesaistīts vismaz viens dzelzceļa riteklis un viens vai vairāki pārbrauktuvi šķērsojoši transportlīdzekļi, citi pārbrauktuves lietotāji, piemēram, gājēji, vai citi objekti, kas īslaicīgi atrodas uz sliežu ceļiem vai to tuvumā, ja tur tos pazaudējis transportlīdzeklis vai lietotājs, kas šķērso šo pārbrauktuvi.

“**Pārbrauktuve**” ir ceļa vai pārejas un sliežu ceļa krustojums, ko par tādu atzīst dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un kas ir atvērts publiskajiem vai privātajiem lietotājiem. Par pārbrauktuvēm neuzskata pārejas starp peroniem stacijās, kā arī pārejas uz sliežu ceļiem, kas paredzētas tikai dzelzceļa personālam.

“**Ceļš**” dzelzceļa negadījumu statistikas vajadzībām ir publiskas lietošanas vai privāts ceļš, iela vai autostrāde, ieskaitot blakusesošās ietves un riteņbraucēju celiņus.

“**Pāreja**” ir ietve vai brauktuve, kura nav ceļš un pa kuru ir paredzēts pārvietoties cilvēkiem, dzīvniekiem, mehāniskajiem transportlīdzekļiem vai tehnikai.

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Sadursmes ar objektiem uz pārbrauktuvēm klasificējamas kā sadursmes, nevis kā negadījumi uz pārbrauktuvēm, izņemot gadījumus, kad šķērsli pazaudējis pārbrauktuves lietotājs vai kad tas nokritis no pārbrauktuvi šķērsojoša transportlīdzekļa, kas nav saistīts ar dzelzceļu.  Jāiekļauj sadursmes ar uzraudzītiem dzīvniekiem uz pārbrauktuves. Sadursme uz pārbrauktuves ar savvaļas dzīvniekiem un dzīvniekiem, kas netiek uzraudzīti, jāiekļauj vilcienu sadursmēs vai citos negadījumos (atkarībā no iesaistītā dzelzceļa ritekļa).  Pārbrauktuves lietotāji ir visas personas motorizētos un nemotorizētos transportlīdzekļos, kā arī gājēji. |

### 10.3.2. Piemēri

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Negadījums uz pārbrauktuves ar smagajiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem vienmēr var izraisīt smagu negadījumu. Tas var būt iemesls izmeklēšanas veikšanai.  Neatļauta nokļūšana uz pārbrauktuves ir plaši izplatīta problēma, tāpēc šie acīmredzama “pārkāpuma” gadījumi bieži netiek izmeklēti. Tomēr valstu izmeklēšanas struktūras nedrīkst šādus gadījumus izslēgt no izmeklēšanas pēc noklusējuma, jo tādējādi var palaist garām iespēju ievērojami sekmēt pārbrauktuvju drošības uzlabošanu. Pat acīmredzama drošības noteikumu pārkāpuma gadījumā cēloniskie vai veicinošie faktori var izrietēt no dzelzceļa sistēmas.  Gadījumos, kad pārbrauktuves lietotāja rīcību nevar racionāli izskaidrot, ieteicams sākt sākotnējo pārbaudi.*[[3]](#footnote-4)* Bieži vien pārbrauktuvju lietotāju rīcību ietekmē slikta redzamība, nepietiekami pārbrauktuves signālrādītāji un signālzīmes vai slikta pārbrauktuves uzbūve.  Negadījumi un starpgadījumi uz pārbrauktuves var būt piemēroti gadījumi negadījumu virknes izpētei. Šajā izskatīšanā ir jāiekļauj starpgadījumi.  Pamatojoties uz negadījumu uz pārbrauktuvēm izmeklēšanas secinājumiem, var tikt sagatavoti drošības ieteikumi “citām iestādēm un struktūrām” 26. panta 2. punkta nozīmē ar mērķi panākt uzlabojumus uz autoceļiem. |

|  |
| --- |
| **Laba prakse.**  Pēc negadījuma uz pārbrauktuves, kurā gājuši bojā vai smagi ievainoti pārbrauktuves lietotāji, jāveic sākotnējā pārbaude, lai noteiktu, vai dzelzceļa sistēmas (gan pārbrauktuve, gan vilciens) ir darbojušās pareizi. Gadījumos, kad vilcienā ir gājušas bojā vai smagi ievainotas personas, šajā sākotnējā pārbaudē jāizskata, vai vilciena pasīvās aizsardzības sistēma ir darbojusies pareizi.  Izmeklēšana varētu būt lietderīga arī tad, ja dzelzceļa apakšsistēmas ir darbojušās pareizi un pārbrauktuves lietotāji (piemēram, transportlīdzekļu vadītāji u. c.) paši ir apdraudējuši sevi (piemēram, apzināti ignorējot brīdinājuma gaismas un apbraucot pusbarjeras) un ja šāda izmeklēšana uzlabotu dzelzceļa drošību.  Tā kā pārbrauktuvēs ietilpst arī cits transporta veids (autotransports), ieteicams iesaistīt arī personālu ar specializētām zināšanām (par autoceļiem, transportlīdzekļiem, transportlīdzekļu vadīšanu utt.), lai gūtu labāku izpratni par problēmām no autotransporta viedokļa. Multimodālas valstu izmeklēšanas struktūras tādās valstīs kā Zviedrija un Norvēģija ir ziņojušas par labu pieredzi, kas gūta, attiecībā uz negadījumiem uz pārbrauktuvēm, sadarbojoties ar autotransporta jautājumos kompetentām iestādēm. |

