

*ICAO*

Dok. Nr. 10062

Rokasgrāmata par gaisa kuģa salona drošības aspektu izmeklēšanu aviācijas nelaimes gadījumos un incidentos

Pirmais izdevums, 2017. gads

Rokasgrāmatu apstiprinājis ģenerālsekretārs, un tā publicēta ar viņa atļauju.

STARPTAUTISKĀ CIVILĀS AVIĀCIJAS ORGANIZĀCIJA

Atsevišķos izdevumos angļu, arābu, ķīniešu, franču, krievu un spāņu valodā publicējusi

STARPTAUTISKĀ CIVILĀS AVIĀCIJAS ORGANIZĀCIJA

*999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7*

Informācija par pasūtīšanu un tirdzniecības pārstāvju un grāmatu tirgotāju pilns saraksts ir pieejams *ICAO* tīmekļa vietnē www.icao.int.

*Pirmais izdevums, 2017. gads*

**Dok. Nr. 10062 “Rokasgrāmata par gaisa kuģa salona drošības aspektu izmeklēšanu aviācijas nelaimes gadījumos un incidentos”**

Kārtas numurs: 10062

*ISBN* 978-92-9258-256-2

© *ICAO* 2017. gads

Visas tiesības saglabātas. Nevienu šīs publikācijas daļu nedrīkst reproducēt, glabāt izguves sistēmā vai pārsūtīt jebkādā formā vai ar jebkādiem līdzekļiem bez Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas iepriekšējas rakstveida atļaujas.

**GROZĪJUMI**

Grozījumi tiek izziņoti *ICAO* Produktu un pakalpojumu kataloga papildinājumos; katalogs un tā papildinājumi ir pieejami *ICAO* tīmekļa vietnē www.icao.int. Turpmāk atvēlētā vieta ir paredzēta šādu grozījumu reģistrēšanai.

**GROZĪJUMU UN LABOJUMU REĢISTRS**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| GROZĪJUMI | | |  | KĻŪDU LABOJUMS | | |
| Nr. | Datums | Reģistrējis |  | Nr. | Datums | Reģistrējis |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

# PRIEKŠVĀRDS

Pamatojoties uz iepriekšēju aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas secinājumiem, ir veikti ievērojami uzlabojumi gaisa kuģa salona drošības un gaisa kuģa ražošana jomās, piemēram, ir ieviesti 16G sēdekļi, dūmu detektori un ugunsdzēšamie aparāti tualetēs, evakuācijas ceļa marķējums uz grīdas, jaunas prasības attiecībā uz gaisa kuģa salonā izmantotajiem materiāliem un izolācijas materiāliem un cilvēka veiktspējas jautājuma iekļaušana gaisa kuģa salona apkalpes locekļu apmācībā. Šie uzlabojumi ir palielinājuši gaisa kuģī esošo personu izdzīvošanas iespējas nesenākajos aviācijas nelaimes gadījumos un palīdzējuši samazināt pasažieru un gaisa kuģu apkalpes locekļu nāves gadījumu skaitu. Gaisa kuģa salona drošības aspekti, tostarp izdzīvošanas faktori, ir jāizskata izmeklēšanas procesa ietvaros. Tomēr bieži vien šiem aspektiem netiek pievērsta pietiekama uzmanība. Līdz ar to valstis un nozare, iespējams, neizmanto turpmāku drošības uzlabojumu iespējas.

*ICAO* sagatavoja Rokasgrāmatu par gaisa kuģa salona drošības aspektu izmeklēšanu aviācijas nelaimes gadījumos un incidentos (dok. Nr. 10062), lai veicinātu 13. pielikumā “Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana” iekļauto standartu un ieteicamās prakses vienveidīgu piemērošanu. Šajā rokasgrāmatā ir sniegta informācija un norādījumi valstīm par procedūrām, praksi un paņēmieniem, ko var izmantot, kad tiek izmeklēti notikuma gaisa kuģa salona drošības aspekti.

Šajā rokasgrāmatā ir sniegti norādījumi valstīm par konkrētu notikumu veidu, piemēram, evakuāciju, izmeklēšanu un norādītas ieteicamās gaisa kuģa salona izmeklētāju prasmes un kvalifikācija, kas ļautu piemērotam personālam pildīt nepieciešamās funkcijas izmeklēšanas laikā. Šajā rokasgrāmatā ir sniegti arī norādījumi, ko valstis un ekspluatanti var izmantot, kad tie izmeklē incidentus, piemēram, obligāti paziņojamus notikumus vai notikumus, par kuriem nav jāziņo ekspluatantvalstij, bet kurus var izmantot pieredzes uzkrāšanai. Šīs rokasgrāmatas saturs atbilst Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatā [*Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation*] sniegtajām vadlīnijām (dok. Nr. 9756).

Šīs rokasgrāmatas sagatavošanā piedalījās eksperti no aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādēm, civilās aviācijas iestādēm, ekspluatantiem, gaisa kuģu ražotājiem, apmācības organizācijām un starptautiskām organizācijām, un pēc tam rokasgrāmata tika iesniegta plašai speciālistu veiktai salīdzinošai pārskatīšanai, lai ņemtu vērā ekspertu atzinumus. *ICAO* ir pateicīga par ieguldījumu, ko sniegusi Starptautiskā Lidojumu drošības izmeklētāju biedrība (*ISASI*), *ICAO* Gaisa kuģu salonu drošības grupa un atsevišķi eksperti, kuri sniedza atbalstu, padomus un informāciju šīs rokasgrāmatas sagatavošanai.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# SATURA RĀDĪTĀJS

[GLOSĀRIJS 9](#_Toc42779565)

[DEFINĪCIJAS 9](#_Toc42779566)

[SAĪSINĀJUMI 17](#_Toc42779567)

[PUBLIKĀCIJAS 18](#_Toc42779568)

[1. nodaļa. IEVADS 20](#_Toc42779571)

[1.1. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU IZMEKLĒŠANA 20](#_Toc42779572)

[1.2. INCIDENTU IZMEKLĒŠANA 21](#_Toc42779573)

[1.3. MĒRĶIS 21](#_Toc42779574)

[1.4. DARBĪBAS JOMA 21](#_Toc42779575)

[2. nodaļa. PĀRSKATS PAR *ICAO SARP* UN VADLĪNIJĀM 23](#_Toc42779576)

[2.1. *ICAO* STANDARTI UN IETEICAMĀ PRAKSE 23](#_Toc42779577)

[2.2. *ICAO* VADLĪNIJAS 23](#_Toc42779578)

[2.3. PAPILDU VADLĪNIJAS 25](#_Toc42779582)

[3. nodaļa. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU IZMEKLĒŠANA UN GAISA KUĢA SALONA DROŠĪBAS UZLABOJUMI 27](#_Toc42779583)

[3.1. VĒSTURISKAIS PĀRSKATS 27](#_Toc42779584)

[3.2. UGUNSGRĒKS LIDOJUMA LAIKĀ 27](#_Toc42779585)

[3.3. UGUNSGRĒKS UN EVAKUĀCIJA PĒC PĀRTRAUKTĀS PACELŠANĀS 28](#_Toc42779586)

[3.4. DZINĒJA ATTEICE UN AVĀRIJAS NOSĒŠANĀS 29](#_Toc42779587)

[3.5. VADĪBAS ZAUDĒŠANA PĒC PACELŠANĀS 30](#_Toc42779588)

[3.6. DZINĒJA ATTEICE UN AVĀRIJAS NOSĒŠANĀS 31](#_Toc42779589)

[3.7. SADURSME UZ SKREJCEĻA 32](#_Toc42779590)

[3.8. UGUNSGRĒKS LIDOJUMA LAIKĀ UN SADURSME AR ZEMI 32](#_Toc42779591)

[3.9. UGUNSGRĒKS LIDOJUMA LAIKĀ UN SADURSME AR ŪDENI 33](#_Toc42779592)

[3.10. SKREJCEĻA PĀRSKREJA UN AIZDEGŠANĀS 34](#_Toc42779593)

[3.11. LIDOJUMU APKALPES DARBNESPĒJA 35](#_Toc42779594)

[3.12. PIESPIEDU NOSĒŠANĀS UZ ŪDENS 36](#_Toc42779595)

[3.13. ASTES AIZĶERŠANĀS NOSĒŠANĀS LAIKĀ 37](#_Toc42779596)

[3.14. GAISA KUĢA SALONA DROŠĪBAS UZLABOJUMI 38](#_Toc42779597)

[3.15. 16G SĒDVIETAS 38](#_Toc42779598)

[3.16. LIESMAS SLĀPĒJOŠI MATERIĀLI 38](#_Toc42779599)

[3.17. EVAKUĀCIJAS CEĻA MARĶĒJUMS UZ GRĪDAS 39](#_Toc42779600)

[3.18. DŪMU DETEKTORI UN UGUNSDZĒŠAMIE APARĀTI TUALETĒS 39](#_Toc42779601)

[3.19. MATERIĀLU SILTUMA/DŪMU ZEMAS EMISIJAS PĀRBAUDES 39](#_Toc42779602)

[3.20. PRET STAROJUMA SILTUMU IZTURĪGS EVAKUĀCIJAS TRAPS 39](#_Toc42779603)

[3.21. IZEJU KONSTRUKCIJA 39](#_Toc42779604)

[3.22. ATTĀLUMI STARP AVĀRIJAS IZEJĀM 40](#_Toc42779605)

[3.23. UGUNSGRĒKA ATKLĀŠANAS/SLĀPĒŠANAS SISTĒMAS KRAVAS NODALĪJUMOS 40](#_Toc42779606)

[3.24. TERMOAKUSTISKĀ IZOLĀCIJA 40](#_Toc42779607)

[4. nodaļa. GAISA KUĢA SALONA IZMEKLĒTĀJS 41](#_Toc42779608)

[4.1. GAISA KUĢA SALONA IZMEKLĒTĀJA KVALIFIKĀCIJA UN PIENĀKUMI 41](#_Toc42779609)

[4.2. *CI* APMĀCĪBA 43](#_Toc42779610)

[4.3. 1. KVALIFIKĀCIJAS VIENĪBA. SAGATAVOTIES IZMEKLĒŠANAI 44](#_Toc42779611)

[4.4. 2. KVALIFIKĀCIJAS VIENĪBA. DATU APKOPOŠANA 48](#_Toc42779613)

[4.5. 3. KVALIFIKĀCIJAS VIENĪBA. DATU ANALIZĒŠANA 53](#_Toc42779615)

[4.6. 4. KVALIFIKĀCIJAS VIENĪBA. SECINĀJUMU IZKLĀSTĪŠANA UN REKOMENDĀCIJU SNIEGŠANA 54](#_Toc42779616)

[4.7. 5. KVALIFIKĀCIJAS VIENĪBA. NEPĀRTRAUKTI UZLABOT SNIEGUMU 56](#_Toc42779617)

[4. nodaļas A papildinājums. GAISA KUĢA SALONA IZMEKLĒTĀJU KVALIFIKĀCIJAS SISTĒMA 59](#_Toc42779619)

[4. nodaļas B papildinājums. GAISA KUĢA IZMEKLĒTĀJA PRASMES UN NOVĒROJAMĀ RĪCĪBA 62](#_Toc42779620)

[4. nodaļas C papildinājums. IZMEKLĒŠANAS RĪKU LAUKA KOMPLEKTS 65](#_Toc42779621)

[4. nodaļas D papildinājums. ĀTRĀS UZSKATES KONTROLKARTE 67](#_Toc42779626)

[5. nodaļa. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU IZMEKLĒŠANA 68](#_Toc42779627)

[5.1. GAISA KUĢA SALONA DROŠĪBAS ASPEKTI AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMA IZMEKLĒŠANĀ 68](#_Toc42779628)

[5.2. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMA ZIŅOJUMS UN AR GAISA KUĢA SALONA DROŠĪBU SAISTĪTA INFORMĀCIJA 68](#_Toc42779629)

[5.3. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 69](#_Toc42779630)

[5.4. DOKUMENTĀCIJA 69](#_Toc42779631)

[5.5. GAISA KUĢA INFORMĀCIJA (PAR GAISA KUĢA SALONU) 70](#_Toc42779632)

[5.6. CILVĒKU VEIKTSPĒJA 71](#_Toc42779634)

[5.7. PAPILDINFORMĀCIJA 72](#_Toc42779635)

[5.8. IZJAUTĀŠANA 72](#_Toc42779636)

[5.9. NOTIKUMU VEIDI 74](#_Toc42779637)

[5.10. EVAKUĀCIJA 74](#_Toc42779638)

[5.11. PIESPIEDU NOSĒŠANĀS UZ ŪDENS VAI NETĪŠA SASKARE AR ŪDENI 76](#_Toc42779639)

[5.12. LIESMAS/DŪMI/IZGAROJUMI 77](#_Toc42779640)

[5.13. TURBULENCE 79](#_Toc42779641)

[5.14. SPIEDIENA SAMAZINĀŠANĀS 81](#_Toc42779642)

[5.15. GAISA KUĢA BOJĀJUMI 83](#_Toc42779643)

[5.16. NĀVĒJOŠI VAI NOPIETNI MIESAS BOJĀJUMI (DAŽĀDI) 84](#_Toc42779644)

[5. nodaļas A papildinājums. NOTIKUMA KOPSAVILKUMS 85](#_Toc42779645)

[5. nodaļas B papildinājums. NORĀDĪJUMI PAR GAISA KUĢA SALONA APKALPES LOCEKĻU UN PASAŽIERU IZJAUTĀŠANU 86](#_Toc42779646)

[5. nodaļas C papildinājums. NORĀDĪJUMI PAR EVAKUĀCIJAS IZMEKLĒŠANU 100](#_Toc42779661)

[5. nodaļas D papildinājums. NORĀDĪJUMI PAR PIESPIEDU NOSĒŠANĀS UZ ŪDENS VAI NETĪŠAS SASKARES AR ŪDENI IZMEKLĒŠANU 134](#_Toc42779664)

[5. nodaļas E papildinājums. NORĀDĪJUMI PAR GAISA KUĢĪ KONSTATĒTU LIESMU/DŪMU/IZGAROJUMU IZMEKLĒŠANU 171](#_Toc42779666)

[5. nodaļas F papildinājums. NORĀDĪJUMI PAR TURBULENCES NOTIKUMA IZMEKLĒŠANU 197](#_Toc42779668)

[5. nodaļas G papildinājums. NORĀDĪJUMI PAR SPIEDIENA SAMAZINĀŠANĀS GADĪJUMU IZMEKLĒŠANU 226](#_Toc42779670)

[6. nodaļa. INCIDENTU IZMEKLĒŠANA 251](#_Toc42779672)

[6.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 251](#_Toc42779673)

[6.2. OBLIGĀTA NOTIKUMU ZIŅOŠANAS SISTĒMA 251](#_Toc42779674)

[6.3. NOTIKUMU VEIDI 252](#_Toc42779675)

[6.4. INCIDENTA ZIŅOJUMS UN AR GAISA KUĢA SALONA DROŠĪBU SAISTĪTA INFORMĀCIJA 253](#_Toc42779676)

[6.5. INCIDENTA IZMEKLĒŠANAS PIEMĒRI 253](#_Toc42779677)

[6.6. NEJAUŠA EVAKUĀCIJAS TRAPA ATVĒRŠANĀS 253](#_Toc42779678)

[6.7. MEDICĪNISKA RAKSTURA ATGADĪJUMS 255](#_Toc42779679)

[6.8. ATGADĪJUMS AR NEDISCIPLINĒTU PASAŽIERI 256](#_Toc42779680)

[6. nodaļas A papildinājums. NORĀDĪJUMI PAR NEJAUŠAS EVAKUĀCIJAS TRAPA ATVĒRŠANĀS NOTIKUMA IZMEKLĒŠANU 258](#_Toc42779681)

[6. nodaļas B papildinājums. NORĀDĪJUMI PAR MEDICĪNISKA RAKSTURA ATGADĪJUMA IZMEKLĒŠANU 275](#_Toc42779683)

[6. nodaļas C papildinājums. NORĀDĪJUMI PAR ATGADĪJUMA AR NEDISCIPLINĒTU PASAŽIERI IZMEKLĒŠANU 292](#_Toc42779685)

# GLOSĀRIJS

## DEFINĪCIJAS

***Apmācība mācību klasē.*** Instruktora vadīta apmācība klātienē, kurā var ietilpt grupas nodarbības un interaktīvas instruktāžas nodarbības.

***Atbildīgais gaisa kuģa salona apkalpes loceklis.*** Gaisa kuģa salona apkalpes vadītājs, kurš uzņemas vispārējo atbildību par normālas darbības apstākļos piemērojamo un ārkārtas un avārijas situācijās piemērojamo salona procedūru izpildi un koordināciju lidojumos, kas tiek veikti ar vairākiem gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem.

***Atbildīgais izmeklētājs.*** Persona, kurai, pamatojoties uz tās kvalifikāciju, ir uzticēts pienākums organizēt, veikt un kontrolēt izmeklēšanu.

*Piezīme. Iepriekšminētā definīcija neliedz atbildīgā izmeklētāja funkcijas uzticēt komisijai vai citai struktūrvienībai.*

***Avārijas izeja.*** Durvis, loga izeja vai cita veida izeja (piemēram, lūka pilotu kabīnē, astes konusa izeja), ko izmanto kā izejas punktu, lai nodrošinātu labākās iespējas evakuēt gaisa kuģa salonu pienācīgā laikā.

***Avārijas izejas rindas sēdvieta.*** Katra sēdvieta pie avārijas izejas izvietoto sēdvietu rindā, no kuras ir iespējams tieši piekļūt izejai.

***Avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT).*** Vispārīgs termins, kas raksturo iekārtu, kura raida īpašus signālus norādītās frekvencēs un kuru atkarībā no lietojuma veida iespējams automātiski aktivizēt trieciena rezultātā vai arī manuāli. *ELT* veidi ir norādīti turpmāk.

*Automātiskais stacionārais ELT (ELT(AF))*. Automātiski aktivizējams *ELT*, kas ir pastāvīgi piestiprināts pie gaisa kuģa.

*Automātiskais pārnēsājamais ELT (ELT(AP))*. Automātiski aktivizējams *ELT*, kas ir stingri piestiprināts pie gaisa kuģa, bet kuru iespējams viegli noņemt no gaisa kuģa.

*Automātiskais atdalāmais ELT (ELT(AD)).* *ELT*, kas ir stingri piestiprināts pie gaisa kuģa un kuru automātiski atdala un aktivizē trieciens un dažos gadījumos arī hidrostatiski sensori. Ir nodrošināta arī manuāla atdalīšana.

*Glābšanas ELT (ELT(S)).* *ELT*, kas ir noņemams no gaisa kuģa un novietots tā, lai atvieglotu ērtu tā lietošanu avārijas situācijā, un kuru manuāli iedarbina izdzīvojušie.

***Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas iestāde.*** Iestāde, kam valsts uzticējusi atbildību par gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu saistībā ar 13. pielikumu “Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana”.

***Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklētājs.*** Persona, kas ir iesaistījusies aviācijas nelaimes gadījumu, incidentu un citu aviācijas drošības apdraudējumu izmeklēšanā.

***Aviācijas nelaimes gadījums.*** Ar gaisa kuģa izmantošanu saistīts notikums, kas pilotējama gaisa kuģa gadījumā notiek laikā no jebkuras personas iekāpšanas gaisa kuģī ar mērķi lidot, līdz brīdim, kad visas personas ir no gaisa kuģa izkāpušas, vai bezpilota gaisa kuģu gadījumā – no brīža, kad gaisa kuģis ir gatavs uzsākt kustību ar mērķi lidot, līdz brīdim, kad tas apstājas pēc lidojuma un kad galvenā dzinējsistēma tiek izslēgta, kurā

a) persona ir gājusi bojā vai guvusi nopietnus miesas bojājumus tāpēc, ka:

– tā ir atradusies gaisa kuģī vai

– ir notikusi tieša tās saskare ar kādu gaisa kuģa daļu, ieskaitot tās daļas, kas ir atdalījušās no gaisa kuģa, vai

– tā ir bijusi tieši pakļauta reaktīvā dzinēja gāzu strūklas iedarbībai,

*izņemot* gadījumus, kad miesas bojājumiem ir dabīgi cēloņi, tie ir pašas personas vai citu personu radīti vai kad ir ievainoti bezbiļetnieki, kas slēpušies ārpus pasažieriem un apkalpei parasti pieejamām zonām, vai

b) gaisa kuģis gūst bojājumus, vai tiek bojāta tā konstrukcija, un tā rezultātā:

– samazinās konstrukcijas izturība, pasliktinās gaisa kuģa tehniskie vai aerodinamiskie parametri, un

– parastos apstākļos ir nepieciešams liels remonts vai bojātās sastāvdaļas nomaiņa,

*izņemot* dzinēja darbības traucējumus vai tā bojājumus, kad bojāts tikai dzinējs (tostarp pārsegi vai palīgierīces), propelleri, spārnu gali, antenas, zondes, lāpstiņas, riepas, bremžu ierīces, riteņi, pārsegi, paneļi, šasijas lūkas, priekšējie stikli, gaisa kuģa apšuvums (piemēram, nelieli iespiedumi vai caursitumi) vai kad nedaudz bojātas galvenā propellera lāpstiņas, astes propellera lāpstiņas, šasija vai kad bojājumi radušies no krusas vai putnu ietriekšanās (tostarp caurumi antenas plūdpārsegā), vai

c) gaisa kuģis pazudis vai nonācis pilnīgi nepieejamā vietā.

*1. piezīme. Tikai statistikas vienveidības nolūkā miesas bojājumu, kura rezultātā trīsdesmit dienu laikā pēc aviācijas nelaimes gadījuma dienas iestājas nāve, ICAO klasificē kā nāvējošu ievainojumu.*

*2. piezīme. Gaisa kuģi uzskata par pazudušu, ja ir pārtraukta oficiālā meklēšana un nav atrastas tā atlūzas.*

*3. piezīme. Veids, kā veicama izmeklēšana bezpilota gaisa kuģu sistēmu gadījumā, apskatīts ICAO 13. pielikuma 5.1. punktā.*

*4. piezīme. Norādījumi attiecībā uz gaisa kuģu bojājumu noteikšanu ir sniegti ICAO 13. pielikuma E pievienojumā.*

***Bagāža.*** Pasažieru vai apkalpes locekļu īpašums, ko pārvadā gaisa kuģī ar ekspluatanta atļauju.

***Bērns.*** Pasažieris, kurš ir sasniedzis savu otro dzimšanas dienu, bet nav sasniedzis divpadsmito dzimšanas dienu.

***Bērnu pasīvā drošības sistēma.*** Jebkura ietaise, kas nav drošības josta un kas ir īpaši paredzēta zīdaiņa vai bērna aizsargāšanai un nofiksēšanai visos lidojuma posmos. Parasti tā sastāv no iekšējās drošības jostu sistēmas un drošības jostas. Šai ietaisei ir jābūt savienotai ar gaisa kuģa sēdekli. Cita starpā tās ir ietaises, kas ir nostiprinātas, izmantojot gaisa kuģa drošības jostu, kā arī sistēmas, kas nostiprina ietaisi pie gaisa kuģa sēdekļa. Šai ietaisei ir jāatbilst minimālajiem izpildes standartiem, kurus ir noteikusi ekspluatantvalsts.

***Bīstamas kravas.*** Izstrādājumi vai vielas, kas var apdraudēt veselību, drošību, īpašumu vai vidi un kas ir iekļautas tehnisko instrukciju bīstamu kravu sarakstā, vai kas tiek klasificētas atbilstoši šīm instrukcijām.

***Cēloņi.*** Darbības, bezdarbība, notikumi, apstākļi vai to kombinācija, kas izraisījusi aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu. Cēloņu identificēšana nenozīmē vainas noteikšanu, ne arī administratīvās, civiltiesiskās vai kriminālās atbildības noteikšanu.

***Cietā nosēšanās.*** Nosēšanās, pēc kuras vertikālā ātruma palielinājuma dēļ ir nepieciešama cietās nosēšanās pārbaude.

***Cietušais.*** Gaisa kuģī esoša persona vai jebkura persona ārpus gaisa kuģa, kas nejauši ir tieši iesaistīta aviācijas nelaimes gadījumā. Cietušie var būt apkalpes locekļi, komercpasažieri, nemaksājošie pasažieri un trešās personas.

***Darbspējīgi pasažieri.*** Pasažieri, kuri ir fiziski spējīgi un gatavi palīdzēt gaisa kuģa salona apkalpei uzturēt kārtību un disciplīnu gaisa kuģī.

***Datorizēta apmācība.*** Apmācība, kurā tiek izmantoti tādi mācību palīglīdzekļi kā datori un planšetdatori. Datorizētajā apmācībā var ietilpt lasāmatmiņas kompaktdisku izmantošana, kā arī apmācība, izmantojot tīmekļa resursus (ko mēdz dēvēt par “e-mācībām”).

***Drošības rekomendācija.*** Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes ieteikums, pamatojoties uz izmeklēšanā iegūtu informāciju, ar nolūku novērst aviācijas nelaimes gadījumus vai incidentus, kas nekādā gadījumā nav paredzēts tam, lai izvirzītu pieņēmumus par to, kurš vainojams pie nelaimes gadījuma vai incidenta vai kuram jāuzņemas atbildība par to. Papildus drošības rekomendācijām, kas tiek sagatavotas, pamatojoties uz aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanā noskaidroto, drošības rekomendācijas var izstrādāt, pamatojoties arī uz citiem avotiem, tostarp uz drošības pētījumiem.

***Eksperts/speciālists.*** Persona, kas ir uzaicināta piedalīties izmeklēšanā, pamatojoties uz šīs personas speciālajām zināšanām, prasmēm vai pieredzi.

***Ekspluatants.*** Persona, organizācija vai uzņēmums, kas nodarbojas ar gaisa kuģa ekspluatāciju vai piedāvā savus pakalpojumus šajā jomā.

***Ekspluatantvalsts.*** Valsts, kurā atrodas ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta vai, ja nav šādas uzņēmējdarbības vietas, ekspluatanta juridiskā adrese.

***Elpošanas aizsardzības līdzekļi (PBE).*** Elpošanas aprīkojums, kas nodrošina pilnīgu, noslēgtu aizsardzību pret dūmiem, izgarojumiem u. c., nosedzot galvu, kaklu un augšējo plecu daļu. Ieteicami tādi *PBE*, kas nodrošina vismaz 15 minūtes ilgu skābekļa padevi.

***Gaisa kuģa apkalpes loceklis.*** Persona, kurai ekspluatants uzdevis veikt noteiktus pienākumus gaisa kuģī lidojuma darba periodā.

***Gaisa kuģa kapteinis.*** Ekspluatanta vai vispārējās aviācijas gadījumā gaisa kuģa īpašnieka iecelts pilots, kas veic komandfunkcijas un atbild par drošu lidojuma veikšanu.

***Gaisa kuģa salona apkalpes loceklis.*** Gaisa kuģa apkalpes loceklis, kurš pasažieru drošības interesēs veic pienākumus, ko tam ir uzticējis ekspluatants vai gaisa kuģa kapteinis, bet kurš nedarbojas kā lidojumu apkalpes loceklis.

***Gaisa kuģis.*** Lidaparāts, ko atmosfērā notur mijiedarbība ar gaisu, ja tā nav no zemes virsmas reflektēta mijiedarbība ar gaisu.

***Hipoksija.*** Skābekļa nepietiekamība ieelpotajās gāzēs, arteriālajās asinīs vai audos, bet ne anoksija (gandrīz pilnīgs skābekļa trūkums).

***Imitēts vingrinājums.*** Mācību uzdevums, kurā ir atveidots pilna konteksta scenārijs (piemēram, gaisa kuģa evakuācija), kad gaisa kuģa salona apkalpe piemēro ekspluatanta procedūras un veic saistītos apkalpes pienākumus, lai risinātu konkrēto situāciju. Tas parasti tiek īstenots, izmantojot atbilstīgu trenažieri, ar kuru ir iespējams atveidot attiecīgās vides/aprīkojuma (piemēram, salona, pilotu kabīnes, pieejamā kravas nodalījuma, apkalpes atpūtas zonas u. c.) parametrus, vai arī tas tiek īstenots uz īsta gaisa kuģa.

***Incidents.*** Gadījums, izņemot aviācijas nelaimes gadījumu, kurš saistīts ar gaisa kuģa ekspluatāciju un kurš apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību.

*Piezīme. Tie incidenti, kuri galvenokārt interesē Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju aviācijas nelaimes gadījumu profilakses pētījumu veikšanai, ir minēti ICAO 13. pielikuma C pievienojumā.*

***Īpašas pasažieru kategorijas.*** Personas, kurām ir nepieciešami īpaši apstākļi, palīdzība vai aprīkojums, kad tās ceļo, izmantojot gaisa transportu. Tās cita starpā var būt šādi pasažieri:

a) zīdaiņi;

b) bērni bez pavadoņa;

c) personas ar invaliditāti;

d) personas ar kustību traucējumiem;

e) personas uz nestuvēm un

f) personas, kurām ir atteikta ieceļošana, deportētas personas vai apcietinātas personas.

***Izdzīvojusī persona.*** Cietušais, kas aviācijas nelaimes gadījumā nav nāvējoši ievainots.

***Izeja bez personāla.*** Avārijas izeja, kuras apkalpošanai lidojuma laikā nav norīkots neviens gaisa kuģa salona apkalpes loceklis.

***Izgatavotājvalsts.*** Valsts, kuras jurisdikcijā ir organizācija, kas atbildīga par gaisa kuģa, dzinēja vai propellera galīgo montāžu.

***Izmeklēšana.*** Process, kura mērķis ir novērst aviācijas nelaimes gadījumus un kurš ietver informācijas savākšanu un analīzi, atzinumu sagatavošanu, tostarp cēloņu un/vai veicinošu faktoru noskaidrošanu un, ja nepieciešams, drošības rekomendāciju izstrādi.

***Izpildes kritēriji.*** Vienkārši, vērtējoši paziņojumi par nepieciešamo kvalifikācijas elementa rezultātu un to kritēriju apraksts, ko izmanto, lai noteiktu, vai ir sasniegts noteiktais izpildes līmenis.

***Katastrofas vide, kurā pastāv izdzīvošanas iespējas.*** Vide, kurā gaisa kuģa salonā esošās personas tiek pakļautas cilvēka izturības robežas nepārsniedzošiem trieciena spēkiem un pasažieru telpas konstrukcijas integritāte saglabā tādu stāvokli, ka gaisa kuģī esošās personas var ātri evakuēties no gaisa kuģa.

***Kvalifikācija.*** Prasmju, zināšanu un attieksmes kombinācija, kas ir nepieciešama uzdevuma izpildei atbilstīgi noteiktajam standartam.

***Kvalifikācijas elements.*** Uzdevumu veidojoša darbība, kurai ir ierosinošais notikums un noslēdzošais notikums, kas skaidri nosaka tās robežas, un novērojams rezultāts.

***Kvalifikācijas vienība.*** Diskrēta funkcija, kas sastāv no vairākiem kvalifikācijas elementiem.

***Lidojuma parametru reģistrators.*** Gaisa kuģī uzstādīta jebkura tipa reģistrējoša iekārta papildinformācijas iegūšanai aviācijas nelaimes gadījumu/incidentu izmeklēšanas vajadzībām.

*Automātiskais atdalāmais lidojuma parametru reģistrators (ADFR).* Kombinētais lidojuma parametru reģistrators, kas uzstādīts gaisa kuģī un kurš spēj automātiski atdalīties no gaisa kuģa.

*Piezīme. Specifikācijas attiecībā uz lidojuma reģistratoriem sk. 6. pielikuma I, II un III daļā.*

***Lidojumā.*** Laika posms no brīža, kad pēc iekāpšanas gaisa kuģī ir aizvērtas visas tā ārdurvis, līdz brīdim, kad tiek atvērtas ārdurvis, lai izlaistu pasažierus no gaisa kuģa, vai piespiedu nosēšanās gadījumā līdz brīdim, kad kompetentās iestādes pārņem atbildību par gaisa kuģi un tajā esošajām personām un mantām. Saistībā ar Tokijas konvenciju gaisa kuģi uzskata par esošu lidojumā no brīža, kad tiek piemērota pacelšanās veikšanai nepieciešamā jauda, līdz brīdim, kad tiek pabeigts nosēšanās izskrējiens.

***Lidojumu apkalpes loceklis.*** Licencēts gaisa kuģa apkalpes loceklis, kura pienākumi ir saistīti ar gaisa kuģa ekspluatāciju lidojuma laikā.

***Lidojumu veikšanas rokasgrāmata.*** Rokasgrāmata, kurā izklāstītas procedūras, instrukcijas un norādījumi ekspluatācijas personālam lietošanai, pildot darba pienākumus.

***Makets.*** Mācību ierīce, kas ir īsta gaisa kuģa nepilnīgs, funkcionāls modelis, bez kustības iespējas.

***Nedisciplinēts pasažieris.*** Pasažieris, kurš neievēro uzvedības normas lidostā vai gaisa kuģī vai neievēro lidostas personāla vai gaisa kuģa apkalpes locekļu norādījumus un tādējādi rada nekārtības lidostā vai gaisa kuģī.

***Nogurums.*** Fizioloģisks stāvoklis, kuram ir raksturīga samazināta prāta vai fiziskā darbspēja un kuru ir izraisījis miega zudums vai ilgstoša atrašanās nomodā, diennakts fāze un/vai darba slodze (prāta un/vai fiziskā aktivitāte), un kurš var samazināt personas modrību un spēju veikt ar drošību saistītos darba pienākumus.

***Nopietns incidents.*** Incidents, kura apstākļi liecina par to, ka ir pastāvējusi augsta aviācijas nelaimes gadījuma iespējamība, un kurš ir saistīts ar gaisa kuģa ekspluatāciju, kas pilotējama gaisa kuģa gadījumā notiek laikā no jebkuras personas iekāpšanas gaisa kuģī ar mērķi lidot līdz brīdim, kad visas personas ir izkāpušas no gaisa kuģa, vai bezpilota gaisa kuģa gadījumā – no brīža, kad gaisa kuģis ir gatavs uzsākt kustību ar mērķi lidot, līdz brīdim, kad tas apstājas pēc lidojuma un galvenā dzinējsistēma tiek izslēgta.

*1. piezīme. Aviācijas nelaimes gadījums atšķiras no nopietna incidenta tikai ar rezultātu.*

*2. piezīme. Nopietnu incidentu piemēri ir sniegti ICAO 13. pielikuma C pievienojumā.*

***Nopietns miesas bojājums.*** Miesas bojājums, ko persona gūst aviācijas nelaimes gadījumā un kas:

a) prasa vairāk nekā 48 stundu hospitalizāciju, kas sākas septiņu dienu laikā pēc ievainojuma iegūšanas dienas, vai

b) rada jebkura kaula lūzumu (izņemot vienkāršus roku un kāju pirkstu vai deguna lūzumus), vai

c) ir saistīts ar plēstām brūcēm, kas rada stipru asiņošanu, nervu, muskuļu vai cīpslu bojājumus, vai

d) ir saistīts ar jebkura iekšējā orgāna ievainojumu, vai

e) ir saistīts ar otrās vai trešās pakāpes apdegumiem vai apdegumiem, kas pārsniedz 5 procentus ķermeņa virsmas, vai

f) ir saistīts ar pierādītu pakļaušanu infekciozo vielu vai kaitīga starojuma iedarbībai.

***Notikuma vietas valsts*** Valsts, kuras teritorijā ir noticis aviācijas nelaimes gadījums vai incidents.

***Notikums.*** Jebkurš ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīts nelaimes gadījums vai incidents.

***Obligāto iekārtu pamatsaraksts (MMEL).*** Saraksts, kuru noteiktam gaisa kuģu tipam sagatavo par tipa projektu atbildīgā organizācija un kuru apstiprina projektētājvalsts, un kurā nosaka aprīkojuma komponentus, no kuriem viens vai vairāki var būt nederīgi, uzsākot lidojumu. *MMEL* var būt reglamentēti īpaši ekspluatācijas apstākļi, ierobežojumi vai procedūras.

***Obligāto iekārtu saraksts (MEL).*** Saraksts, kurā ir paredzēta gaisa kuģa ekspluatācija noteiktos apstākļos konkrētas iekārtas atteices gadījumā un kuru ir sagatavojis ekspluatants saskaņā ar attiecīgajam gaisa kuģu tipam paredzēto obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*) vai stingrākām prasībām.

***Pasažieris.*** Persona, kura nav gaisa kuģa apkalpes loceklis.

***Pasīvais drošības līdzeklis.*** Ietaise, kas paredzēta gaisa kuģī esošas personas drošai fiksācijai sēdvietā, lai novērstu ievainojumu gūšanu inerces spēku vai citu lidojuma laikā radušos spēku, piemēram, turbulences, iedarbības rezultātā. Pasīvais drošības līdzeklis var būt drošības josta, drošības jostu sistēma vai apstiprināta bērnu pasīvā drošības sistēma.

***Pārnēsājama elektroniska ierīce (PED).*** Jebkura viegla, elektriski darbināma iekārta. Šādas ierīces parasti ir plaša patēriņa elektroniskas ierīces ar sakaru, datu apstrādes un/vai citām noderīgām funkcijām. Šādu ierīču loks ir plašs, sākot no vieglām rokā turamām elektronikas ierīcēm, piemēram, planšetdatoriem, e-grāmatu lasāmierīcēm un viedtālruņiem, līdz pat MP3 datņu atskaņotājiem un elektroniskām rotaļlietām.

***Persona ar invaliditāti.*** Jebkura persona, kuras pārvietošanās spējas, kad tā izmanto transportu, ir ierobežotas fiziskas (maņu orgānu vai motoriskas) nespējas, garīgu noviržu, vecuma, slimības vai kāda cita iemesla dēļ un kurai ir nepieciešama īpaša uzmanība un pasažieriem sniegto pakalpojumu pielāgošana šādas personas vajadzībām.

***Piespiedu nosēšanās uz ūdens.*** Gaisa kuģa piespiedu nosēšanās uz ūdens.

***Praktiskā nodarbība.*** Iekārtu/gaisa kuģu sistēmu izmantošanas mācību uzdevums, kas tiek izpildīts bez konkrēta konteksta. Šādā apmācībā var izmantot iekārtas, kuru ekspluatācija ir pārtraukta, vai citu atbilstīgu mācību aprīkojumu, ko valsts ir atzinusi par pieņemamu.

***Projektētājvalsts.*** Valsts, kuras jurisdikcijā ir organizācija, kas atbildīga par gaisa kuģa tipa projektu.

***Reģistrētājvalsts.*** Valsts, kuras reģistrā gaisa kuģis ir reģistrēts.

*Piezīme. Ja starptautiskas aģentūras gaisa kuģis tiek reģistrēts uz cita pamata, nevis noteiktā valstī, tad valstis, kuras izveidojušas šo aģentūru, ir kopīgi un katra atsevišķi atbildīgas par pienākumiem, kuri reģistrētājvalstij ir jāuzņemas saskaņā ar Čikāgas konvenciju. Šajā saistībā sk. Padomes 1967. gada 14. decembra Rezolūciju par starptautisku aģentūru ekspluatētu gaisa kuģu valstspiederību un reģistrāciju, kas atrodama Starptautisko gaisa pārvadājumu ekonomiskās regulēšanas politiskajās nostādnēs un noteikumos (dok. Nr. 9587).*

***Tieša piekļuve.*** Tiešs ceļš vai koridors no sēdvietas līdz izejai, no kura pasažieris var doties bez nepieciešamības nonākt ejā vai apiet šķērsli.

***Triecienizturība.*** Tādu apsvērumu ņemšana vērā pamatkonstrukcijā, kas ir saistīti ar gaisa kuģī esošu personu aizsardzību katastrofas vidē, kurā pastāv izdzīvošanas iespējas. Triecienizturība norāda konstrukcijas un tās iekšpuses spēju saglabāt integritāti sadursmes laikā, lai uzlabotu izdzīvotspēju un sekmētu gaisa kuģa evakuāciju.

***Veicinošie faktori.*** Darbības, bezdarbība, notikumi, apstākļi vai to kombinācija, ko novēršot, no kuriem izvairoties vai kuru neesības dēļ, tiktu samazināta aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta iespējamība vai aviācijas nelaimes gadījuma vai incidentu seku smaguma pakāpe. Veicinošo faktoru identificēšana nenozīmē vainas noteikšanu, ne arī administratīvās, civiltiesiskās vai kriminālās atbildības noteikšanu.

***Zīdainis.*** Pasažieris, kurš nav sasniedzis savu otro dzimšanas dienu.

## SAĪSINĀJUMI

*AAIB* Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas nodaļa

*AAIASB* Grieķijas Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas un aviācijas drošības pārvalde

*ABP* Darbspējīgi pasažieri

*ADH* Automātiski izvietojama lūka

*AED* Automatizēts ārējais defibrilators

*AFDR* Automātiskais atdalāmais lidojuma parametru reģistrators

*CI* Gaisa kuģa salona izmeklētājs

*CVR* Pilotu kabīnes skaņas reģistrators

*CRM* Apkalpes darba optimizācija

*EASA* Eiropas Aviācijas drošības aģentūra

*ELT* Avārijas vietas noteicējraidītājs

*FAA* Federālā aviācijas pārvalde

*FAK* Pirmās palīdzības aptieciņa

*I/C* Atbildīgais gaisa kuģa salona apkalpes loceklis

*ICAO* Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija

*IFE* Gaisa kuģa izklaides sistēma

*ISASI* Starptautiskā Lidojumu drošības izmeklētāju biedrība

*MEL* Obligāto iekārtu saraksts

*MPET* Metalizēts polietilēntereftalāts

*MSN* Gaisa kuģa ražotāja sērijas numurs

*NTSB* Nacionālā Transporta drošības padome

*PBE* Pārnēsājams elpošanas aprīkojums

*PED* Pārnēsājama elektroniska ierīce

*PIC* Gaisa kuģa kapteinis

*PA* Skaļruņu sistēma

*RAIO* Reģionālā aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas organizācija

*REF* Glābšana un ugunsdzēsība

*SARP* Standarti un ieteicamā prakse

*TSB* Kanādas Transporta drošības pārvalde

*TSO* Tehnisko standartu prasība

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# PUBLIKĀCIJAS

*(Izmantotas šajā dokumentā)*

## *ICAO* PUBLIKĀCIJAS

13. pielikums “Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana”

18. pielikums “Bīstamu kravu droša pārvadāšana gaisā”

Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmata (dok. Nr. 9756)

Tehniskās instrukcijas bīstamu kravu drošai pārvadāšanai gaisā [*Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*] (dok. Nr. 9284)

Rokasgrāmata par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas politiku un procedūrām [*Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures*] (dok. Nr. 9962)

Rokasgrāmata par palīdzības sniegšanu aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm [*Manual on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families*] (dok. Nr. 9973).

*ICAO* politikas nostādnes par palīdzības sniegšanu aviācijas negadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm [*ICAO Policy on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families*] (dok. Nr. 9998).

Rokasgrāmata par gaisa kuģa salona apkalpes apmācību drošības jautājumos [*Cabin Crew Safety Training Manual*] (dok. Nr. 10002)

Aeronavigācijas pakalpojumu noteikumi – apmācība [*Procedures for Air Navigation Services — Training* ] (*PANS-TRG*, dok. Nr. 9868)

*Vadlīnijas par aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētāju apmācību [Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators] (Apkārtraksts Nr. 298)*

*Bīstamība gaisa kuģu nelaimes gadījumu vietās [Hazards at Aircraft Accident Sites] (apkārtraksts Nr. 315)*

*Vadlīnijas par izglītošanas, mācību un ziņošanas pasākumiem attiecībā uz izgarojumu nokļūšanu salonā [Guidelines on Education, Training and Reporting Practices related to Fume Events] (Apkārtraksts Nr. 344)*

*Informācijas materiālu krājums Nr. 7 par cilvēkfaktoriem. Cilvēkfaktoru izmeklēšana aviācijas nelaimes gadījumos un incidentos [Human Factors Digest No. 7 — Investigation of Human Factors in Accidents and Incidents] (Apkārtraksts Nr. 240).*

## CITI DOKUMENTI

*EASA* Drošības informācijas biļetens [*Safety Information Bulletin*] (*EASA SIB* Nr. 2009 -33)

*ISASI* Gaisa kuģa salona drošības izmeklēšanas vadlīnijas [*Cabin Safety Investigation Guidelines*] (*www.icao.int/cabinsafety*)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 1. nodaļa IEVADS

## 1.1. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU IZMEKLĒŠANA

1.1.1. Ne visos aviācijas nelaimes gadījumos ir iespējams izdzīvot. Tomēr *ICAO* datu pārskats par aviācijas nelaimes gadījumiem laika posmā no 2009. gada līdz 2013. gadam, kuros ir bijis iesaistīts komerciālais regulārais gaisa transports, liecina, ka lielākā daļa aviācijas nelaimes gadījumu (87,7 procenti) ir notikuši bez nāves gadījumiem. Tas, ka lielākā daļa gaisa kuģī esošo personu izdzīvo, var būt saistīts ar uzlabojumiem, kas ir veikti gaisa kuģī esošu personu aizsardzības jomā. Šie uzlabojumi ir veikti, pamatojoties uz izmeklēšanas laikā veikto izdzīvošanas faktoru izpēti, kurā uzmanība tiek pievērsta gaisa kuģa salona drošības aspektiem. Turpmāk norādīti aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas aspekti, kas tiek uzskatīti par “izdzīvošanas faktoriem”:

a) miesas bojājumi, kurus guvušas gaisa kuģī esošas personas vai citas ietekmētas personas;

b) gaisa kuģa ārējā un iekšējā konfigurācija un bojājumi;

c) ar gaisa kuģa salona drošību saistītā ekspluatanta politika un procedūras;

d) gaisa kuģa meklēšanas un glābšanas pasākumi;

e) triecienizturības problēmas;

f) aprīkojuma novietojums, darbība un funkcionalitāte;

g) reaģēšanas pasākumi avārijas situācijās un evakuācijas ceļi;

h) gaisa kuģī bijušo personu un aculiecinieku iztaujāšana;

i) cilvēku (gaisa kuģa apkalpes un pasažieru) veiktspēja;

j) ekspluatanta gaisa kuģa salona apkalpes locekļu parasto darbības procedūru, ārkārtas situācijās piemērojamo procedūru un avārijas procedūru mācību programma;

k) gaisa kuģa salona mācību apguves dati un

l) cita dokumentācija atbilstīgi attiecīgajam gadījumam, kas būtu varējusi ietekmēt gaisa kuģī esošas personas izdzīvotspēju (piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes grafika plānošanas dokumenti).

1.1.2. Gaisa kuģa salona drošības aspekti ir jāizskata kā daļa no izmeklēšanas procesa. Gaisa kuģa salona drošības izmeklēšanas mērķis ir analizēt visus gaisa kuģa nelaimes gadījuma vai incidenta aspektus, kas ir saistīti ar gaisa kuģa salona apkalpes locekļu un pasažieru rīcību, kā arī ar gaisa kuģa salona vidi un gaisa kuģī esošajām sistēmām un iekārtām, lai noskaidrotu drošības trūkumus un uzkrātu pieredzi. Pamatojoties uz izmeklēšanas rezultātiem, var tikt sagatavotas rekomendācijas attiecībā uz ekspluatanta procedūrām, nogurumu (piemēram, grafiku plānošanas pasākumi), mācībām, drošības aprīkojumu un avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu, gaisa kuģa sistēmām u. c. Norādījumi par aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanu ir sniegti 5. nodaļā.

## 1.2. INCIDENTU IZMEKLĒŠANA

1.2.1. Saskaņā ar *ICAO* definīcijām aviācijas nelaimes gadījumi no incidentiem atšķiras ar attiecīgā gadījuma iznākumu. Piemēram, evakuāciju, kurā gaisa kuģī esošās personas gūst nopietnus miesas bojājumus, klasificē kā aviācijas nelaimes gadījumu. Evakuāciju, kurā nav gūti miesas bojājumi vai nav bojāts gaisa kuģis, klasificē kā incidentu. Tomēr nelabvēlīga iznākuma (piemēram, nopietnu miesas bojājumu) neesamība nenozīmē to, ka no attiecīgā notikuma nevar mācīties. Incidenti var liecināt par aviācijas sistēmā pastāvošu apdraudējumu vai trūkumiem. Pienācīgi veiktā incidenta izmeklēšanā ir jānoskaidro visi tiešie un netiešie sistēmiskie notikuma cēloņi un attiecīgi jāsniedz rekomendācijas par atbilstošiem drošības pasākumiem, kuru mērķis ir novērst apdraudējumu vai likvidēt trūkumus.

1.2.2. Valstij un ekspluatantam ir jāapsver obligāti paziņojamu notikumu padziļināta izmeklēšana drošības uzlabošanas nolūkā. Tāpat arī pieredzi var gūt no notikumiem, par kuriem nav jāziņo ekspluatantvalstij, un ekspluatantam ir jāapsver to izmeklēšana savā drošības pārvaldības sistēmā, ņemot vērā pieejamos resursus. Norādījumi par incidentu izmeklēšanu ir sniegti 6. nodaļā.

## 1.3. MĒRĶIS

1.3.1. Šīs rokasgrāmatas mērķis ir veicināt 13. pielikumā “Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana” ietverto standartu un ieteicamās prakses (*SARP*) vienveidīgu piemērošanu un sniegt valstīm ar gaisa kuģa salona drošību saistītu informāciju un norādījumus par procedūrām, praksi un paņēmieniem, ko var izmantot aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanā. Tā arī papildina norādījumus, kas ir sniegti Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatā (dok. Nr. 9756).

1.3.2. Turklāt šajā rokasgrāmatā ir sniegti norādījumi, kuru nolūks ir palīdzēt ekspluatantiem izmeklēt tādus incidentus, kas neatbilst *ICAO* aviācijas nelaimes gadījuma definīcijai un līdz ar to kas notikuma vietas valstij nav jāizmeklē kā aviācijas nelaimes gadījums, taču kas var liecināt par aviācijas sistēmā pastāvošiem apdraudējumiem vai trūkumiem.

## 1.4. DARBĪBAS JOMA

Šajā rokasgrāmatā īpaša uzmanība tiek pievērsta tiem gaisa kuģa salona drošības aspektiem, kas ir jāizskata izmeklēšanas procesā. Citi izmeklēšanā nepieciešamie aspekti neietilpst šīs rokasgrāmatas darbības jomā. Tomēr tie ir jāiekļauj gala ziņojumā, kas tiek sagatavots izmeklēšanas beigās. Tā kā aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas sarežģītība dažādos gadījumos var atšķirties, šāda veida dokuments nevar aptvert visas iespējamās situācijas. Tomēr tajā ir iekļauti visbiežāk izmantotie paņēmieni un procesi. Lai arī šī rokasgrāmata noderēs gan pieredzējušiem, gan nepieredzējušiem izmeklētājiem, ar to netiek aizvietota izmeklēšanas apmācība. Norādījumi par gaisa kuģa salona izmeklētāju apmācību ir sniegti 4. nodaļā.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 2. nodaļa PĀRSKATS PAR *ICAO SARP* UN VADLĪNIJĀM

## 2.1. *ICAO* STANDARTI UN IETEICAMĀ PRAKSE

2.1.1. Standarti un ieteicamā prakse attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu ir iekļauti 13. pielikumā “Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana”. Minētā pielikuma 3.1. punktā ir noteikts, ka vienīgais aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanas mērķis ir novērst turpmākus aviācijas nelaimes gadījumus un incidentus. Tajā arī noteikts, ka izmeklēšanas mērķis nav noskaidrot vainīgos vai atbildīgos.

2.1.2. Pielikumā apspriesti šādi aspekti:

a) definīcijas, tostarp tās, kas nosaka to, kā aviācijas nelaimes gadījumi atšķiras no incidentiem;

b) pielikumā iekļauto specifikāciju piemērojamība;

c) ar izmeklēšanu saistītie vispārējie aspekti, piemēram, izmeklēšanas mērķis, pierādījumu aizsardzība, gaisa kuģa aizturēšana un pārvietošana un notikuma vietas valsts atbildība;

d) paziņošana par aviācijas nelaimes gadījumiem vai nopietniem incidentiem, tostarp notikuma vietas valsts, reģistrētājvalsts, ekspluatantvalsts, projektētājvalsts un ražotājvalsts atbildība;

e) izmeklēšana, tostarp pienākumi, izmeklēšanas organizēšana un īstenošana, un līdzdalība izmeklēšanā;

f) gala ziņojums, tostarp drošības rekomendācijas saņemošās vai sniedzošās valsts atbildība;

g) aviācijas nelaimes gadījumu paziņošana *ICAO* un

h) aviācijas nelaimes gadījumu novēršanas pasākumi, tostarp incidentu ziņošanas sistēmas un drošības informācijas apmaiņa.

## 2.2. *ICAO* VADLĪNIJAS

**2.2.1. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana**

2.2.1.1. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmata (dok. Nr. 9756) tika izstrādāta, lai veicinātu 13. pielikumā iekļauto *SARP* vienveidīgu piemērošanu un sniegtu valstīm informāciju un norādījumus par procedūrām, pasākumiem un paņēmieniem, ko var izmantot aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanā. Tā ir izdota četrās daļās, un ar to tiek aizstāta Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas rokasgrāmata (dok. Nr. 6920).

a) I daļā “Organizēšana un plānošana” ir iekļauti apsvērumi, kas saistīti ar aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes izveidi un tās struktūru, reglamentējošajiem normatīvajiem aktiem, finansējumu un personālu. Tajā ir skatīta arī izmeklēšanas plānošana un aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu paziņošanas process, kā arī sākotnējie pasākumi, kas ir jāveic aviācijas nelaimes gadījuma vietā, īpašu uzmanību pievēršot personāla drošībai. Tajā iekļauts visu valstu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāžu un to kontaktinformācijas saraksts.

b) II daļā “Procedūras un kontrolkartes” ir sniegta informācija par visbiežāk izmantotajiem paņēmieniem un procedūrām, kā arī kontrolkartes, lai palīdzētu valstīm izmeklēt aviācijas nelaimes gadījumus un incidentus. Rokasgrāmatā ir sniegti arī norādījumi par liela apmēra izmeklēšanu, kas ir īpaši paredzēti apjomīgākas aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas īstenošanai.

c) III daļā “Izmeklēšana” ir sniegti norādījumi par visu to tehnisko jomu izmeklēšanu, kas var būt iesaistītas aviācijas nelaimes gadījumā vai incidentā. Sniegti arī norādījumi par dažādiem izmeklēšanas posmiem. Šajā daļā apspriesta atlūzu izmeklēšana, konstrukciju un sistēmu izmeklēšana, lidojuma parametru reģistratori, gaisa kuģa darbība, izdzīvošanas faktori u. c.

d) IV daļā “Nobeiguma ziņojuma sagatavošana” ir sniegti norādījumi par nobeiguma ziņojumu sagatavošanu par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rezultātiem, tostarp vispusīgas vadlīnijas par drošības rekomendāciju sagatavošanu un apstrādi. Tajā ir sniegta informācija par nobeiguma ziņojuma formātu, saturu un apspriežu veikšanas, izdošanas un izplatīšanas procedūrām.

## 2.2.2. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētāju apmācība

2.2.2.1. Vadlīnijās par aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētāju apmācību (apkārtraksts Nr. 298) ir izklāstītas aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētāju apmācības prasības, tostarp nepieciešamā pieredze, sākotnējā apmācība un stažēšanās, un izmeklēšanas apmācības pamatkurss un augstākā līmeņa izmklēšanas kursi. Tajās ir sniegtas arī vadlīnijas par aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas kursiem.

2.2.2.2. Strādājot aviācijas nelaimes gadījumu vietās, izmeklētāji un meklēšanas un glābšanas personāls var būt pakļauti plašam veselības un drošības apdraudējumu klāstam. Šiem apdraudējumiem, ko rada konstrukciju, sistēmu, komponentu un gaisa kuģa satura bojājumi, ir mainīgs raksturs, un to ietekmēs ar aviācijas nelaimes gadījuma scenāriju saistīti faktori (piemēram, atrašanās vieta, laikapstākļi, vide, drošība u. c.). Apkārtraksts Nr. 315 “Bīstamība gaisa kuģu nelaimes gadījumu vietās” tika sagatavots, lai palīdzētu personālam piemērot efektīvu darba drošības vadības praksi gan savos pasākumos, gan to grupu pasākumos, ar kurām tas sadarbojas vai par kurām tas ir atbildīgs. Šajā apkārtrakstā ir apspriesta dažādu darba drošības apdraudējumu būtība un to daudzveidība, kā arī tādu risku pārvaldība, kuri ir saistīti ar saskaršanos ar šiem apdraudējumiem aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas laikā.

## 2.2.3. Izmeklēšanas organizatoriskie aspekti

2.2.3.1. Rokasgrāmatā par reģionālo aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas organizāciju [*Manual on Regional Accident and Incident Investigation Organization*] (dok. Nr. 9946) ir sniegta informācija un norādījumi par reģionālas aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas organizācijas (*RAIO*) izveidošanu un pārvaldību, lai palīdzētu valstīm izpildīt to saistības aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā. Reģionāla izmeklēšanas sistēma var radīt apjomradītus ietaupījumus, sniedzot iespēju dalīties ar nepieciešamajiem resursiem. Rokasgrāmatā ir izklāstīti valstu atsevišķie un kopīgie pienākumi un atbildība reģionālās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas sistēmas izveides un pārvaldības jomā.

2.2.3.2. Rokasgrāmata par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas politiku un procedūrām (dok. Nr. 9962) ir izpildes līdzeklis, kas paredzēts, lai palīdzētu valstīm izstrādāt aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas politikas un procedūru rokasgrāmatu. Rokasgrāmatā ir sniegta standartforma, ko valstis atbilstīgi nepieciešamībai var pielāgot savai aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas dokumentācijai saskaņā ar 13. pielikuma noteikumiem un standartizēt un saskaņot aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas procesus starp valstīm. Rokasgrāmata tika izstrādāta tā, lai valstis varētu to pielāgot, “aizpildot tukšās vietas” ar konkrētās valsts informāciju, piemēram, norādot tiesību aktus un noteikumus.

## 2.2.4. Palīdzība aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm

2.2.4.1. Rokasgrāmatā par palīdzības sniegšanu aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm (dok. Nr. 9973) ir sniegti norādījumi par aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm sniedzamās palīdzības veidiem. Ar šo dokumentu tiek atjaunināti un paplašināti attiecīgie norādījumi, atspoguļojot jaunāko pieredzi un norises ģimenēm sniedzamās palīdzības jomā. Tajā ir apspriesti sniedzamās palīdzības veidi, kā arī šādas palīdzības sniedzēji un saņēmēji. Sniegti arī tādu tiesību aktu vai noteikumu piemēri, kurus valstis piemēro ģimenēm sniedzamās palīdzības jomā.

2.2.4.2. *ICAO* Politikas nostādnēs par palīdzības sniegšanu aviācijas negadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm (dok. Nr. 9998) ir izklāstītas *ICAO* politikas nostādnes par palīdzības sniegšanu aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm. Valstis ir aicinātas ņemt vērā šīs politikas nostādnes, kad tās plāno, izstrādā un īsteno savus tiesību aktus, noteikumus, politiku un procedūras ģimenēm sniedzamās palīdzības jomā.

## 2.3. PAPILDU VADLĪNIJAS

Starptautiskās Lidojumu drošības izmeklētāju biedrības (*ISASI*) Gaisa kuģa salona drošības izmeklēšanas vadlīnijas tika izstrādātas ar mērķi sniegt izmeklētājiem un citiem operatīvajiem darbiniekiem līdzekļus incidentu un aviācijas nelaimes gadījumu izdzīvošanas aspektu izmeklēšanai. Tajās ir sniegti norādījumi par gaisa kuģa salona iekšienes un tā aprīkojuma bojājumu dokumentēšanu un gaisa kuģa salona apkalpes locekļu un pasažieru izjautāšanu. Šīs vadlīnijas ir iespējams piemērot jebkuram notikuma veidam (piemēram, turbulencei). *ISASI* vadlīniju eksemplārs ir pieejams *ICAO* tīmekļa vietnes sadaļā *Cabin Safety Library*: *www.icao.int/cabinsafety.*

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 3. nodaļa AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU IZMEKLĒŠANA UN GAISA KUĢA SALONA DROŠĪBAS UZLABOJUMI

## 3.1. VĒSTURISKAIS PĀRSKATS

Šajā nodaļā ir sniegts vēsturiskais pārskats par aviācijas nelaimes gadījumiem, kas bija saistīti ar būtiskiem gaisa kuģa salona drošības aspektiem un kuri kļuva par pagrieziena punktu gaisa kuģa salona drošības jomā. Aviācijas nelaimes gadījumu ziņojumi par katru šajā nodaļā apspriesto notikumu ir pieejami *ICAO* tīmekļa vietnes sadaļā *Cabin Safety Library:* www.icao.int/cabinsafety.

## 3.2. UGUNSGRĒKS LIDOJUMA LAIKĀ

3.2.1. Gaisa kuģī DC-9-32 1983. gada jūnijā plānotā pasažieru reisā no Dalasas uz Monreālu caur Toronto ar 41 pasažieri un pieciem gaisa kuģa apkalpes locekļiem kreisēšanas posmā izcēlās ugunsgrēks gaisa kuģa pakaļgala tualetē, kuru atklāja gaisa kuģa salona apkalpes locekļi. Apkalpe veica ārkārtas nolaišanos un nosēdās Sinsinati aglomerācijas [*Greater Cincinnati*] starptautiskajā lidostā. Kad gaisa kuģis apstājās, gaisa kuģa salona apkalpe un pasažieri uzsāka evakuāciju. Aptuveni 60–90 sekundes pēc izeju atvēršanas gaisa kuģa iekšienē notika eksplozija. Divdesmit trīs pasažieri guva nāvējošus miesas bojājumus; gaisa kuģis tika iznīcināts ugunsgrēkā.

3.2.2. Nacionālā Transporta drošības padome (*NTSB*) noteica, ka šā aviācijas nelaimes gadījuma iespējamie cēloņi bija nenoskaidrotas izcelsmes ugunsgrēks, ugunsgrēka pakāpes nenovērtēšana un maldinošas informācijas sniegšana gaisa kuģa kapteinim par liesmu izplatīšanos. Ziņojumā pieļauts, ka daži no nāvējoši ievainotajiem pasažieriem bija devušies uz gaisa kuģa pakaļgalu, cenšoties atrast virsspārnu izejas. Tomēr redzamība pasliktinājusies tiktāl, ka viņi nav varējuši atrast šīs izejas. Arī izdzīvojušie bija norādījuši, ka biezajos dūmos ir bijis grūti atrast izejas.

3.2.3. Aviācijas nelaimes gadījuma ziņojumā cita starpā tika sniegtas rekomendācijas par šādiem jautājumiem:

a) prasībām attiecībā uz dūmu detektoriem tualetēs;

b) prasībām attiecībā uz automātisko ugunsdzēšamo aparātu uzstādīšanu blakus atkritumu tvertnēm tualetēs un šādās atkritumu tvertnēs;

c) ekspluatanta pienākumu pārskatīt ugunsdzēsības apmācību un procedūras, pievēršot uzmanību šādiem jautājumiem: “agresīva rīcība”, lai noteiktu iespējamā ugunsgrēka gaisa kuģa salonā avotu un smaguma pakāpi, saziņa starp lidojuma apkalpi un gaisa kuģa salona apkalpi un praktiskās apmācības nepieciešamība;

d) pasažieru instruktāžai par to, kā atvērt avārijas izejas, ir jākļūst par aviācijas nozares standartpraksi, un

e) nepieciešamību uzstādīt (vai pilnveidot) gaisa kuģa salona ugunsdrošības uzlabojumus, tostarp:

1. liesmas slāpējošus sēdekļu materiālus, lai ierobežotu liesmu izplatīšanos un toksisku ķimikāliju izdalīšanos degšanas rezultātā;

2. ārkārtas situāciju ceļa apgaismojums uz grīdas vai grīdas tuvumā ar pietiekamu gaismas intensitāti, lai šo apgaismojumu būtu iespējams saskatīt caur bieziem dūmiem;

3. izvirzīti marķējumi uz augšējiem bagāžas nodalījumiem, kas norāda izejas rindu atrašanās vietas, lai palīdzētu pasažieriem ar pasliktinātu redzi (kas ir pastāvējusi jau pirms ārkārtas apstākļiem vai ko ir izraisījuši šādi ārkārtas apstākļi) atrast šīs rindas, un

4. pārnēsājami ugunsdzēšamie aparāti, kuros ir izmantotas progresīvas tehnoloģijas ugunsdzēšanas vielas, piemēram, halons.

## 3.3. UGUNSGRĒKS UN EVAKUĀCIJA PĒC PĀRTRAUKTĀS PACELŠANĀS

3.3.1. Gaisa kuģis B737-200 1985. gada augustā čarterreisā no Mančestras uz Korfu ar 131 pasažieri un sešiem gaisa kuģa apkalpes locekļiem pārtrauca pacelšanos pēc nekontrolējamas dzinēja atteices, kurā tika caursists spārna degvielas tvertnes pieejas panelis. Aizdegās gaisa kuģa kreisais dzinējs, un lidojumu apkalpe sniedza gaisa kuģī esošajām personām paziņojumu skaļruņu sistēmā par evakuācijas uzsākšanu caur gaisa kuģa labo sānu. Neilgi pēc gaisa kuģa pakaļgala labā sāna izejas atvēršanas liesmas izplatījās gaisa kuģa salonā. Piecdesmit trīs pasažieri un divi gaisa kuģa apkalpes locekļi guva nāvējošus miesas bojājumus; gaisa kuģim tika radīti neremontējami bojājumi.

3.3.2. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas nodaļa (*AAIB*) norādīja, ka galvenais nāves gadījumu cēlonis ir bijis straujā rīcībnespējas iestāšanās, ko izraisīja biezu toksisku/kairinošu dūmu ieelpošana gaisa kuģa salonā, un situāciju pasliktināja evakuācijas aizkavēšanās durvju darbības traucējumu un izeju apgrūtinātās pieejamības dēļ. Ziņojumā arī norādītas problēmas, kas saistītas ar norādījumu noformējumu drošības instruktāžas lapā, virsspārna izeju darbības traucējumiem un eju un izeju aizsprostošanu.

3.3.3. Aviācijas nelaimes gadījuma ziņojumā cita starpā tika sniegtas rekomendācijas par šādiem jautājumiem:

a) prasības apsvēršanu ierīkot evakuācijas signalizāciju, ko lidojumu apkalpe varētu izmantot, lai uzdotu gaisa kuģa salona apkalpei uzsākt evakuāciju;

b) nepieciešamību izvietot gaisa kuģa salona apkalpes locekļu stacijās avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu, kas izmantojams evakuācijas laikā;

c) gaisa kuģa salona konfigurācijas apstiprinājumu pārskatīšanu, pievēršot uzmanību jautājumam par apgrūtinātu virsspārnu izeju pieejamību;

d) to prasību pārskatīšanu, kas ir saistītas ar izeju “brīvu pieejamību”, ņemot vērā sēdvietu izkārtojuma augsto blīvumu, un

e) evakuācijas sertifikācijas prasību pārskatīšanu, lai iekļautu tajās tādus aspektus kā neizmantojamas izejas, biezus dūmus, pasažieru plūsmu ejā, izeju norādīšanu un izeju caurlaidību.

## 3.4. DZINĒJA ATTEICE UN AVĀRIJAS NOSĒŠANĀS

3.4.1. Gaisa kuģim B737-400 1989. gada janvārī plānotā pasažieru reisā no Londonas uz Belfāstu ar 118 pasažieriem un astoņiem gaisa kuģa apkalpes locekļiem salūza 1. dzinēja ventilatora lāpstiņa. Uzskatot, ka bojājums ir noticis 2. dzinējā, lidojumu apkalpe izslēdza to un novirzīja gaisa kuģi uz Īstmidlendas [*East Midlands*] lidostu. Sekojoši 1. dzinējā notika ievērojams vilces zudums un gaisa kuģis ietriecās laukā netālu no automaģistrāles uzbēruma. Četrdesmit septiņi pasažieri tika nāvējoši ievainoti, un 74 gaisa kuģī esošas personas, tostarp septiņi gaisa kuģa apkalpes locekļi un viens zīdainis, guva nopietnus miesas bojājumus. Gaisa kuģis tika iznīcināts.

3.4.2. Saskaņā ar *AAIB* viens no faktoriem, kas sekmēja nepareizu lidojumu apkalpes atbildes reakciju (proti, kādēļ tika izslēgts nepareizais dzinējs), bija tas, ka lidojumu apkalpes locekļi nebija informēti par liesmām no 1. dzinēja, kuras pamanīja daudzas gaisa kuģī esošas personas, tostarp trīs gaisa kuģa salona apkalpes locekļi gaisa kuģa salona pakaļgalā. Izmeklētāji noskaidroja, ka pasažieri un gaisa kuģa salona apkalpes locekļi bija pamanījuši trokšņus, vibrācijas, smakas, dūmus un aizdegšanās pazīmes; informācija par šīm pazīmēm netika pārraidīta uz pilotu kabīni. Gaisa kuģa novirzīšanas laikā gaisa kuģa kapteinis pa skaļruņu sistēmu informēja pasažierus par to, ka dūmus ir radījušas problēmas labajā dzinējā un ka labais dzinējs ir izslēgts. Ziņojumā par aviācijas nelaimes gadījumu tika norādīts, ka kapteiņa paziņojums par labo dzinēju apmulsināja daudzus pasažierus, kuri bija pamanījuši uguni no kreisā dzinēja, taču viņi neinformēja par šo nesakritību gaisa kuģa salona apkalpes locekļus.

3.4.3. Pēc sadursmes lielākā daļa pasažieru tika iesprostoti gaisa kuģī gūto miesas bojājumu, salauztu sēdekļu vai no augšas krītošu atlūzu dēļ. Salauztu sēdekļu vai atlūzu dēļ tika iesprostoti arī abi lidojumu apkalpes locekļi un divi gaisa kuģa salona apkalpes locekļi.

3.4.4. Ziņojumā tika ieteikts veikt pilotu un gaisa kuģa salona apkalpes locekļu praktisku apmācību, kas uzlabotu lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes savstarpējo koordināciju gadījumos, kad ir jāreaģē uz ārkārtas situāciju. Citas ziņojumā sniegtās rekomendācijas:

a) sēdekļu konstrukcijas izpēte, galveno uzmanību pievēršot efektīvai ķermeņa augšdaļas fiksēšanai un uz gaisa kuģa pakaļgalu vērstiem pasažieru sēdekļiem;

b) izmaiņas jaunu gaisa kuģa tipu salona grīdu sertifikācijas prasībās;

c) bērnu sēdekļu kā pasīvo drošības sistēmu izmantošana attiecībā uz zīdaiņiem un bērniem;

d) izmaiņas gaisa kuģa salona bagāžas nodalījumu un citu salonā esošu smagu priekšmetu sertifikācijas prasībās un

e) praktiskās apmācības ieviešana pilotiem un gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem, lai uzlabotu koordināciju gadījumos, kad ir jāreaģē uz ārkārtas situāciju.

## 3.5. VADĪBAS ZAUDĒŠANA PĒC PACELŠANĀS

3.5.1. Gaisa kuģis *Fokker F-28 Mk1000* 1989. gada martā plānotā pasažieru reisā no Tanderbejas [*Thunder Bay*] uz Vinipegu [*Winnipeg*] caur Draidenu [*Dryden*] ar 65 pasažieriem un četriem gaisa kuģa apkalpes locekļiem avarēja aiz skrejceļa gala pēc pacelšanās no Draidenas pilsētas lidostas. Gaisa kuģis nespēja uzņemt augstumu pēc pacelšanās mēģinājuma un turpināja lidot pa horizontālu trajektoriju, tik tikko pārlidojot krauju aptuveni 700 metru attālumā no skrejceļa gala un avarējot blīvi apmežotā teritorijā. Trieciena un tam sekojoša ugunsgrēka rezultātā nāvējošus miesas bojājumus guva divdesmit viens pasažieris un trīs gaisa kuģa apkalpes locekļi, tostarp kapteinis, otrais pilots un viens no diviem gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem. Gaisa kuģim tika radīti plaši fiziski bojājumi un ugunsgrēka postījumi.

3.5.2. Gaisa kuģa vadības zaudēšanu izraisīja svešķermeņi uz spārniem. Izmeklēšanas komisijas gala ziņojumā par šo aviācijas nelaimes gadījumu tika norādīts, ka viens no gaisa kuģa salona locekļiem un vairāki pasažieri bija pamanījuši sakrājušos ledu uz spārniem, taču neinformēja par to lidojumu apkalpi. Kā veicinoši faktori tika norādīti arī nepienācīga apkalpes darba optimizācija un nepilnības gaisa kuģa salona apkalpes locekļu apmācībā. Cita starpā tika konstatēti šādi apstākļi:

a) gaisa kuģa iekšējie apdares materiāli sadega un izdalīja biezus, kvēpainus dūmus un toksiskas gāzes; uz pasažieriem ir krituši degoši, kausētai plastmasai līdzīgi materiāli;

b) gaisa kuģa salona apkalpes locekles apģērbs un laiviņkurpes nespēja nodrošināt viņai pienācīgu aizsardzību pēc avarēšanas zemas temperatūras laika apstākļos;

c) pasažieru sēdekļi tika deformēti un daudzi no tiem tika atrauti no gaisa kuģa grīdas un trieciena ietekmē sablīvēti gaisa kuģa salona priekšgalā;

d) vairākiem pasažieriem uzkrita augšējo bagāžas nodalījumu saturs un

e) gaisa kuģī radušās atlūzas, tostarp rokas bagāža, kas bija izvietota augšējos bagāžas nodalījumos un zem gaisa kuģa sēdekļiem, apgrūtināja izglābšanās iespēju daudzām izdzīvojušām personām.