|  |
| --- |
| **1. piemērs.**  Vilciens sadūrās ar automašīnu uz pārbrauktuves, kas aprīkota ar pusbarjerām. Divi cilvēki automašīnā gājuši bojā, bet vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) guva nelielus miesas bojājumus. Bija liecības par barjeru darbības traucējumiem, jo tās neaizvērās.  Izmeklēšana atbilstoši 20. panta 1. punktam ir obligāta letālo seku dēļ un tādēļ, ka pastāv acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošību.  *NIB* ir jāizmeklē šis negadījums. |

|  |
| --- |
| **2. piemērs.**  Vilciens sadūrās ar automašīnu uz pārbrauktuves, kas nebija aprīkota ar tehnisko aizsardzību. Gāja bojā divas personas, kas atradās automašīnā. Pārbaudē tika konstatēts, ka bija ievēroti visi tehniskie standarti un ka vilciena apkalpe ir rīkojusies saskaņā ar noteikumiem.  Šis negadījums nav jāizmeklē atbilstoši 20. panta 1. punktam.  Šis negadījums nav jāklasificē kā negadījums atbilstoši 20. panta 2. punktam, ja vien nav īpašu iemeslu, kādēļ automašīnas vadītājs centās šķērsot pārbrauktuvi.  **Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.*** |

|  |
| --- |
| **3. piemērs.**  Vilciens sadūrās ar automašīnu uz pārbrauktuves, kas aprīkota ar pusbarjerām. Divi cilvēki automašīnā ir gājuši bojā, bet vilces līdzekļa vadītājs (mašīnists) un 7 pasažieri ir guvuši smagus miesas bojājumus. Ne barjerām, ne citām dzelzceļa puses drošības ierīcēm nebija darbības traucējumu. Liecinieki atstāstīja, ka automašīnas vadītājs bija centies apbraukt barjeras.  Šis negadījums nav jāizmeklē atbilstoši 20. panta 1. punktam.  Tomēr jāpārbauda, vai izmeklēšana atbilstoši 20. panta 2. punktam var būt lietderīga, ņemot vērā sekas, ar kurām saskārās pasažieri un darbinieki. Šis negadījums liecina par to, ka pastāv atziņas, kas ir jāņem vērā drošības pārvaldībā un/vai drošības regulēšanā.  Izmeklēšanā tostarp var iekļaut šādus jautājumus:  › Kādēļ sadursme tik smagi skāra vilcienā esošās personas?  › Vai ir izvērtēti riski, kas apdraud vilces līdzekļa vadītāju (mašīnistu) un pasažierus šādos relatīvi biežos notikumos, un vai ir ieviesti atbilstoši pasākumi?  **Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.*** |

|  |
| --- |
| **4. piemērs.**  Vilciens sadūrās ar sievieti uz gājējiem paredzētas pārejas. Sieviete guva smagus miesas bojājumus. Bija skaidrs, ka sieviete nebija ievērojusi akustisko brīdinājuma signālu par vilciena tuvošanos.  Šis ir tāda negadījuma piemērs, kas var neietilpt 20. panta 2. punkta darbības jomā.  Šis negadījums nav jāklasificē kā negadījums atbilstoši 20. panta 2. punktam, ja vien tam nav īpaša pamatojuma, piemēram, paredzama būtisku atziņu gūšana drošības jomā vai īpašu valsts noteikumu sagatavošana atbilstoši 20. panta 6. punktam.  **Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.*** |

## 10.4. Negadījumi ar personām, kuros iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs (izņemot pašnāvības)

Negadījumi ar personām, kuros iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs, ir jāizmeklē šādos gadījumos:

* tajos bojā gājusi vismaz viena persona vai nodarīti smagi miesas bojājumi vismaz piecām personām, vai radīts liels kaitējums **un**
* negadījumam ir acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību.

**Negadījumi ar personām, kuros iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs**, acīmredzami ietekmē dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību, ja negadījums ir noticis dzelzceļa sistēmas nepilnību dēļ (piemēram, infrastruktūras ierīču vai ritošā sastāva tehniskās kļūmes, personāls nav ievērojis procedūras, slikta tehniskās apkopes darbu plānošana utt.).

### 10.4.1. Definīcija

*“****Negadījums ar personām, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs****” ir tāds negadījums, kurā vienu vai vairākus cilvēkus notriec dzelzceļa riteklis, tam piestiprināts vai no tā atdalījies priekšmets; šajā kategorijā ietver arī cilvēkus, kas izkrīt no dzelzceļa ritekļiem, kā arī cilvēkus, kuri nokrīt vai kurus notriec nenostiprināti priekšmeti, tiem atrodoties riteklī.*

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Turpmāk sniegts neizsmeļošs notikumu uzskaitījums:   * vilciens notriec personas laikā, kad tās izmanto pārejas starp peroniem; * personas izkrīt no vilcieniem; * pasažieri saņem triecienu no vilciena; * darbinieki saņem triecienu no vilciena.   Netiek iekļautas personas, kas pārvietojas ar vilcieniem un gūst smagus miesas bojājumus vai iet bojā nesaistīti ar vilciena kustību. Piemēram, pasažieris vilcienā paslīd un nokrīt vai pasažieris vilcienā applaucējas ar karstu dzērienu. |

### 

### 10.4.2. Piemēri

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Negadījumi, “kuros iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs”, ietver atsevišķi braucošus vagonus, manevru kustības u. c.; tie ietver negadījumus starp peroniem stacijās, kā arī negadījumus ar pasažieriem uz sliežu ceļiem, kas paredzēti tikai izmantošanai darbiniekiem.  Neatļauta piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai, ko angliski dēvē par “trespassing”, ir plaši izplatīta problēma, tāpēc šie acīmredzama “pārkāpuma” gadījumi bieži vien netiek izmeklēti. Tomēr valstu izmeklēšanas struktūras nedrīkst šādus gadījumus izslēgt no izmeklēšanas pēc noklusējuma, jo tādējādi var palaist garām iespēju ievērojami veicināt dzelzceļa drošības uzlabošanu. Pat acīmredzama drošības noteikumu pārkāpuma gadījumā cēloniskie vai veicinošie faktori var izrietēt no dzelzceļa sistēmas (piemēram, no nepilnībām riska novērtēšanā).  Valstu izmeklēšanas struktūrām ir jāsāk sākotnējā pārbaude vismaz attiecībā uz tiem negadījumiem, kuros miesas bojājumus ir guvušas personas, kas tika notriektas laikā, kad šī persona veica ar paredzēto dzelzceļa lietojumu cieši saistītu darbību. Var pieņemt, ka pastāv cieša saistība ar paredzēto lietojumu, ja cilvēki ir notriekti:   * dzelzceļa stacijās (tostarp uz pārejām starp peroniem); * šķirotavās (tostarp uz pārejām, kas paredzētas sliežu ceļa šķērsošanai tikai darba devējiem); * dzelzceļa infrastruktūras būvniecības vai tehniskās apkopes darbu laikā.   Bieži vien cilvēku rīcību ietekmē slikti redzamības apstākļi, nepietiekami pārbrauktuves signālrādītāji un signālzīmes vai slikts procedūru plānojums. |

|  |
| --- |
| **Laba prakse**  Pēc negadījuma ar personām, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs un kurā kāda persona gājusi bojā vai guvusi smagus miesas bojājumus, jāveic sākotnējā pārbaude, lai noskaidrotu, vai ir pierādījumi vai spēcīgas liecības par pašnāvību. Ja aizdomas par pašnāvību neapstiprinās, pārbaudē jānosaka, vai dzelzceļa apakšsistēmas ir darbojušās pareizi gan vilcienā, gan iespējamajās stacionārajās lauka aizsardzības iekārtās.  Attiecībā uz negadījumiem, kuri saistīti ar dzelzceļa sistēmas tehniskās apkopes darbiem vai būvdarbiem un kuros personas ir guvušas miesas bojājumus vai gājušas bojā, sākotnējā pārbaudē jāizskata, vai drošības pasākumi ir bijuši pietiekami un vai tie ir pareizi izpildīti.  Ja visas dzelzceļa apakšsistēmas bija darbojušās pareizi un notriektā persona (piemēram, persona, kas neatļauti piekļuvusi dzelzceļa infrastruktūrai) pati bija pakļāvusi sevi briesmām (piemēram, šķērsojot sliežu ceļus, nevis izmantojot pietiekami netālu esošu drošu pāreju), un **šīs personas rīcību acīmredzami nav ietekmējuši dzelzceļa sistēmā esoši faktori**, tad izmeklēšanu nebūtu piemēroti veikt, ja vien tā nepārprotami neuzlabotu dzelzceļa drošību.  Lai arī gadījums var neatbilst 20. panta 1. punktā noteiktās izmeklēšanas kritērijiem, *NIB* var nolemt izmeklēt šo negadījumu atbilstoši 20. panta 2. punktam, piemēram, ja tas atbilst sabiedrības interesēm vai ja tas ir paredzēts valsts tiesību aktos (22. panta 6. punkts). |

|  |
| --- |
| **1. piemērs.**  Vilciens ietriecas personu grupā uz divceļu līnijas. Divas personas tiek nogalinātas, vēl divas citas personas gūst smagus miesas bojājumus. Iegūtas liecības par to, ka šīs personas bija *IM* apmeklētāji, kas vēlējās izpētīt konkrētu iekārtu sliežu ceļa tuvumā. Personas atradās sliežu ceļa zonā ar dispečera atļauju un *IM* drošības darbinieku uzraudzībā.  Izmeklēšana atbilstoši 20. panta 1. punktam ir obligāta letālo seku dēļ un tādēļ, ka pastāv acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošību.  Gadījuma apraksts liecina par saziņas problēmu dzelzceļa sistēmā un to, ka no šā gadījuma var gūt mācību attiecībā uz drošības pārvaldību.  *NIB* ir jāizmeklē šis negadījums. |

|  |
| --- |
| **2. piemērs.**  Stacijā gājušas bojā divas personas. Šīs personas notrieca garām braucošs vilciens laikā, kad tās šķērsoja sliežu ceļus stacijā. Tika iegūtas liecības par to, ka tās ir “satraucis” īsais perona maiņas laiks un tās vēlējušās paspēt uz piepilsētas vilcienu, kura atiešana bija noteikta no cita perona nekā parasti. Tuvākā drošā sliežu ceļu šķērsošanas vieta atradās 300 metru attālumā.  Šis negadījums nav jāizmeklē atbilstoši 20. panta 1. punktam.  Tomēr gadījuma apraksts liecina par to, ka dispečera lēmums par perona maiņu neilgi pirms vilciena atiešanas var būt sekmējis negadījumu un ka no šā gadījuma var gūt mācību attiecībā uz drošības pārvaldības sistēmu.  Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.* |