3.5.3. Cita starpā tika sniegtas šādas rekomendācijas:

a) aizliegums veikt atkārtotu degvielas uzpildi gaisa kuģim ar darbojošos dzinēju laikā, kad tajā atrodas pasažieri, un pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas laikā;

b) izstrādāt un ieviest obligātu un vispusīgu izglītības programmu visiem komerciālos lidojumos iesaistītiem gaisa kuģu apkalpes locekļiem, tostarp integrētu programmu lidojumu apkalpes locekļiem un gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem par svešķermeņu uz spārniem nelabvēlīgo ietekmi uz gaisa kuģa tehniskajiem raksturojumiem, un paredzēt zināšanu pārbaudi;

c) pieņemt tādus gaisa kuģu iekštelpu standartus, kas novērstu liesmu strauju izplatīšanos un toksisku izgarojumu emisiju;

d) prasība katram ekspluatantam sniegt kompetentajai iestādei izskatīšanai un apstiprināšanai ekspluatanta gaisa kuģa salona apkalpes rokasgrāmatu kā lidojumu veikšanas rokasgrāmatas daļu vai atsevišķu rokasgrāmatu;

e) izstrādāt un ieviest noteikumus, kuros ir noteiktas gaisa kuģa salona apkalpes locekļu apmācības un kvalifikācijas prasības;

f) kompetentā iestāde uzrauga un regulāri pārbauda visu ekspluatantu gaisa kuģa salona apkalpes mācību programmu, lai pārliecinātos par šādas apmācības atbilstību noteiktajiem standartiem;

g) kompetentā iestāde nodrošina, ka “tīru spārnu” koncepcijas iecere tiek ietverta un piemērota atbilstošajās ekspluatantu ekspluatācijas rokasgrāmatās attiecīgajā valstī;

h) prasība modernizēt plecu drošības jostu sistēmas un citu drošības aprīkojumu gaisa kuģa salona apkalpes locekļu sēdvietām vecākos gaisa kuģa tipos, piemēram, F-28 gaisa kuģos;

i) kompetentā iestāde pievēršas jautājumam par maksimālā lidojumu skaita un maksimālā lidojuma darba laika nenoteikšanu gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem;

j) tādu noteikumu izstrāde un ieviešana, kuros gaisa kuģa ekspluatantiem ir noteikts pienākums nodrošināt apstiprinātu apkalpes darba optimizācijas (*CRM*) apmācību un standartizētas operatīvās procedūras visiem ekspluatanta lidojumu apkalpes un gaisa kuģu apkalpes locekļiem. Šādai apmācībai ir jābūt veltītai lidojuma darbību koordinācijai un informācijas apmaiņai starp visu gaisa kuģa apkalpi (lidojumu apkalpi un gaisa kuģa salona apkalpi);

k) gaisa kuģa kapteinim, kas veic lidojumu nelabvēlīgos ziemas laikapstākļos, pirms izbraukšanas no izejas ir oficiāls pienākums informēt atbildīgo gaisa kuģa salona apkalpes locekli par to, vai tiks veikta gaisa kuģa atledošana uz zemes, un pa gaisa kuģa skaļruņu sistēmu informēt par to pasažierus, lai novērstu iespējamas pasažieru bažas, un

l) izstrādāt un ieviest noteikumus, kas paredz, ka nelabvēlīgos ziemas laikapstākļos atbildīgajam gaisa kuģa salona apkalpes loceklim jebkurā brīdī pirms pacelšanās ieskrējiena sākuma ir jāinformē gaisa kuģa kapteinis par savām bažām vai par cita gaisa kuģa salona apkalpes locekļa vai gaisa kuģī esoša pasažiera bažām par spārna netīrību, ja kapteinis nav iepriekš informējis par to, ka ir plānota gaisa kuģa atledošana uz zemes.

## 3.6. DZINĒJA ATTEICE UN AVĀRIJAS NOSĒŠANĀS

3.6.1. Gaisa kuģim DC-10-10 1989. gada jūlijā plānotā pasažieru reisā no Denveras uz Filadelfiju ar 285 pasažieriem un 11 gaisa kuģa apkalpes locekļiem kreisēšanas laikā notika 2. astes dzinēja atteice. Pirmās pakāpes ventilatora rotora sastāvdaļām atdaloties, sadaloties un tiekot izmestām no 2. dzinēja, tika zaudētas trīs hidrauliskās sistēmas, ar kurām tika darbinātas gaisa kuģa lidojuma vadības ierīces. Lidojuma apkalpe saskārās ar ievērojamām gaisa kuģa vadības grūtībām, un gaisa kuģis avarēja, cenšoties nosēsties Sū [*Sioux*] lidostā “Gateway” Aiovas štatā. Nāvējošus miesas bojājumus guva simtu desmit pasažieri un viens gaisa kuģa salona apkalpes loceklis. Trieciena spēks un ugunsgrēks, kas izcēlās pēc sadursmes, iznīcināja gaisa kuģi.

3.6.2. Gaisa kuģī atradās četri klēpī turēti zīdaiņi. Gatavojoties veikt avārijas nosēšanos, zīdaiņu vecākiem tika norādīts novietot zīdaiņus uz grīdas un turēt viņus piespiestus pie tās, kamēr paši vecāki ir ieņēmuši drošās sēdēšanas pozīciju. Divi no četriem zīdaiņiem trieciena rezultātā tika izsviesti cauri gaisa kuģa salonam. Vienu zīdaini atrada kāds no pasažieriem, otrs zīdainis tika nāvējoši ievainots. Trešais zīdainis tika uzmests gaisā, taču viņu noķēra māte. *NTSB* veiktajā aviācijas nelaimes gadījuma analīzē tika novērtētas arī gaisa kuģa salona izdzīvotspējas problēmas, tostarp bērnu (zīdaiņu) sēdvietu pasīvās drošības sistēmas.

3.6.3. Dažas no *NTSB* ziņojumā norādītajām drošības problēmām bija saistītas ar gaisa kuģa salona drošību, tostarp zīdaiņu pasīvajām drošības sistēmām, un lidostas glābšanas un ugunsdzēsības iespējām. Ziņojumā tika aicināts noteikt prasību, ka zīdaiņiem un maziem bērniem ir jābūt nofiksētiem bērna auguma garumam un svaram atbilstošos bērnu drošības sēdekļos.

## 3.7. SADURSME UZ SKREJCEĻA

3.7.1. Gaisa kuģis B737-300 ar 83 pasažieriem un sešiem gaisa kuģa apkalpes locekļiem Losandželosas starptautiskajā lidostā 1991. gada februārī sadūrās ar gaisa kuģi SA-227-AC (*Metroliner*). Nosēžoties gaisa kuģis B737 saskrējās ar gaisa kuģi *Metroliner*, turpināja virzību pa skrejceļu ar saspiestu gaisa kuģi SA-227 zem tā, nobrauca no skrejceļa un aizdegās. Nāvējošus miesas bojājumus guva visas 12 gaisa kuģī *Metroliner* esošās personas, kā arī 20 gaisa kuģa *Boeing* pasažieri un divi apkalpes locekļi. Abus gaisa kuģus iznīcināja trieciena spēks un ugunsgrēks, kas izcēlās pēc sadursmes.

3.7.2. Tika izmantotas četras no sešām gaisa kuģa B737 izejām. *NTSB* ziņojumā minēts sastrēgums pie virsspārnu izejām, no kurām tikai viena izeja bija izmantojama. Lielākā daļa nāves gadījumu gaisa kuģī B737 iestājās, cilvēkiem nosmokot ugunsgrēkā, kas izcēlās pēc sadursmes. Piecpadsmit pasažieri, kuru sēdvietas atradās virsspārnu zonas aizmugurē un kuri nokļuva gaisa kuģa salona pakaļgalā, ziņoja par to, ka ir izmantojuši avārijas evakuācijas ceļa grīdas apgaismojumu.

3.7.3. *NTSB* aviācijas nelaimes gadījuma ziņojumā ir konstatēts, ka gaisa kuģa B737 ekspluatanta nodrošinātā izejas rindas instruktāža ir uzlabojusi pasažieru sagatavotību evakuācijai. Ziņojumā norādīts arī tas, ka dažiem pasažieriem izkļūšanu no gaisa kuģa aizkavēja labās virsspārna izejas aizkavēta atvēršana, daļēji aizsprostotais izejas atvērums un reakcija uz stresa situāciju. Daudzi no nāvējoši ievainotajiem gaisa kuģa B737 pasažieriem tika atrasti pie virsspārna izejas. Viņi nebija devušies uz citu pieejamu izeju gaisa kuģa pakaļgalā un mira, pastiprinoties ugunsgrēkam gaisa kuģa salonā. Ziņojumā norādīts, ka pieejamās pakaļgala izejas varētu būt nepietiekami izmantotas gaisa kuģa salonā esošo dūmu un ierobežotās redzamības dēļ.

3.7.4. Ziņojumā aktualizēti tādi drošības jautājumi kā izdzīvotspēja aviācijas nelaimes gadījumā, evakuācijas standarti un procedūras, iekšējo apdares materiālu uzliesmojamības standarti un izdzīvošanas ierīces.

## 3.8. UGUNSGRĒKS LIDOJUMA LAIKĀ UN SADURSME AR ZEMI

3.8.1. Gaisa kuģis DC-9-32 1996. gada maijā plānotā pasažieru reisā no Maiami uz Atlantu ar 105 pasažieriem un pieciem gaisa kuģa apkalpes locekļiem kļuva nevadāms, ko izraisīja nekontrolēta aizdegšanās gaisa kuģa priekšējā kravas nodalījumā. Gaisa kuģis avarēja, cenšoties atgriezties Maiami. Izdzīvojušo nebija, gaisa kuģis tika iznīcināts.

3.8.2. *NTSB* konstatēja, ka ugunsgrēks izcēlās, ieslēdzoties vienam vai vairākiem ķīmiskajiem skābekļa ģeneratoriem, kas tika neatbilstoši pārvadāti gaisa kuģī kā krava. Ziņojumā norādīts, ka dūmu/uguns signālierīce būtu savlaicīgi brīdinājusi lidojumu apkalpi par aizdegšanos un devusi vairāk laika gaisa kuģa nosēdināšanai. Ja gaisa kuģis būtu aprīkots ar ugunsgrēka slāpēšanas sistēmu, tā būtu varējusi slāpēt liesmu izplatīšanos (lai arī ugunsgrēka intensitāte varēja būt tik augsta, ka slāpēšanas sistēma nespētu pilnīgi nodzēst liesmas). Tomēr ugunsgrēka slāpēšanas sistēma būtu aizkavējusi liesmu izplatīšanos un kopā ar agrīnu brīdināšanu varēja sniegt papildu laiku gaisa kuģa drošai nosēdināšanai.

3.8.3. Aviācijas nelaimes gadījuma ziņojumā cita starpā tika sniegtas rekomendācijas par šādiem jautājumiem:

a) kompetentajai iestādei paātrinātā kārtībā jāpieņem noteikumi, kas paredz prasību izmantot dūmu detektoru un ugunsgrēka slāpēšanas sistēmas visos D kategorijas kravas nodalījumos;

b) jāveic izpēte, lai izstrādātu tehnoloģiju un paņēmienus, kas uzlabotu pasažieru elpceļu aizsardzību pret toksisku atmosfēru, kuru rada lidojuma laikā vai pēc sadursmes izcēlies ugunsgrēks, transporta kategorijas gaisa kuģos, un

c) jānovērtē, cik lietderīgas un efektīvas ir gaisa kuģa *Douglas* DC-9 procedūras, kurās paredzēta gaisa kuģa salona durvju daļēja atvēršana, un līdzīgas procedūras, kuras ir pieņēmuši daži citu transporta kategoriju gaisa kuģu ekspluatanti gaisa kuģa salonā esošo dūmu vai izgarojumu izvadīšanai, un, pamatojoties uz šo novērtējumu, jānosaka, vai šīs vai citas procedūras ir jāiekļauj visu ražotāju gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatās un ekspluatantu ekspluatācijas rokasgrāmatās.

## 3.9. UGUNSGRĒKS LIDOJUMA LAIKĀ UN SADURSME AR ŪDENI

3.9.1. Gaisa kuģī MD-11 1998. gada septembrī plānotā pasažieru reisā no Ņujorkas uz Ženēvu ar 215 pasažieriem un 14 gaisa kuģa apkalpes locekļiem lidojuma laikā izcēlās ugunsgrēks. Gaisa kuģis avarēja, cenšoties novirzīties uz Halifaksu [*Halifax*]. Izdzīvojušo nebija, gaisa kuģis tika iznīcināts.

3.9.2. Kanādas Transporta drošības pārvaldes (*TSB*) izdotajā aviācijas nelaimes gadījuma ziņojumā norādīts, ka ugunsgrēks izcēlās virs griestiem pilotu kabīnes labajā pusē, netālu no tās aizmugurējās sienas, un liesmu izplatīšanos veicināja uzliesmojoši materiāli. Liesmas strauji izplatījās un pastiprinājās, bojājot gaisa kuģa sistēmas, pasliktinot vidi pilotu kabīnē un rezultātā novedot pie gaisa kuģa vadības zaudēšanas. *TSB* secināja, ka gaisa kuģa sertifikācijas standarti attiecībā uz materiālu uzliesmojamību bija neatbilstoši, jo pieļāva tādu materiālu izmantošanu, kuri spēja uzliesmot un uzturēt degšanu vai veicināt liesmu izplatīšanos.

3.9.3. Aviācijas nelaimes gadījuma ziņojumā norādīts, ka, visticamāk, vispirms aizdegās metalizēti polietilēnterftalāta (*MPET*) tipa pārklājuma materiāli un tie veidoja lielāko daļu no visiem degošajiem materiāliem, kas veicināja liesmu izplatīšanos un pastiprināja to intensitāti. *TSB* ieteica kompetentajām iestādēm nekavējoties rīkoties, lai samazinātu vai likvidētu risku, kas ir saistīts ar *MPET* tipa pārklājuma materiālu izmantošanu uz termoakustiskās izolācijas loksnēm gaisa kuģī.

3.9.4. Aviācijas nelaimes gadījuma ziņojumā norādīts arī tas, ka cita veida termoakustiskās izolācijas pārklājuma materiāli aizdegšanās gadījumā sekmē liesmu izplatīšanos līdzīgi kā ar *MPET* pārklātās izolācijas loksnes un neatbilst ierosinātajiem pārskatītajiem uzliesmojamības pārbaudes kritērijiem. Aviācijas nelaimes gadījumā cietušajā gaisa kuģī bija izmantoti metalizēti polivinilflorīda tipa pārklājuma materiāli, un tie bija saistīti ar ugunsgrēku, kas izcēlās lidojuma laikā. *TSB* ieteica kompetentajām iestādēm pārbaudīt visu termoakustiskās izolācijas materiālu atbilstību stingrākiem pārbaudes kritērijiem un pārskatīt aeronavigācijas produktu ražošanā izmantoto materiālu uzliesmojamības standartus, pamatojoties uz reālistiskiem aizdegšanās scenārijiem, lai novērstu tādu materiālu izmantošanu gaisa kuģu ražošanā, kuri uztur degšanu vai veicina liesmu izplatīšanos.

## 3.10. SKREJCEĻA PĀRSKREJA UN AIZDEGŠANĀS

3.10.1. Gaisa kuģis A340-300 2005. gada augustā plānotā pasažieru reisā no Parīzes uz Toronto ar 297 pasažieriem[[1]](#footnote-1) un 12 gaisa kuģa apkalpes locekļiem veica skrejceļa pārskreju pēc nosēšanās Toronto starptautiskajā lidostā. Gaisa kuģis nespēja apstāties uz skrejceļa un pārbrauca pāri tā tālajam galam. Tas apstājās gravā un aizdegās. Visi pasažieri un apkalpes locekļi paspēja evakuēties no gaisa kuģa, pirms liesmas sasniedza evakuācijas ceļus. Kopā 10 pasažieri un divi apkalpes locekļi guva smagus miesas bojājumus avārijā un tai sekojošajā evakuācijā; gaisa kuģis tika iznīcināts ugunsgrēkā.

3.10.2. *TSB* aviācijas nelaimes gadījuma ziņojumā minēti šādi secinājumi:

a) skaļruņu sistēmas un evakuācijas trauksmes sistēmu avārijas elektroapgāde atradās avionikas nodalījumā. Ja tiktu izmantota sistēma ar mazāku ievainojamību un/vai tā būtu drošāk novietota, samazinātos šo sistēmu atteiču risks tādu katastrofu gadījumos, kuros pastāv izdzīvošanas iespējas;

b) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi šajā negaidītajā avārijas situācijā nedeva komandu ieņemt drošo sēdēšanas pozīciju. Lai arī bija neiespējami noteikt, vai šā iemesla dēļ kāds no pasažieriem ir guvis miesas bojājumus, pētījumi liecina, ka miesas bojājumu gūšanas risks samazinās, ja pasažieri ieņem pareizu drošās sēdēšanas pozīciju;

c) nebija skaidru vizuālu norāžu par to, ka dažiem divjoslu evakuācijas trapiem patiešām ir divas joslas; tādēļ šie evakuācijas trapi galvenokārt tika izmantoti kā vienas joslas evakuācijas trapi. Tas, visticamāk, palēnināja evakuāciju, taču tika uzskatīts, ka šis apstāklis nav veicinājis pasažieriem nodarīto miesas bojājumu gūšanu, un

d) lai arī visiem pasažieriem izdevās evakuēties, tomēr evakuāciju apgrūtināja tas, ka gandrīz 50 procenti pasažieru ņēma līdzi savu rokas bagāžu. Lēsts, ka gaisa kuģis tika evakuēts nedaudz vairāk nekā divu minūšu laikā.

3.10.3. Ziņojumā norādīts, ka evakuācija bija sekmīga visas gaisa kuģa salona apkalpes apmācības un darbību dēļ. Tika atzīts, ka kopumā gaisa kuģa salona apkalpes rīcība bija profesionāla un var kalpot par paraugu citiem, un tā bija būtisks faktors, kas ļāva sekmīgi īstenot gaisa kuģa evakuāciju. Ziņojumā minēta efektīva saziņa starp lidojumu apkalpi un gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem. Tajā norādīts, ka gaisa kuģa salona apkalpes locekļi bija informēti par iespējamu aiziešanu uz otro riņķi. Tāpēc nosēšanās posmā viņi bija paaugstinātas uzmanības stāvoklī un gatavi nekavējoties reaģēt uz avārijas situāciju.

## 3.11. LIDOJUMU APKALPES DARBNESPĒJA

3.11.1. Gaisa kuģi B737-300 2005. gada augustā plānotā pasažieru reisā no Larnakas [*Larnaca*] uz Atēnām ar 115 pasažieriem un sešiem apkalpes locekļiem nebija iespējams hermetizēt daļēji atvērta aizmugurējā izplūdes vārsta dēļ. Gaisa kuģim uzņemot augstumu, ieskanējās gaisa kuģa salona absolūtā augstuma brīdinājuma signāls. Lidojumu apkalpe maldīgi pieņēma, ka ir ieslēdzies pacelšanās konfigurācijas brīdinājums. Viņi centās novērst problēmu ar ekspluatanta zemes personāla palīdzību. Pasažieru salonā tika automātiski padotas skābekļa maskas. Gaisa kuģis turpināja uzņemt augstumu, un abiem lidojumu apkalpes locekļiem iestājās hipoksija. Gaisa kuģis turpināja lidojumu autopilota režīmā un pārgāja gaidīšanas zonas lidojuma shēmā netālu no Atēnu starptautiskās lidostas. Tas palika gaidīšanas zonas lidojuma shēmā autopilota režīmā, līdz beidzās degviela, un pēc tam avarēja. Izdzīvojušo nebija, gaisa kuģis tika pilnīgi iznīcināts.

3.11.2. Grieķijas Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas un aviācijas drošības pārvaldes (*AAIASB*) ziņojumā norādīts, ka aviācijas nelaimes gadījuma tiešie cēloņi bija brīdinājumu neatpazīšana un šādu brīdinājumu ieslēgšanās (piemēram, pasažieru skābekļa masku padeves gaisa kuģa salonā) iemeslu neatpazīšana. Netiešie cēloņi bija gaisa kuģa apkalpes darba optimizācijas principu neatbilstoša piemērošana. *AAIASB* secināja arī to, ka viens no faktoriem, kas varēja veicināt aviācijas nelaimes gadījumu, bija tādu gaisa kuģa salona apkalpes procedūru trūkums (starptautiskā līmenī), kuras būtu paredzētas gadījumiem, kad notiek dehermetizācija un augstuma uzņemšana turpinās, lai arī ir padotas pasažieru skābekļa maskas.

3.11.3. Aviācijas nelaimes gadījuma ziņojumā *AAIASB* ieteica veikt grozījumus gaisa kuģa salona apkalpes procedūrās, lai noteiktu, ka gadījumos, kad gaisa kuģa salonā tiek padotas skābekļa maskas gaisa kuģa salona dehermetizācijas dēļ vai nepietiekama gaisa kuģa salona spiediena dēļ un netiek pārtraukta augstuma uzņemšana vai gaisa kuģis netiek izlīdzināts, vai nesāk samazināt augstumu, atbildīgajam gaisa kuģa salona apkalpes loceklim (vai tam gaisa kuģa salona apkalpes loceklim, kurš atrodas vistuvāk pilotu kabīnei) ir pienākums nekavējoties informēt lidojumu apkalpi par skābekļa masku padevi un pārliecināties par to, ka lidojumu apkalpe ir uzlikusi savas skābekļa maskas.

3.11.4. Pēc šā aviācijas nelaimes gadījuma Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*) izdeva drošības informācijas biļetenu (*EASA SIB* Nr. 2009-33), kurā ieteica pārskatīt ekspluatācijas rokasgrāmatas un nepieciešamības gadījumā veikt grozījumus tajās, lai ņemtu vērā šo: “Ja gaisa kuģa salonā tiek padotas skābekļa maskas vai ir kāda cita pazīme, kas liecina par gaisa kuģa salona dehermetizāciju vai par nepietiekamu spiedienu gaisa kuģa salonā, gaisa kuģa salona apkalpei papildus standarta procedūrai (piemēram, nodrošināt savu skābekļa padevi, pārliecināties par savu drošību u. c.), izmantojot atbilstošus līdzekļus, ir pēc iespējas ātrāk jāinformē lidojumu apkalpe par situāciju un jāpārliecinās, ka lidojumu apkalpes locekļi ir uzlikuši savas skābekļa maskas.”

3.11.5. *EASA SIB* eksemplārs ir pieejams *ICAO* tīmekļa vietnes sadaļā *Cabin Safety Library*: *www.icao.int/cabinsafety*.

## 3.12. PIESPIEDU NOSĒŠANĀS UZ ŪDENS

3.12.1. Gaisa kuģis A320-200 2009. gada janvārī plānotā pasažieru reisā no Ņujorkas uz Šarlotu [*Charlotte*] ar 150 pasažieriem (tostarp vienu klēpī turētu zīdaini) un pieciem gaisa kuģa apkalpes locekļiem veica piespiedu nosēšanos Hudsonas upē [*Hudson River*] aptuveni 8,5 jūdzes no Ņujorkas pilsētas Lagardijas [*LaGuardia*] lidostas pēc tam, kad, saduroties ar putnu baru, gandrīz pilnīgi tika zaudēta vilce abos dzinējos. Tas notika aptuveni divas minūtes pēc pacelšanas. Visām gaisa kuģī esošajām personām izdevās evakuēties no gaisa kuģa pa priekšējām un virsspārnu izejām. Četri pasažieri un viens gaisa kuģa salona apkalpes loceklis guva nopietnus miesas bojājumus, un gaisa kuģim tika radīti būtiski bojājumi.

3.12.2. Ziņojumā atzīmēts, ka pēcavārijas vide, tostarp 41 °F (5 °C) ūdens temperatūra, 2 °F (aptuveni -16 °C) vēja dzesējošais faktors un pienācīgu evakuācijas trapu trūkums (ko izraisīja ūdens iekļūšana gaisa kuģa pakaļgala fizelāžā), radīja tūlītējus draudus gaisa kuģī esošo personu dzīvībai. Lai arī, ņemot vērā lidojuma maršrutu, gaisa kuģim nebija jābūt nodrošinātam ar aprīkojumu, kas ir obligāts lidojumos virs ūdens, tomēr aviācijas nelaimes gadījumā nokļuvušajam gaisa kuģim bija aprīkojums, kas bija piemērots ilgiem lidojumiem virs ūdens, tostarp glābšanas vestes un evakuācijas trapi.

3.12.3. *NTSB* ziņojumā tika apspriesti ar izdzīvošanu saistīti jautājumi, tostarp pasažieru drošā sēdēšanas pozīcija, evakuācijas trapa uzglabāšana, pasažieru pasargāšana no nonākšanas ūdenī, glābšanas pieturtrošu izmantošana, glābšanas vestu glabāšana, izņemšana un uzvilkšana, pirmslidojuma drošības instruktāžas un pasažieru izglītošana.

3.12.4. Informācija, ko pasažieri sniedza izmeklēšanā, liecināja, ka lidojuma un evakuācijas laikā noticis sekojošais:

a) septiņpadsmit procenti pasažieru norādīja, ka bija noskatījušies lielāko pirmslidojuma drošības demonstrējuma daļu, un papildu trīspadsmit procenti norādīja, ka bija noskatījušies daļu no instruktāžas;

b) astoņi procenti norādīja, ka bija izlasījuši drošības informācijas lapu pirms lidojuma vai tā laikā;

c) piecdesmit trīs procenti evakuācijas laikā paņēma sēdekļa spilvenus un

d) trīs procenti norādīja, ka pēc sadursmes bija paņēmuši zem saviem sēdekļiem novietotās glābšanas vestes. Papildus tam trīs procenti norādīja, ka pēc sadursmes bija paņēmuši glābšanas vestes, kas bija novietotas zem citiem sēdekļiem. Pasažieriem esot bijis grūti paņemt un uzvilkt glābšanas vestes.

3.12.5. No četriem pasažieriem, kuri guva nopietnus miesas bojājumus, trīs pasažieri guva miesas bojājumus sadursmes brīdī. Abi pasažieri, kuri guva ļoti līdzīgus pleca lūzumus, norādīja, ka bija ieņēmuši līdzīgas drošās sēdēšanas pozīcijas. *NTSB* secināja, ka rekomendācijās par drošajām sēdēšanas pozīcijām nebija ņemti vērā sēdekļi, kuri nebija aprīkoti ar nolocīšanās funkciju, un to, ka šajā aviācijas nelaimes gadījumā ieteiktā drošā sēdēšanas pozīcija varētu būt faktors, kas ir veicinājis pasažieru plecu lūzumu gūšanu. *NTSB* ieteica veikt izpēti, lai noskaidrotu vislabāko pasažieru drošo sēdēšanas pozīciju gaisa kuģī, kurā ir uzstādīti nenolokāmi sēdekļi. Ziņojumā tika ierosināts, ka, pamatojoties uz pētījuma rezultātiem, var būt jāizdod jauni norādījumi par pasažieru drošajām sēdēšanas pozīcijām.

3.12.6. Ziņojumā minēti šādi faktori, kas palielināja izdzīvošanas iespējas aviācijas nelaimes gadījumā:

a) nejauši tika izmantots tāds gaisa kuģis, kura aprīkojums bija piemērots ilgiem lidojumiem virs ūdens, tostarp kurā bija pieejami priekšējie evakuācijas trapi, lai gan konkrētajā gadījumā šāds aprīkojums nebija obligāts, un

b) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu darbība, lai paātrinātu gaisa kuģa evakuāciju.

## 3.13. ASTES AIZĶERŠANĀS NOSĒŠANĀS LAIKĀ

3.13.1. Gaisa kuģis B777-200ER 2013. gada jūlijā plānotā pasažieru reisā no Inčhonas [*Incheon*] uz Sanfrancisko ar 291 pasažieri un 16 gaisa kuģa apkalpes locekļiem ietriecās dambī jūras piekrastē netālu no skrejceļa 28L Sanfrancisko starptautiskajā lidostā. Trīs pasažieri guva nāvējošus miesas bojājumus, bet 40 pasažieri, astoņi no 12 gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem un viens no četriem lidojumu apkalpes locekļiem guva nopietnus miesas bojājumus. Gaisa kuģis tika pilnīgi iznīcināts trieciena spēku ietekmē un ugunsgrēkā.

3.13.2. Šajā aviācijas nelaimes gadījumā sadursmes norises secības dinamika bija tāda, ka gaisa kuģī esošās personas tika mestas uz priekšu un saskārās ar ievērojamu sānspēku uz kreiso pusi, kā rezultātā pasažieri guva nopietnus miesas bojājumus. Divi no trim nāvējoši ievainotajiem pasažieriem sadursmes norises secības laikā tika izsviesti no gaisa kuģa. Izmeklēšanā konstatēts, ka šie divi pasažieri aviācijas nelaimes gadījuma brīdī nebija uzlikuši savas sēdvietas drošības jostas. Neviens pasažieru sēdeklis netika izsviests no gaisa kuģa. Ziņojumā bija norādīts arī tas, ka, ja abi izsviestie pasažieri būtu piesprādzējušies, viņi, visticamāk, būtu izdzīvojuši aviācijas nelaimes gadījumā.

3.13.3. Kad gaisa kuģis apstājās, atbildīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekle piesteidzās pie pilotu kabīnes un jautāja, vai gaisa kuģa salona apkalpei vajadzētu evakuēt gaisa kuģi; lidojumu apkalpe lika viņai nogaidīt. Tiklīdz uzraugošais pilots saprata, ka neatliekamās palīdzības transportlīdzekļi reaģē, viņš pavēlēja evakuēties. Tajā brīdī gaisa kuģa salona apkalpes loceklis, kurš atradās pie L2A, jau bija devis pavēli uzsākt evakuāciju, jo bija pamanījis liesmas aiz durvīm 2R. Izdzirdējis viņa pavēli, atbildīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekle pavēlēja pasažieriem evakuēties. Videomateriāli liecina, ka evakuācija tika sākta aptuveni 1 minūti un 33 sekundes pēc gaisa kuģa apstāšanās. *NTSB* secināja, ka gaisa kuģa salona apkalpe bija rīkojusies atbilstoši, uzsākdama ārkārtas evakuāciju pēc liesmu pamanīšanas aiz durvīm 2R. Turklāt, iespējams, aptuveni 90 sekundes ilgā evakuācijas novilcināšana daļēji bija saistīta ar uzraugošā pilota pavēli neuzsākt tūlītēju evakuāciju, kā arī ar dezorientāciju un apjukumu. Miesas bojājumu un neizmantojamu izeju dēļ evakuāciju īstenoja pieci no 12 gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem, izmantojot trīs no astoņām izejām.

3.13.4. Divi evakuācijas trapi tika atbrīvoti un piepūsti gaisa kuģa salonā. Tas bija avārijas katastrofālā rakstura rezultāts, kad tika radītas slodzes, kas ievērojami pārsniedza konstrukcijas sertifikācijas robežvērtības. Ņemot vērā šo evakuācijas ierīču būtiskumu un to tuvumu būtiskajiem apkalpes locekļiem, ziņojumā norādīts, ka aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanā iegūtie dati varētu izrādīties noderīgi evakuācijas trapu konstrukcijas turpmākai pilnveidošanai.

3.13.5. Gaisa kuģa konstrukcija un sēdekļi absorbēja milzīgu enerģijas daudzumu, tādēļ neviens pasažieris netika paralizēts, lai arī vairāki pasažieri guva mugurkaula lūzumus. *NTSB* ziņojumā atzīmēts, ka neatkarīgi no avārijas katastrofālā rakstura gaisa kuģis ir nodrošinājis tādu aizsardzību, kas radīja iespēju izdzīvot 99 procentiem pasažieru un iespēju evakuēties ar saviem spēkiem 98 procentiem pasažieru.

## 3.14. GAISA KUĢA SALONA DROŠĪBAS UZLABOJUMI

3.14.1. Pamatojoties uz iepriekš veiktu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanu secinājumiem (tostarp tiem, kas ir izklāstīti šajā nodaļā), ir veikti ievērojami uzlabojumi gaisa kuģa salona drošības un gaisa kuģu ražošanas jomā. Cita starpā tie ir šādi uzlabojumi:

a) 16G sēdvietas;

b) liesmas slāpējoši materiāli;

c) evakuācijas ceļa marķējums uz grīdas;

d) dūmu detektori un ugunsdzēšamie aparāti tualetēs;

e) materiālu siltuma/dūmu zemas emisijas pārbaudes;

f) pret izstarotu siltumu izturīgs evakuācijas traps;

g) izeju konstrukcija;

h) attālumi starp avārijas izejām;

i) ugunsgrēka atklāšanas/slāpēšanas sistēma kravas nodalījumos un

j) termoakustiskā izolācija.

3.14.2. Izvērstāka informācija par katru šo uzlabojumu ir sniegta 3.15.–3.24. punktā.

## 3.15. 16G SĒDVIETAS

16G dinamiskie standarti attiecībā uz visām pasažieru un gaisa kuģa apkalpes locekļu sēdvietām kļuva piemērojami 1988. gadā. Šie standarti uzlaboja aizsardzību pret nopietnām galvas traumām (kas tiek gūtas, galvai atsitoties pret sēdekļiem vai citām konstrukcijām). 16G sēdvietas aizsargāja arī gaisa kuģa salona apkalpes locekļus pret nopietnām krūškurvja traumām gadījumos, kad tiek izmantoti ķermeņa augšdaļas pasīvās drošības līdzekļi, un novērsa cilvēku iestrēgšanu sēdekļos pārmērīgas sēdvietas deformācijas rezultātā.

## 3.16. LIESMAS SLĀPĒJOŠI MATERIĀLI

Uzlaboti standarti attiecībā uz pasažieru un gaisa kuģa salona apkalpes sēdekļu spilvenu izturību pret uzliesmošanu tika noteikti 1984. gadā. Salīdzinājumā ar iepriekš izmantotajiem spilveniem jaunākie spilvenu materiāli sniedz papildu 40–60 sekundes gaisa kuģa evakuācijai. Kopš 1985. gada ir ieviesti uzlaboti pārbaudes standarti liela virsmas laukuma paneļiem (piemēram, griestiem, sienām, virtuvēm, augšējiem bagāžas nodalījumiem un starpsienām), lai aizkavētu salona dziksteļpārklāšanos (eksploziju). Uzlabotie standarti sniedz pasažieriem un gaisa kuģa apkalpes locekļiem vairāk laika gaisa kuģa evakuācijai pēc aviācijas nelaimes gadījuma. Ar šo salona materiālu uzliesmojamības uzlabojumu tika pierādīts, ka tiek aizkavēta uzliesmojuma izplatīšanās salonā.

## 3.17. EVAKUĀCIJAS CEĻA MARĶĒJUMS UZ GRĪDAS

Evakuācijas ceļa marķējums uz grīdas 1986. gadā tika noteikts kā obligāta prasība, lai palīdzētu pasažieriem, marķējot evakuācijas ceļus un norādot izejas ar tuvu grīdai izvietotām apgaismojuma ierīcēm. Šīs sistēmas mērķis ir palielināt evakuācijas ātrumu spēcīga piedūmojuma apstākļos gaisa kuģa salonā.

## 3.18. DŪMU DETEKTORI UN UGUNSDZĒŠAMIE APARĀTI TUALETĒS

Kopš 1986. gada visām gaisa kuģu tualetēm ir jābūt aprīkotām ar dūmu detektoriem, un kopš 1987. gada visās gaisa kuģu tualetēs papīra atkritumu tvertnēm jābūt aprīkotām ar automātiskiem ugunsdzēšamajiem aparātiem.

## 3.19. MATERIĀLU SILTUMA/DŪMU ZEMAS EMISIJAS PĀRBAUDES

Prasība, ka gaisa kuģa salona materiāliem (piemēram, griestiem, sānsienām, bagāžas nodalījumiem, starpsienām) ir jāiztur siltuma/dūmu zemas emisijas pārbaudes, lai varētu samazināt siltumu un dūmus gaisa kuģī.

## 3.20. PRET STAROJUMA SILTUMU IZTURĪGS EVAKUĀCIJAS TRAPS

Tehnisko standartu prasība (*TSO*) par ārkārtas evakuācijas trapiem tika grozīta 1983. gadā, lai iekļautu starojuma siltuma pārbaudi attiecībā uz trapa materiālu, un tādējādi tika uzlabota trapa spēja izturēt karstumu, ko rada netālu esošs liels degvielas ugunsgrēks.

## 3.21. IZEJU KONSTRUKCIJA

Lai uzlabotu piekļuvi III tipa izejām, tika mainīts minimālais platums, kas noteikts pārejai no ejas līdz izejai gaisa kuģos ar 60 vai vairāk pasažieriem. Tika konstatēts, ka šādi izeju caurlaidība ir lielāka nekā iepriekš šaurāku eju gadījumā. Izmantojot jaunajos gaisa kuģu tipos automātiski izvietojamas lūkas vāku (*ADH*) parastās III tipa izejas vietā, tiek likvidēta nepieciešamība manuāli nodrošināt, ka lūkas vāka galīgais novietojums pēc izejas atvēršanas neaizšķērso evakuācijas ceļu gaisa kuģī vai ārpus tā.

## 3.22. ATTĀLUMI STARP AVĀRIJAS IZEJĀM

Kopš 1989. gada gaisa kuģiem ar vairāk nekā vienu pasažieru avārijas izeju katrā fizelāžas pusē neviena pasažieru avārijas izeja nedrīkst atrasties tālāk par 60 pēdām no blakus esošas pasažieru avārijas izejas, kas atrodas uz tā paša klāja tajā pašā fizelāžas pusē. Šādas prasības mērķis ir nodrošināt pasažieriem izejas pienācīgā daudzumā, ko tie varētu izmantot avārijas situācijā. Izejām ir jābūt izkārtotām pēc iespējas vienmērīgāk, jo tiek uzskatīts, ka tādējādi tiek nodrošināts atbilstošs attālums no sēdvietām līdz izejām un starp izejām.

## 3.23. UGUNSGRĒKA ATKLĀŠANAS/SLĀPĒŠANAS SISTĒMAS KRAVAS NODALĪJUMOS

Federālā aviācijas administrācija (*FAA*) 1998. gadā pieprasīja līdz 2001. gada martam visās lielajās pasažieru lidmašīnās uzstādīt ugunsgrēka atklāšanas un slāpēšanas sistēmas. Visi D klases kravas nodalījumi bija jāpārveido par C vai E klases kravas nodalījumiem, un visas kravas nodalījumu dūmu vai ugunsgrēka atklāšanas sistēmas bija jāatjaunina atbilstoši stingrākām prasībām (sistēmas ieslēdzas vienas minūtes laikā). Šī prasība attiecās gan uz ekspluatācijā esošajiem gaisa kuģiem, gan uz jaunražotajiem gaisa kuģiem.

## 3.24. TERMOAKUSTISKĀ IZOLĀCIJA

Jauni noteikumi par termoakustisko izolāciju tika pieņemti pēc aviācijas nelaimes gadījuma, kas izklāstīts 3.9. punktā. Šie noteikumi paredz īpašus uzliesmojamības standartus termoakustiskās izolācijas materiāliem, kurus parasti uzstāda uz transporta kategorijas gaisa kuģu fizelāžas. Šie standarti paredzēja tādu uzliesmojamības testa metožu un kritēriju pieņemšanu, kuri īpaši attiecās uz liesmu izplatīšanos un ārēju liesmu iekļūšanu gaisa kuģī (caurdegšanu) reālistiskos ugunsgrēka scenārijos. Visos gaisa kuģos, kas ražoti pēc 2005. gada septembra, bija jāuzstāda šim noteikumam atbilstoši termoakustiskās izolācijas materiāli. Jaunie noteikumi attiecās arī uz termoakustiskās izolācijas materiālu atjaunošanu un/vai maiņu gaisa kuģos, kas ražoti pirms 2005. gada septembra.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 4. nodaļa GAISA KUĢA SALONA IZMEKLĒTĀJS

## 4.1. GAISA KUĢA SALONA IZMEKLĒTĀJA KVALIFIKĀCIJA UN PIENĀKUMI

4.1.1. Gaisa kuģa salona izmeklētājs (*CI*) ir persona, kas atbild par tādu faktoru izmeklēšanu un dokumentēšanu, kuri ietekmē ar drošības pārkāpumiem saistītos aviācijas nelaimes gadījumos, incidentos un notikumos iekļuvušu personu izdzīvošanu. Papildus izdzīvošanas faktoriem *CI* atbild par to faktoru noskaidrošanu, kuri ietekmē lidojuma drošību un ir ietekmējuši notikumu un tā rezultātus (piemēram, izmaiņas ekspluatanta politikā vai procedūrās, kuras nav bijušas iekļautas apmācībā). Aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanas kontekstā šos faktorus kopā dēvē par “veicinošajiem faktoriem”.

4.1.2. *CI* var nodarbināt valsts, ekspluatants vai neatkarīga aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde. Šīs nodaļas saturu var pielāgot jebkurai no šīm funkcijām un/vai statusiem.

4.1.3. Ieteicamajā *CI* kvalifikācijā cita starpā ietilpst šādi elementi:

a) spēja izmeklēt, dokumentēt un analizēt jautājumus, kas ir saistīti ar aviācijas nelaimes gadījumus un incidentus veicinošajiem faktoriem;

b) pašreizējās zināšanas par turpmāk norādīto aspektu novērtēšanu un pieredze šādas novērtēšanas jomā:

1. gaisa kuģa salona iekšpuses konfigurācija un sertifikācija;

2. prasības attiecībā uz avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu un šāda aprīkojuma uzbūve un sertifikācija;

3. gaisa kuģa salona apkalpes drošības un avārijas procedūras un saistītā apmācība;

4. gaisa kuģa salona drošība un

5. gaisa kuģī esošo personu aizsardzība;

c) zināšanas par:

1. izdzīvotspējas principiem;

2. sēdekļu un pasīvās drošības sistēmu tehniskajiem rādītājiem;

3. triecienizturības principiem (piemēram, konstrukcijas integritāti, trieciena enerģijas absorbciju);

4. reaģēšanas pasākumiem ārkārtas situācijās;

5. evakuācijas palīglīdzekļiem;

6. iekštelpu materiāliem un uzliesmojamību;

7. biomehāniku un cilvēka izturības robežām;

8. faktoriem, kas ietekmē darbību (piemēram, uzvedības faktoriem, medicīniskajiem faktoriem, darbības faktoriem, aprīkojuma uzbūvi vai vides faktoriem);

9. pašreizējo triecienizturības pētniecību (piemēram, pētījumiem);

10. valstu normatīvajiem aktiem un starptautiskajiem standartiem, kas ir piemērojami gaisa kuģa salona drošības jomās, un

11. valstu normatīvajiem aktiem par palīdzības sniegšanu aviokatastrofās cietušo ģimenēm;

d) spēja:

1. salīdzināt, organizēt, rakstīt, rediģēt un izskatīt detalizētus un vispusīgus tehniskos ziņojumus;

2. uzsākt īpašus izpētes projektus, pētījumus un izmeklēšanu aviācijas drošības jautājumos;

3. apzināt drošības problēmas un ietvert tās drošības rekomendācijās, lai uzlabotu aviācijas drošību;

4. veikt izpēti un izstrādāt vispusīgus, tehniskus un precīzus atzinumus un atbildes uz jautājumiem par veicinošajiem faktoriem un aviācijas drošību;

5. efektīvi motivēt, apstrīdēt un vadīt citas personas, kā arī pielāgot vadības stilu dažādām situācijām;

6. organizēt darbu, noteikt prioritātes, noteikt nepieciešamos resursus un noteikt īstermiņa un ilgtermiņa mērķus un stratēģijas to sasniegšanai;

7. nodrošināt efektīvu vadību un vadīt grupu un

8. efektīvi darboties vienatnē vai grupā;

e) prasme lietot tekstapstrādes programmatūru;

f) pieredze un spēja pētīt, izstrādāt un noturēt formālas, tehniskas instruktāžas plašai auditorijai, tostarp augstākajām valsts amatpersonām, un

g) vispārēja fiziskā sagatavotība, lai spētu izpildīt fiziskās prasības, kas ir saistītas ar iespējamajiem nelabvēlīgajiem apstākļiem darbā notikuma vietā.

4.1.4. *CI* pienākumos cita starpā var ietilpt šādi pienākumi:

a) veikt gaisa kuģa salona drošības eksperta pienākumus aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanā ar īpašu uzsvaru uz gaisa kuģa salona iekšieni un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma uzbūvi, drošības un avārijas procedūrām, gaisa kuģa salona drošību, gaisa kuģī esošo personu aizsardzību un saistītiem jautājumiem;

b) darboties kā resursam citu izdzīvošanas faktoru izmeklēšanā, kuri var būt ārpus primārās ekspertīzes jomas;

c) veikt apsekojumus, īpašus pētījumus un izmeklēšanu un sagatavot drošības rekomendāciju ierosinājumus un liecības;

d) dokumentēt, analizēt un novērtēt izdzīvošanas faktorus, tostarp, bet ne tikai, gaisa kuģa salona drošību un gaisa kuģa salona apkalpes apmācību, gaisa kuģī esošo personu aizsardzību, lidostas darbības un lidostu un vietējās kopienas ārkārtēju situāciju vadības organizatoriskos faktorus, kas var atklāties izmeklēšanas laikā;

e) noteikt prasības īpašiem testiem, pētījumiem un tehniskajai palīdzībai, kas var būt nepieciešama vienā vai vairākos konkrētās izmeklēšanas aspektos; vadīt un uzraudzīt šos īpašos pasākumus un novērtēt to, cik šo pasākumu rezultātā radušies secinājumi ir būtiski saistībā ar veicinošajiem faktoriem un gaisa kuģī esošo personu izdzīvotspēju;

f) sagatavot oficiālu ziņojumu, kurā iekļauti būtiski izmeklēšanas secinājumi attiecībā uz gaisa kuģa salona drošību un izdzīvotspēju, kā arī sagatavot apliecinošu dokumentāciju, piemēram, fotogrāfijas, ierakstus, grafikus un diagrammas;

g) nodrošināt, ka ziņojums ir sagatavots laikus un ka tas ir pilnīgs, loģisks un tehniski pareizs un precīzi atspoguļo secinājumus;

h) noteikt piemērotas drošības rekomendācijas un veicinošos faktorus;

i) kā tehnisko ekspertu grupu dalībniekam piedalīties izmeklēšanā, kurā tiek pētīti izdzīvošanas jautājumi;

j) sagatavot vai uzdot sagatavot lietas izskatīšanā iegūtos lietiskos pierādījumus un nepieciešamības gadījumā izjautāt lieciniekus, un

k) nepieciešamības gadījumā sadarboties ar attiecīgajām iestādēm.

## 4.2. *CI* APMĀCĪBA

4.2.1. *CI* mācību programmās galvenā uzmanība ir jāpievērš kvalifikācijas un prasmju pilnveidošanai, kas attiecīgi uzskaitītas šīs nodaļas A papildinājumā un B papildinājumā. Kvalifikācijas sistēma sastāv no kvalifikācijas vienībām, kvalifikācijas elementiem un izpildes kritērijiem. *CI* kvalifikācijas sistēmas pamatā ir šādas kvalifikācijas vienības:

a) sagatavoties izmeklēšanai;

b) apkopot datus;

c) analizēt datus;

d) izklāstīt secinājumus un sniegt rekomendācijas un

e) nepārtraukti uzlabot sniegumu.

4.2.2. Pirms *CI* kvalifikācijas saņemšanas visiem pretendentiem ir sekmīgi jānokārto formāla šim amatam nepieciešamās kvalifikācijas novērtēšana. *CI* kvalifikācijas galīgā novērtēšana jāveic atbilstoši šīs nodaļas A papildinājumā noteiktajai kvalifikācijas sistēmai.

4.2.3. Šī nodaļa ir sagatavota tādā pašā formātā kā spēkā esošie *ICAO* norādījumi par konkrētiem kvalifikācijas elementiem. Tajā sniegti norādījumi par:

a) izpildes kritērijiem;

b) ieteicamajiem apmācības apstākļiem (piemēram, nodarbības klasēs vai praktiskas nodarbības);

c) apmācībā izmantojamajiem atsauces materiāliem;

d) ieteicamo izpildes standartu, ko izmanto, lai pārbaudītu izpildes kritēriju izpildi;

e) ieteicamajām zināšanām, kas apmācāmajām personām ir jāpierāda, un

f) ieteicamajām prasmēm, kas nepieciešamas kvalifikācijas apliecināšanai (noteiktas šīs nodaļas B papildinājumā).

4.2.4. Vispārēji noteikumi par kvalifikācijai atbilstošu apmācību un novērtēšanu un arī *ICAO* kursa izstrādes metodoloģijas detalizēts izklāsts ir sniegts dokumentā *Procedures for Air Navigation Services — Training* (Aeronavigācijas pakalpojumu noteikumi. Apmācība) (*PANS-TRG*, dok. Nr. 9868). Papildu norādījumi par aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētāju apmācību ir sniegti dokumentā *Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators* (Vadlīnijas par aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētāju apmācību) (apkārtraksts Nr. 298).

4.2.5. Turpmāk 4.3.–4.7. punktā sniegti detalizēti norādījumi par to, kā izstrādāt kvalifikācijai atbilstošu *CI* apmācību.

## 4.3. 1. KVALIFIKĀCIJAS VIENĪBA. SAGATAVOTIES IZMEKLĒŠANAI

**4.3.1. Sagatavošanās izbraukumam**

|  |
| --- |
| *1.1. kvalifikācijas elements: veikt nepieciešamos pasākumus, lai sagatavotos izbraukumam*  Izpildes kritēriji:  1.1.1. vākt izmeklēšanas uzsākšanas informāciju;  1.1.2. pārbaudīt, vai nepieciešamie dokumenti ir pieejami un derīgi;  1.1.3. pārbaudīt, vai ir pieejams nepieciešamais apģērbs un vai tas ir piemērots fiziskajai videi;  1.1.4. pārbaudīt visu nepieciešamo pošu un vakcīnu derīgumu;  1.1.5. pārbaudīt, vai izmeklēšanas rīku lauka komplekts ir nodrošināts, pieejams un darba kārtībā;  1.1.6. pārbaudīt, vai ir pieejami norīkojuma izpildei nepieciešamie finanšu līdzekļi;  1.1.7. nepieciešamības gadījumā izmantot ātrās uzskates kontrolkarti. |

4.3.1.1. *Apstākļi:*

a) nodarbības klasē un/vai datorizēta apmācība (tostarp, piemēram, lomu spēles nodarbība par izbraukuma sagatavošanas pasākumu īstenošanu), un

b) praktiskā nodarbība par dokumentācijas pārbaudi.

4.3.1.2. *Atsauce:* politikas nostādnes un procedūras.

4.3.1.3. *Izpildes standarts:*

a) aprakstīt, kā tiek apkopota izmeklēšanas uzsākšanas informāciju (piemēram, aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušo personu skaits, gaisa kuģa stāvoklis u. c.);

b) norādīt un uzskaitīt ceļošanai nepieciešamos dokumentus, un izskaidrot nepieciešamo dokumentu (piemēram, pases, nepieciešamo ceļošanas dokumentu, rokasgrāmatas u. c.) derīguma apstiprināšanas metodi;

c) norādīt un uzskaitīt apģērbu, kas ir piemērots fiziskajai videi (piemēram, augstas vai zemas temperatūras laikapstākļos);

d) izskaidrot, kā noteikt, kuras potes un vakcīnas ir nepieciešamas;

e) norādīt, kā un kur saņemt darbam izmeklēšanas vietā nepieciešamās potes un vakcīnas;

f) norādīt izmeklēšanas rīku lauka komplekta atrašanās vietu un izskaidrot procesu, kā nodrošina tā pieejamību, sasniedzamību un funkcionalitāti;

g) izskaidrot norīkojumam piemērojamo ceļošanas izdevumu politiku un

h) nepieciešamības gadījumā izskaidrot, kur iegūt ātrās uzskates kontrolkarti, un demonstrēt tās izmantošanu.

4.3.1.4. *Zināšanas:*

a) nepieciešamā izmeklēšanas uzsākšanas informācija;

b) prasības attiecībā uz ceļošanai nepieciešamo dokumentāciju;

c) fiziskajai videi nepieciešamais apģērbs;

d) nepieciešamās potes un vakcīnas, un to derīgums;

e) izmeklēšanas rīku lauka komplekts (sk. šīs nodaļas C papildinājumu);

f) norīkojumam nepieciešami līdzekļi un

g) ātrās uzskates kontrolkartes attiecīgā gadījumā (sk. šīs nodaļas D papildinājumu).

4.3.1.5. *Prasmes:*

a) saziņa;

b) deleģēšana;

c) pielāgošanās spēja;

d) plānošana un koordinācija;

e) problēmu risināšana un lēmumu pieņemšana;

f) situācijas izpratne;

g) kopīgs darbs un līderība un

h) darba slodzes un laika pārvaldība.

## 4.3.2. Dokumentācijas apkopošana

|  |
| --- |
| *1.2. kvalifikācijas elements: apkopot dokumentāciju*  Izpildes kritēriji:  1.2.1. noteikt datu apkopošanas metodi;  1.2.2. apkopot būtiskos ekspluatanta datus;  1.2.3. apkopot būtisko ekspluatanta dokumentāciju;  1.2.4. apkopot notikumam būtisko dokumentāciju;  1.2.5. apkopot citu būtisko dokumentāciju. |

4.3.2.1. *Apstākļi:*

a) nodarbības klasē un/vai datorizēta apmācība (tostarp, piemēram, lomu spēles nodarbība par dokumentācijas apkopošanu), un

b) praktiskā nodarbība par dokumentācijas pārbaudi.

4.3.2.2. *Atsauce*: politikas nostādnes un procedūras.

4.3.2.3. *Izpildes standarts:*

a) aprakstīt, kā noteikt datu apkopošanas metodi(-es) (piemēram, oficiāls pieprasījums);

b) izskaidrot un norādīt, kuri būtiskie ekspluatanta dokumenti ir nepieciešami datu apkopošanai (piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes locekļu apmācības dokumentācija, obligāto iekārtu saraksts, gaisa kuģa salona defektu žurnāls, apkalpes ziņojumi u. c.);

c) izskaidrot un noteikt, kāda attiecīgā ekspluatanta dokumentācija ir nepieciešama datu apkopošanai (piemēram, ekspluatācijas rokasgrāmata, mācību programmas saturs, gaisa kuģa specifikācijas u. c.);

d) izskaidrot un norādīt, kuri dokumenti ir būtiski notikumam (piemēram, apkalpes saraksts, pasažieru saraksts, kravas saraksts u. c.), un

e) izskaidrot un norādīt, kā apkopot citu būtisko dokumentāciju (piemēram, valsts normatīvos aktus un gaisa kuģa salona ierakstu pārraudzību).

4.3.2.4. *Zināšanas:*

a) datu apkopošanas metode;

b) ekspluatanta datu veidi;

c) ekspluatanta dokumentācijas veidi un

d) tas, kādu informāciju piedāvā cita būtiskā dokumentācija.

4.3.2.5. *Prasmes:*

a) saziņa;

b) deleģēšana;

c) pielāgošanās spēja;

d) plānošana un koordinācija;

e) problēmu risināšanu un lēmumu pieņemšanu;

f) situācijas izpratne;

d) kopīgs darbs un līderība, un

h) darba slodzes un laika pārvaldība.

## 4.4. 2. KVALIFIKĀCIJAS VIENĪBA. DATU APKOPOŠANA

**4.4.1. Personīgā drošība**

|  |
| --- |
| *2.1. kvalifikācijas elements: nodrošināt personīgo drošību notikuma vietā*  Izpildes kritēriji:  2.1.1. nepieciešamības gadījumā izmantot atbilstošus aizsardzības līdzekļus;  2.1.2. nepieciešamības gadījumā ievērot ekspozīcijas kontroles plānu;  2.1.3. norādīt apdraudējumus un pārvaldīt saistītos riskus;  2.1.4. informēt atbildīgo izmeklētāju par bažām attiecībā uz izmeklēšanas vietu;  2.1.5. attiecīgā gadījumā attīrīt un atsārņot aprīkojumu un materiālus;  2.1.6. piemērot reglamentēto atkritumu ierobežošanas un likvidēšanas procedūras;  2.1.7. piemērot ekspozīcijas incidenta procedūras, kādas nepieciešamas;  2.1.8. ja nepieciešams, piemērot kritiska incidenta stresa reakcijas procedūras. |

4.4.1.1. *Apstākļi:*

a) nodarbības klasē un/vai datorizēta apmācība, un

b) praktiskā nodarbība par atbilstošu aizsardzības līdzekļu uzvilkšanu, izmantošanu un novilkšanu.

4.4.1.2. *Atsauce*: politikas nostādnes un procedūras.

4.4.1.3. *Izpildes standarts:*

a) norādīt un demonstrēt atbilstošu aizsardzības līdzekļu izmantošanu;

b) aprakstīt ekspozīcijas kontroles plānu;

c) aprakstīt un demonstrēt piemērojamās procedūras, lai samazinātu un pārvaldītu riskus, kas ir saistīti ar aviācijas nelaimes gadījuma vietā pastāvošajiem apdraudējumiem (piemēram, asinīs pārnēsātiem patogēniem);

d) demonstrēt spēju informēt atbildīgo izmeklētāju par jebkurām bažām par izmeklēšanas vietu;

e) aprakstīt aprīkojuma un materiālu attīrīšanas un atsārņošanas procedūras;

f) aprakstīt, kā piemērot reglamentēto atkritumu ierobežošanas un likvidēšanas procedūras;

g) aprakstīt, kā piemērot procedūras, kas paredzētas ekspozīcijas incidenta pārvaldībai;

h) aprakstīt, kā piemērot kritiska incidenta stresa reakcijas pārvaldībai paredzētās procedūras.

4.4.1.4. *Zināšanas:*

a) aizsardzības līdzekļi;

b) ekspozīcijas kontroles plāns;

c) apdraudējuma identificēšana aviācijas nelaimes gadījuma vietā un riska pārvaldība;

d) izmeklēšanas vietas sakaru protokoli;

e) aprīkojuma un materiālu attīrīšanas un atsārņošanas process;

f) reglamentēto atkritumu ierobežošana un likvidēšana;

g) procedūras ekspozīcijas incidenta pārvaldībai un

h) procedūras kritiska incidenta stresa reakcijas pārvaldībai.

4.4.1.5. *Prasmes:*

a) saziņa;

b) pielāgošanās spēja;

c) plānošana un koordinācija;

d) problēmu risināšana un lēmumu pieņemšana;

e) situācijas izpratne;

f) kopīgs darbs un līderība, un

g) darba slodzes un laika pārvaldība.

**4.4.2. Gaisa kuģa salona dokumentēšana**

|  |
| --- |
| *2.2. kvalifikācijas elements: dokumentēt gaisa kuģa salonu*  Izpildes kritēriji:  2.2.1. noteikt pierādījumu dokumentēšanas metodes;  2.2.2. pārbaudīt bojājumu, darbības traucējumu un atteiču pierādījumus;  2.2.3. pārbaudīt pierādījumus par sistēmu un aprīkojuma izmantošanu gaisa kuģa salonā;  2.2.4. apskatīt priekšmetus un dokumentēt, izmantojot fotogrāfijas, gaisa kuģa izvietojuma shēmas un piezīmes;  2.2.5. reģistrēt atradumus/atlūzas atbilstoši noteiktajām procedūrām. |

4.4.2.1. *Apstākļi:*

a) nodarbības klasē un/vai datorizēta apmācība, un

b) imitēts vingrinājums par gaisa kuģa salona dokumentēšanu, kas notiek dabiskā lielumā atveidotā avārijas vietas maketā.

4.4.2.2. *Atsauce*: politikas nostādnes un procedūras.

4.4.2.3. *Izpildes standarts:*

a) aprakstīt, kā noteikt pierādījumu dokumentēšanas paņēmienus (piemēram, darba grupas norīkošana, izmantotā kamera un/vai rīki, īpašas jomas deleģēšana);

b) demonstrēt spēju pārbaudīt bojājumu, darbības traucējumu un atteiču pierādījumus;

c) demonstrēt spēju pārbaudīt pierādījumus par sistēmu un aprīkojuma izmantošanu gaisa kuģa salonā;

d) demonstrēt spēju pārbaudīt priekšmetus un dokumentēt, izmantojot fotogrāfijas, gaisa kuģa izvietojuma shēmas un piezīmes (piemēram, gaisa kuģa salona iekšējos bojājumus), un

e) demonstrēt un/vai aprakstīt procedūras, ar kurām tiek atpazīti un reģistrēti atradumi/atlūzas.

4.4.2.4. *Zināšanas:*

a) pierādījumu dokumentēšanas paņēmieni;

b) bojājumi, darbības traucējumi un atteices;

c) sistēmu un aprīkojuma izmantošana gaisa kuģa salonā un

d) apskates un dokumentēšanas protokoli.

4.4.2.5. *Prasmes:*

a) saziņa;

b) deleģēšana;

c) pielāgošanās spēja;

d) plānošana un koordinācija;

e) problēmu risināšana un lēmumu pieņemšana;

f) situācijas izpratne un

g) kopīgs darbs un līderība.

## 4.4.3. Izjautāšana

|  |
| --- |
| *2.3. kvalifikācijas elements: veikt izjautāšanu*  Izpildes kritēriji:  2.3.1. apkopot un izskatīt informāciju par notikumiem pirms atgadījuma, tā laikā un pēc tā;  2.3.2. noteikt skaidru izjautāšanas mērķi;  2.3.3. noteikt galveno jautājumu sēriju;  2.3.4. attiecīgā gadījumā saskaņot ar citiem izmeklētājiem viņu funkcijas izjautāšanas laikā;  2.3.5. pārbaudīt, vai ir pieejama visa nepieciešamā dokumentācija un aprīkojums;  2.3.6. piemērot izjautāšanas protokolu;  2.3.7. attiecīgā gadījumā saņemt atļauju no slimnīcas;  2.3.8. noteikt skaidrus mērķus un izskaidrot veiktās izmeklēšanas uzdevumus;  2.3.9. radīt un uzturēt atklātuma un savstarpējas cieņas gaisotni;  2.3.10. atzīt izjautājamās personas vajadzības, pielāgoties tām un sniegt atbalstu;  2.3.11. demonstrēt efektīvu veicināšanu;  2.3.12. precīzi, pilnīgi un izvērsti dokumentēt informāciju;  2.3.13. lietderīgi izmantot laiku;  2.3.14. sagatavot pasažieru aptaujas lapas un sekmēt to izplatīšanu, lai attālināti savāktu informāciju. |

4.4.3.1. *Apstākļi:*

a) nodarbības klasē un/vai datorizēta apmācība, un

b) imitēts vingrinājums par sagatavošanos izjautāšanai un liecinieku iztaujāšanu.

4.4.3.2. *Atsauce:* politikas nostādnes un procedūras.

4.4.3.3. *Izpildes standarts:*

a) norādīt, kā, gatavojoties izjautāšanai, apkopot un izskatīt informāciju, kas ir saistīta ar notikumiem pirms atgadījuma, tā laikā un pēc tā;

b) aprakstīt, kā noteikt skaidru izjautāšanas mērķi;

c) aprakstīt paņēmienu, kā noteikt galveno jautājumu kopu, un demonstrēt spēju sagatavot šādus jautājumus;

d) attiecīgā gadījumā demonstrēt spēju deleģēt izjautāšanā nepieciešamās funkcijas citiem izmeklētājiem vai saskaņot šādas funkcijas starp vairākiem izmeklētājiem (piemēram, to, kurš uzdos jautājumus vai veiks piezīmes);

e) izskaidrot, kā noteikt, vai ir pieejama visa izjautāšanai nepieciešamā dokumentācija un aprīkojums (piemēram, gaisa kuģa salona izkārtojuma shēma, diktofons u. c.);

f) demonstrēt spēju piemērot izjautāšanas protokolu;

g) aprakstīt procedūras, kuras piemēro, lai saņemtu atļauju no slimnīcas(-ām) apmeklēt un izjautāt lieciniekus;

h) demonstrēt spēju darīt zināmus noteiktos mērķus, tostarp izskaidrot veiktās izmeklēšanas uzdevumus;

i) aprakstīt, kā izveidot un uzturēt atklātuma un savstarpējas cieņas gaisotni izjautāšanas laikā;

j) demonstrēt spēju atpazīt un uzturēt atbilstošu mijiedarbību ar izjautājamo personu;

k) demonstrēt spēju precīzi, pilnīgi un izvērsti dokumentēt izjautāšanā saņemto informāciju;

l) demonstrēt spēju izjautāšanā lietderīgi izmantot laiku un

m) demonstrēt spēju sagatavot pasažieru aptaujas lapas un sekmēt to izplatīšanu, lai savāktu informāciju attālināti.

4.4.3.4. *Zināšanas:*

a) efektīva verbāla un neverbāla saziņa;

b) galvenie izjautāšanas paņēmieni;

c) citu izmeklētāju funkcijas izjautāšanas laikā;

d) izjautāšanai nepieciešamā dokumentācija un aprīkojums un

e) izjautāšanas un atvieglošanas/veicināšanas??? protokols (piemēram, aktīvā klausīšanās, satura radīšana, uzdodot jautājumus, struktūras veidošana, izmantojot parafrāzēšanu u. c.).

4.4.3.5. *Prasmes:*

a) saziņa;

b) deleģēšana;

c) empātija;

d) pielāgošanās spēja;

e) plānošana un koordinācija;

f) problēmu risināšana un lēmumu pieņemšana;

g) situācijas izpratne;

h) kopīgs darbs un līderība, un

i) darba slodzes un laika pārvaldība.

## 4.5. 3. KVALIFIKĀCIJAS VIENĪBA. DATU ANALIZĒŠANA

**4.5.1. Analīzes veikšana**

|  |
| --- |
| *3.1. kvalifikācijas elements: veikt analīzi*  Izpildes kritēriji:  3.1.1. noteikt datu ievades, ziņošanas un analīzes metodi;  3.1.2. veikt iepriekšēju analīzi;  3.1.3. salīdzināt sniegumu ar piemērojamajiem noteikumiem, standartiem un procedūrām;  3.1.4. veikt padziļinātu analīzi;  3.1.5. pieņemt lēmumu par analīzes rezultātiem (proti, noteikt/identificēt veicinošos faktorus);  3.1.6. pārbaudīt, vai analīzes paņēmieni ir pietiekami, derīgi un uzticami;  3.1.7. sagatavot secinājumus;  3.1.8. sagatavot rekomendācijas;  3.1.9. ievērot izmeklēšanas konfidencialitāti. |

4.5.1.1.*Apstākļi:*

a) nodarbības klasē un/vai datorizēta apmācība, un

b) praktiskā nodarbība par analīzes veikšanu.

4.5.1.2. *Atsauce*: politikas nostādnes un procedūras.

4.5.1.3. *Izpildes standarts:*

a) izklāstīt, kā noteikt datu dokumentēšanas un analīzes metodi;

b) demonstrēt spēju veikt iepriekšēju un padziļinātu analīzi, ievērojot piemērojamos noteikumus, standartus un procedūras;

c) izklāstīt metodi, ar kuru pārbauda, vai analīzes paņēmieni ir pietiekami, derīgi un uzticami;

d) demonstrēt, kā sagatavot secinājumus, pamatojoties uz veicinošo faktoru noteikšanu un identificēšanu, un

e) demonstrēt, kā sagatavot rekomendācijas (piemēram, procedūru vai aprīkojuma uzlabojumus).

4.5.1.4. *Zināšanas:*

a) iepriekšēju un padziļinātu datu paziņošanas un analīzes paņēmieni;

b) snieguma salīdzināšana ar piemērojamajiem noteikumiem, standartiem un procedūrām;

c) secinājumu un rekomendāciju sagatavošana, pamatojoties uz veicinošo faktoru noteikšanu un identificēšanu;

d) analīzes paņēmieni un

e) izmeklēšanas konfidencialitāte.

4.5.1.5. *Prasmes:*

a) saziņa;

b) deleģēšana;

c) kļūdu atzīšana un pārvaldība;

d) pielāgošanās spēja;

e) plānošana un koordinācija;

f) problēmu risināšana un lēmumu pieņemšana;

g) kopīgs darbs un līderība, un

h) darba slodzes un laika pārvaldība.

## 4.6. 4. KVALIFIKĀCIJAS VIENĪBA. SECINĀJUMU IZKLĀSTĪŠANA UN REKOMENDĀCIJU SNIEGŠANA

**4.6.1. Ziņojumu par secinājumiem un rekomendācijām sagatavošana**

|  |
| --- |
| *4.1. kvalifikācijas elements: sagatavot ziņojumu par secinājumiem un rekomendācijām*  Izpildes kritēriji:  4.1.1. apkopot visu būtisko informāciju par secinājumiem un rekomendācijām;  4.1.2. sagatavot rakstveida ziņojumu;  4.1.3. paziņot secinājumus un rekomendācijas ieinteresētajām personām atbilstoši noteiktajām procedūrām; |

4.6.1.1. *Apstākļi:*

a) nodarbības klasē un/vai datorizēta apmācība, un

b) praktiskas nodarbības par rakstveida ziņojumu sagatavošanu.

4.6.1.2. *Atsauce*: politikas nostādnes un procedūras.

4.6.1.3. *Izpildes standarts:*

a) izklāstīt paņēmienus, ar kuriem tiek apkopota informācija par izmeklēšanas secinājumiem un rekomendācijām;

b) demonstrēt spēju sagatavot rakstveida ziņojumu par izmeklēšanu un

c) raksturot procesu, ar kuru izmeklēšanas secinājumi un rekomendācijas tiek izplatītas attiecīgajām ieinteresētajām personām.

4.6.1.4. *Zināšanas:*

a) informācija par izmeklēšanas secinājumiem un rekomendācijām;

b) izmeklēšanas rakstveida ziņojumu formāts un

c) saziņas un izplatīšanas procedūras.

4.6.1.5. *Prasmes:*

a) saziņa;

b) deleģēšana;

c) kļūdu atpazīšana un pārvaldība;

d) pielāgošanās spēja;

e) plānošana un koordinācija;

f) problēmu risināšana un lēmumu pieņemšana;

g) kopīgs darbs un līderība, un

h) darba slodzes un laika pārvaldība.

## 4.7. 5. KVALIFIKĀCIJAS VIENĪBA. NEPĀRTRAUKTI UZLABOT SNIEGUMU

**4.7.1. Efektivitātes novērtēšana**

|  |
| --- |
| *5.1. kvalifikācijas elements: novērtēt efektivitāti*  Izpildes kritēriji:  5.1.1. novērtēt savu sniegumu izmeklētāja statusā un, pamatojoties uz rezultātiem, uzkrāt pieredzi;  5.1.2. lūgt kolēģiem atgriezenisko saiti par izmeklēšanu un savu sniegumu;  5.1.3. iedrošināt sniegt atgriezenisko saiti par savu sniegumu izmeklētāja pienākumu izpildē. |

4.7.1.1.*Apstākļi:* nodarbības klasē un/vai datorizēta apmācība.

4.7.1.2. *Atsauce*: politikas nostādnes un procedūras.

4.7.1.3. *Izpildes standarts*: izklāstīt paņēmienu, kā iedrošināt sniegt atgriezenisko saiti par sniegumu izmeklētāja pienākumu izpildē un apkopot gūto informāciju.

4.7.1.4. *Zināšanas:* paņēmieni, kā iedrošināt atgriezeniskās saites sniegšanu par izmeklētāja pienākumu izpildē uzrādīto sniegumu un apkopot gūto informāciju.

4.7.1.5. *Prasmes:*

a) saziņa;

b) empātija;

c) pielāgošanās spēja;

d) plānošana un koordinācija un

e) situācijas izpratne.

## 4.7.2. Personīgās pilnveidošanas turpināšana

|  |
| --- |
| *5.2. kvalifikācijas elements: turpināt personīgi pilnveidoties*  Izpildes kritēriji:  5.2.1. uzturēt nepieciešamo kvalifikāciju;  5.2.2. censties uzlabot un atsvaidzināt nepieciešamās zināšanas un prasmes;  5.2.3. demonstrēt nepārtrauktu izmeklētāja prasmju uzlabošanu;  5.2.4. izmantot visus iekšējās iztaujāšanas procesus attiecībā uz kritiska incidenta stresa vadību (vai meklēt konsultantu palīdzību, ja nepieciešams). |

4.7.2.1.*Apstākļi:* nodarbības klasē un/vai datorizēta apmācība.

4.7.2.2. *Atsauce*: politikas nostādnes un procedūras.

4.7.2.3. *Izpildes standarts:*

a) norādīt prasības, kas jāizpilda, lai saglabātu izmeklētāja kvalifikāciju;

b) demonstrēt un pierādīt ar izmeklētāja kvalifikāciju saistīto zināšanu un spēju nepārtrauktu uzlabošanu;

c) norādīt izplatītākās izmeklēšanas radītās emocionālās/psiholoģiskās ietekmes pazīmes (fiziskās, kognitīvās, emocionālās un uzvedības pazīmes);

d) norādīt resursus (iekšējos un ārējos), kas pieejami kritiska incidenta stresa vadībai.

4.7.2.4. *Zināšanas:*

a) prasības, kas jāizpilda, lai saglabātu izmeklētāja kvalifikāciju;

b) nepārtrauktas pilnveides process;

c) kritiska incidenta stresa izplatītākās pazīmes un

d) kritiska incidenta stresa vadības resursi.