|  |
| --- |
| **3. piemērs.**  *NIB* tika informēta par sievieti, kuru stacijā bija nogalinājis kustībā esošs vilciens. Tika konstatēts, ka šajā gadījumā ir notikusi neatļauta piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai. Tāpēc *NIB* ir nolēmusi neizmeklēt šo gadījumu. Taču no paziņojumiem plašsaziņas līdzekļos un liecinieku izteikumiem *NIB* uzzināja, ka dzelzceļa sistēmā, iespējams, bijuši apstākļi, kas ir izraisījuši negadījumu. *NIB* pārskatīja savu lēmumu un sāka izmeklēšanu. Izmeklēšanā noskaidrots, ka sieviete, saņemot neskaidru informāciju, bija iekāpusi nepareizajā vilcienā. Kad vilciens sāka kustību nepareizajā virzienā, viņa atvēra durvis (apejot tehniskās ierīces, kas novērš durvju atvēršanu) un izkrita no vilciena. Pēc tam viņai uzbrauca cits vilciens, kad viņa savainojusies gulēja uz sliežu ceļa.  Sākotnēji šis negadījums varēja būt klasificēts kā negadījums atbilstoši 20. panta 2. punktam. Pēc tam, kad kļuva pieejama papildu informācija (acīmredzama ietekme uz dzelzceļa regulēšanu vai drošības pārvaldību, piemēram, ar durvju bloķēšanas sistēmu), šis negadījums bija jāklasificē kā negadījums atbilstoši 20. panta 1. punktam.  Šajā izmeklēšanā tostarp var izvērtēt personas rīcību un to, kādi šķēršļi ir (vai nav) ieviesti, lai novērstu šāda veida negadījumus.  Šis negadījums ir jāizmeklē atbilstoši 20. panta 1. punktam. |

|  |
| --- |
| **4. piemērs.**  Vilciens ietriecas personu grupā uz divceļu līnijas. Divas personas tiek nogalinātas, vēl divas citas personas gūst smagus miesas bojājumus. Tika saņemtas liecības par to, ka šīs personas bija vēlējušās saīsināt ceļu līdz restorānam.  Šis negadījums nav jāizmeklē atbilstoši 20. panta 1. punktam.  Tomēr jāpārbauda, vai izmeklēšana atbilstoši 20. panta 2. punktam var būt lietderīga, jo īpaši, ja ir saņemtas liecības par to, ka šāda maršruta saīsināšana ir izplatīta prakse.  Šajā izmeklēšanā tostarp var izvērtēt personas rīcību un to, kādi šķēršļi ir (vai nav) ieviesti, lai novērstu šāda veida negadījumus.  **Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.*** |

|  |
| --- |
| **5. piemērs.**  Garām braucoša kravas vilciena radīta gaisa plūsma uzvilka uz sliedēm bērnu ratiņus no perona, kas atradās pie divceļu līnijas. Sagadīšanās dēļ bērnu ratiņi bija tukši, jo tēvs tikko bija paņēmis bērnu rokās.  Šis negadījums nav jāizmeklē atbilstoši 20. panta 1. punktam.  Tomēr jāpārbauda, vai izmeklēšana atbilstoši 20. panta 2. punktam var būt lietderīga tādēļ, ka pastāv augsts smaga negadījuma risks.  Šajā izmeklēšanā tostarp var izvērtēt to, kādas barjeras ir (vai nav) ieviestas, lai novērstu šāda veida negadījumus.  **Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.*** |

## 10.5. Ritošā sastāva ugunsgrēks

**Ritošā sastāva ugunsgrēks** ir jāizmeklē, ja:

* tajā gājusi bojā vismaz viena persona vai nodarīti smagi miesas bojājumi vismaz piecām personām, vai radīts liels kaitējums **un**
* negadījumam ir acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību.

**Ritošā sastāva ugunsgrēkam** ir acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību, ja:

* ugunsgrēks ir izcēlies dzelzceļa sistēmas nepilnību dēļ (piemēram, ritošā sastāva tehniskās kļūmes, ritošā sastāva slikta vai nolaidīga tehniskā apkope, infrastruktūras ierīču tehniskās kļūmes, kuru dēļ ritošajā sastāvā izcēlies ugunsgrēks) vai
* sekas izrietējušas no dzelzceļa sistēmas nepilnībām (piemēram, ja pasažieri nav varējuši tikt laukā aizslēgtu durvju dēļ).

### 10.5.1. Definīcija

*“****Ritošā sastāva ugunsgrēks****” ir ugunsgrēks vai sprādziens dzelzceļa riteklī (arī tā kravā), kas izceļas tā kustības laikā no izbraukšanas stacijas līdz galastacijai, ieskaitot stāvēšanas laiku izbraukšanas stacijā, galastacijā vai starpstacijās, kā arī ritošā sastāva šķirošanas darbību laikā.*

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Ietilpst arī ugunsgrēki, kas izcēlušies, dzelzceļa riteklim neesot kustībā.  Ritošā sastāva šķirošanas darbības ir darbības, kas īstenotas starp izbraukšanas staciju un galastaciju.  Var iekļaut arī dūmus, karstumu un uguns vai eksplozijas radītu triecienvilni, kas radījis negadījumu. |

### 

### 10.5.2. Piemēri

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Ugunsgrēki, kas izceļas no ritošā sastāva, vienmēr var radīt katastrofālas sekas, piemēram, ja tie notiek tuneļos.  Parasti ir jāizmeklē visi ugunsgrēki pasažieru vilcienos. |

|  |
| --- |
| Laba prakse.  Pēc ritošā sastāva ugunsgrēka, kurā kāda persona gājusi bojā vai guvusi smagus miesas bojājumus, jāveic pārbaude, lai noteiktu, vai ir pierādījumi vai spēcīgas liecības par faktoriem, kas ir veicinājuši ugunsgrēku (uguns izplatīšanos). Ja šādas aizdomas neapstiprinās, pārbaudē jānosaka, vai dzelzceļa apakšsistēmas ir darbojušās pareizi (ņemot vērā gan vietu, kur izcēlās ugunsgrēks, gan aizsardzības un drošības iekārtas).  Uguns izplatīšanās gadījumā izmeklēšana varētu būt nepieciešama, ja, piemēram, ir spēcīgas liecības par to, ka sēdekļos un citā iekšējā apdarē izmantotais materiāls varētu būt pastiprinājis ugunsgrēka sekas (degšanas veicināšana vai indīgu gāzu veidošanās).  Ja uz attiecīgo gadījumu neattiecas 20. panta 1. punktā noteiktās izmeklēšanas kritēriji, *NIB* pēc saviem ieskatiem var izmeklēt negadījumu atbilstoši 20. panta 2. punktam, piemēram, nopietna negadījuma iespējamība utt., vai tad, ja pienākums veikt šādu izmeklēšanu ir noteikts valsts tiesību aktos atbilstoši 22. panta 6. punktam. |
| **1. piemērs.**  Pasažieru vilciena vagonā ir noticis ugunsgrēks. Pēc šā negadījuma viens pasažieris ir gājis bojā, bet divi pasažieri guvuši smagus miesas bojājumus. Bija redzams, ka ugunsgrēks izcēlās uz augšklāja. Pasažieris, kurš mira no saindēšanās ar dūmiem, tika atrasts augšējā līmenī un bija mēģinājis tikt laukā pa logiem, kas bija apzīmēti kā avārijas izeja.  Izmeklēšana atbilstoši 20. panta 1. punktam ir obligāta letālo seku dēļ un tādēļ, ka pastāv acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošību.  *NIB* ir jāizmeklē šis negadījums. |

|  |
| --- |
| **2. piemērs.**  Pasažieru vilciena vagonā ir noticis ugunsgrēks. Šajā negadījumā divi pasažieri guva nelielus miesas bojājumus. Bija skaidrs, ka uguns bija izraisījusi elektrisko īssavienojumu ventilācijas sistēmā. Ir iespējams arī tas, ka negadījuma sekas pasažieriem pastiprināja vagonu konstrukcija.  Šis negadījums nav jāizmeklē atbilstoši 20. panta 1. punktam.  Tomēr jāpārbauda, vai izmeklēšana atbilstoši 20. panta 2. punktam var būt lietderīga tādēļ, ka pastāv augsts smaga negadījuma risks. Elektrības īssavienojums ventilācijas sistēmā var ietekmēt dzelzceļa drošību visas Kopienas līmenī, jo tā ietilpst pasažieru vilcienu standarta aprīkojumā.  Tostarp var pārbaudīt, vai vagonu konstrukcija ir pastiprinājusi sekas pasažieriem un var ietekmēt drošību arī citos vagonos.  **Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.*** |

## 10.6. Citi negadījumi

**“Cits negadījums”** ir jāizmeklē, ja:

* tajā gājusi bojā vismaz viena persona vai nodarīti smagi miesas bojājumi vismaz piecām personām, vai radīts liels kaitējums **un**
* negadījumam ir acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību.

Negadījumam, kas **klasificēts kā “cits negadījums”**, ir acīmredzama ietekme uz dzelzceļa drošības regulēšanu vai drošības pārvaldību, ja:

* notikums ir noticis dzelzceļa sistēmas nepilnību dēļ (piemēram, ritošā sastāva tehnisku kļūmju, infrastruktūras tehnisku kļūmju dēļ);
* sekas ir izraisījušas nepilnības dzelzceļa sistēmā (piemēram, ja nav nostrādājis aizsarglīdzeklis);
* sekas ir radušās pasažieriem vai personālam (abas grupas jāskaita kopā).

### 10.6.1. Definīcija

“Cits (negadījums)” ir jebkurš negadījums, kas nav vilciena sadursme ar dzelzceļa ritekli, vilciena sadursme ar šķērsli būvju tuvinājuma gabarītā, vilciena nobraukšana no sliedēm, negadījums uz pārbrauktuves, negadījums ar personām, kurā iesaistīts kustībā esošs ritošais sastāvs, vai ritošā sastāva ugunsgrēks.

### 10.6.2. Piemēri

|  |
| --- |
| Šis saraksts nav pilnīgs, un tajā sniegti tikai daži piemēri, kas atbilst “**citu negadījumu**” veidam:   * manevru veicoša ritošā sastāva / apkopes mašīnas sadursmes un nobraukšana no sliedēm, tostarp uz sliežu ceļiem, kas slēgti tehniskās apkopes pasākumu veikšanai; * sadursmes un nobraukšana no sliedēm, kas mērķtiecīgi izraisītas, piemērojot drošības procedūras, reaģējot uz ārkārtas situāciju (piemēram, izmantojot ietaisi novirzīšanai no sliedēm); * bīstamas kravas, kas izkritušas pārvadāšanas laikā; * no vilciena atdalījušies priekšmeti, piemēram, smagi priekšmeti, ledus u. c.; * nāvējošs elektrošoks saistībā ar kustībā esošu ritošo sastāvu. |

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Šaubu gadījumā varētu būt lietderīgi sazināties ar citu *NIB* vai Aģentūru, lai apspriestu, vai gadījums ir vai nav jāizmeklē. Galīgais lēmums jāpieņem izmeklēšanas struktūrai. |

## 10.7. Citi starpgadījumi

Lēmumu par citu starpgadījumu izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.*[[4]](#footnote-5) Kad tiek apsvērta izmeklēšanas uzsākšana, jāņem vērā turpmāk minētais:

a) starpgadījuma smagums;

b) vai starpgadījums nav daļa no starpgadījumu virknes, kas ir būtisks visai sistēmai kā kopumam;

c) starpgadījuma ietekme uz dzelzceļu drošību un

d) dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, pārvadātāju, valsts drošības iestādes vai dalībvalstu pieprasījumi.