4.7.2.5. *Prasmes:*

a) saziņa;

b) empātija;

c) pielāgošanās spēja;

d) plānošana un koordinācija un

e) situācijas izpratne.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 4. nodaļas A papildinājums GAISA KUĢA SALONA IZMEKLĒTĀJU KVALIFIKĀCIJAS SISTĒMA

|  |  |
| --- | --- |
| *1. kvalifikācijas vienība: sagatavoties izmeklēšanai* | |
| Izmeklētājam ir jābūt gatavam rūpīgi veikt izmeklēšanu. | |
| *Kvalifikācijas elements* | *Izpildes kritēriji* |
| 1.1. Veikt nepieciešamos pasākumus, lai sagatavotos izbraukumam | 1.1.1. Apkopot izmeklēšanas uzsākšanas informāciju. |
| 1.1.2. Pārbaudīt, vai nepieciešamie dokumenti ir pieejami un derīgi. |
| 1.1.3. Pārbaudīt, vai ir pieejams nepieciešamais apģērbs un vai tas ir piemērots fiziskajai videi. |
| 1.1.4. Pārbaudīt visu nepieciešamo pošu un vakcīnu derīgumu. |
| 1.1.5. Pārbaudīt, vai izmeklēšanas rīku lauka komplekts ir nodrošināts, pieejams un darba kārtībā. |
| 1.1.6. Pārbaudīt, vai ir pieejami norīkojuma izpildei nepieciešamie finanšu līdzekļi. |
| 1.1.7. Nepieciešamības gadījumā izmantot ātrās uzskates kontrolkarti. |
| 1.2. Apkopot dokumentāciju | 1.2.1. Noteikt datu apkopošanas metodi. |
| 1.2.2. Apkopot būtiskos ekspluatanta datus. |
| 1.2.3. Apkopot būtisko ekspluatanta dokumentāciju. |
| 1.2.4. Apkopot notikumam būtisko dokumentāciju. |
| 1.2.5. Apkopot citu būtisko dokumentāciju. |

|  |  |
| --- | --- |
| *2. kvalifikācijas vienība: apkopot datus* | |
| Izmeklētājam ir jāapkopo visi būtiskie dati, kas nepieciešami, lai viņš spētu veikt notikuma analīzi. | |
| *Kvalifikācijas elements* | *Izpildes kritēriji* |
| 2.1. Nodrošināt personīgo drošību notikuma vietā | 2.1.1. Nepieciešamības gadījumā izmantot atbilstošus aizsardzības līdzekļus. |
| 2.1.2. Nepieciešamības gadījumā ievērot ekspozīcijas kontroles plānu. |
| 2.1.3. Identificēt apdraudējumus un pārvaldīt saistītos riskus. |
| 2.1.4. Informēt atbildīgo izmeklētāju par bažām attiecībā uz izmeklēšanas vietu. |
| 2.1.5. Atbilstoši gadījumam attīrīt un atsārņot aprīkojumu un materiālus. |
| 2.1.6. Piemērot reglamentēto atkritumu ierobežošanas un likvidēšanas procedūras. |
| 2.1.7. Nepieciešamības gadījumā piemērot ekspozīcijas incidenta procedūras. |
| 2.1.8. Ja nepieciešams, piemērot kritiska incidenta stresa reakcijas procedūras. |
| 2.2. Dokumentēt gaisa kuģa salonu | 2.2.1. Noteikt pierādījumu dokumentēšanas metodes. |
| 2.2.2. Pārbaudīt bojājumu, darbības traucējumu un atteiču pierādījumus. |
| 2.2.3. Pārbaudīt pierādījumus par sistēmu un aprīkojuma izmantošanu gaisa kuģa salonā. |
| 2.2.4. Apskatīt priekšmetus un dokumentēt, izmantojot fotogrāfijas, gaisa kuģa izvietojuma shēmas un piezīmes. |
| 2.2.5. Reģistrēt atradumus/atlūzas atbilstoši noteiktajām procedūrām. |
| 2.3. Veikt izjautāšanu | 2.3.1. Apkopot un izskatīt informāciju par notikumiem pirms atgadījuma, tā laikā un pēc tā. |
| 2.3.2. Noteikt skaidru izjautāšanas mērķi. |
| 2.3.3. Noteikt galveno jautājumu sēriju. |
| 2.3.4. Attiecīgā gadījumā saskaņot ar citiem izmeklētājiem viņu funkcijas izjautāšanas laikā. |
| 2.3.5. Pārbaudīt, vai ir pieejama visa nepieciešamā dokumentācija un aprīkojums. |
| 2.3.6. Piemērot izjautāšanas protokolu. |
| 2.3.7. Attiecīgā gadījumā saņemt atļauju no slimnīcas. |
| 2.3.8. Noteikt skaidrus mērķus un izskaidrot veiktās izmeklēšanas uzdevumus. |
| 2.3.9. Radīt un uzturēt atklātuma un savstarpējas cieņas gaisotni. |
| 2.3.10. Atzīt izjautājamās personas vajadzības, pielāgoties tām un sniegt atbalstu. |
| 2.3.11. Demonstrēt efektīvu veicināšanu. |
| 2.3.12. Precīzi, pilnīgi un izvērsti dokumentēt informāciju. |
| 2.3.13. Lietderīgi izmantot laiku. |
| 2.3.14. Sagatavot pasažieru aptaujas lapas un sekmēt to izplatīšanu, lai attālināti savāktu informāciju. |

|  |  |
| --- | --- |
| *3. kvalifikācijas vienība: analizēt datus* | |
| Izmeklētājam ir jāanalizē apkopotie dati, lai noteiktu faktorus, kas ietekmē lidojuma drošību un notikumā iesaistīto personu izdzīvošanu, tostarp to miesas bojājumu cēloņus, kurus guvušas gaisa kuģī esošās personas (vai citas cietušās personas), un gaisa kuģim nodarītos bojājumus, kā arī jāizskata ekspluatanta procedūras, meklēšana un glābšana, triecienizturība, aprīkojuma konstrukcija, reaģēšanas pasākumi ārkārtas situācijās un evakuācija, un apmācība. | |
| *Kvalifikācijas elements* | *Izpildes kritēriji* |
| 3.1. Veikt analīzi | 3.1.1. Noteikt datu ievades, ziņošanas un analīzes metodi. |
| 3.1.2. Veikt iepriekšēju analīzi. |
| 3.1.3. Salīdzināt veikumu ar piemērojamajiem noteikumiem, standartiem un procedūrām. |
| 3.1.4. Veikt padziļinātu analīzi. |
| 3.1.5. Pieņemt lēmumu par analīzes rezultātiem (proti, nosaka/identificē veicinošos faktorus). |
| 3.1.6. Pārbaudīt, vai analīzes paņēmieni ir pietiekami, derīgi un uzticami. |
| 3.1.7. Sagatavot secinājumus. |
| 3.1.8. Sagatavot rekomendācijas. |
| 3.1.9. Ievērot izmeklēšanas konfidencialitāti. |

|  |  |
| --- | --- |
| *4. kvalifikācijas vienība: izklāstīt secinājumus un sniegt rekomendācijas* | |
| Izmeklētājam ir jāpārbauda, vai secinājumi tiek atbilstoši paziņoti, lai atbilstu izmeklēšanas vajadzībām. | |
| *Kvalifikācijas elements* | *Izpildes kritēriji* |
| 4.1. Sagatavot ziņojumu par secinājumiem un rekomendācijām | 4.1.1. Apkopot visu būtisko informāciju par secinājumiem un rekomendācijām. |
| 4.1.2. Sagatavot rakstveida ziņojumu. |
| 4.1.3. Paziņot secinājumus un rekomendācijas ieinteresētajām personām atbilstoši noteiktajām procedūrām. |

|  |  |
| --- | --- |
| *5. kvalifikācijas vienība: nepārtraukti uzlabot sniegumu* | |
| Izmeklētājam ir jānovērtē sava efektivitāte un jāturpina personīgā pilnveidošanās. | |
| *Kvalifikācijas elements* | *Izpildes kritēriji* |
| 5.1. Novērtēt efektivitāti | 5.1.1. Novērtēt savu sniegumu izmeklētāja pienākumu izpildē un, pamatojoties uz rezultātiem, uzkrāt pieredzi. |
| 5.1.2. Lūgt kolēģiem atgriezenisko saiti par izmeklēšanu un savu sniegumu. |
| 5.1.3. Iedrošināt sniegt atgriezenisko saiti par savu sniegumu izmeklētāja pienākumu izpildē. |
| 5.2. Turpināt personīgi pilnveidoties | 5.2.1. Uzturēt nepieciešamo kvalifikāciju. |
| 5.2.2. Censties uzlabot un atsvaidzināt būtiskās zināšanas un prasmes. |
| 5.2.3. Demonstrēt nepārtrauktu izmeklētāja prasmju uzlabošanu. |
| 5.2.4. Izmantot visus iekšējās iztaujāšanas procesus attiecībā uz kritiska incidenta stresa vadību (vai meklēt konsultantu palīdzību, ja nepieciešams). |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 4. nodaļas B papildinājums GAISA KUĢA IZMEKLĒTĀJA PRASMES UN NOVĒROJAMĀ RĪCĪBA

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Prasme* | *Prasmes apraksts* | *Novērojamā rīcība* |
| Saziņa | Demonstrē efektīvu verbālo, neverbālo un rakstveida saziņu visās situācijās. | • Runā skaidri, precīzi un kodolīgi.  • Izmanto atbilstošu terminoloģiju un izteicienus skaidra vēstījumu nodošanai.  • Ir informēts par saziņai raksturīgajiem neverbālajiem elementiem un pareizi interpretē tos.  • Koriģē runas paņēmienus atbilstoši situācijai.  • Aktīvi klausās, uzdodot atbilstošus jautājumus un nodrošinot atgriezenisko saiti.  • Attiecīgā gadījumā izmanto acu kontaktu, ķermeņa kustības un žestus, kas saskan ar verbālo vēstījumu un vidi.  • Dara zināmas būtiskās bažas un nodomus. |
| Deleģēšana | Uztic uzdevuma vai pienākuma izpildi citai personai. | • Demonstrē spēju atpazīt stiprās un vājās puses – izvēlas piemērotu personu attiecīgā uzdevuma veikšanai.  • Iesaista citus dalībniekus plānošanā un sadala darbus taisnīgi un atbilstoši viņu spējām.  • Nosaka skaidrus mērķus ar īpašiem izņēmumiem. |
| Empātija | Demonstrē spēju saprast citas personas jūtas un izrādīt līdzjūtību. | • Demonstrē aktīvas klausīšanās spēju.  • Izrāda cieņu, iecietību un izpratni attiecībā uz citām personām.  • Atpazīst citu personu emocijas un izrāda līdzjūtību.  • Iedrošina un atbalsta citas personas. |
| Kļūdu atzīšana un pārvaldība | Kļūdu atklāšana un ierobežošana, pirms tās ir radījušas nelabvēlīgas sekas. | • Ievēro procedūras.  • Pamana un atpazīst pastāvošās kļūdas.  • Reaģē uz kļūdu, ziņo par to un efektīvi pārvalda to.  • Mazina un pārvalda jebkādas turpmākās kļūdas/sekas.  • Veic paveiktā darba kontroli/pašnovērtējumus. |
| Pielāgošanās spēja | Demonstrē spēju mainīt domāšanu vai rīcību, reaģējot uz mērķu un/vai vides izmaiņām. | • Demonstrē spēju paredzēt pārmaiņas un pielāgoties tām.  • Koriģē uzdevumus atbilstoši situācijai.  • Kontrolē neparedzētus apstākļus, lai sasniegtu drošāko rezultātu, improvizējot ar risinājumiem. |
| Plānošana un koordinācija | Organizē koordināciju starp izmeklēšanā iesaistīto personālu un citām ieinteresētajām personām. | • Laikus saskaņo darbības ar citu izmeklēšanas grupu personālu un citām ieinteresētajām personām.  • Pamatojoties uz apstākļiem, tostarp uz koordinācijas steidzamību, izvēlas koordinācijas paņēmienu un piemērojamās procedūras.  • Saskaņo pasākumus, izmantojot noteiktās procedūras.  • Saskaņo izmaiņas veicamajos pasākumos, piemēram liecinieku izjautāšanā.  • Veic efektīvu instruktāžu pienākumu nodošanas laikā. |
| Problēmu risināšana un lēmumu pieņemšana | Rod un piemēro risinājumus attiecībā uz identificētajām situācijām, apdraudējumiem un saistītajiem riskiem. | • Ievēro spēkā esošos noteikumus un procedūras, kad nosaka iespējamos problēmas risinājumus.  • Īsteno atbilstošu problēmas risinājumu.  • Nosaka situācijas, kurām ir jāpiešķir augstākā prioritāte.  • Organizē uzdevumus atbilstošā prioritārā secībā.  • Piemēro atbilstošas riska mazināšanas stratēģijas attiecībā uz identificētajiem apdraudējumiem.  • Neatlaidīgi strādā, lai atrisinātu problēmas.  • Lēmumu pieņemšanā pievērš uzmanību savlaicīgumam. |
| Izpratne par situāciju | Uztver un saprot visu būtisko informāciju, kas ir pieejama, un paredz iespējamo notikumu attīstību, kas var ietekmēt situāciju. | • Demonstrē pašapzināšanos savā darbībā un apzinās ierobežojumus.  • Precīzi identificē un novērtē skartās personas un vidi.  • Atpazīst nepilnīgas situācijas izpratnes vai potenciālo draudu pazīmes un efektīvi reaģē uz tām, un izstrādā efektīvus plānus neparedzētām situācijām. |
| Kopīgs darbs un līderība | Darbojas grupā un demonstrē efektīvas līdera dotības. | • Sniedz/saņem konstruktīvu atgriezenisko saiti.  • Objektīvi uztver gan pozitīvu, gan negatīvu atgriezenisko saiti.  • Pasākumus un pienākumus izpilda tādā veidā, kas uzlabo gaisotni grupā.  • Pārvalda savstarpējās domstarpības, lai saglabātu produktīvu gaisotni grupā.  • Izmanto pārrunu un problēmu risināšanas paņēmienus, lai veicinātu nenovēršamu domstarpību atrisināšanu, kad šādas domstarpības rodas.  • Atbilstošā veidā dara zināmas būtiskās bažas.  • Paredz citu personu vajadzības un atbilstoši reaģē uz tām.  • Dalās ar pieredzi, lai nodrošinātu nepārtrauktu izaugsmi.  • Attiecīgā gadījumā sadarbojas ar atbilstošām iestādēm. |
| Darba slodzes un laika pārvaldība | a) Izmanto pieejamos resursus, lai noteiktu prioritātes un efektīvi un laikus izpildītu uzdevumus.  b) Laika pārvaldība – jebkuros apstākļos izpilda uzdevumus pienācīgā laikā vai noteiktajā laikā. | • Efektīvi organizē uzdevumu izpildi atbilstoši pastāvošajai un paredzamajai darba slodzei.  • Efektīvi pārvalda pārtraukumus un traucēkļus.  • Pamatojoties uz darba slodzi, nosaka, vai ir nepieciešams atbalsts un kad šāds atbalsts ir nepieciešams.  • Lūdz palīdzību, ja nepieciešams.  • Nepieciešamības gadījumā deleģē uzdevumus, lai samazinātu darba slodzi.  • Nepieciešamības gadījumā pieņem palīdzību.  • Koriģē darba izpildes ātrumu atbilstoši darba slodzei.  • Izvēlas atbilstošus rīkus, aprīkojumu un resursus, lai sekmētu uzdevumu efektīvu izpildi.  • Apzinās izpildāmos uzdevumus.  • Bez kavēšanās uzņemas atbildību vai izpilda uzdevumus atbilstoši nepieciešamībai.  • Efektīvi izmanto laiku, kad saskaņoti ar citām personām pilda uzdevumus. |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 4. nodaļas C papildinājums IZMEKLĒŠANAS RĪKU LAUKA KOMPLEKTS

Izmeklēšanas rīku lauka komplektā jābūt pietiekamam aprīkojumam, lai varētu pārbaudīt atlūzas, grafiski attēlot trieciena punktus un atlūzu izvietojuma shēmas, identificēt daļas un pierakstīt novērojumus. Šajā papildinājumā iekļautais priekšmetu saraksts sniedz norādījumus par to, kāda veida aprīkojumu var izvēlēties izmeklēšanas rīku lauka komplektam gaisa kuģa salona izmeklētāja (*CI*) uzdevumu izpildei. *CI* ir iepriekš jāsagatavo aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas rīku lauka komplekts un daži būtiski personiski priekšmeti. Šajā papildinājumā ir uzskaitīti daži priekšmeti, kurus ir ieteicams iekļaut *CI* izmeklēšanas rīku lauka komplektā.

## 1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

a) Valsts/ekspluatanta/lidostas personāla identifikācija.

b) Nepieciešamie ceļošanas dokumenti, piemēram, pases, vīzas un potēšanas informācija attiecīgā gadījumā.

c) Izmantotie tālruņa numuri notikuma paziņošanas kontaktinformācijas sarakstam.

d) Būtiskā dokumentācija (piemēram, noteikumi, aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta izmeklēšanas rokasgrāmata, kontrolkartes, ziņojumu veidlapas u. c.).

e) Būtiskā ekspluatanta dokumentācija (piemēram, ekspluatanta spēkā esošās gaisa kuģa iekštelpu diagrammas un spēkā esošās drošības instruktāžas lapas skartajam gaisa kuģim, atjaunināta ekspluatācijas rokasgrāmata/gaisa kuģa salona apkalpes daļa, ekspluatanta drošības paziņojumu eksemplāri, ekspluatantu spēkā esošo avārijas procedūru un citu būtisku veidlapu, piemēram, ekspluatanta aviācijas nelaimes gadījuma ziņojuma veidlapu, eksemplāri.

f) Avārijas situācijas finanšu līdzekļi.

## 2. DOKUMENTĒŠANAS APRĪKOJUMS

a) Tā apgabala vispārējā karte, kurā ir noticis aviācijas nelaimes gadījums.

b) Mērlente.

c) Spraudītes un uzlīmes.

d) Rakstāmpapīrs, pildspalvas, zīmuļi, ūdensizturīgi marķieri, krāsaini marķieri un planšetes.

## 3. RĪKI UN PARAUGU ŅEMŠANAS MATERIĀLI

a) Daudzfunkcionāls nazis.

b) Vairākkārtīgi aizverami plastikāta maisi (dažādos izmēros) paraugu vākšanai un personiskai lietošanai.

c) Ūdensnecaurlaidīgs kabatas lukturis un rezerves baterijas.

## 4. DAŽĀDI PRIEKŠMETI

a) No ādas vai kevlara izgatavoti darba cimdi un plānāku cimdu pāris.

b) Piemēroti zābaki, kas nodrošina aizsardzību pret pēdu saspiešanu un caurduršanu.

c) Individuālie aizsardzības līdzekļi pret asinīs pārnēsātiem patogēniem, ko izmanto līdz brīdim, kad ir iespējams izmantot izmeklēšanas vietās pieejamo nodrošinājumu (piemēram, putekļu/izgarojumu respiratoru vai masku, aizsargbrilles, necaurlaidīgu kombinezonu, medicīniskos cimdus, antimikrobiālas salvetes vai antiseptiskus gelus u. c.).

d) Aviācijas nelaimes gadījuma vietai un laikapstākļiem piemērots apģērbs (augstas vai zemas temperatūras laikapstākļiem) pietiekamā daudzumā (7–10 dienām) (izmeklējumu veikšanai uz vietas un/vai liecinieku izjautāšanai). Būtiska nozīme ir arī galvas aizsardzībai pret augstas vai zemas temperatūras laikapstākļiem.

e) Fotokamera ar zibspuldzi, fotofilma vai vairākas atmiņas kartes un baterijas, atbilstoši kabeļi fotoattēlu pārnešanai no fotokameras.

f) Skaņas ierakstīšanas ierīce un rezerves baterijas.

g) Klēpjdators, visi ar to saistītie kabeļi, kontaktdakšas adapteri un atmiņas kartes informācijas apmaiņai.

h) Mobilais tālrunis ar starptautisku izsaukumu iespēju un visi saistītie kabeļi.

i) Universāli lādētāji un adapteri.

j) Personiskie tualetes piederumi un visi nepieciešamie medikamenti/recepšu zāles, ausu aizbāžņi, rezerves optiskās brilles, papildu sieviešu higiēnas piederumi u. c.

k) Tūlītējai lietošanai paredzētu preču pirkuma saraksts: veselīgas uzkodas, roku/pēdu sildītāji, saules aizsargkrēmi, insektu repelenti, salvetes u. c.

l) Pirmās palīdzības sniegšanas komplekts (*FAK*).

*Piezīme. Saraksts, kurā ir norādīti individuālie aizsardzības līdzekļi pret bioloģisko apdraudējumu, ir iekļauts Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) I daļas “Organizēšana un plānošana” 5. nodaļas papildinājumā.*

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 4. nodaļas D papildinājums ĀTRĀS UZSKATES KONTROLKARTE

Gatavojoties izbraukumam, gaisa kuģa salona izmeklētājam (*CI*) ir jāizmanto ātrās uzskates kontrolkarte. Turpmāk ir sniegts šādas kontrolkartes paraugs.

Vai jūs esat:

a) piemērojis atbilstošu komandpakļautību avārijas paziņošanas procedūras vai procesa ietvaros;

b) saņēmis no kompetentās iestādes/ekspluatanta atļauju piedalīties aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanā;

d) saņēmis maksājumu karti un/vai vadošas karšu maksājumu kompānijas izsniegtu kredītkarti;

e) nokārtojis formalitātes, kas nepieciešamas, lai jūs varētu atbrīvot no ikdienas darba pienākumu izpildes (piemēram, prombūtne no darba vietas vai lidojumu neveikšana);

f) noorganizējis ceļojumu uz aviācijas nelaimes gadījuma vietu;

g) rezervējis viesnīcu;

h) pārbaudījis vietējās darbības bāzes atrašanās vietu;

i) nokomplektējis savu izmeklētāja rīku lauka komplektu;

j) apkopojis notikuma paziņojuma datus;

k) pārbaudījis iespējamo izjautājamo izdzīvojušo personu atrašanās vietu?

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 5. nodaļa AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU IZMEKLĒŠANA

## 5.1. GAISA KUĢA SALONA DROŠĪBAS ASPEKTI AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMA IZMEKLĒŠANĀ

5.1.1. Šajā nodaļā ir apspriesti konkrēti jautājumi, kam ir jāpievērš uzmanība, izmeklējot gaisa kuģa salona drošības aspektus dažāda veida notikumos. Gaisa kuģa salona drošības aspekti izmeklēšanā cita starpā ir šādi:

a) gaisa kuģī esošo personu izdzīvošana, tostarp gaisa kuģa salonam radušies bojājumi un būtiskie notikuma faktori;

b) gaisa kuģa salona drošībai būtiskie valsts normatīvie akti;

c) gaisa kuģa salona drošībai būtiskā ekspluatanta politika un procedūras;

d) gaisa kuģa salona apkalpes apmācība drošības jautājumos;

e) gaisa kuģa salona apkalpes pienākumu izpildei būtiskās gaisa kuģa sistēmas un aprīkojums (tie var ietvert gaisa kuģa uzbūves un ražošanas aspektus, triecienizturību un izdzīvotspēju), un

f) cilvēka veiktspēja (saistīta ar gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem un pasažieriem).

5.1.2. Izmeklēšanas efektivitāte ir atkarīga no ciešas sadarbības ar citām izmeklētāju grupām. Piemēram, izdzīvošanas faktoru izmeklētāju grupa, kas izmeklē gaisa kuģa salona drošību, var apspriesties ar konstrukcijas izmeklētāju grupu, kad tā pēta gaisa kuģī esošo personu izdzīvošanas jautājumu.

5.1.3. Vispārīgi norādījumi par izdzīvošanas faktoriem un arī par aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanu ir izklāstīta Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) III daļā “Izmeklēšana”.

## 5.2. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMA ZIŅOJUMS UN AR GAISA KUĢA SALONA DROŠĪBU SAISTĪTA INFORMĀCIJA

5.2.1. Saņemot paziņojumu par aviācijas nelaimes gadījumu (neatkarīgi no tā, vai to sniedz valsts, ekspluatants vai plašsaziņas līdzekļi), gaisa kuģa salona izmeklētājam (*CI*) ir jāiegūst pēc iespējas izvērstāka informācija. Šī provizoriskā informācija ir jāiekļauj notikuma kopsavilkumā. *CI* izmantotās notikuma kopsavilkuma veidlapas paraugs ir iekļauts šīs nodaļas A papildinājumā.

5.2.2. Pēc aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas pabeigšanas ir jāpublicē ziņojums. Aviācijas nelaimes gadījuma ziņojuma saturiskā daļa ir jāveido no šādām daļām:

a) faktiskā informācija;

b) analīze;

c) secinājumi un

d) drošības rekomendācijas.

5.2.3. Ar gaisa kuģa salona drošību saistītā informācija ir jāapkopo, jāanalizē un jāiekļauj aviācijas nelaimes gadījuma ziņojumā. Šajā informācijā ietilpst:

a) vispārīga informācija par reisu, kurā noticis aviācijas nelaimes gadījums;

b) būtiskā dokumentācija (no ekspluatanta, ekspluatantvalsts un citiem avotiem);

c) gaisa kuģa informācija (par gaisa kuģa salonu);

d) cilvēku veiktspēja;

e) papildu informācija un

f) iztaujāšana.

5.2.4. Izvērsti norādījumi par katru šo punktu ir sniegti 5.3.–5.8. punktā.

## 5.3. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

*CI* ir jāapkopo vispārīga informācija par reisu, kurā noticis aviācijas nelaimes gadījums. Vispārīgo informāciju var iedalīt šādās kategorijās:

a) informācija par reisu (piemēram, notikuma datums un laiks, reisa numurs un vieta);

b) personām nodarītie miesas bojājumi un

c) meteoroloģiskie apstākļi.

*Piezīme. Personām nodarīto miesas bojājumu norādīšanai izmeklētājs var izmantot gaisa kuģa salona shēmu, kurā ar dažādām krāsām attēlots pasažieru sēdvietu izvietojums un ar tām saistītie miesas bojājumi (nāvējoši, nopietni, nelieli miesas bojājumi, miesas bojājumu nav).*

## 5.4. DOKUMENTĀCIJA

5.4.1. *CI* ir jāapkopo dokumentācija no šādiem avotiem:

a) ekspluatanta;

b) ekspluatantvalsts un

c) citiem avotiem, piemēram, lidlauka, kurā ir noticis attiecīgais aviācijas nelaimes gadījums.

5.4.2. Veicot analīzi, *CI* ir jānovērtē ar notikumu saistītā ekspluatanta politika un procedūras un darbības, kas tiek sagaidītas no gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem. Tāpat ir jāizvērtē ekspluatanta mācību programma, lai novērtētu tās saturu un piemērotību, gaisa kuģa salona apkalpes locekļu sagatavošanai rīcībai notikumā. Ieskatu par organizatoriskajiem faktoriem, kas varētu būt veicinājuši notikumu un/vai tā iznākumu, var sniegt arī ekspluatanta papildu dokumentācija, piemēram, notikumā iesaistītā personāla apmācības dokumentācija, darba grafikā iekļautie pienākumi pirms reisa, kurā noticis aviācijas nelaimes gadījums (vismaz 72 stundas pirms aviācijas nelaimes gadījuma), un ar aviācijas nelaimes gadījumā nonākušo gaisa kuģi saistītie gaisa kuģa žurnāli.

5.4.3. Izmeklēšanā ir jāietver ne tikai ekspluatants, bet jāpēta arī ekspluatantvalsts loma. *CI* ir jāizskata attiecīgās normatīvās prasības un uzraudzības dokumentācija, piemēram, uzraudzības ziņojumi, lai noteiktu spēkā esošo noteikumu atbilstību un to uzraudzības pasākumu efektivitāti, kurus valsts ir veikusi attiecībā uz ekspluatantu pirms aviācijas nelaimes gadījuma. Šāda dokumentācija ir rokasgrāmatu un mācību satura apstiprinājums, izsniegtie atbrīvojumi, veiktās pārbaudes un visi attiecīgie secinājumi/novērojumi.

5.4.4. Turklāt *CI* ir jāizskata citi dokumenti, piemēram, lidlauka sertifikācijas rokasgrāmata (kas parasti ietver lidlauka operatīvās rīcības plānu ārkārtas situācijām), ja aviācijas nelaimes gadījums ir noticis lidlaukā vai tā tuvumā, un medicīniskie un patoloģiskie dati (kas sniedz faktisko informāciju, piemēram, par gaisa kuģī esošas personas nāves cēloni).

## 5.5. GAISA KUĢA INFORMĀCIJA (PAR GAISA KUĢA SALONU)

5.5.1. Aviācijas nelaimes gadījumā nokļuvušā gaisa kuģa salona dokumentēšana ir svarīga izmeklēšanas procesa daļa. *CI* ir jāpārbauda un jāreģistrē attiecīgo gaisa kuģu sistēmu, drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma stāvoklis (tostarp tas, vai nepieciešamais aprīkojums bija nodrošināts, pieejams un darba kārtībā) un gaisa kuģa salona stāvoklis kopumā (grīdas, griestu paneļi, sēdekļi u. c.).

5.5.2. Analīzē ir jāpievērš uzmanība uz konstrukciju, sistēmu/iekārtu vai to sastāvdaļu atteices, bojājumu vai darbības traucējumu iemesliem un jānovērtē, kā tie ir ietekmējuši gaisa kuģa salona apkalpes locekļu spēju pildīt darba uzdevumus un pienākumus, kā arī to gaisa kuģī esošo personu izdzīvotspēju, kuri bija iesaistīti šajā notikumā. Šajā procesā var būt nepieciešama detaļu testēšana. Gaisa kuģa salona dokumentācijā jāiekļauj attiecīgā ražotāja informācija un komponentu (piemēram, sēdekļu, drošības jostu, trapu) modeļa/daļu numuri. *CI* ir jāizmanto tabulas, lai atvieglotu tādu sistēmu vai ar aprīkojumu saistītu datu apkopošanu uz vietas, kurus var iekļaut ziņojumā. Gaisa kuģa komponentu datu tabulas paraugs ir sniegts 5-1. tabulā.

## 5-1. tabula. Izeju un trapu datu apkopojuma paraugs (ar uzņēmuma *Boeing* atļauju)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Durvis* | *Izejas stāvoklis* | *Enkurstienis* | *Trapa stāvoklis* | *Trapa piepūšana* | *Pastiprinātājs* | *Cits* |
| 1 Labais | Atrasts atvērtā stāvoklī. Deguma pēdas uz evakuācijas trapa glabāšanas ietvara. Roktura stāvoklis uz 11:00. | Piestiprināts pie durvīm. Roktura stāvoklis uz 11:00. | Atrasts daļēja izvērstā stāvoklī.  Apdegums uz trapa malas pie enkurstieņa.  Aizvērti piepūšanas ierīces deflektori. | Balonā ar manometru bija zems līmenis, vai tas bija iztukšots (sarkans). | Balonā ar manometru bija zems līmenis, vai tas bija iztukšots (sarkans). | Izdegusi izejas zona.  Sliekšņa augstums 7’11”. Gaisa kuģis sasvēries aptuveni  7 grādus pa labi. |
| 1 Kreisais | (..) |  |  |  |  |  |

## 5.6. CILVĒKU VEIKTSPĒJA

5.6.1. Analīzes ietvaros *CI* ir jānovērtē, kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi rīkojās notikuma laikā. Cilvēku veiktspējas analīzē galvenā uzmanība ir pievērsta būtiskajiem faktoriem, kurus var iedalīt šādās grupās:

a) darbības faktori, tostarp tādi aspekti kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa zināšanas par sistēmām un aprīkojumu, pieredzes līmenis un prasmes, apkalpes saderība, uzraudzības/vadības un kontroles attiecības, darbības spriedze u. c.;

b) organizatoriski faktori, tostarp tādi aspekti kā gaisa kuģa apkalpes atlase, kvalifikācijas attiecībā uz gaisa kuģiem (attiecībā uz cik gaisa kuģu modeļiem vienlaikus gaisa kuģa salona apkalpes loceklis var būt kvalificēts), apmācība, ekspluatanta procedūras un procesi (tostarp darba grafiks un ziņošana par noguruma risku) u. c.;

c) ar uzdevumiem saistīti faktori, tostarp tādi aspekti kā, piemēram, uzdevumu komponenti (skaits, ilgums u. c.), darba temps/intensitāte, spriestspēja un lēmumu pieņemšana, izpratne par situāciju, uzmanības novēršana u. c., un

d) sistēmas un aprīkojuma faktori, tostarp tādi aspekti kā aprīkojuma uzbūve un novietojums, apgaismojums, netīša darbība, vadības ierīču/slēdžu sajaukšana, gaisa kuģa salona apkalpes apģērba piemērotība u. c.

5.6.2. Analīzē jānovērtē arī pasažieru darbība notikuma laikā. *CI* ir jāpievērš uzmanība šādiem jautājumiem:

a) pasažieru darbības un reakcija pirmslidojuma pasākumu laikā (piemēram, drošības instruktāžu noklausīšanās, drošības instruktāžas lapas lasīšana);

b) pasažieru uzvedība un reakcija notikuma laikā (piemēram, pasažieru izpratne par gaisa kuģa apkalpes locekļu norādījumiem avārijas situācijā, piedzīvotās grūtības, palīdzības sniegšana gaisa kuģa apkalpei, atverot izejas, u. c.) un

c) pasākumi pēc aviācijas nelaimes gadījuma, tostarp reaģēšana uz glābšanas un ugunsdzēsības dienestu (*RFF*) personāla norādījumiem, un darbības, kas veiktas, lai palielinātu izdzīvotspēju (piemēram, palīdzības lūgšana vai palīdzības sniegšana citiem izdzīvojušajiem).

5.6.3. Informāciju par cilvēku veiktspēju parasti apkopo, izjautājot apkalpes locekļus, pasažierus vai citus lieciniekus. Izjautāšanas procesā *CI* ir jācenšas noskaidrot, kādas darbības un apstākļus gaisa kuģa apkalpes locekļi un pasažieri pieredzēja notikuma laikā. Aviācijas nelaimes gadījumos ar letālu iznākumu liecības par lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes darbībām ir iespējams iegūt no autopsijas un gaisa kuģa apkalpes darbību rekonstrukcijas no pilotu kabīnes sarunu ierakstiem un gaisa satiksmes vadības ierakstiem.

5.6.4. Detalizēti norādījumi par cilvēku darbības analīzi ir sniegti Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) III daļas “Izmeklēšana” 16. nodaļā “Cilvēkfaktoru izmeklēšana”.

## 5.7. PAPILDINFORMĀCIJA

5.7.1. Analīzē ir jāizskata papildinformācija, kas var sniegt ieskatu par gaisa kuģa salona drošības aspektiem vai izdzīvošanas faktoriem. *CI* ir jāapkopo informācija par pasākumiem, kas ir veikti pēc aviācijas nelaimes gadījuma, piemēram, par reaģēšanas pasākumiem ārkārtas situācijās un meklēšanu un glābšanu. Analīzē ir jāizskata tas, kā *RFF* reaģēja uz notikumu un kā tie tika galā ar šo notikumu. Ja pēc aviācijas nelaimes gadījuma tika organizētas meklēšanas un glābšanas operācijas, analīzē ir jāpievērš uzmanība arī tam, kā šīs operācijas īstenotāji reaģēja uz notikumu un tika galā ar šo notikumu.

5.7.2. Cita būtiska informācija, kuru var apkopot, ir informācija par tām avārijas vietas iezīmēm, kas varēja ietekmēt izdzīvotspēju (piemēram, kalnains reljefs, attāls rajons). Ja notikums ir noticis lidlaukā, notikuma izvērtēšanai var būt būtiska arī papildu informācija par lidlauku, tā parametriem vai jebkādām īpašām iezīmēm (piemēram, tādu apturēšanas sistēmu esamība, kas samazina bojājumus gaisa kuģim gadījumā, kad tas novirzās no skrejceļa, un palīdz palielināt izdzīvotspēju).

## 5.8. IZJAUTĀŠANA

5.8.1. Liecinieku izjautāšana sniedz *CI* šādu labumu:

a) palīdz izprast notikušo;

b) palīdz izstrādāt rekomendācijas attiecībā uz ekspluatanta procedūrām, noguruma pārvaldību (piemēram, grafiku plānošanas pasākumi), apmācību, drošības aprīkojumu un avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu, gaisa kuģa sistēmām u. c., un

c) ļauj apstiprināt no citiem avotiem iegūto informāciju un precizēt vai papildināt to.

5.8.2. Izjautāšanas mērķi:

a) noskaidrot to, kas ir noticis ar izjautātajām personām;

b) apkopot informāciju par aviācijas nelaimes gadījuma norises secību un

c) noskaidrot to, kādus pasākumus ir veikuši notikumā iesaistītie gaisa kuģa apkalpes locekļi un pasažieri.

5.8.3. *CI*, kas veic izjautāšanu, ir jāapkopo precīza, pilnīga un pēc iespējas izvērstāka informācija. Norādījumi par izjautāšanas metodēm ir sniegti dokumenta *Human Factors Digest No. 7* (Cilvēcisko faktoru ziņojums Nr. 7) (apkārtraksts Nr. 240) 2. papildinājumā *Investigation of Human Factors in Accidents and Incidents* (Cilvēcisko faktoru izmeklēšana aviācijas nelaimes gadījumos un incidentos).

5.8.4. Gaisa kuģa salona apkalpes locekļu izjautāšana ir jāveic pēc iespējas drīzāk pēc notikuma. Viņiem ir arī jāsniedz *CI* rakstveida liecība/rakstveida ziņojums. Ja nepieciešams, vēlāk gaisa kuģa apkalpes locekļus var izjautāt atkārtoti. Svarīgi, lai gaisa kuģa salona apkalpei būtu nodrošināta vide, kurā viņi var brīvi un nepiespiesti sniegt informāciju. Gaisa kuģa salona apkalpes locekļa izjautāšanā ir jāietver šādi jautājumi:

a) vispārīga informācija;

b) pirmslidojuma darbības un darbības lidojuma laikā;

c) informācija par notikumu;

d) apmācība;

e) ar konkrēto notikuma veidu saistīta informācija (piemēram, par evakuāciju), un

f) jebkāda papildu informācija, ko gaisa kuģa salona apkalpes loceklis vēlas sniegt, piemēram, kas pēc viņa domām varētu sekmēt izmeklēšanu.

5.8.5. Pasažieru izjautāšana ir jāveic pēc iespējas drīzāk pēc notikuma. Ja nepieciešams, vēlāk pasažierus var izjautāt atkārtoti. Var izstrādāt un izsūtīt pasažieriem aptaujas lapas kā līdzekli informācijas attālinātai vākšanai. Pasažieru izjautāšanā ir jāietver šādi jautājumu:

a) personas dati;

b) sagatavošanās pirms lidojuma;

c) informācija par notikumu;

d) ar konkrēto notikuma veidu saistītā informācija un

e) jebkāda papildu informācija, ko pasažieris vēlas sniegt, piemēram, kas pēc viņa domām varētu sekmēt izmeklēšanu.

5.8.6. Sistēmu atteiču gadījumā var būt nepieciešama tehniskās apkopes un apkalpojošā zemes personāla izjautāšana. Lai apkopotu papildu atbilstošu informāciju, *CI* var apsvērt iespēju iztaujāt lidojumu apkalpes locekļus, lidojuma apkalpes locekļus, kuri tiek pārvadāti kā pasažieri, un citus gaisa kuģa apkalpes locekļus, kuri atradās gaisa kuģī, bet nebija darba uzdevumā, gaisa kuģa salona apkalpes uzraugus, instruktorus, *RFF* dienestu personālu, aculieciniekus, radiniekus un citas personas.

5.8.7. Šīs nodaļas B papildinājumā ir sniegti izvērsti norādījumi par gaisa kuģa salona apkalpes locekļu un pasažieru izjautāšanu, kas ir izstrādāti sadarbībā ar *ISASI*. Izjautāšanā nav obligāti jāietver visi norādījumos minētie jautājumi. *CI* var izmantot papildinājumā sniegtos norādījumus, lai nodrošinātu, ka izjautāšanā tiek ietverti visi būtiskie jautājumi, bet viņš var izvēlēties neiekļaut konkrētus jautājumus, pamatojoties uz attiecīgā notikuma raksturu un izmeklēšanas sarežģītību.

## 5.9. NOTIKUMU VEIDI

5.9.1. Gadījumi, kuri atbilstoši *ICAO* definīcijai tiek klasificēti kā aviācijas nelaimes gadījumi, var ietvert tādus notikumu veidus kā:

a) evakuācija;

b) piespiedu nosēšanās uz ūdens vai netīša saskare ar ūdeni;

c) liesmas, dūmi un/vai izgarojumi;

d) turbulence;

e) spiediena samazināšanās;

f) gaisa kuģa bojājumi un

g) nāvējoši vai nopietni miesas bojājumi (dažādi).