Šā dokumenta 11. nodaļā “Pielikums” uzskaitīta virkne prekursoru no vienotajām definīcijām *CSI* Direktīvas 2016/798 1. pielikuma papildinājumā. Šos prekursorus var izmantot arī kā citu tādu starpgadījumu piemērus, par kuriem *NIB* pieņem lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu.

### 10.7.1. Definīcija

“**Cits (starpgadījums)**” ir jebkāds notikums, kas nav negadījums vai smags negadījums un kam ir vai var būt ietekme uz dzelzceļa pārvadājumu drošību.

### 10.7.2. Piemēri

|  |
| --- |
| **1. piemērs.**  Kad pasažieru vilciens brauca garām signāla pamatnei, signāls rādīja zaļu signālu, lai arī posma pēdējo sliežu ķēdi tajā brīdī aizņēma kravas vilciens. Normālā situācijā tad, kad posmā ir aizņemta pēdējā sliežu ķēde, tiek rādīts sarkanais signāls (briesmas).  Šis negadījums nav jāizmeklē atbilstoši 20. panta 1. punktam.  Tomēr jāpārbauda, vai izmeklēšana atbilstoši 20. panta 2. punktam var būt lietderīga tādēļ, ka pastāv augsts sadursmes un smaga negadījuma risks pasažieru vilciena vagonā.  Tostarp var pārbaudīt signalizāciju un iespējamo ietekmi uz citu signālu drošību.  **Lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu pieņem *NIB.*** |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Šaubu gadījumā varētu būt lietderīgi sazināties ar citu *NIB* vai Aģentūru, lai apspriestu, vai gadījums ir vai nav jāizmeklē. Galīgais lēmums jāpieņem izmeklēšanas struktūrai. |

# 11. Pielikums

## I pielikums. Definīcijas

Prekursoru definīcijas atbilstoši *CSI* īstenošanas norādījumiem.

“Sliedes lūzums”

ir sliede, kas sadalījusies vismaz divos gabalos, vai sliede, no kuras atdalījies metāla gabals, kas velšanās virsmā radījis defektu vairāk nekā 50 mm garumā un 10 mm dziļumā.

Tostarp tas ir sliedes plīsums, metinājuma defekts un uzliktņa bloka defekts.

Ietilpst sliežu ceļa sliedes, sliedes pārmiju paneļos (pārmijas asmeņi un atbalsta sliedes), sliedes slēguma paneļos, sliedes krustojuma paneļos un sliede izplešanās salaidumos.

Ietilpst arī defekti uzliktņos.

“Sliežu izlocīšanās vai citāda sliežu nobīde”

ir defekts, kas saistīts ar sliežu ceļa nepārtrauktību un ģeometriju, kuru dēļ sliežu ceļš ir jāslēdz vai nekavējoties jāierobežo atļautais kustības ātrums.

“Bīstama signalizācijas atteice”

ir signalizācijas sistēmas tehniska atteice (infrastruktūrai vai ritošajam sastāvam), kuras rezultātā signalizācijas informācija nav tik ierobežojoša, cik vajadzīgs.

Bīstama signalizācijas atteice nozīmē signalizācijas sistēmas tehniskās kļūmes. Tā apraksta atteices stāvokli dzelzceļa signalizācijas iekārtā, kas rada nedrošu stāvokli.

Atbilstoši *CSI* īstenošanas norādījumiem šajā neizsmeļošajā sarakstā jāiekļauj šādi notikumi (ja tie ir saistīti ar signalizācijas sistēmas tehnisko kļūmi):

* tiek parādīts zaļās gaismas aspekts tā vietā, lai parādītu briesmu signālu, signālu par ātruma samazināšanu, brīdinājuma signālu, kas informē par stopsignālu vai ātruma ierobežojuma signālu;
* stopsignāla vietā tiek parādīts cits signāls, kas ir mazāk ierobežojošs nekā stopsignāls;
* nav parādīts attāls signāls, kas informē par stopsignālu vai ātruma ierobežošanas signālu;
* nepareiza punktu noteikšana;
* vadītāju kabīnei ar vilciena aizsardzības sistēmas starpniecību ir pārraidīta mazāk ierobežojoša informācija.

Jāizslēdz šādi notikumi:

* bloķēšanas darbības traucējumi, kas rada informāciju, kura ir mazāk ierobežojoša par apstāšanos, piemēram, maršruta bloķēšanas automātiska atbrīvošana pirms vilciena izbraukšanas no attiecīgā posma;
* darbības traucējumi, kas saistīti ar nelabvēlīgas darbības režīmiem.

|  |
| --- |
| **Lūdzam ņemt vērā turpmāko.**  Lēmumu par tādu notikumu izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu, kas izslēgti atbilstoši *CSI* īstenošanas norādījumiem, joprojām pieņem *NIB*. Piemēram, sliežu ķēžu nedarbošanās var būt nopietns starpgadījums, jo tās dēļ vilcienam, kas tuvojas, var netikt parādīts stopsignāls laikā, kad bloku aizņem cits vilciens. |

**“Garāmbraukšana [Pabraukšana] garām] aizliedzošajam signālam”**

ir visi gadījumi, kad vilciena jebkura daļa veic neatļautu kustību un pabrauc garām bīstamai vietai.