5.9.2. Saistībā ar aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanu par *ICAO* definīcijai atbilstošiem aviācijas nelaimes gadījumiem neuzskata notikumus, kad miesas bojājumi ir radušies dabisku cēloņu dēļ, persona tos ir nodarījusi sev pati vai tos ir radījušas citas personas, vai kad miesas bojājumus ir guvis bezbiļetnieks, slēpjoties ārpus vietām, kas parasti ir pieejamas pasažieriem un apkalpei.

5.9.3. Turpmāk 5.10.–5.16. punktā ir sniegti izvērsti norādījumi par gaisa kuģa salona drošības aspektu izmeklēšanu attiecībā uz notikumiem, kas minēti 5.9.1. punktā. Izmeklēšanā nav obligāti jāietver visi norādījumos minētie jautājumi. *CI* var izmantot šajā nodaļā sniegtos norādījumus, lai nodrošinātu, ka tiek izskatīti visi būtiskie jautājumi, bet var izvēlēties izlaist noteiktas daļas, pamatojoties uz notikuma raksturu un izmeklēšanas sarežģītību. Izvērsti norādījumi par gaisa kuģa salona apkalpes mācību saturu attiecībā uz 5.9.1. punktā minētajiem notikumu veidiem ir pieejami Rokasgrāmatā par gaisa kuģa salona apkalpes apmācību drošības jautājumos (dok. Nr. 10002).

*Piezīme. Ja notikums ir saistīts ar gaisa kuģi, ko ekspluatē bez gaisa kuģa salona apkalpes, izmeklēšanā jāpievēršas lidojumu apkalpes procedūrām un darbībai gaisa kuģa salona drošības aspektu jomā (piemēram, pilotu loma pasažieru evakuācijas laikā).*

## 5.10. EVAKUĀCIJA

5.10.1. Evakuācija ir notikums, kad pasažieri un/vai apkalpe atstāj gaisa kuģi, izmantojot evakuācijas trapus, avārijas izejas vai spraugas fizelāžā, ko parasti uzsāk dzīvību apdraudošos vai katastrofālos gadījumos. Evakuācija tiek klasificēta kā aviācijas nelaimes gadījums, ja kāds pasažieris un/vai gaisa kuģa apkalpes loceklis gūst nāvējošus vai nopietnus miesas bojājumus šādā notikumā. Faktori, kas cita starpā ietekmē evakuāciju:

a) lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes darbības;

b) gaisa kuģa sistēmas un aprīkojums;

c) vides apstākļi un

d) pasākumi pēc aviācijas nelaimes gadījuma.

5.10.2. Evakuācijas izmeklēšanā ir jārekonstruē atgadījuma norises secība, galveno uzmanību pēc iespējas izvērstākā pakāpē pievēršot tādiem aspektiem kā:

a) pirmslidojuma pasākumi – jebkuri pirmslidojuma pasākumi, kas saistīti ar miesas bojājumu riska samazināšanu evakuācijas gadījumā. Cita starpā tā ir informācija, ko sniedz pasažieriem, kuriem nepieciešama īpaša uzmanība, pasažieru drošības instruktāža un drošības instruktāžas lapas, kā arī sēdvietu ierādīšana rindās pie avārijas izejām;

b) pirms evakuācijas veiktie pasākumi un gaisa kuģa salona sagatavošana:

1. kā un kad gaisa kuģī esošās personas (gaisa kuģa apkalpes locekļi un/vai pasažieri) uzzināja par ārkārtas vai avārijas situāciju;

2. kā paredzētas avārijas situācijas gadījumā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi sagatavoja pasažierus un gaisa kuģa salonu nosēšanās veikšanai/sadursmei un kā reaģēja pasažieri, un

3. jebkurš pasažieru veikts sagatavošanas pasākums, kas ir saistīts ar izdzīvotspējas palielināšanu evakuācijas gadījumā (piemēram, noskaidrojot tuvākās izejas);

c) evakuācijas norises laikā (no gaisa kuģa apstāšanās brīža līdz brīdim, kad visi pasažieri ir pametuši gaisa kuģi, ja iespējams):

1. gaisa kuģim/salonam radītie bojājumi, kas ietekmēja evakuāciju;

2. izeju, evakuācijas palīglīdzekļu, sistēmu un tāda aprīkojuma funkcionalitāte un efektivitāte, kuru gaisa kuģa salona apkalpe izmantoja, lai palīdzētu evakuēties;

3. apkalpes locekļu un pasažieru darbības;

4. iekšējās un ārējās vides apstākļi vai šķēršļi, ar ko saskārās gaisa kuģī esošās personas, cenšoties pamest gaisa kuģi, un

5. miesas bojājumi, kurus guvuši gaisa kuģa apkalpes locekļi vai pasažieri, un to ietekme uz evakuāciju;

d) darbības pēc evakuācijas (proti, darbības pēc evakuācijas pabeigšanas; parasti tie ir pasākumi, ko veic ārpus gaisa kuģa esošas personas, piemēram, ugunsdzēsēji, kuri atbrīvo atlūzās iesprostotās personas):

1. apkalpes locekļu un pasažieru darbības;

2. reaģēšanas pasākumi ārkārtas situācijās;

3. meklēšana un glābšana, un

4. izdzīvošana un

e) neparedzamas avārijas situācijas gadījumā (piemēram, kad pēc pārtrauktas pacelšanās gaisa kuģis novirzās no skrejceļa) apkopojamā informācija ir līdzīga iepriekš minētajai informācijai, taču tajā nebūtu obligāta informācija par paredzētām darbībām pirms evakuācijas vai par gaisa kuģa salona sagatavošanas pasākumiem. Tiktu apkopota procedūru, aprīkojuma un darbību dokumentēšanai nepieciešamā informācija.

5.10.3. Izmeklēšanā ir jānosaka, vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi ir rīkojušies saskaņā ar ekspluatanta politiku, procedūrām un apstiprinātām mācību programmām. *CI* ir jānoskaidro, vai šī politika un procedūras ir ievērotas un vai tās ir bijušas efektīvas gaisa kuģa salona apkalpes sagatavošanā atbilstošai reaģēšanai uz situāciju. Turklāt ir jāizskata arī gaisa kuģa salona apkalpes mācību programmas saturs drošības jautājumos, tostarp praktiskās nodarbības un imitēti vingrinājumi, attiecībā uz tām ārkārtas un avārijas procedūrām, kuras piemēro tādos gadījumos kā paredzēta/neparedzēta avārijas nosēšanās un evakuācija. Lai noteiktu veicinošos faktorus, var analizēt arī citus informācijas avotus, piemēram, ekspluatanta dokumentāciju (tādu kā gaisa kuģa salona defektu žurnāls).

5.10.4. Šīs nodaļas C papildinājumā ir sniegti norādījumi par aspektiem, kas ir jāanalizē, kad tiek izmeklēts aviācijas nelaimes gadījums, kurā tika veikta evakuācija.

## 5.11. PIESPIEDU NOSĒŠANĀS UZ ŪDENS VAI NETĪŠA SASKARE AR ŪDENI

5.11.1. Piespiedu nosēšanās uz ūdens ir plānots notikums, kurā lidojumu apkalpe apzināti veic avārijas nosēšanos uz ūdens (izņemot gadījumus, kad tiek veikta normāla nosēšanās uz ūdens ar hidroplānu). Netīša saskare ar ūdeni ir nejauša nosēšanās ūdenstilpē.

5.11.2. Piespiedu nosēšanās uz ūdens vai netīšas saskares ar ūdeni izmeklēšana līdzinās evakuācijas izmeklēšanai. Papildus 5.10. punktā minētajiem jautājumiem šādā izmeklēšanā uzmanība jāpievērš tādiem ar izdzīvotspēju ūdenī saistītiem aspektiem kā:

a) gaisa kuģa veselums, peldspēja un izeju pieejamība (tostarp bojājumi, kas radušies, gaisa kuģim saskaroties ar ūdeni, un gaisa kuģa peldspējas laiks);

b) vides rādītāji (piemēram, ūdens temperatūra un laiks, ko izdzīvojušās personas pavadījušas ūdenī);

c) vai gaisa kuģa aprīkojums bija pienācīgi aprīkots ilgam lidojumam virs ūdeņiem;

d) tāda aprīkojuma pieejamība, kas nepieciešams lidojumiem virs ūdeņiem, un šā aprīkojuma piemērotība tiešajam lietotājam (piemēram, zīdaiņiem piemērotas glābšanas vestes);

e) glābšanas vestu vai citu peldlīdzekļu izmantošana (tostarp grūtības izņemt, uzvilkt un piepūst glābšanas vesti);

f) glābšanas plostu/evakuācijas trapu pieejamība un izmantojamība un

g) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācību programmas drošības jautājumos satura pārskatīšana attiecībā uz ārkārtas un avārijas procedūrām, kas ir piemērojamas gadījumos, kad tiek veikta paredzēta/neparedzēta piespiedu nosēšanās uz ūdens un evakuācija uz ūdens, tostarp visi ar šādu apmācību saistītie mācību uzdevumi.

5.11.3. Šīs nodaļas D papildinājumā ir sniegti norādījumi par aspektiem, kas ir jāanalizē, kad tiek izmeklēts aviācijas nelaimes gadījums, kurā tika veikta piespiedu nosēšanās uz ūdens vai notika netīša saskare ar ūdeni.

## 5.12. LIESMAS/DŪMI/IZGAROJUMI

5.12.1. Šajā kategorijā ietilpst notikumi, kuros gaisa kuģī lidojuma laikā vai uz zemes tiek konstatētas liesmas, dūmi un/vai izgarojumi, kas nav radušies sadursmes rezultātā. Liesmu/dūmu/izgarojumu kategorija ietver:

a) liesmas/dūmus/izgarojumus, ko izraisījusi uzliesmojoša eksplozija no aizdegšanās avota (tostarp no bīstamām kravām gaisa kuģa salonā vai kravas telpā);

b) liesmas/dūmus/izgarojumus no sistēmu/komponentu atteices/darbības traucējumiem pilotu kabīnē, gaisa kuģa salonā vai kravas zonā, un

c) izgarojumus, kas piesārņo gaisa kuģa salonam un/vai pilotu kabīnei piegādātā ventilācijas izplūdes gaisa ārgaisa frakciju.

5.12.2. Liesmu, dūmu un/vai izgarojumu atgadījumu klasificē kā aviācijas nelaimes gadījumu, ja:

a) liesmu/dūmu/izgarojumu iedarbības rezultātā kāds pasažieris un/vai apkalpes loceklis gūst nāvējošus vai nopietnus miesas bojājumus, un/vai

b) gaisa kuģim tiek radīti bojājumi vai rodas strukturāli bojājumi, kas atbilst *ICAO* aviācijas nelaimes gadījuma definīcijai.

5.12.3. Liesmu/dūmu/izgarojumu notikuma izmeklēšanā ir jārekonstruē atgadījuma norises secība, galveno uzmanību pēc iespējas izvērstākā pakāpē pievēršot tādiem aspektiem kā:

a) pirmslidojuma pasākumi un darbības, kas veiktas pirms liesmu/dūmu/izgarojumu parādīšanās – pasākumi, ko gaisa kuģa salona apkalpe veic pirms lidojuma vai tā laikā, lai atklātu un likvidētu ugunsbīstamību (piemēram, gaisa kuģa salona novērošana, lai atklātu/uzraudzītu iespējamos uguns avotus);

b) liesmu/dūmu/izgarojumu laikā:

1. kā un kad gaisa kuģī esošās personas uzzināja par liesmām/dūmiem/izgarojumiem, tostarp, kurš pirmais atklāja šo situāciju (proti, pasažieris vai apkalpes loceklis);

2. kādi pasākumi tajā laikā tika veikti gaisa kuģa salonā (piemēram, pasniegta maltīte, veikta uzkopšana, atpūta);

3. ko gaisa kuģī esošās personas redzēja vai saoda, piemēram, atklātas liesmas (krāsa un augstums), dūmu parametri (blīvums un apmērs) un smakas gaisa kuģa salonā;

4. gaisa kuģa salona apkalpes tūlītējā darbība, kad tā uzzināja par liesmām/dūmiem/izgarojumiem;

5. tajā laikā pastāvošās aizdomas par iespējamo liesmu/dūmu/izgarojumu avotu;

6. to sistēmu un aprīkojuma funkcionalitāte un efektivitāte, ko gaisa kuģa salona apkalpe izmantoja, lai dzēstu ugunsgrēku un tiktu galā ar situāciju (tostarp aprīkojuma pieejamība, gaisa kuģa salona apkalpes izmantotais aprīkojums un aprīkojums, kas nebija darba kārtībā);

7. lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes darbības (tostarp ugunsdzēsības procedūras un apkalpes piemērotās sakaru procedūras), kā arī pasažieru darbības;

8. visas darbības, kas ir saistītas ar miesas bojājumu gūšanas riska samazināšanu liesmu/dūmu/izgarojumu gadījumā (piemēram, tādu priekšmetu kā skābekļa balonu, alkoholisko dzērienu un pasažieru bagāžas pārvietošana prom no ugunsgrēka vietas, pasažieru pārvietošana, norādījumi pasažieriem elpot caur drānu, pūļa vadība);

9. liesmas/dūmu/izgarojumu iedarbība uz gaisa kuģī esošajām personām (apdegumi, redzes vai elpošanas traucējumi, citi miesas bojājumi) un viņu reakcija;

10. miesas bojājumi, tostarp tas, kā un kad šie miesas bojājumi tika apkopti;

11. apstākļu pastiprināšanās, samazināšanās vai apstākļu maiņa gaisa kuģa salonā/pilotu kabīnē notikuma gaitā (piemēram, vietas gaisa kuģa salonā, kur dūmi kļuva blīvāki; redzamība gaisa kuģa salonā vai pilotu kabīnē);

12. gaisa kuģim/gaisa kuģa salonam radītie bojājumi, kas ietekmēja gaisa kuģī esošo pasažieru/lidojuma drošību, un

13. notikuma laikā pieredzētās grūtības (piemēram, liesmu avota atrašana) un

c) darbības pēc liesmu/dūmu/izgarojumu likvidēšanas:

1. apkalpes locekļu un pasažieru darbības un

2. avārijas dienestu pasākumi pēc nosēšanās (piemēram, ugunsdzēsības un medicīniskās palīdzības dienestu pasākumi lidostā).

*Piezīme. Ja aviācijas nelaimes gadījums ir bijis saistīts ar paredzamu avārijas nosēšanos vai piespiedu nosēšanos uz ūdens un/vai evakuāciju (uz sauszemes vai ūdenī), izmeklēšanā jāpievēršas attiecīgi 5.10. vai 5.11. punktā minētajiem aspektiem.*

5.12.4. Izmeklēšanā ir jānosaka, vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi ir rīkojušies saskaņā ar ekspluatanta politiku, procedūrām un apstiprinātām mācību programmām. Tas ietver gaisa kuģa salona/pasažieru pārvaldību un mijiedarbību ar citiem lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem. *CI* ir jānoskaidro, vai tika ievērota ekspluatanta politika un procedūras un vai tās ir spējušas efektīvi nodrošināt gaisa kuģa salona apkalpes gatavību atbilstoši reaģēt uz situāciju. Turklāt ir jāizskata arī gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācību programmas drošības jautājumos saturs, jo īpaši attiecībā uz ugunsdzēsību, tostarp visas šim jautājumam veltītās praktiskās nodarbības un imitētie vingrinājumi. Lai noteiktu veicinošos faktorus, var analizēt arī citus informācijas avotus, piemēram, ekspluatanta dokumentāciju (tādu kā gaisa kuģa salona defektu žurnāls).

5.12.5. Šīs nodaļas E papildinājumā ir sniegti norādījumi par aspektiem, kas ir jāanalizē, kad tiek izmeklēts ar liesmām/dūmiem/izgarojumiem saistīts aviācijas nelaimes gadījums.

5.12.6. Detalizēti norādījumi par ugunsgrēku analīzi ir sniegti Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) III daļas “Izmeklēšana” 11. nodaļā “Ugunsgrēka rakstura izmeklēšana”. Izvērsti norādījumi par izgarojumu notikumu izmeklēšanu ir sniegti dokumentā *Guidelines on Education, Training and Reporting Practices related to Fume Events* (Vadlīnijas par izglītošanas, mācību un ziņošanas pasākumiem attiecībā uz izgarojumu nokļūšanu salonā) (apkārtraksts Nr. 344).

## 5.13. TURBULENCE

5.13.1. Šajā notikumu kategorijā ietilpst saskare ar skaidra laika turbulenci, orogrāfisko vilni, viļņveida virpuļiem, mehānisku un/vai ar mākoņiem saistītu turbulenci, kā arī ar turbulenci, ar ko gaisa kuģis saskaras, lidojot gar ēkām, būvēm un objektiem vai tuvojoties tiem. Turbulence tiek klasificēta kā aviācijas nelaimes gadījums, ja:

a) turbulences rezultātā kāds pasažieris un/vai apkalpes loceklis gūst nāvējošus vai nopietnus miesas bojājumus un/vai

b) gaisa kuģim tiek radīti bojājumi vai rodas strukturāli bojājumi, kas atbilst *ICAO* aviācijas nelaimes gadījuma definīcijai.

5.13.2. Turbulences notikuma izmeklēšanā ir jārekonstruē atgadījumu secība, galveno uzmanību pēc iespējas izvērstākā pakāpē pievēršot tādiem aspektiem kā:

a) pirmslidojuma pasākumi/pasākumi lidojuma laikā – visi pasākumi (pirmslidojuma pasākumi un/vai pasākumi lidojuma laikā), kas saistīt ar miesas bojājumu riska iespējamu samazināšanu turbulences gadījumā. Šādi pasākumi cita starpā ir informācijas sniegšana pasažieriem drošības instruktāžas lapā un drošības instruktāžā un drošības paziņojumi lidojuma laikā;

b) darbības pirms turbulences:

1. vai gaisa kuģa salona apkalpe tika informēta par turbulenci, kā tas notika (piemēram, paziņojums no pilotu kabīnes, iedegās drošības jostas zīme) un kādā apjomā šāda informācija tika sniegta (piemēram, laiks, kas atlicis līdz turbulences sākumam, gaidāmā intensitāte, nepieciešamība pārtraukt vai atlikt apkalpošanu);

2. kā gaisa kuģa salona apkalpe sagatavoja pasažierus un gaisa kuģa salonu pēc tam, kad saņēma informāciju vai uzzināja par gaidāmo turbulenci, un kā reaģēja pasažieri;

3. pasākumi, ko gaisa kuģa salona apkalpe veica pirms lidojuma vai tā laikā, lai samazinātu miesas bojājumu gūšanas risku turbulences gadījumā (piemēram, apkalpošanas iekārtu nostiprināšana), un

4. pasākumi, ko lidojumu apkalpe veica pirms lidojuma/tā laikā, lai samazinātu miesas bojājumu gūšanas risku turbulences gadījumā (piemēram, paziņojumi par drošības jostu lietošanu un drošības jostu lietošanas zīmju izmantošana);

c) turbulences laikā:

1. kad gaisa kuģis iekļuva turbulencē (laiks, lidojuma fāze un lidojuma līmenis);

2. kādi pasākumi tajā laikā tika veikti gaisa kuģa salonā (piemēram, pasniegta maltīte, veikta uzkopšana, atpūta);

3. katra gaisa kuģa salona apkalpes locekļa atrašanās vieta turbulences laikā, tostarp viņu darbības tieši pirms turbulences;

4. vai drošības jostas zīme tika iedegta laikā, kad gaisa kuģis iekļuva turbulencē;

5. to pasažieru atrašanās vieta, kuri neatradās sēdvietās, kad sākās turbulence;

6. kādi paziņojumi par turbulenci tika veikti;

7. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu un pasažieru darbības;

8. to sistēmu un aprīkojuma funkcionalitāte, ko gaisa kuģa salona apkalpe izmantoja, lai samazinātu traumu vai bojājumu risku (piemēram, cik labi dzirdams bija paziņojums skaļruņu sakaru sistēmā par to, ka pasažieriem ir jāatgriežas savās sēdvietās);

9. turbulences ietekme uz gaisa kuģī esošajām personām, un viņu reakcija (tostarp miesas bojājumi un grūtības, ar ko gaisa kuģī esošās personas saskārās, cenšoties piesprādzēties);

10. turbulences ietekme uz gaisa kuģa salonā/virtuvē/tualetē/citā vietā esošajiem priekšmetiem, tostarp nenostiprinātu priekšmetu radītie bojājumi, un

11. gaisa kuģim/gaisa kuģa salonā radītie bojājumi un

d) darbības, kas tika veiktas pēc turbulences:

1. apkalpes locekļu un pasažieru darbības un

2. avārijas dienestu pasākumi pēc nosēšanās (piemēram, medicīniskas palīdzības dienestu pasākumi lidostā).

5.13.3. Izmeklēšanā ir jānosaka, vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi rīkojās saskaņā ar ekspluatanta politiku, procedūrām un apstiprinātām mācību programmām. Tas ietver gaisa kuģa salona/pasažieru pārvaldību un mijiedarbību ar citiem lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem. *CI* ir jānoskaidro, vai tika ievērota ekspluatanta politika un procedūras un vai tās ir spējušas efektīvi nodrošināt gaisa kuģa salona apkalpes gatavību atbilstoši reaģēt uz situāciju. Papildus tam ir jāizskata arī gaisa kuģa salona apkalpes mācību programmas drošības jautājumos saturs, jo īpaši attiecībā uz rīcību turbulences gadījumā. Lai noteiktu veicinošos faktorus, var izskatīt arī citus informācijas avotus, piemēram, ekspluatanta dokumentāciju un visus saistītos dokumentus. Piemēram, var analizēt lidojuma parametru reģistratora (*FDR*) datus, lai izpētītu gaisa kuģa kustības un aprēķinātu slodzes, kas tika vērstas uz pasažieriem turbulences laikā.

5.13.4. Šī dokumenta 5. nodaļas F papildinājumā ir sniegti norādījumi par aspektiem, kas ir jāanalizē, kad tiek izmeklēts ar turbulenci saistīts aviācijas nelaimes gadījums.

## 5.14. SPIEDIENA SAMAZINĀŠANĀS

5.14.1. Spiediena samazināšanās ir neplānota spiediena samazināšanās gaisa kuģa salonā. Par šāda veida notikumu uzskata gan strauju spiediena samazināšanos, gan lēnu spiediena samazināšanos, kā arī spiediena uzturēšanas problēmas, kas var būt par iemeslu nespējai nodrošināt nepieciešamo spiedienu gaisa kuģa salonā. Spiediena samazināšanās tiek klasificēta kā aviācijas nelaimes gadījums, ja:

a) kāds pasažieris un/vai gaisa kuģa apkalpes loceklis gūst nāvējošus vai nopietnus miesas bojājumus spiediena samazināšanās dēļ un/vai

b) gaisa kuģim tiek radīti bojājumi vai rodas strukturāli bojājumi, kas atbilst *ICAO* aviācijas nelaimes gadījuma definīcijai.

5.14.2. Spiediena samazināšanās izmeklēšanā ir jārekonstruē atgadījuma norises secība, galveno uzmanību pēc iespējas izvērstākā pakāpē pievēršot tādiem aspektiem kā:

a) pirmslidojuma pasākumi – jebkuri pirmslidojuma pasākumi, kas saistīti ar miesas bojājumu gūšanas riska samazināšanu spiediena samazināšanās gadījumā. Šādi pasākumi cita starpā ir informācijas sniegšana pasažieriem drošības instruktāžas lapā un pasažieru drošības instruktāžā;

b) spiediena samazināšanās laikā:

1. kādi pasākumi tajā laikā tika veikti gaisa kuģa salonā (piemēram, pasniegta maltīte, veikta uzkopšana, atpūta);

2. vai drošības jostas zīme bija iedegta laikā, kad notika spiediena samazināšanās;

3. kā gaisa kuģa salona apkalpe uzzināja par spiediena samazināšanos (piemēram, paziņojums no pilotu kabīnes skaļruņu sakaru sistēmā, spiediena samazināšanās pazīmju un simptomu atpazīšana) un cik daudz informācijas tika sniegts gaisa kuģa salona apkalpei (piemēram, norādījumi no lidojumu apkalpes);

4. katra gaisa kuģa salona apkalpes locekļa atrašanās vieta un pasākumi, tostarp darbības, spiediena samazināšanās laikā;

5. to pasažieru atrašanās vieta, kuri neatradās savās sēdvietās, kad notika spiediena samazināšanās;

6. spiediena samazināšanās ietekme uz gaisa kuģī esošajām personām (tostarp miesas bojājumi, kurus radīja gaisa kuģa salonā, virtuvē, tualetēs un citās vietās nenostiprināti priekšmeti) un viņu reakcija;

7. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu un pasažieru darbības;

8. gaisa kuģim/gaisa kuģa salonā radītie bojājumi;

9. kā gaisa kuģī esošās personas izmantoja skābekļa maskas (piemēram, pareiza lietošana), un

10. to sistēmu un aprīkojuma funkcionalitāte, ko gaisa kuģa salona apkalpe izmantoja, lai samazinātu miesas bojājumu risku (piemēram, cik labi dzirdami bija paziņojumi skaļruņu sistēmā, ņemot vērā skaļo fona troksni), un

c) darbības, kas tika veiktas pēc spiediena samazināšanās:

1. apkalpes locekļu un pasažieru darbības;

2. to sistēmu un aprīkojuma funkcionalitāte, ko gaisa kuģa salona apkalpe izmantoja, lai samazinātu miesas bojājumu risku (piemēram, cik labi dzirdami bija paziņojumi skaļruņu sakaru sistēmā, ņemot vērā skaļo fona troksni), un

3. pasažieru izmantotā aprīkojuma funkcionalitāte un

4. avārijas dienestu pasākumi pēc nosēšanās (piemēram, medicīniskas palīdzības dienestu pasākumi lidostā).

*Piezīme. Ja aviācijas nelaimes gadījums ir bijis saistīts ar paredzamu avārijas nosēšanos vai piespiedu nosēšanos uz ūdens un/vai evakuāciju (uz sauszemes vai ūdenī), izmeklēšanā jāpievēršas attiecīgi 5.10. vai 5.11. punktā minētajiem aspektiem.*

5.14.3. Izmeklēšanā ir jānosaka, vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi ir rīkojušies saskaņā ar ekspluatanta politiku, procedūrām un apstiprinātām mācību programmām. Tas ietver gaisa kuģa salona/pasažieru pārvaldību un mijiedarbību ar citiem lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem. *CI* ir jānoskaidro, vai tika ievērota ekspluatanta politika un procedūras un vai tās ir spējušas efektīvi nodrošināt gaisa kuģa salona apkalpes gatavību atbilstoši reaģēt uz situāciju. Turklāt ir jāizskata arī gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācību programmas drošības jautājumos saturs, jo īpaši attiecībā uz spiediena samazināšanos, tostarp visas šim jautājumam veltītās praktiskās nodarbības un imitētie vingrinājumi. Lai noskaidrotu notikuma hronoloģiju, var izmantot citus informācijas avotus, piemēram, ekspluatanta dokumentāciju. Piemēram, var analizēt pilotu kabīnes skaņas reģistratora (*CVR*) ierakstus, lai atklātu skaņas, kuras rada pastiprināta gaisa plūsma pilotu kabīnē un līdz ar kurām var rasties strauja spiediena samazināšanās.

5.14.4. Šīs nodaļas G papildinājumā ir sniegti norādījumi par aspektiem, kas ir jāanalizē, kad tiek izmeklēts ar spiediena samazināšanos saistīts aviācijas nelaimes gadījums.

5.14.5. Izvērsti norādījumi par konstrukciju un spiediena uzturēšanas sistēmu analīzi ir sniegti Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) III daļas “Izmeklēšana” 9. nodaļā “Konstrukciju izmeklēšana” un 13. nodaļā “Sistēmu izmeklēšana”.

## 5.15. GAISA KUĢA BOJĀJUMI

5.15.1. Šie ir notikumi, kad gaisa kuģis tiek bojāts lidojuma laikā vai uz zemes. Lidojuma laikā bojājumus gaisa kuģim var radīt meteoroloģiskie apstākļi (piemēram, krusa, zibens), tehniski vai konstrukcijas defekti (piemēram, nosēšanās ar neizlaistu šasiju) vai sadursme ar putniem. Uz zemes bojājumus gaisa kuģim var radīt sadursmes, svešķermeņi vai apkalpošanas darbības uz zemes. Par šādu notikumu neuzskata gadījumus, kad bojājumi radušies šādu iemeslu dēļ:

a) liesmas/dūmi un/vai izgarojumi (sk. 5.12. punktu);

b) turbulence (sk. 5.13. punktu) vai

c) spiediena samazināšanās (sk. 5.14. punktu).

5.15.2. Gaisa kuģa bojājuma atgadījums tiek klasificēts kā aviācijas nelaimes gadījums, ja:

a) kāds pasažieris un/vai apkalpes loceklis gūst nāvējošus vai nopietnus miesas bojājumus gaisa kuģa bojājuma dēļ un

b) gaisa kuģim tiek radīti bojājumi vai rodas strukturāli bojājumi, kas atbilst *ICAO* aviācijas nelaimes gadījuma definīcijai.

5.15.3. Šāda veida notikuma izmeklēšanā ir jārekonstruē atgadījumu secība, galveno uzmanību pēc iespējas izvērstākā pakāpē pievēršot tādiem aspektiem kā:

a) kā un kad bojājums radās (tostarp laiks un lidojuma posms);

b) kādi pasākumi tika veikti gaisa kuģa salonā brīdī, kad radās bojājums (piemēram, pasniegta maltīte, veikta uzkopšana, atpūta);

c) katra gaisa kuģa salona apkalpes locekļa atrašanās vieta brīdī, kad notika aviācijas nelaimes gadījums, tostarp viņu darbības tieši pirms notikuma;

d) pasažieru, tostarp to, kuri neatradās savās sēdvietās, atrašanās vieta notikuma brīdī;

e) notikuma norises secība un iznākums, tostarp gaisa kuģī esošo personu miesas bojājumi un gaisa kuģa salona bojājumi (piemēram, atliekas, kas tika iemestas gaisa kuģa salonā nekontrolējamas dzinēja atteices rezultātā) un apkalpes locekļu reakcija, un

f) darbības, kas tika veiktas pēc notikuma, tostarp tās, ko veica apkalpes locekļi un citas personas, piemēram, ārstniecības personas, kuras tika izsauktas palīdzēt ievainotajām gaisa kuģī esošajām personām.

*Piezīme. Ja aviācijas nelaimes gadījums ir bijis saistīts ar paredzamu avārijas nosēšanos vai piespiedu nosēšanos uz ūdens un/vai evakuāciju (uz sauszemes vai ūdenī), izmeklēšanā jāpievēršas attiecīgi 5.10. vai 5.11. punktā minētajiem aspektiem. Ņemot vērā šāda notikuma iespējamo scenāriju daudzveidību, nav iespējams izstrādāt īpaši šim notikuma veidam paredzētus norādījumus. Atkarībā no konkrētā scenārija kā vadlīnijas šāda notikuma veida gaisa kuģa salona drošības aspektu izmeklēšanai var izmantot norādījumus, kas ir sniegti citos šīs nodaļas papildinājumos.*

## 5.16. NĀVĒJOŠI VAI NOPIETNI MIESAS BOJĀJUMI (DAŽĀDI)

5.16.1. Šāda veida notikums ir jebkurš gadījums, kurā personas gūst miesas bojājumus, kas atbilst *ICAO* aviācijas nelaimes gadījuma definīcijai, atrodoties gaisa kuģī vai nonākot tiešā saskarē ar kādu gaisa kuģa daļu, bet kurā netiek bojāts gaisa kuģis (piemēram, apkalpes loceklis vai pasažieris ir nokritis no gaisa kuģa, kamēr tas atrodas uz zemes). Par šādu notikumu neuzskata gadījumus, kad miesas bojājumi radušies šādu iemeslu dēļ:

a) turbulence (sk. 5.13. punktu);

b) apzināta rīcība (pašnāvība, slepkavība, vardarbības akti, pašizraisīti miesas bojājumi vai lāzeruzbrukumi) vai

c) slimības vai ar miesas bojājumiem nesaistītas medicīniskas ārkārtas situācijas.

5.16.2. Šāda veida notikuma izmeklēšanā ir jārekonstruē atgadījumu secība, galveno uzmanību pēc iespējas izvērstākā pakāpē pievēršot tādiem aspektiem kā:

a) kā un kad tika gūts miesas bojājums (tostarp laiks un lidojuma posms);

b) kādas darbības tika veiktas gaisa kuģa salonā un uz zemes brīdī, kad tika gūts miesas bojājums (piemēram, pasažieri iekāpa gaisa kuģī);

c) katra gaisa kuģa salona apkalpes locekļa atrašanās vieta brīdī, kad notika aviācijas nelaimes gadījums, tostarp viņu darbības tieši pirms šā notikuma;

d) pasažieru atrašanās vieta notikuma brīdī;

e) atgadījumu secība un notikuma iznākums, tostarp gaisa kuģī esošo personu gūtie miesas bojājumi un apkalpes locekļu (tostarp zemes personāla) atbildes pasākumi un

f) darbības, kas tika veiktas pēc notikuma, tostarp apkalpes locekļu (arī zemes personāla) darbības un citu personu, piemēram, medicīniskā personāla, darbības.

*Piezīme. Ņemot vērā šāda notikuma iespējamo scenāriju daudzveidību, nav iespējams izstrādāt īpaši šim notikuma veidam paredzētus norādījumus. Atkarībā no konkrētā scenārija kā vadlīnijas šāda notikuma veida gaisa kuģa salona drošības aspektu izmeklēšanai var izmantot norādījumus, kas ir sniegti citos šīs nodaļas papildinājumos.*

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 5. nodaļas A papildinājums NOTIKUMA KOPSAVILKUMS

Paziņošanas laiks (*UTC* un *LMT*): \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Notikuma norises laiks (*UTC* un *LMT*): \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Notikuma datums: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Paziņotājs: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Ekspluatanta nosaukums: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Gaisa kuģa tips: |  |  | Reisa Nr.: |  |
|  |  |  |  |  |
| Izlidošanas punkts: |  |  | Galamērķa punkts: |  |

Vieta, kur notika aviācijas nelaimes gadījums: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | *Kopējais skaits* | *Bojāgājušo skaits* | *Miesas bojājumi (aptuvens skaits)* |
| Pasažieri |  |  |  |
| Gaisa kuģa salona apkalpe |  |  |  |
| Lidojumu apkalpe |  |  |  |
| Cits |  |  |  |

Gaisa kuģa bojājumi (pilnīgi iznīcināts, būtiski bojājumi, nelieli bojājumi, bojājumu nav) \_\_\_

Citi bojājumi (kas nav gaisa kuģim radītie bojājumi): \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Aviācijas nelaimes gadījuma vispārīgs apraksts: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Izdzīvojušo atrašanās vieta: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Bīstami materiāli gaisa kuģī: jā/nē

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 5. nodaļas B papildinājums NORĀDĪJUMI PAR GAISA KUĢA SALONA APKALPES LOCEKĻU UN PASAŽIERU IZJAUTĀŠANU

## 1. STĀSTĪJUMS

Izjautāšanas mērķis ir uzlabot gaisa kuģa salona drošību un izdzīvotspēju, nevis noteikt vainīgos. Izjautātājam ir jādod iespēja katrai personai saviem vārdiem bez pārtraukšanas vai piespiešanas izklāstīt to, kas ar viņu ir noticis (t. i., stāstījums). Pēc tam, kad stāstījums ir pabeigts, izjautātājam ir jāuzdod papildu jautājumi, lai iegūtu papildu informāciju, ja tāda ir nepieciešama. Gaisa kuģa shēma (kurā norādītas sēdekļu rindas, izejas, virtuves un tualetes) ir noderīgs rīks, ko var izmantot, lai vadītu personu izjautāšanas laikā.

## 2. GAISA KUĢA SALONA APKALPES LOCEKĻA IZJAUTĀŠANA

**2.1. Vispārīga informācija**

a) Vārds, uzvārds, piederīgā uzņēmuma juridiskā adrese, darba e-pasta adrese un darba tālruņa numurs.

b) Dzimums, vecums, augums un svars.

c) Pieredze darbā ar aviācijas nelaimes gadījumā nonākušā gaisa kuģa modeli, izteikta stundās vai gados, tostarp pēdējā reize, kad gaisa kuģa salona apkalpes loceklis ir lidojis ar šāda modeļa gaisa kuģi.

d) Darba pieredze gaisa kuģa salona apkalpes locekļa statusā (izteikta gados) pie pašreizējā ekspluatanta un iepriekšējiem ekspluatantiem.

e) Darba pienākumu kategorija: gaisa kuģa salona apkalpes loceklis, atbildīgais gaisa kuģa salona apkalpes loceklis (*I/C*) u. c.

f) Tādu dažādu gaisa kuģa modeļu un sēriju skaits, attiecībā uz kuriem gaisa kuģa salona apkalpes loceklis ir saņēmis kvalifikāciju.

g) Jebkura cita speciālā kvalifikācija vai funkcijas (piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes instruktors, arodbiedrības pārstāvis drošības jautājumos u. c.).

h) Jebkura iepriekšēja pieredze aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta izmeklēšanas jomā.

i) Apkalpes locekļu valstspiederība un darba valoda, tostarp apkalpes locekļu dzimtā valoda.

j) Slimību vēsture un notikuma laikā lietotie medikamenti.

k) Pašreizējais veselības stāvoklis un izjautāšanas laikā lietotie medikamenti.

l) Lidojumu un darba laika grafiks 7 dienu periodā pirms notikuma.

m) Miega/nomoda cikls 7 dienu periodā pirms notikuma.

n) Pārtika un dzērieni, kas lietoti 24 stundu laikā pirms notikuma.

o) Laiks, kas jāpavada ceļā līdz lidostai, transporta veids un laiks, kas pavadīts bāzē pirms reģistrācijas.

p) Apstākļi ceļā līdz lidostai.

q) Vai jūs guvāt miesas bojājumus notikumā? Raksturojiet savus miesas bojājumus. Kad un kā jūs guvāt miesas bojājumus? Vai saņēmāt medicīnisko palīdzību?

r) Vai aizpildījāt ziņojumu par notikumu?