Bīstama vieta ir vieta, kur vilcienam draudēs negadījums (sadursme, negadījums uz pārbrauktuves, negadījums ar personu, ko izraisījis kustībā esošs ritošais sastāvs, vai nobraukšana no sliedēm). Parasti tā ir noteikta vilcienu aizsardzības sistēmas specifikācijās.

Vilciena neapstāšanās stacijā, kas noteikta kustības sarakstā, pati par sevi nav uzskatāma par pabraukšanu garām aizliedzošajam signālam, jo tā nav šķērslis atļautai vilciena kustībai.

Iepriekš minētā frāze *“.. veic neatļautu kustību ..”* nozīmē pabraukšanu garām:

* iedegtam aizliedzošam gaismas signālam vai semaforam, kas uzstādīts sliežu ceļa malā, vai rīkojuma apstāties (STOP) ignorēšanu gadījumos, kad nedarbojas vilciena aizsardzības sistēma (*TPS*);
* vilciena aizsardzības sistēmā (*TPS*) izdotas drošas kustības atļaujas beigām;
* punktam, kas paziņots ar noteikumos paredzētu mutvārdu vai rakstveida atļauju;
* apstāšanās zīmēm (izņemot strupceļa atbalstus) vai neautomātiski ieslēdzamiem signāliem.

Par bīstamas pabraukšanas garām gadījumiem neuzskata gadījumus, kad signālam pabrauc garām riteklis, kas nav piekabināts vilcējam, vai vilciens, kas ripo bez vadītāja. Par tādiem neuzskata arī gadījumus, kad dažādu iemeslu dēļ aizliedzošais signāls nav ieslēgts pietiekami savlaicīgi, lai vadītājs spētu apturēt vilcienu pirms signāla.

Apstāšanās marķieri norāda tikai to, kur apstāties atļautās kustības robežās; parasti tie tiek ieviesti pasažieru ērtībām un nav uzskatāmi par apstāšanās zīmēm.

“**Riteņa lūzums ekspluatācijā esošā ritošajā sastāvā**”

ir lūzums, kas ietekmē riteni un rada negadījuma risku (nobraukšanu no sliedēm vai sadursmi).

Par “riteņu lūzumu” jāuzskata:

* defekti – plīsumi (materiāla pilnīga atdalīšanās), kas ir izraisījuši negadījumu;
* defekti – plīsumi vai plaisas, kas ir konstatētas pārbaudēs pirms izbraukšanas vai ekspluatācijas laikā un kas ir tik lielas, ka ritošā sastāva kustība nav iespējama.

Defekti – jāizslēdz plīsumi vai plaisas, kas konstatētas darbnīcās plānotu tehniskās apkopes pasākumu laikā.

**“Riteņa ass lūzums ekspluatācijā esošā ritošajā sastāvā”**

ir lūzums, kas ietekmē asi un rada negadījuma risku (nobraukšanu no sliedēm vai sadursmi).

Par “ass lūzumu” jāuzskata:

* defekti – plīsumi (materiāla pilnīga atdalīšanās), kas ir izraisījuši negadījumu;
* defekti – plīsumi vai plaisas, kas ir konstatētas pārbaudēs pirms izbraukšanas vai ekspluatācijas laikā un kas ir tik lielas, ka ritošā sastāva kustība nav iespējama.

Defekti – jāizslēdz plīsumi vai plaisas, kas konstatētas darbnīcās plānotu tehniskās apkopes pasākumu laikā.

## II pielikums.Aprēķināšana

Aprēķini ir sniegti, lai palīdzētu izmeklētājam aptuveni novērtēt kaitējumu; tos veic, pamatojoties uz tehnisko sistēmu aizstājējvērtību. Aprēķinot izmaksas, izmeklētājam jāņem vērā bojātā materiāla vecums un stāvoklis.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Mērvienība | Aizstājējvērtība € |
| kravas vilciena / pasažieru vilciena lokomotīve | 1 | 4 miljoni |
| manevru lokomotīve | 1 | 2 miljoni |
| ātrgaitas vilciena lokomotīve / dzinēja sekcija | 1 | 8 miljoni |
| pasažieru vagons | 1 | 2 miljoni |
| ātrgaitas vilciena vagons | 1 | 3 miljoni |
| kravas vagons | 1 | 20 000–200 000 |
| sliežu ceļa atjaunošana | metrs | 1000 |
| kontakttīklu atjaunošana | metrs | 1000 |
| pārmija, neliela (r = 190 m ≤ 300 m) | 1 | 150 000 |
| pārmija, vidēja (r = 500 m ≤ 760 m) | 1 | 200 000 |
| pārmija, liela (r ≥ 1200 m) | 1 | 400 000 |
| signāls, neliels | 1 | 50 000 |
| signāls, liels | 1 | 200 000 |

Izmaksu aprēķināšanas tabula

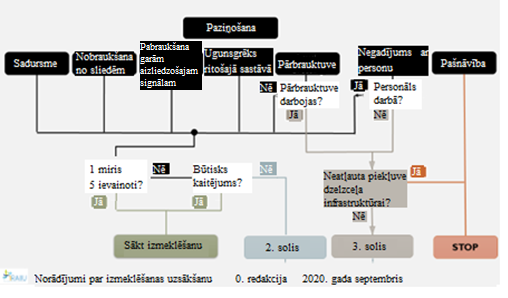
## III pielikums. Lēmumu pieņemšanas vadlīniju paraugi