## 2.2. Pirmslidojuma darbības/darbības lidojuma laikā

a) Aprakstiet gaisa kuģa salona apkalpes pirmslidojuma instruktāžu. Kāda informācija tika sniegta šajā instruktāžā? Vai piedalījās visa apkalpe? Kas vadīja instruktāžu? Kur notika instruktāža? Vai bija kādas grūtības saprast instruktāžu? Vai jūs saņēmāt nepieciešamo informāciju?

b) Aprakstiet jebkuru instruktāžu, ko veica gaisa kuģa kapteinis (*PIC*). Kam tā bija paredzēta? Ja *PIC* instruktāžā piedalījās tikai *I/C*, vai saņemtā informācija tika nodota tālāk pārējai gaisa kuģa salona apkalpei?

c) Vai jūs zinājāt par jebkādu lietošanai nederīgu gaisa kuģa salona sistēmu lidojuma sākumā vai tā laikā? Vai par to informācija tika nodota visai apkalpei?

d) Vai tika veiktas pirmslidojuma drošības un drošuma pārbaudes un vai tajās tika izmantota kontrolkarte vai ekspluatācijas rokasgrāmata? Vai tika konstatēta kāda neatbilstība?

e) Aprakstiet pasažieru apkalpošanas aģentu, gaisa kuģa tehniskās apkopes speciālistu, apkalpojošā zemes personāla, ielidojošo apkalpes locekļu, citu gaisa kuģa salona apkalpes un/vai lidojumu apkalpes locekļu novērojumus un mijiedarbību ar šīm personām, kas var būt noderīga izmeklēšanai.

f) Norādiet īpašās kategorijās ietilpstošu pasažieru, tostarp pasažieru ar invaliditāti, atrašanās vietu.

g) Norādiet zīdaiņu atrašanās vietu un to, kā tie tika nofiksēti ar pasīvās drošības līdzekļiem.

h) Norādiet bērnu pasīvās drošības sistēmu atrašanās vietu, ja tādas bija nodrošinātas, un aprakstiet to lietošanu.

i) Aprakstiet pasažieru drošības instruktāžu. Vai tā bija videoinstruktāža vai “dzīvā” instruktāža? Vai instruktāžas laikā radās kādas problēmas? Vai pasažieri pievērsa uzmanību instruktāžai? Vai viņi spēja saprast instruktāžu?

j) Aprakstiet instruktāžu, kas tika sniegta avārijas izejas rindā esošajiem pasažieriem. Vai pasažieri pievērsa uzmanību instruktāžai?

k) Vai pasažieri piekrita sēdēt avārijas izejas rindā un bija piemēroti tam? Vai pastāvēja nepieciešamība pārvietot kādu pasažieri uz citu vietu?

l) Aprakstiet instruktāžu, kas tika sniegta īpašo kategoriju pasažieriem. Vai pasažieri pievērsa uzmanību instruktāžai?

m) Norādiet rokas bagāžas daudzumu un izvietojumu. Vai jūs spējāt izvietot visu gaisa kuģī ienesto bagāžu tai paredzētajās glabāšanas vietās?

n) Aprakstiet pasākumus, ko jūs veicāt gaisa kuģa salonā pirms izlidošanas. Vai darba slodze bija atbilstoša apkalpes locekļu skaitam gaisa kuģa salonā?

o) Vai pirms lidojuma vai tā laikā tika pasniegts alkohols? Ja atbilde ir apstiprinoša, vai kāda persona šķita esam reibuma stāvoklī/ar pasliktinātu rīcībspēju?

p) Vai jūs dzirdējāt pavēli aktivizēt jūsu avārijas izeju(-as) izlidošanai? Vai pats aktivizējāt savu izeju? Vai jūsu izeja bija aktivizēta atbilstoši ekspluatanta procedūrām?

q) Aprakstiet jūsu noslēdzošās gaisa kuģa salona drošības pārbaudes. Vai tika saņemtas pasažieru sūdzības?

r) Kura bija jūsu avārijas stacija pacelšanās un nosēšanās veikšanai un vai tā atradās tajā pašā gaisa kuģa salonā, kur atradās jūsu darba stacija?

s) Vai jūs bijāt apsēdies pacelšanās un nosēšanās veikšanai? Ja nebijāt, kāpēc?

t) Kur jūs bijāt apsēdies pacelšanās un nosēšanās veikšanai? Lūdzu, raksturojiet savu sēdvietu (piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes sēdeklis/atvāžams sēdeklis, pasažiera sēdeklis, vienvietīga vai divvietīga apkalpes stacija, uz priekšu vai aizmuguri vērsts sēdeklis).

u) Aprakstiet sēdvietas pasīvās drošības sistēmu, ar kuru bija aprīkots jūsu gaisa kuģa salona apkalpes sēdeklis. Kā jūs to lietojāt? Vai tas bija iedarbīgi?

## 2.3. INFORMĀCIJA PAR NOTIKUMU

a) Norādiet, vai jūs uzzinājāt vai bijāt informēts par problēmu un kā jūs to uzzinājāt. Ja instruktāžu sniedza gaisa kuģa kapteinis, kādu informāciju jūs saņēmāt? Ja instruktāžu sniedza cits apkalpes loceklis, kādu informāciju jūs saņēmāt?

b) Norādiet savu atrašanās vietu laikā, kad tika paziņots par notikumu, un ko jūs tajā brīdī darījāt.

c) Aprakstiet, vai un kā pasažieri tika informēti par problēmu. Kāda bija viņu reakcija?

d) Aprakstiet pirms notikuma veiktos sagatavošanās pasākumus (proti, brīdinājuma veidu, gaisa kuģa salona sagatavošanu).

e) Vai pasažieri bija pievērsuši uzmanību jeb vai pastāvēja kāds apstāklis, kas novērsa pasažieru uzmanību?

f) Vai jūs izmantojāt kāda darbspējīga pasažiera (*ABP*) palīdzību? Paskaidrojiet sīkāk.

g) Aprakstiet notikumu.

h) Norādiet avārijas norises secību.

i) Vai lidojumu apkalpe deva pavēli ieņemt drošo sēdēšanas pozīciju, lai sagatavotos sadursmei, un vai tā atbilda ekspluatanta procedūrām? Kādā valodā šī pavēle tika dota? Vai tā tika pārtulkota citās valodās? Vai pasažieri saprata šo pavēli?

j) Ja izmantojāt drošās sēdēšanas pozīcijas ieņemšanas pavēles, aprakstiet tās.

k) Aprakstiet pasažieru reakciju uz drošās sēdēšanas pozīcijas ieņemšanas pavēlēm.

l) Aprakstiet pasažieru drošo sēdēšanas pozīciju.

m) Aprakstiet savu drošo sēdēšanas pozīciju.

n) Aprakstiet gaisa kuģa salona iekārtojumu jūsu zonā (piemēram, aizkari, virtuves nodalījumi, augšējie bagāžas nodalījumi). Vai tie palika nostiprināti arī pēc sadursmes?

o) Aprakstiet visus sarežģījumus, ar kuriem saskārāties, lietojot drošības jostu/plecu jostu.

p) Vai jūsu gaisa kuģa salona apkalpes locekļa sēdvieta darbojās atbilstoši tam kā paredzēts?

q) Norādiet drošības vai avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu, ko jūs izmantojāt. Vai jūs to izmantojāt un kā jūs to izmantojāt? Vai tas bija iedarbīgi? Vai tas bija viegli atrodams un pieejams?

r) Aprakstiet jūsu skatpunktu uz gaisa kuģa salonu. Ja jūsu skats bija aizsegts, lūdzu, precizējiet.

s) Raksturojiet gaisa kuģa salonā pastāvošos apstākļus.

t) Raksturojiet apstākļus gaisa kuģa virtuvē.

## 2.4. APMĀCĪBA

a) Aprakstiet jūsu sākotnējo un periodisko apmācību drošības jautājumos. Vai tā bija datorizēta apmācība vai apmācība klasē? Cik daudz laika tika veltīts praktiskai apmācībai?

b) Kur un kad notika jūsu sākotnējā un periodiskā apmācība drošības jautājumos?

c) Kad jūs pēdējo reizi piedalījāties imitētā vingrinājumā, kurā tika apgūta gaisa kuģa evakuācija? Aprakstiet šo imitēto vingrinājumu. Cik bieži notika šādi imitētie vingrinājumi?

d) Kad jūs pēdējo reizi piedalījāties praktiskajā nodarbībā par izeju izmantošanu un palīdzības sniegšanu evakuācijas līdzekļu izmantošanai attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušā gaisa kuģa modeli? Aprakstiet šo praktisko nodarbību. Cik bieži notika šādas praktiskās nodarbības?

e) Aprakstiet jūsu ugunsdzēsības apmācību.

f) Aprakstiet jūsu sākotnējo un periodisko apmācību par piespiedu nosēšanos uz ūdens.

g) Vai jūs piedalījāties mācību trauksmē evakuācijai ūdenī, lai apgūtu izdzīvošanu ūdenī? Aprakstiet šo nodarbību. Vai ekspluatanta politika nosaka, ka jums ir jāprot peldēt?

h) Aprakstiet jūsu praktisko apmācību attiecībā uz drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma izmantošanu. Vai trenažieri atbilst faktiskajam aprīkojumam, kas ir pieejams gaisa flotes gaisa kuģos?

i) Aprakstiet savu pirmās palīdzības sniegšanas apmācību vai citu līdzīgu apmācību.

j) Vai jūs piedalījāties apkalpes darba optimizācijas (*CRM*) apmācībā kopā ar lidojumu apkalpes locekļiem vai citu sava ekspluatanta personālu? Paskaidrojiet sīkāk.

k) Vai jūsu ekspluatants piedāvā apmācību darbavietā un, ja piedāvā, vai tā bija noderīga? Paskaidrojiet sīkāk.

l) Vai, jūsuprāt, jūsu apmācība bija pietuvināta realitātei? Paskaidrojiet sīkāk (piemēram, attiecībā uz avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu, imitētiem vingrinājumiem).

m) Vai apmācība, kuru jūs saņēmāt, bija sagatavojusi jūs tam, kas notika? Paskaidrojiet sīkāk.

n) Vai jutāties pārliecināts par savām spējām? Paskaidrojiet sīkāk.

## 2.5. INFORMĀCIJA, KAS IR JĀDOKUMENTĒ PAR KONKRĒTIEM NOTIKUMU VEIDIEM

**2.5.1. Evakuācija**

a) Kā jūs pieņēmāt lēmumu veikt evakuāciju?

1. Gaisa kuģa kapteiņa pavēle?

2. Personīgs lēmums?

3. Cits gaisa kuģa salona apkalpes loceklis?

4. Paziņojums skaļruņu sakaru sistēmā?

5. Ugunsdzēsēju pavēle?

6. Pasažiera rīcība?

7. Vai tika iedarbināta evakuācijas trauksme/signalizācijas sistēma? Kurš to iedarbināja?

b) Vai jūs skaidri sapratāt evakuācijas pavēli?

c) Raksturojiet evakuāciju.

d) Kuru(-as) izeju(-as) jūs atvērāt?

e) Vai kādu izeju atvēra pasažieri? Paskaidrojiet sīkāk.

f) Kura(-s) izeja(-as) bija jums piešķirta(-as)?

g) Ja neatvērāt izeju, paskaidrojiet, kāpēc?

h) Vai jūsu galvenā/sekundārā izeja bija tieši redzama no jūsu gaisa kuģa salona apkalpes locekļa sēdvietas?

i) Vai jūs novērtējāt apstākļus? Kā? Vai pastāvēja kādas grūtības novērtēt ārpusē esošos apstākļus?

j) Raksturojiet izejas(-u) atvēršanu. Vai tā bija izmantojama visā evakuācijas laikā? Norādiet visas izeju bloķēšanas vai novirzīšanas uz citām izejām darbības, kuras jūs veicāt, un to, kādēļ jūs šādi rīkojāties.

k) Raksturojiet evakuācijas trapu izvēršanu un piepūšanos. Vai šajā ziņā radās kādi sarežģījumi? Ja sarežģījumi radās, aprakstiet tos sīkāk.

l) Vai darbojās avārijas apgaismojums? Kuru avārijas apgaismojumu jūs redzējāt?

m) Aprakstiet apgaismošanu gaisa kuģī un ārpus tā.

n) Aprakstiet citu apkalpes locekļu reakciju evakuācijas laikā.

o) Aprakstiet pasažieru reakciju evakuācijas laikā (saglabāts miers, panika u. c.).

p) Vai evakuācijas laikā pasažieri centās ņemt līdzi rokas bagāžu? Ja atbilde ir apstiprinoša, kā jūs reaģējāt? Raksturojiet ietekmi uz evakuāciju.

q) Vai jūs saņēmāt palīdzību no pasažieriem pie jūsu izejas? Kā pasažieri palīdzēja?

r) Aprakstiet problēmas ar pasažieriem evakuācijas laikā.

s) Aprakstiet sarežģījumus, kas radās saistībā ar īpašām pasažieru kategorijām.

t) Cik ilgs laiks aptuveni bija nepieciešams evakuācijas pabeigšanai? Kas ir šīs aplēses pamatā? *(Piezīme. Laika aplēse nav ticama, ja to nav iespējams pārbaudīt, izmantojot empīriskus datus.)*

u) Raksturojiet gaisa kuģa salona vai pilotu kabīnes pārmeklēšanu.

v) Vai jūs redzējāt, kā citi gaisa kuģa salona apkalpes locekļi evakuējās no gaisa kuģa? Kuras izejas viņi izmantoja?

w) Vai jūs ņēmāt līdzi avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu? Kuru aprīkojumu? Kā tas tika izmantots?

x) Aprakstiet lidojumu apkalpes pasākumus gaisa kuģī un ārpus gaisa kuģa.

y) Raksturojiet glābšanas un ugunsdzēsības dienestu pasākumu efektivitāti.

z) Raksturojiet savu apģērbu (t. i., uniformu). Vai tas bija piemērots evakuācijai? Paskaidrojiet sīkāk.

## 2.5.2. Turbulence

a) Aprakstiet visu saņemto informāciju par iespējamiem laikapstākļiem maršrutā. Vai šāda informācija tika sniegta visai apkalpei?

b) Kādas ir jūsu ekspluatanta procedūras paredzētu un neparedzētu turbulenču gadījumā? Aprakstiet jūsu ekspluatanta procedūras, kas nosaka apkalpes savstarpējo saziņu (vai noteikto ieteikuma signālu) un saziņu ar pasažieriem paredzētas un neparedzētas turbulences gadījumā. Vai jūs spējat tās piemērot un vai tās bija efektīvas?

c) Aprakstiet šajā atgadījumā izmantoto apkalpes saziņas procedūru. Vai tā atbilda jūsu ekspluatanta procedūrām?

d) Vai jūs tikāt brīdināts pirms turbulences? Kā?

e) Vai bija iedegta drošības jostas zīme? Ja bija, cik ilgi tā bija iedegta?

f) Vai pasažieri atradās sēdvietās, kad tika iedegta drošības jostas zīme?

g) Vai pasažieri, tostarp zīdaiņi, bija pienācīgi piesprādzējušies?

h) Vai bija kādi nenostiprināti personīgie priekšmeti un vai tie radīja problēmas (piemēram, pārnēsājamas elektroniskas ierīces, rokas bagāža, apkalpošanas priekšmeti)?

i) Vai jūs atradāties savā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa sēdvietā? Ja atbilde ir apstiprinoša, vai jūs bijāt pienācīgi piesprādzējušies?

j) Ja neatradāties sava sēdvietā, kur jūs bijāt? Vai jūs varējāt pienācīgi izmantot pasīvās drošības līdzekļus?

k) Kur jūs atradāties, kad notika turbulence? Norādiet, kādas darbības tika veiktas.

l) Kādi paziņojumi par turbulenci tika sniegti? Vai pasažieriem tika dots norādījums palikt savās sēdvietās? Kad šādi paziņojumi tika sniegti? Vai tika izkliegtas kādas pavēles?

m) Vai laikā, kad notika turbulence, gaisa kuģa salonā atradās ratiņi vai citas apkalpošanas iekārtas?

n) Norādiet, ko jūs izdarījāt ar apkalpošanas iekārtām turbulences laikā vai pēc tam.

o) Vai jūs guvāt miesas bojājumus? Raksturojiet savus miesas bojājumus.

p) Vai jūs spējāt palīdzēt citiem pēc turbulences?

q) Raksturojiet citu apkalpes locekļu vai pasažieru miesas bojājumus, kurus jūs pamanījāt. Vai jūs sniedzāt pirmo palīdzību?

r) Raksturojiet gaisa kuģa salona un virtuvju stāvokli pēc notikuma.

s) Vai jūsu ekspluatantam ir procedūras rīcībai pēc turbulences un vai jūs tās piemērojāt? Paskaidrojiet sīkāk.

## 2.5.3. Liesmas/dūmi/izgarojumi

a) Kad un kā jūs uzzinājāt par liesmām, dūmiem un/vai izgarojumiem?

b) Kur jūs pirmo reizi pamanījāt liesmas, dūmus un/vai izgarojumus? Raksturojiet redzēto un/vai saosto (krāsu, blīvumu un smaku).

c) Kur jūs atradāties, kad uzzinājāt par liesmām, dūmiem un/vai izgarojumiem?

d) Kāda bija jūsu funkcija, ja tāda bija, ugunsdzēšanas laikā?

e) Vai apstākļi (piemēram, dūmu daudzums/blīvums) notikuma laikā pastiprinājās, pavājinājās vai mainījās?

f) Vai jums bija apgrūtināta elpošana? Vai izmantojāt pārnēsājamu elpošanas aprīkojumu (*PBE*) vai citus aizsardzības līdzekļus?

g) Vai jums bija apgrūtināta saziņa ar citiem apkalpes locekļiem vai pasažieriem? Ja atbilde ir apstiprinoša, raksturojiet šīs grūtības.

h) Aprakstiet saziņu ar lidojumu apkalpi.

i) Kādu ugunsdzēsības aprīkojumu jūs izmantojāt? Aprakstiet darbības, kas tika veiktas, lai nodzēstu liesmas.

j) Aprakstiet visas darbības, kas tika veiktas, lai palīdzētu pasažieriem (piemēram, samitrinātu auduma gabalu izdalīšana, pasažieru pārvietošana, tādu priekšmetu kā skābekļa balonu pārvietošana, kuri var pastiprināt uguni, u. c.).

k) Vai kādam pasažieriem vai apkalpes loceklim bija nepieciešama pirmā palīdzība?

l) Vai jūs esat apmācīti dzēst degošas litija baterijas? Vai šāda apmācība bija efektīva? Paskaidrojiet sīkāk.

m) Vai kāds pasažieris palīdzēja veikt ugunsdzēsības pasākumus? Paskaidrojiet sīkāk.

## 2.5.4. Piespiedu nosēšanās uz ūdens vai netīša saskare ar ūdeni

a) Vai jūs tikāt informēti par nepieciešamību sagatavoties piespiedu nosēšanās veikšanai uz ūdens?

b) Vai pastāvēja kādas problēmas saistībā ar evakuācijas trapu vai glābšanas plostu izvēršanu, piepūšanu, iekāpšanu tajos vai to atvienošanu?

c) Vai jūs pārvietojāt evakuācijas trapu vai glābšanas plostu no vienas vietas uz citu? Raksturojiet jebkādas grūtības.

d) Kāda veida individuālo peldierīci jūs izmantojāt? Kur jūs to ieguvāt? Vai jums radās kādas grūtības to iegūt vai izmantot?

e) Kāda veida individuālās peldierīces izmantoja pasažieri?

f) Vai pasažieriem radās kādas grūtības saņemt vai uzvilkt glābšanas vestes (pieaugušajiem/zīdaiņiem/bērniem)?

g) Vai kāds no pasažieriem piepūta glābšanas vesti gaisa kuģī?

h) Kurš deva pavēles evakuācijas trapā vai glābšanas plostā, kurā jūs iekāpāt? Vai šajā plostā atradās arī citi apkalpes locekļi?

i) Aprakstiet glābšanas operāciju.

j) Aprakstiet izmantotās procedūras izdzīvošanai jūrā.

k) Vai jūs paņēmāt līdzi kādu avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu? Ja paņēmāt, no kurienes?

l) Vai tika izmantots avārijas vietas noteicējraidītājs (*ELT*)?

m) Vai jūs ņēmāt līdzi izdzīvošanas komplektu?

## 2.6. PAPILDU KOMENTĀRI

a) Pamatojoties uz savu pieredzi, vai varat ieteikt jebkādus uzlabojumus pasažieru drošības instruktāžā, procedūrās, apmācībā vai aprīkojumā?

b) Vai jums ir kāda papildu informācija, kas, jūsuprāt, varētu palīdzēt šī notikuma izmeklēšanā?

## 3. PASAŽIERA IZJAUTĀŠANA

**3.1. Personas dati**

a) Vārds, uzvārds, dzimums, vecums, augums un svars.

b) Adrese.

c) Tālruņa numurs.

d) E-pasta adrese.

e) Nodarbošanās.

f) Sēdvietas numurs un atrašanās vieta.

g) Ceļojis vienatnē vai kopā ar radiniekiem, draugiem, darījumu partneriem u. c.

h) Īpašās pasažieru kategorijas (piemēram, zīdaiņi, personas ar kustību traucējumiem u. c.).

i) Jebkāda nespēja, kas var apgrūtināt izkļūšanu no gaisa kuģa.

j) Pieredze aviācijas jomā.

k) Papildu prasmes, kas tika izmantotas notikuma laikā.

l) Iepriekšēja pieredze saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumiem.

m) Valodu prasmes.

n) Vai jūs guvāt miesas bojājumus? Raksturojiet savus miesas bojājumus. Kad un kā jūs guvāt miesas bojājumus?

o) Vai saņēmāt medicīnisko palīdzību?

## 3.2. Sagatavošanās lidojumam

a) Norādiet savas rokas bagāžas svaru, izmēru un novietojumu.

b) Raksturojiet savu apģērbu un apavus laikā, kad notika aviācijas nelaimes gadījums.

c) Vai tika sniegta pirmslidojuma drošības instruktāža? Kā tā tika sniegta (piemēram, to sniedza pilots, gaisa kuģa salona apkalpes loceklis, tā tika sniegta, izmantojot videomateriālu vai citus līdzekļus)? Kādu informāciju jūs atceraties? Vai jūs sapratāt drošības instruktāžu? Vai tā bija lietderīga?

d) Vai izlasījāt pasažieru drošības instruktāžas lapu? Vai sapratāt pasažieru drošības instruktāžas lapā sniegto informāciju? Kādu informāciju jūs atceraties?

e) Vai jūs pamanījāt vairāk nekā vienas izejas atrašanās vietu jūsu sēdvietas tuvumā?

f) Vai jūsu sēdvieta atradās blakus avārijas izejai?

g) Vai pirms izlidošanas jūs tikāt instruēts par avārijas izejas atvēršanu? Ja atbilde ir apstiprinoša, kurš veica šo instruktāžu?

h) Atklājiet visus novērojumus par tehnisko apkopi, apkalpojošo zemes personālu (piemēram, gaisa kuģa atledošanu) vai lidojumu apkalpi, kas var būt svarīgi izmeklēšanai.

## 3.3. Informācija par notikumu

a) Kā un kad jūs pirmo reizi uzzinājāt par problēmu? Kur jūs atradāties, kad pirmo reizi uzzinājāt par problēmu?

b) Kā apkalpe sagatavoja jūs avārijas situācijai? Vai jūs saņēmāt instrukcijas skaļruņu sakaru sistēmā? Vai to darīja viens apkalpes loceklis? Vai tika izkliegti norādījumi?

c) Vai jūs dzirdējāt izkliegtās pavēles? Ja atbilde ir apstiprinoša, ko tieši jūs dzirdējāt? Vai šī informācija bija noderīga?

d) Vai jūs ieņēmāt drošo sēdēšanas pozīciju, gatavojoties sadursmei? Aprakstiet drošo sēdēšanas pozīciju, kuru jūs ieņēmāt.

e) Vai jūs ceļojāt kopā ar zīdaiņiem vai citiem īpašu kategoriju pasažieriem? Kā viņi tika nofiksēti ar pasīvās drošības līdzekļiem? Vai pastāvēja kādas problēmas?

f) Cik cieši bija savilkta jūsu drošības josta? Vai pastāvēja kādas grūtības atsprādzēt jūsu drošības jostu? Ja grūtības pastāvēja, aprakstiet tās sīkāk.

g) Vai jūs novilkāt savas kurpes? Kāpēc? Ja nenovilkāt kurpes, vai sadursmes brīdī un evakuācijas laikā tās palika uzvilktas?

h) Aprakstiet sadursmes norises secību. Kas notika ar jums sadursmes norises secības laikā?

i) Vai kaut kas notika ar jūsu sēdekli trieciena spēka ietekmē?

j) Vai palikāt sēdvietā līdz gaisa kuģa apstāšanās brīdim?

k) Vai saskārāties ar kādām grūtībām? Paskaidrojiet sīkāk.

## 3.4. Informācija, kas ir jādokumentē par konkrētiem notikumu veidiem

3.4.1 *Evakuācija*

a) Kā jūs zinājāt, kad evakuēties? Vai pavēles bija skaidras un labi saklausāmas?

b) Raksturojiet apstākļus gaisa kuģa salonā pirms evakuācijas un tās laikā.

c) Aprakstiet gaisa kuģa salona apkalpes darbības notikuma laikā.

d) Kuru izeju(-as) jūs izmantojāt? Kāpēc?

e) Vai jums bija apgrūtināta piekļuve izejai? Ja grūtības pastāvēja, aprakstiet tās sīkāk.

f) Vai bija kāds priekšmets, kuru jūs centāties paņemt līdzi, pametot gaisa kuģi? Ja atbilde ir apstiprinoša, ko tieši jūs paņēmāt?

g) Vai sniedzāt kādam palīdzību evakuācijas laikā?

h) Vai kāds sniedza jums palīdzību?

i) Vai jūs bijāt atbildīgs par zīdaiņa, bērna vai cita pasažiera evakuāciju, kuram bija nepieciešama palīdzība?

j) Vai jūs atvērāt izeju? Ja atbilde ir apstiprinoša, kuru izeju jūs atvērāt? Vai saskārāties ar kādiem sarežģījumiem, darbinot vai izmantojot izeju? Ja atvērāt virsspārna izeju, ko jūs darījāt ar lūku?

k) Kādas darbības veicāt pēc izejas atvēršanas?

l) Vai pamanījāt gaisa kuģa salonā iedegtu apgaismojumu? Kur?

m) Aptuveni cik ilgs laiks jums bija nepieciešams, lai evakuētos no gaisa kuģa? Kas ir šīs laika aplēses pamatā?

n) Kāda aina jums pavērās, kad izkļuvāt no gaisa kuģa?

o) Vai palīdzība ieradās ātri? Aprakstiet glābšanas pasākumus.

p) Vai saņēmāt glābēju palīdzību? Kādu palīdzību saņēmāt?

q) Vai guvāt miesas bojājumus? Ja guvāt, raksturojiet gūto miesas bojājumu un tā cēloni, ja tas ir zināms.

3.4.2. *Turbulence*

a) Kur jūs atradāties, kad notika turbulence?

b) Vai jūsu drošības josta bija aizsprādzēta? Ja nebija, kāpēc?

c) Vai bija iedegta drošības jostas zīme?

d) Vai redzējāt, ka apkalpe pārbauda drošības jostas?

e) Vai dzirdējāt kādu paziņojumu par drošības jostām? Ja dzirdējāt, norādiet, ko jūs dzirdējāt.

f) Kurš, jūsuprāt, sniedza paziņojumu(-us)? Lidojumu apkalpe un/vai gaisa kuģa salona apkalpes loceklis(-ļi)?

g) Vai guvāt miesas bojājumus? Ja guvāt, raksturojiet gūtos miesas bojājumus. Vai saņēmāt pirmo palīdzību no gaisa kuģa salona apkalpes locekļa vai pasažiera?

h) Ja jūs ceļojāt kopā ar zīdaini, bērnu vai kādu citu pasažieri, kam nepieciešama palīdzība, kas notika ar šo(-iem) pasažieri(-iem)? Kā viņi tika nofiksēti ar pasīvās drošības līdzekļiem?

3.4.3. *Liesmas/dūmi/izgarojumi*

a) Kad un kā jūs uzzinājāt par liesmām, dūmiem un/vai izgarojumiem?

b) Kur jūs pirmo reizi pamanījāt liesmas, dūmus un/vai izgarojumus? Raksturojiet redzēto un/vai saosto (krāsu, blīvumu un smaku).

c) Kur jūs atradāties, kad uzzinājāt par liesmām, dūmiem un/vai izgarojumiem?

d) Vai apstākļi (piemēram, dūmu daudzums/blīvums) notikuma laikā pastiprinājās, pavājinājās vai mainījās?

e) Vai jums bija apgrūtināta elpošana? Ja bija, ko jūs darījāt, lai pasargātu sevi?

f) Ja jūs ceļojāt kopā ar zīdaini, bērnu vai kādu citu pasažieri, kam nepieciešama palīdzība, kas notika ar šo(-iem) pasažieri(-iem)? Vai darījāt kaut ko, lai pasargātu viņus no dūmiem/izgarojumiem?

g) Vai jūs redzējāt, ka tiek veikti ugunsdzēsības pasākumi? Raksturojiet tos.

3.4.4. *Piespiedu nosēšanās uz ūdens vai netīša saskare ar ūdeni*

a) Kāda veida peldlīdzekļi bija pieejami?

b) Vai pasažieru drošības instruktāžas lapā un drošības instruktāžā sniegtā informācija bija lietderīga? Paskaidrojiet sīkāk.

c) Vai jūs saņēmāt glābšanas vesti?

1. Kur tā bija novietota?

2. Vai saskārāties ar grūtībām, izņemot glābšanas vesti, atverot glābšanas vestes somu vai uzvelkot glābšanas vesti?

3. Vai uzvilkāt glābšanas vesti?

4. Kad jūs piepūtāt glābšanas vesti?

5. Vai tā darbojās pareizi?

6. Ja ceļojāt kopā ar zīdaini, vai zīdainim tika izsniegta zīdaiņa glābšanas veste/zīdaiņu glābšanas silīte?

d) Vai izmantojāt sēdekļa apakšējo spilvenu kā peldlīdzekli? Aprakstiet, kā šis spilvens tika izmantots, un raksturojiet tā efektivitāti.

e) Vai jūs bijāt atbildīgs par zīdaiņa, bērna vai cita tāda pasažiera evakuāciju, kam bija nepieciešama palīdzība?

f) Vai jūs iekāpāt glābšanas plostā vai evakuācijas trapā? Vai šajā ziņā pastāvēja kādi sarežģījumi?

g) Aprakstiet tā plosta veidu, kurā jūs iekāpāt.

h) Kāds aprīkojums tika izmantots glābšanas plostā vai evakuācijas trapā?

i) Cik daudz cilvēku bija plostā?

j) Raksturojiet ūdens apstākļus.

k) Raksturojiet laikapstākļus.

l) Aprakstiet izmantotās procedūras izdzīvošanai jūrā.

m) Aprakstiet glābšanas pasākumus.

3.5. *Papildu komentāri*

a) Pamatojoties uz savu pieredzi, vai varat ieteikt jebkādus uzlabojumus pasažieru drošības instruktāžā, procedūrās, gaisa kuģa apkalpes apmācībā vai aprīkojumā?

b) Vai jums ir kāda papildu informācija, kas, jūsuprāt, varētu palīdzēt šī notikuma izmeklēšanā?

c) Vai pilnīgi sapratāt jums sniegto informāciju (piemēram, valodu)? Ja atbilde ir noliedzoša, lūdzu, norādiet sīkāk.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 5. nodaļas C papildinājums NORĀDĪJUMI PAR EVAKUĀCIJAS IZMEKLĒŠANU

## 1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par reisu | *Jāapkopo šāda ar aviācijas nelaimes gadījumu saistīta informācija:*  a) notikuma datums (*UTC* un *LMT*);  b) notikuma norises laiks (*UTC* un *LMT*);  c) ekspluatanta nosaukums;  d) reisa numurs;  e) gaisa kuģa ražotāja sērijas numurs (*MSN*), marka/modelis/sērija, reģistrācija un ekspluatācijas uzsākšanas datums;  f) atrašanās vieta;  1. vispārējā atrašanās vieta;  2. koordinātu tīkls/koordinātas;  3. augstums virs jūras līmeņa un topogrāfija;  g) izlidošanas punkts;  h) lidojuma fāze un lidojuma līmenis;  i) galamērķis un starpposma pieturas (ar *ETA* un *ETD*), un radiolokatora ekrānā novērojamās ceļa līnijas;  j) kopējais apkalpes locekļu skaits:  1. lidojumu apkalpe;  2. gaisa kuģa salona apkalpe;  k) kopējais tādu papildu personāla locekļu skaits, kurus ekspluatants norīkojis veikt ar drošību un avārijas situācijām nesaistītus pienākumus gaisa kuģī, un  l) kopējais pasažieru skaits, tostarp klēpī turami zīdaiņi un citas īpašas pasažieru kategorijas. | *Mērķis ir iegūt faktisko informāciju par aviācijas nelaimes gadījumu.* |
| Personām radītie miesas bojājumi | *Jāapkopo šāda informācija par apkalpi, pasažieriem un citām personām:*  a) miesas bojājumi (apkalpe):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav;  b) miesas bojājumi (pasažieri):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav;  c) kopā gaisa kuģī:  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav, un  d) miesas bojājumi (citas personas, piemēram, personas uz zemes):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav. | *Mērķis ir noskaidrot nāves gadījumu/izdzīvojušo skaitu un gūtos miesas bojājumus.*  Obligāti jāapkopo informācija par nāves gadījumiem un miesas bojājumiem, jo pastāv saistība starp gaisa kuģī esošo personu miesas bojājumiem un nāves gadījumiem, no vienas puses, un gaisa kuģa konstrukciju un vidi, no otras puses.  *Piezīme. Cēloņi/veicinošie faktori var būt apspriesti citā ziņojuma sadaļā (piemēram, cilvēku veiktspējai veltītajā sadaļā).* |
| Meteoroloģiskie apstākļi | *Jāizskata meteoroloģiskie apstākļi, tostarp:*  a) atmosfēras stāvoklis (piemēram, sniegs, lietus, migla);  b) vējš un  c) visi neparastie apstākļi, piemēram, vulkāniskie pelni, vizuālas parādības vai apledojums. | *Mērķis ir izskatīt meteoroloģiskos apstākļus un novērtēt, vai un kā tie ietekmēja evakuāciju. Piemēram:*  a) apgrūtināta evakuācija no gaisa kuģa (piemēram, spēcīgs vējš, kas savērpa evakuācijas trapu);  b) grūtības atrast gaisa kuģi un/vai tajā esošās personas (piemēram, spēcīga snigšana vai lietus) un  c) samazinātas izdzīvošanas iespējas gaisa kuģī esošajām personām (piemēram, zema temperatūra). |