Laba prakse. Ungārijas lēmumu pieņemšanas vadlīnijas

A picture containing chart

Description automatically generated

Laba prakse. Beļģijas lēmumu pieņemšanas vadlīnijas

A picture containing text, screenshot, diagram, font

Description automatically generatedA picture containing text, screenshot, diagram, plan

Description automatically generated

## IV pielikums. Portugāles risku tabulas paraugs

Notikuma kritiskuma pakāpes novērtēšana

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Smaguma pakāpe** | ***Ja noticis starpgadījums:***  *klasificē, apsverot sekas, kam ir* ***visaugstākā īstenošanās varbūtība****, ja notikums ir pāraudzis negadījumā.* |  | | | | |
| **Izšķirīgi svarīgais [faktors]**  *Negadījums*  *(ja tas radītu sekas, kas* ***ar augstu varbūtību*** *pāraugtu smagā negadījumā)* |  |  |  |  |  |
| **Bīstams**  *negadījums/starpgadījums*  *(ja tā sekas* ***var pāraugt*** *smagā negadījumā)* |  |  |  |  |  |
| **Mērens**  *negadījums/starpgadījums*  *Nav bojāgājušo, bet ir ievainotas personas un/vai materiāli zaudējumi* |  |  |  |  |  |
| **Neliels**  *negadījums/starpgadījums*  a) Nav ne cietušo, ne būtiska kaitējuma  b) Nāves iestāšanos vai miesas bojājumus ir apzināti izraisījusi skartā persona vai citas personas |  |  |  |  |  |
| **Maznozīmīgs**  *Starpgadījums*  *Nav ne cietušo, ne kaitējuma* |  |  |  |  |  |
| *Klasificējiet notikumu pēc tā smaguma pakāpes un biežuma* | | **Ļoti reti**  *Vismaz vienu reizi 10 gados* | **Reti**  *Vismaz vienu reizi 5 gados* | **Dažkārt**  *Vismaz vienu reizi gadā* | **Bieži**  *Vismaz vienu reizi 6 mēnešos* | **Ļoti bieži**  *Vairākas reizes mēnesī* |
| **Biežums** | | | | |
| Smaguma pakāpes klasifikācijas pamatojums: | |  | | | | |
| Biežuma klasifikācijas pamatojums:  *(norādiet, ja ņemat vērā vidējo vietējā līmeņa rādītāju vai valsts tīkla vidējo rādītāju)* | |  | | | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Iespējamā smaguma pakāpes paaugstināšana vai samazināšana** | | |
| ***Vai bija atlikušas kādas drošības barjeras, kas novērsa negadījuma/starpgadījuma pāraugšanu smagā negadījumā?*** | | |
|  | Nebija atlikusi neviena drošības barjera. | **Paaugstiniet** smaguma pakāpi par vienu līmeni. |
|  | Tas nekļuva par smagu negadījumu tikai sagadīšanās vai ārēju apstākļu (laikapstākļu, ārkārtējas vai neapmācītu cilvēku darbības vai rīcības...) dēļ. | **Saglabājiet** noteikto smaguma pakāpi. |
|  | Atlikusi tikai viena vai divas drošības barjeras, taču tās bija atkarīgas no atbilstošas cilvēka darbības vai rīcības (“mīkstā” barjera, piemēram, noteikumi vai procedūras...). | **Pazeminiet** smaguma pakāpi par vienu līmeni. |
|  | Bija vismaz viena tehniskās drošības barjera (“aktīva” barjera, piemēram, *ATP*, fiziska barjera...). | **Pazeminiet** smaguma pakāpi par diviem līmeņiem. |

|  |  |
| --- | --- |
| Piezīmes: |  |

Notikuma kritiskuma pakāpes novērtēšana

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Augsta | Formāla izmeklēšana |
|  | Vidēja | Novērtējiet kopsavilkuma izmeklēšanu / formālu izmeklēšanu / drošības pētījumu, apsverot paredzamās priekšrocības un *NIB* resursu pieejamību. |
|  | Zema | Arhīvs – reģistrē datubāzē |

# 12. Atsauces

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Nr. | Apraksts | Atsauce | Redakcija |
| /1./ | Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (Dzelzceļu drošības direktīva) | Direktīva 2004/49 | Kļūdu labojums,  kurā grozījumi izdarīti ar  Direktīvu 2008/57/EK,  Direktīvu 2008/110/EK, Direktīvu 2009/149/EK. |
| */2./* | Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Regula (ES) 2016/796 par Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūru un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 881/2004 | Regula (ES) 2016/798 |  |
| */3./* | Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/798 par dzelzceļa drošību | Direktīva 2016/798 |  |
| */4./* | Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 11. maija Direktīva (ES) 2016/797 par dzelzceļa sistēmas savstarpēju izmantojamību Eiropas Savienībā | Direktīva 2016/797 |  |
| */5./* | Komisijas Īstenošanas 2020. gada 24. aprīļa regula (ES) 2020/572 par ziņojuma struktūru, kas jāievēro dzelzceļa negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas ziņojumos | Regula 2020/572 |  |

1. *Definīcijas no RSD 1. pielikuma papildinājuma par CSI.* [↑](#footnote-ref-2)
2. *Skat. 2.2. nodaļu “Definīcijas”.* [↑](#footnote-ref-3)
3. *Šī sākotnējā pārbaude ne vienmēr ir jāveic NIB.* [↑](#footnote-ref-4)
4. *Skat. arī 8. nodaļu. Neobligāti – NIB var pieņemt lēmumu par izmeklēšanas veikšanu vai neveikšanu.* [↑](#footnote-ref-5)