## 2. DOKUMENTĀCIJA (EKSPLUATANTS)

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Politikas nostādnes un procedūras | *Izskatiet ekspluatācijas rokasgrāmatu un noskaidrojiet norādes par:*  a) prasībām attiecībā uz gaisa kuģa salona apkalpi;  b) pirmslidojuma pārbaudēm;  c) apkalpes un pasažieru instruktāžu;  d) paredzētu avārijas nosēšanos un saistīto kontrolkarti attiecīgā gadījumā;  e) neparedzamu avārijas nosēšanos;  f) gaisa kuģa evakuāciju un  g) pienākumiem pēc evakuācijas. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta politikas nostādnes un procedūras un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību:*  a) normālas darbības procedūras, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. minimālās gaisa kuģa salona apkalpes prasības, tostarp izņēmumi;  2. apkalpes un pasažieru instruktāža, tostarp: instruktāža, ko gaisa kuģa salona apkalpe saņem no lidojumu apkalpes, gaisa kuģa salona apkalpes instruktāža, pasažieru drošības instruktāža, instruktāža pie izejām un instruktāža īpašām pasažieru kategorijām;  3. pirmslidojuma drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pārbaudes;  4. politika attiecībā uz sēdvietu ierādīšanu avārijas izejas rindās;  b) avārijas nosēšanās procedūras, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. gaisa kuģa apkalpes saziņa/signāli;  2. gaisa kuģa apkalpes un pasažieru instruktāža;  3. darbspējīgo pasažieru (*ABP*) norīkošana, pārvietošana un instruktāža;  4. priekšmetu nostiprināšana gaisa kuģa salonā, virtuvēs u. c. vietās un šo vietu pārbaudes;  5. gaisa kuģa salona apkalpes izmantotās kontrolkartes attiecīgajā gadījumā;  6. klusā pārbaude;  7. pavēles ieņemt drošo sēdēšanas pozīciju;  8. apkalpes un pasažieru drošās sēdēšanas pozīcijas, un  c) evakuācijas procedūras (uz zemes), pievērošot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. evakuācijas lēmums/rīkojums;  2. gaisa kuģa salona apkalpes tiesības uzsākt evakuāciju;  3. evakuācijas pavēles;  4. avārijas apgaismojuma izmantošana;  5. iekšējo/ārējo apstākļu novērtēšana;  6. izeju izmantošana ārkārtas situācijā;  7. evakuācijas trapu izmantošana attiecīgajā gadījumā;  8. bloķētās/neizmantojamās izejas;  9. galvenās/sekundārās izejas atkarībā no gaisa kuģa modeļa, pamatojoties uz sertifikāciju;  10. gaisa kuģa apkalpes locekļu un pasažieru drošās sēdēšanas pozīcijas;  11. pūļa kontrole/gaisa kuģa salona pārvaldība (piemēram, plūsmas kontrole);  12. gaisa kuģa salona/pilotu kabīnes pārmeklēšana;  13. izdzīvošanas aprīkojums, kas apkalpei ir jāpaņem pirms iziešanas no gaisa kuģa, un  14. gaisa kuģa salona apkalpes pienākumi pēc evakuācijas un izdzīvošanas procedūras. |
| Mācību programmas | *Izskatiet apstiprinātās gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācību programmas drošības jomā (piemēram, sākotnējo un periodisko apmācību) un noskaidrojiet, kas tajās ir paredzēts tādos jautājumos kā:*  a) apmācības saturs par ārkārtas un avārijas procedūrām paredzētas/neparedzamas avārijas nosēšanās un evakuācijas gadījumos;  b) apmācības cilvēku veiktspējas jomā, tostarp *CRM* un kopīga lidojumu/gaisa kuģa salona apkalpes *CRM*;  c) ar konkrētu gaisa kuģa tipu saistīta apmācība (attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumā iesaistīto gaisa kuģa modeli);  d) apmācība attiecībā uz drošības un avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu un  e) apmācības tehniskais nodrošinājums un ierīces.  *Piezīme. Attiecīgā gadījumā izskatiet arī tāda personāla apmācību, kuram ekspluatants nav noteicis ar drošību un avārijas situācijām saistītus pienākumus gaisa kuģa salonā (piemēram, beznodokļu tirdzniecības pārstāvji, tulki, cits apkalpojošais personāls).* | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta mācību programmas (piemēram, sākotnējo un periodisko apmācību) un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību:*  a) mācību saturs un apkalpes novērtēšanas metodes, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. minimālās gaisa kuģa salona apkalpes prasības, tostarp izņēmumi;  2. apkalpes un pasažieru instruktāža, tostarp instruktāža, ko gaisa kuģa salona apkalpe saņem no lidojumu apkalpes, gaisa kuģa salona apkalpes instruktāža, pasažieru drošības instruktāža, instruktāža pie izejām un instruktāža īpašām pasažieru kategorijām;  3. politika attiecībā uz sēdvietu ierādīšanu avārijas izejas rindās;  4. paredzētas/neparedzamas avārijas nosēšanās procedūras;  5. gaisa kuģa evakuācijas procedūras;  6. praktiskās nodarbības un imitēti vingrinājumi, kas veltīti būtiskajam drošības un evakuācijas aprīkojumam un gaisa kuģa sistēmām, piemēram, izejām (attiecībā uz konkrēto gaisa kuģa modeli, kas iekļuva aviācijas nelaimes gadījumā);  7. imitēti vingrinājumi par gaisa kuģa salona sagatavošanu paredzētas/neparedzamas avārijas nosēšanās veikšanai un evakuācijai;  8. cilvēku darbība, tostarp kopīgas *CRM* nodarbības ar lidojumu apkalpes locekļiem, un  b) apmācības tehniskais nodrošinājums, pievēršot uzmanību tādu elementu pieejamībai un piemērotībai kā:  1. klašu telpas;  2. apmācībā izmantotais drošības un avārijas aprīkojums;  3. gaisa kuģa salona trenažieri;  4. avārijas izeju trenažieri (konkrētajam gaisa kuģa modelim, kas iekļuva aviācijas nelaimes gadījumā) un  5. apmācāmo personu un instruktoru proporcionālā attiecība.  *Piezīme. Ja ekspluatants nodarbina personālu, kam nav uzticēti ar drošību un avārijas situācijām saistīti pienākumi gaisa kuģa salonā, ir jāizskata mācību programmas saturs un personāla komplektēšanas prakse, lai novērtētu, vai šī personāla darbība ir veicinājusi vai kavējusi evakuācijas procesu vai radījusi apjukumu gaisa kuģī esošajām personām.* |
| Dokumentācija | *Izskatiet ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet šādu informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. licence vai sertifikācija attiecīgajā gadījumā;  2. apmācības dokumentācija (tostarp sākotnējā apmācība, pēdējās periodiskās apmācības datums un ierindas pārbaude);  3. gaisa kuģa tipa kvalifikācija, tostarp cik daudz šādas kvalifikācijas vienā reizē;  4. saraksts/grafiks;  5. personiskā kadru lieta (tostarp darba attiecību uzsākšana);  6. jebkāda cita būtiska pieredze;  b) cita dokumentācija par personālu attiecīgā gadījumā un  c) aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušais gaisa kuģis:  1. gaisa kuģa lidojumu žurnāls;  2. gaisa kuģa salona defektu žurnāls;  3. gaisa kuģa salona iekšpuses konfigurācijas diagramma (*LOPA/S*);  4. gaisa kuģa apkalpes saraksts un pienākumu sadale starp apkalpes locekļiem;  5. ziņojums par izlidošanu attiecīgajā gadījumā;  6. *CVR* atšifrējumi attiecīgā gadījumā;  7. *FDR* nolasījumi attiecīgā gadījumā;  8. virtuves(-ju) un kravas izvietojuma diagramma;  9. dispečerdienesta žurnāls;  10. lidojumu apkalpes gaisa kuģa tehniskais žurnāls;  11. pilotu kabīnes žurnāls;  12. tehniskās apkopes žurnāli/izlaišanas veidlapas;  13. *MEL*;  14. citi apkalpes dokumenti (piemēram, aprīkojuma kontrolkarte, apkalpes instruktāžas lapas) un  15. pasažieru saraksts un sēdvietu shēma (tostarp adreses un tālruņa numuri). | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumā iesaistīto apkalpi un gaisa kuģi un novērtēt tādus aspektus kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu kvalifikācija un kvalifikācijas elementi, lai izpildītu nepieciešamos pienākumus avārijas situācijā, tostarp valodas zināšanas, kas bija būtiskas reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  2. kvalifikācijas/kvalifikācijas elementu atbilstība (pamatojoties uz pēdējo datumu, kad gaisa kuģa salona apkalpes locekļi sekmīgi pabeidza nepieciešamo apmācību, un/vai viņu licences derīguma termiņu);  3. faktori, kas var labvēlīgi vai nelabvēlīgi ietekmēt viņu veiktspēju, piemēram, pieredze (pamatojoties uz darba attiecību uzsākšanas datumu vai iepriekšējo lidošanas pieredzi pie cita ekspluatanta);  4. faktori, kas var ietekmēt veiktspēju, piemēram, nogurums (pamatojoties uz viņu lidojuma grafiku pirms aviācijas nelaimes gadījuma, atpūtu starp lidojumiem vai atpūtu lidojuma laikā), un  b) gaisa kuģis, kas iekļuva aviācijas nelaimes gadījumā:  1. gaisa kuģa salona un virtuves(-ju) izvietojums un viss aprīkojums, kas varētu būt apgrūtinājis evakuāciju (piemēram, nodalījumi/šķēršļi);  2. līdzības un atšķirības ar citiem gaisa kuģu modeļiem, tostarp dokumentējot ekspluatanta gaisa flotē esošās konfigurācijas atšķirības;  3. pasažieru un apkalpes locekļu atrašanās vieta gaisa kuģa salonā, kam var būt saistība ar viņu izdzīvošanu/nāvi (piemēram, ja viņi sēdējuši zonā, kas tika nopietni bojāta);  4) tehniski darbības traucējumi, kas var būt ietekmējuši gaisa kuģu sistēmu darbību (piemēram, neizmantojama izeja evakuācijas trapa piepūšanas atteices dēļ). Par tiem var spriest, izskatot tehniskās apkopes vai gaisa kuģa salona defektu žurnālus;  5) *MEL* attiecībā uz darba kārtībā neesošiem priekšmetiem, piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes atvāžamajiem sēdekļiem, skaļruņu sakaru sistēmu, gaisa kuģu un avārijas situācijām paredzētu aprīkojumu un sistēmām, kas kavēja evakuāciju, un  6) pārrunas starp lidojumu apkalpi un gaisa kuģa salona apkalpi par avārijas situāciju, pamatojoties uz *CVR* atšifrējumu. |
| Cits | *Izskatiet ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu darbā pieņemšanas kritēriji;  b) drošības un ārkārtas paziņojumi;  c) pirmslidojuma pasažieru drošības instruktāžas;  d) pasažieru drošības videoinstruktāža attiecīgā gadījumā;  e) drošības instruktāžas lapa;  f) ekspluatanta biļeteni un paziņojumi gaisa kuģa salona apkalpei;  g) gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmata;  h) komponentu tehniskās apkopes rokasgrāmata (no ražotāja) un  i) tehniskās apkopes uzraudzības rokasgrāmata. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju un novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  a) minimālā kvalifikācija, kas nepieciešama, lai varētu pieņemt darbā jaunus gaisa kuģa salona apkalpes locekļus;  b) standarta drošības informācija, kuru pasažieriem sniedz, izmantojot dažādus līdzekļus, kas raksturīgi aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītajam gaisa kuģa modelim (piemēram, pasažieru drošības demonstrējums, drošības instruktāžas lapas u. c.);  c) noteikt, vai informācija atbilst informācijai, kas tika sniegta tā reisa laikā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums:  1. drošības instruktāžas lapas, kas atradās aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušajā gaisa kuģī, pretstatā pareizajām, kas bija paredzētas šādam gaisa kuģim;  2. noteiktās pirmslidojuma pasažieru drošības instruktāžas pretstatā tām, kas tika veiktas reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  3. apstiprināti drošības paziņojumi pretstatā tiem, kas tika sniegti reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  4. pasažieru drošības demonstrējums pretstatā tam, kas tika rādīts/veikts reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  5. valodas, kurās ir jāsniedz instruktāža, pretstatā tām, kas tika izmantotas reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  d) drošības informācija, kas tika nodota gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem, izmantojot iekšējos ekspluatanta sakaru līdzekļus (piemēram, biļetenus), kas viņiem ir nepieciešama pienākumu veikšanai atbilstoši ekspluatanta politikai un procedūrām (piemēram, atjauninātas procedūras);  e) ar gaisa kuģa salonu saistīta informācija no komponentu tehniskās apkopes rokasgrāmatas (piemēram, evakuācijas trapa komplekts) un  f) ar gaisa kuģa salonu saistīta informācija no gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmatas:  1. sakaru sistēmas (skaļruņu sakaru sistēma/iekšējais telefons);  2. avārijas situācijām paredzētais aprīkojums;  3. avārijas apgaismojums un  4. izejas un evakuācijas palīglīdzekļi (piemēram, evakuācijas trapi). |

**3. DOKUMENTĀCIJA (EKSPLUATANTVALSTS)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Valsts normatīvie akti | *Izskatiet normatīvās prasības un noskaidrojiet norādes attiecībā uz tādiem jautājumiem kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu skaits gaisa kuģī;  b) gaisa kuģa salona apkalpes loceklim atļauto gaisa kuģa tipa kvalifikāciju skaits (atzīmes);  c) avārijas izeju skaits, atrašanās vieta un konstrukcija;  d) informatīva zīme pie katras izejas;  e) norādījumi par izeju izmantošanu;  f) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācības drošības jomā;  g) drošības un avārijas situācijām paredzēts aprīkojums un  h) avārijas evakuācijas konstrukcijas standarti. | *Mērķis ir izskatīt spēkā esošos valsts normatīvos aktus un novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  a) minimālās prasības attiecībā uz gaisa kuģa salona apkalpi;  b) gaisa kuģa tipa kvalifikāciju skaits, kas vienlaikus var būt vienam gaisa kuģa salona apkalpes loceklim;  c) normatīvās prasības attiecībā uz avārijas izejām un ar tām saistītām zīmēm/informatīvajām zīmēm;  d) ierobežojumi attiecībā uz sēdvietām rindās pie izejām;  e) normatīvās prasības, kas saistītas ar apstiprinātu gaisa kuģa salona apkalpes apmācību drošības jautājumos;  f) normatīvās prasības attiecībā uz aprīkojumu, kas ir jānodrošina gaisa kuģa salonā, un  g) evakuācijas demonstrācija attiecībā uz gaisa kuģa modeli (kuru nodrošina, piemēram, ražotājs un ekspluatants). |
| Uzraudzība | *Attiecībā uz gaisa kuģa salona drošības informāciju izskatiet aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā ekspluatanta valsts uzraudzības dokumentāciju un noskaidrojiet norādes attiecībā uz tādiem jautājumiem kā:*  a) apstiprinātā gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmata;  b) apstiprinātā ekspluatācijas rokasgrāmata;  c) apstiprinātais *MEL*;  d) apstiprinātā gaisa kuģa salona apkalpes apmācības rokasgrāmata;  e) pēdējais valsts uzraudzības pasākums;  f) gaisa kuģa salona apkalpes praktiskais sertifikācijas eksāmens un  g) jebkādi izņēmumi, atkāpes vai politikas skaidrojumi ekspluatantam. | *Mērķis ir izskatīt valsts izdotos apstiprinājumus un aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā ekspluatanta pastāvīgu uzraudzību un novērtēt tādus aspektus kā:*  a) apstiprinātās gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatas saturs attiecībā uz gaisa kuģa evakuāciju;  b) apstiprinātās ekspluatācijas rokasgrāmatas saturs attiecībā uz:  1. drošības instruktāžām un sēdvietām rindās pie izejām;  2. paredzētu (vai neparedzamu) avārijas nosēšanos;  3. evakuāciju;  c) ar gaisa kuģa salonu saistītais aprīkojums apstiprinātajā *MEL*;  d) apstiprinātās gaisa kuģa salona apkalpes mācību programmas saturs attiecībā uz:  1. drošības instruktāžām un sēdvietām rindās pie izejām;  2. paredzētu (vai neparedzamu) avārijas nosēšanos;  3. evakuāciju;  e) nesenākais valsts veiktais uzraudzības pasākums, tostarp secinājumi par:  1. politiku un procedūrām, kas attiecas uz gaisa kuģa salonu;  2. apmācību;  3. gaisa kuģa salona apkalpes kvalifikācijām un kvalifikācijas elementiem;  4. pārkāpumiem (piemēram, lidojumu un darba laika pārkāpumi);  5. sistēmiskām problēmām;  f) secinājumi, kas izriet no gaisa kuģa salona apkalpes praktiskā sertifikācijas eksāmena ziņojumiem, tostarp par:  1. gaisa kuģa salona apkalpes veiktspēju;  2. trūkumiem, kas ir saistīti ar gaisa kuģa salona apstākļiem;  3. trūkstošu vai darba kārtībā neesošu drošības un avārijas situācijām paredzētu aprīkojumu vai gaisa kuģa (salona) sistēmām (piemēram, trūkstošu megafonu gaisa kuģī) un  g) jebkādi izņēmumi, atkāpes vai politikas skaidrojumi, ko valsts izdevusi ekspluatantam un kam var būt būtiska nozīme saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumu:  1. atļauja samazināt apkalpes locekļu skaitu gaisa kuģī un  2) atbrīvojums/atkāpšanās no normatīvajām prasībām. |

**4. DOKUMENTĀCIJA (CITI AVOTI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Lidlauks | *Izskatīt tā lidlauka dokumentāciju, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums (attiecīgā gadījumā) un noskaidrot tādu informāciju kā:*  a) lidlauka shēma un  b) lidlauka ekspluatācijas rokasgrāmata. | *Mērķis ir novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  a) lidlauka operatīvās rīcības plāns, tostarp iesaistīto organizāciju procedūras, atbildības sadalījums un pienākumi, lai sekmētu tādu pasākumu izpildi lidlaukā avārijas situācijā kā:  1. efektīva glābšana;  2. medicīniskā aprūpe;  3. ugunsdzēsības pasākumi;  4. glābšana un ugunsdzēsība un  5. nesenāko avārijas situācijas mācību datums.  *Piezīme. Lidlauka shēma var noderēt, analizējot reaģēšanas pasākumus ārkārtas situācijās (piemēram, grūtības sasniegt aviācijas nelaimes gadījuma vietu skrejceļu/manevrēšanas ceļu izvietojuma dēļ).* |
| Medicīniskā un patoloģiskā dokumentācija | *Izskatiet medicīnisko un patoloģisko dokumentāciju un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) medicīniskie ziņojumi;  b) autopsijas ziņojumi;  c) toksikoloģijas ziņojumi un  d) ar apkalpes veselības pārbaudēm saistīta informācija attiecīgā gadījumā. | *Mērķis ir nodrošināt faktisko informāciju par aviācijas nelaimes gadījumu:*  a) gaisa kuģī esošas personas nāves vai miesas bojājumu cēlonis;  b) iepriekš pastāvošs medicīniskais stāvoklis, kas varētu būt ietekmējis gaisa kuģa salona apkalpes locekļa veiktspēju aviācijas nelaimes gadījuma laikā, un  c) jebkādi īpaši jautājumi, kas ir saistīti ar īpašām pasažieru kategorijām. |
| Citi informācijas avoti | *Apkopojiet un izskatiet jebkādu vizuālu, audio vai citu “ierakstītu” informāciju no tādiem avotiem kā:*  a) lidostas videonovērošanas kameras;  b) pārnēsājamas elektroniskas ierīces (*PED*);  c) reportāžas plašsaziņas līdzekļos un  d) sociālie tīkli. | *Mērķis ir apkopot visu pieejamo informāciju, kas var noderēt izmeklēšanā.* |

**5. GAISA KUĢIS (PAR GAISA KUĢA SALONU)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Izejas, evakuācijas palīglīdzekļi, gaisa kuģa/gaisa kuģa salona sistēmas | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādīto sistēmu esamību, stāvokli (salūzusi vai bojāta, darba kārtībā un/vai normāla darbība) un daļas/sērijas numuru:*  a) izejas un evakuācijas palīglīdzekļi (evakuācijas traps, virve u. c.):  1. novietojums;  2. attiecībā uz atdalāmām lūkām, novietojums gaisa kuģī vai ārpus tā;  3. stāvoklis, kādā atrasti (piemēram, atvērti vai aizvērti);  4. bojājumi;  5. atrašanās vietā avarējušajā gaisa kuģī;  6. darbības pārbaude, ja iespējama;  7. izejas sliekšņa augstums virs zemes (neparasta telpiskā stāvokļa gadījumā);  8. durvju aktivizēšanas mehānisma/indikatora pozīcija;  9. izejas atvēršanas roktura pozīcija;  10. pastiprinātāja (ja tāds ir) stāvoklis, tostarp spiediena mērierīces stāvoklis;  11. evakuācijas trapa piepūšanas mehānisms un sastāvdaļas;  12. evakuācijas trapa glabāšanas ietvara stāvoklis un  13. virvju, lenšu vai inerces spoļu izvietošana;  b) evakuācijas signalizācijas sistēma attiecīgā gadījumā;  c) sakaru sistēmas un saistītie signalizācijas paneļi;  d) apgaismojuma sistēmas (iekšējais, ārējais un avārijas apgaismojums) un  e) uzstādīta/pārnēsājama avārijas situācijas signalizācijas sistēma. | *Mērķis ir novērtēt, vai sistēmas bija noderīgas evakuācijas organizēšanā vai gaisa kuģī esošo personu izdzīvotspējas uzlabošanā. Analīzē jānosaka, vai sistēmas darbojas, kā paredzēts, un, ja nedarbojās, jānosaka iemesls:*  a) izejas, kas netika izmantotas vai kas kavēja evakuāciju:  1. iekšējie/ārējie apstākļi, kuru dēļ nebija iespējams izmantot izeju (piemēram, liesmas);  2. darbības traucējumi (piemēram, gaisa kuģa korpusa deformācija, nepiepūtās evakuācijas traps);  3. darbības režīms (durvis atrastas aktivizētā vai deaktivizētā režīmā);  4. izejas sliekšņa augstums (piemēram, pārāk augsts neparasta telpiskā stāvokļa dēļ);  5. izejas un ap to esošās fizelāžas bojājums;  b) evakuācijas palīglīdzekļi, kas netika izmantoti vai kas kavēja evakuāciju:  1. evakuācijas traps nepiepūtās vai piepūtās tikai daļēji;  2. evakuācijas traps pēc piepūšanas nedarbojās pienācīgi (piemēram, tika caurdurts);  3. neparasta telpiskā stāvokļa dēļ nebija iespējams izmantot trapu (piemēram, pārāk stāvs vai pārāk lēzens);  4. evakuācijas traps piepūtās gaisa kuģa salonā un  5. enkurstieņa darbības traucējums;  c) attiecīgā gadījumā evakuācijas trauksmes signāla izmantošana, lai signalizētu par evakuācijas pavēli, un tā efektivitāte;  d) skaļruņu sakaru sistēmas/iekšējā telefona izmantošana saziņai ar pasažieriem un apkalpi. Ja šīs iekārtas nedarbojās, vai bija nodrošinātas rezerves sistēmas vai aprīkojums (piemēram, megafoni);  e) avārijas apgaismojuma izmantošana, lai gaisa kuģī esošās personas varētu vieglāk atrast izejas. Ja tas nedarbojās, vai bija nodrošināts un izmantots cits aprīkojums (piemēram, kabatas lukturi), un  f) avārijas signalizācijas sistēmu (piemēram, *ELT*) izmantošana, lai nosūtītu briesmu signālu. |
| Drošības un avārijas situācijām paredzēts aprīkojums | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  a) pārnēsājamie ugunsdzēšamie aparāti;  b) cirvis;  c) lauznis;  d) aizsargcimdi;  e) pretdūmu brilles;  f) elpošanas aizsardzības līdzekļi;  g) pārnēsājams skābekļa aprīkojums;  h) kabatas lukturi avārijas situācijām;  i) megafons;  j) izdzīvošanas komplekts;  k) bērnu pasīvās drošības sistēmas;  l) pagarināmā drošības josta;  m) automatizēts ārējais defibrilators (piemēram, *AED*) un saistītais aprīkojums (piemēram, *CPR* maskas, vairogi, elpināšanas ierīces u. c.);  n) *FAK*;  o) universāls profilakses komplekts;  p) medicīniskās palīdzības komplekts;  q) labi pamanāmas vestes gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem;  r) izmantotais papildu aprīkojums un  s) cits aprīkojums, kas ir piemērots paredzamajai videi (piemēram, arktiskiem apstākļiem piemērots apģērbs). | *Mērķis ir novērtēt pieejamā aprīkojuma veidu un to, vai šis aprīkojums palīdzēja organizēt evakuāciju vai kavēja to un vai tas palielināja gaisa kuģī esošo personu izdzīvotspēju. Analīzē ir jānosaka, vai:*  a) nepieciešamais aprīkojums bija nodrošināts, pieejams un darba kārtībā;  b) norādījumi par aprīkojuma izmantošanu bija lietderīgi un  c) būtu noderējis arī papildu aprīkojums, kas nebija atrodams gaisa kuģī. |
| Apstākļi gaisa kuģa salonā | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  a) grīdas konstrukcija un grīdas paneļi;  b) paklāji;  c) izolācija;  d) griestu un sānu paneļi;  e) *PSU*, tostarp skābekļa masku komplekti;  f) augšējie bagāžas nodalījumi un skapji;  g) slēgmehānismi;  h) starpsienas un klašu sadalītāji;  i) atvāžamie galdi;  k) pasažieru sēdvietas, tostarp grīdas stiprinājumi un sēdekļa vadotnes;  l) pasažieru pasīvās drošības līdzekļi;  m) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu sēdvietas;  n) gaisa kuģa salona apkalpes pasīvās drošības līdzekļi;  o) rokas bagāža;  p) virtuves, tostarp pasīvās drošības līdzekļi (slēgmehānismi, bremzes);  q) tualetes (griestu panelis/*PSU*, durvis);  r) pilotu kabīnes durvis;  s) loga aizklāja pozīcijas;  t) ierīces ar vadu (piemēram, *IFE* tālvadības pultis, radioaustiņas);  u) apkalpes atpūtas zonas attiecīgā gadījumā;  v) gaisa kuģa salona vadības pults(-is);  w) sēdekļa elektronika un *IFE* stiprinājumi zem sēdekļa, un  x) citas iekšējās struktūras vai konstrukcijas. | *Mērķis ir attiecīgā gadījumā novērtēt defektu/bojājumu iemeslu un to, kā tas varētu būt ietekmējis pasažieru izdzīvotspēju (tostarp gūtos miesas bojājumus) un viņu spēju evakuēties no gaisa kuģa:*  a) gaisa kuģa salona konstrukcijas deformācija/lūzumi;  b) lūzumi grīdā;  c) termisko bojājumu pēdas;  d) miesas bojājumu pēdas, piemēram, asins traipi, iespiedumi vai plaisas, kas radušās, gaisa kuģī esošajām personām atsitoties pret sānu paneļiem, griestiem vai citām gaisa kuģa salona daļām;  e) bojājumi vai traipi uz paklājiem, piemēram, ķermeņa šķidrumi, kas var liecināt par miesas bojājumiem;  f) sēdekļa un pasīvās drošības mehānisma defekts, tostarp sēdekļa vadotnes stiprinājums;  g) apgāztu/bojātu sēdekļu atrašanās vieta;  h) drošības jostas (sadriskātas vai bojātas);  i) atvāžamā galda pozīcija (atvērts vai aizvērts katrā sēdvietā);  j) bagāžas nodalījuma stāvoklis (tostarp durvju stāvoklis, slēgmehānisms, satura glabāšana, atdalījies no fizelāžas). Tukši nodalījumi var liecināt par to, ka pasažieri evakuējušies ar personīgajām mantām;  k) pēdas, kas liecina par to, ka bagāžas nodalījums vai augšējais nodalījums ir bijis pārslogots;  l) pēdas, kas liecina par liesmu izplatīšanos pa izolācijas materiāliem;  m) padoti skābekļa masku komplekti (sadursmes rezultātā);  n) pazīmes, kas liecina par atkritumu maisu turēšanu tualetēs;  o) pazīmes, kas liecina par rokas bagāžas novietošanu nedrošās vietās (piemēram, atstājot to nenostiprinātu aiz pēdējās sēdekļu rindas);  p) bojājumi virtuvēs, tostarp rati un cits aprīkojums, kas ir izkustējies un bloķējis evakuācijas ceļus/izejas vai radījuši miesas bojājumus;  q) aviācijas nelaimes gadījumā radušies bojājumi (piemēram, bojājumi, kas radušies sadursmē ar zemi) pretstatā bojājumiem, kas radušies, veicot reaģēšanas pasākumus ārkārtas situācijās (piemēram, avārijas/*RFF* personāls ir noņēmis evakuācijas trapus ugunsgrēka dzēšanas laikā);  r) pilotu kabīnes durvis:  1. aizslēgtas vai atslēgtas, tostarp slēdzeņu/elektronisko pieejas paneļu vai papildtastatūru stāvoklis;  2. atvēršanās virziens un deformācijas mērījumi;  3. termiski bojājumi;  4. funkcionāli/iesprūduši evakuācijas paneļi;  s) logu aizklāju pozīcija (atvērti vai aizvērti) un skats no gaisa kuģa salona iekšpuses;  t) ierīces ar vadu novietotas vietā (noliktas to glabāšanas vietā), vai vadi stiepjas pāri sēdvietām vai ejām;  u) apkalpes atpūtas zonu stāvoklis, tostarp bojājumi, un  v) gaisa kuģa salona apkalpes izmantoto vadības pulšu stāvoklis, tostarp bojājumi. |

**6. CILVĒKU VEIKTSPĒJA (GAISA KUĢA SALONA APKALPE)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Pirmslidojuma darbības | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes veiktspēju pirmslidojuma pasākumos:*  a) apkalpes reģistrācijas process;  b) apkalpes instruktāžas (tostarp kopējās instruktāžas attiecīgā gadījumā) sniegšana vai dalība tajā;  c) pirmslidojuma drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pārbaužu veikšana;  d) pasažieru drošības instruktāžu sniegšana;  e) instruktāža pasažieriem no īpašām kategorijām un  f) to ierobežojumu piemērošana, kas noteikti attiecībā uz pasažieru izvietošanu sēdvietu rindās pie izejām. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe ir izpildījusi pirmslidojuma pienākumus. Analīzē jānoskaidro:*  a) metode, kuru izmantoja, lai savlaicīgi izplatītu ar drošību saistītu informāciju, un to, vai apkalpe to izlasīja/izskatīja;  b) vai apkalpes locekļi piedalījās pirmslidojuma instruktāžā un, ja piedalījās, kāds bija tās saturs (*MEL*, u. c.);  c) vai ir veikta drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pirmslidojuma pārbaude atbilstoši ekspluatanta procedūrām un vai tika konstatēta kāda neatbilstība;  d) kāda drošības informācija tika sniegta pasažieriem pirms izlidošanas (piemēram, izmantojot pasažieru drošības instruktāžu un instruktāžu pie izejām);  e) kāda drošības informācija tika sniegta īpašām pasažieru kategorijām (piemēram, pasažieriem, kas ceļo kopā ar zīdaiņiem, personām ar invaliditāti u. c.), un  f) vai tika ievēroti ierobežojumi attiecībā uz personu izvietošanu sēdvietu rindās pie izejām. Ja netika, ko gaisa kuģa salona apkalpes locekļi darīja, lai labotu situāciju (piemēram, pārvietoja pasažierus). |
| Darbības pirms evakuācijas | *Attiecīgā gadījumā izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes veiktspēju, sagatavojot pasažierus/gaisa kuģa salonu ārkārtas nosēšanās veikšanai:*  a) ir atpazīta avārijas situācija (piemēram, lidojumu apkalpes signāls, apstākļi gaisa kuģa salonā, pasažieru novērojumi/piezīmes u. c.);  b) ir piemērota pirmsnosēšanās avārijas procedūra;  c) informācijas izplatīšana/apmaiņa starp lidojumu apkalpi un gaisa kuģa salona apkalpi;  d) *CRM* starp gaisa kuģa salona apkalpi un lidojumu apkalpi;  e) identificēti un iesaistīti *ABP*;  f) sniegti norādījumi pasažieriem (tostarp *ABP* un īpašām pasažieru kategorijām);  g) nostiprināti priekšmeti gaisa kuģa salonā/virtuvē(-ēs);  h) veikta gaisa kuģa salona pārbaude;  i) apstiprināta “gaisa kuģa salona gatavība” lidojumu apkalpei;  j) ievērots lidojumu apkalpes signāls;  k) ieņemta ierādītā stacija/sēdvieta;  l) attiecīgā gadījumā pārbaudīts durvju stāvoklis;  m) veikta klusā pārbaude;  n) dzirdēts un izpildīts lidojumu apkalpes ārkārtas paziņojums;  o) ieņemta drošā sēdēšanas pozīcija un  p) izkliegtas drošās pozīcijas ieņemšanas pavēles. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe sagatavojās evakuācijai. Analīzē jānoskaidro:*  a) kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi ieguva informāciju par avārijas situāciju, tostarp lidojumu apkalpes locekļu vai *I/C* sniegtās informācijas saturs, pilnīgums un lietderīgums;  b) vai gaisa kuģa apkalpes locekļi reaģēja saskaņā ar ekspluatanta procedūrām un vai kāda procedūra tika pielāgota situācijai (ja atbilde ir apstiprinoša, jānorāda, kuras procedūras tās bija un kāpēc tas tika darīts);  c) kā tika pārvaldīti *CRM* aspekti (saziņa, sadarbība, koordinācija), tostarp tas, kā apkalpes locekļiem tika uzdoti uzdevumi un kā viņi organizēja darba slodzi un pārvaldīja laika ierobežojumus. Te jāietver gan pozitīvie, gan negatīvie *CRM* aspekti (piemēram, instrukciju izprašanas grūtības, lielas darba slodzes posteņi pretstatā mazas/dalītas darba slodzes posteņiem);  d) kāda informācija tika sniegta pasažieriem (tostarp *ABP* un īpašajām pasažieru kategorijām), lai sagatavotu viņus avārijas nosēšanās/evakuācijas veikšanai, tostarp norādījumi neņemt līdzi rokas bagāžu, drošā sēdēšanas pozīcija, tuvākās izejas un rezerves izejas, izejas izmantošanas procedūras atkārtošana un tas, vai/kad novilkt augstpapēžu kurpes;  e) valoda(-as), kas tiek lietota(-as) saziņā ar pasažieriem – jānorāda visas ar valodām saistītās problēmas (piemēram, pasažieri un apkalpe nerunāja vienā valodā);  f) vai apkalpes locekļi ir nostiprinājuši priekšmetus gaisa kuģa salonā, virtuvē(-ēs) un citās zonās un sagatavojuši un pārbaudījuši tās, lai novērstu/samazinātu miesas bojājumu gūšanu;  g) vai gaisa kuģa salona apkalpe apstiprināja “gaisa kuģa salona gatavību” lidojumu apkalpei;  h) vai gaisa kuģa salona apkalpe, gatavojoties nosēsties, saņēma norādījumu ieņemt staciju/sēdvietu, un izpildīja šo norādījumu;  i) vai gaisa kuģa salona apkalpe attiecīgā gadījumā pārbaudīja durvju stāvokli, lai pārliecinātos par to, ka tās ir aktivizētas;  j) vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi veica kluso pārbaudi un  k) vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi ieņēma drošo sēdēšanas pozīciju, gatavojoties sadursmei (ja atbilde ir apstiprinoša, noskaidrojiet, kāda pozīcija tika ieņemta) un izkliedza pavēli pasažieriem ieņemt drošo sēdēšanas pozīciju. |
| Darbības evakuācijas laikā | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes veiktspēju evakuācijas laikā:*  a) evakuācijas uzsākšana/reaģēšana uz evakuācijas uzsākšanas signālu;  b) sistēmu (piemēram, avārijas apgaismojuma, skaļruņu sakaru sistēmas un evakuācijas signalizācijas sistēmas) izmantošana;  c) izeju un evakuācijas ierīču izmantošana;  d) izkliegtas evakuācijas pavēles pasažieriem (tostarp *ABP* un īpašajām pasažieru kategorijām);  e) pasažieru pārvaldīšana (rokas bagāža, palēnināta plūsma pie izejām, panikā esoši pasažieri u. c.);  f) evakuācijas pārvaldīšana (bloķēta izeja);  g) gaisa kuģa salona un pilotu kabīnes pārmeklēšana;  h) izdzīvošanas aprīkojuma paņemšana attiecīgā gadījumā un  i) grūtības, ar kurām nācies saskarties notikuma laikā. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe organizēja evakuāciju. Analīzē jānoskaidro:*  a) kā gaisa kuģa salona apkalpe saņēma evakuācijas rīkojumu;  b) vai gaisa kuģa apkalpes locekļi reaģēja saskaņā ar ekspluatanta procedūrām un vai kāda procedūra tika pielāgota situācijai (ja atbilde ir apstiprinoša, jānorāda, kuras procedūras tās bija un kāpēc tas tika darīts);  c) ja evakuācijas uzsākšana aizkavējās, analīzē jāpievērš uzmanība iemeslam;  d) attiecīgā gadījumā analīzē uzmanība jāpievērš tam, kāpēc gaisa kuģa salona apkalpe pieņēma lēmumu evakuēties (piemēram, ugunsgrēks salonā);  e) ja gaisa kuģa salona apkalpei bija grūtības atvērt izejas un/vai darbināt evakuācijas ierīces, analīzē jāpievērš uzmanība iespējamiem iemesliem (piemēram, izeju nebija iespējams atvērt fizelāžas deformācijas dēļ; atsevišķus evakuācijas trapus nebija iespējams izmantot gaisa kuģa neparastā telpiskā stāvokļa dēļ);  f) ja izejas un/vai evakuācijas ierīces nedarbojās, analīzē jāpievērš uzmanība gaisa kuģa apkalpes reakcijai (piemēram, izejas bloķēšana un pasažieru novirzīšana);  g) ja gaisa kuģa salona apkalpe nolēma neizmantot noteiktas izejas, analīzē jāpievērš uzmanība iemesliem (piemēram, lidojumu apkalpes norādījums, apkalpe pamanījusi liesmas, atlūzas u. c.);  h) informācija, ko pasažieriem sniedza evakuācijas laikā, tostarp norādījumi neņemt līdzi rokas bagāžu, tuvākās izejas un rezerves izejas un tas, vai/kad novilkt augstpapēžu kurpes;  i) aprīkojums, ko apkalpe izmanto evakuācijas laikā (piemēram, kabatas lukturis, *PBE* u. c.), un tā efektivitāte;  k) ja apkalpei bija grūtības atrast un/vai izmantot aprīkojumu, analīzē jāpievērš uzmanība iespējamiem iemesliem (piemēram, vai apkalpe lido ar vairākiem gaisa kuģa modeļiem vai vairākām viena un tā paša gaisa kuģa modeļa konfigurācijām);  l) ja gaisa kuģa salona apkalpei bija grūtības darbināt sistēmas (piemēram, skaļruņu sakaru sistēmu), analīzē jāpievērš uzmanība iespējamiem iemesliem;  m) kā gaisa kuģa salona apkalpe rīkojās sistēmu, piemēram, avārijas apgaismojuma sistēmas, atteices gadījumā;  n) kā attiecīgā gadījumā salona apkalpe rīkojās skaļruņu sakaru sistēmas atteices gadījumā un vai tā izmantoja citus sakaru līdzekļus (piemēram, megafonu);  o) kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja pasažieru reakciju (piemēram, ja panika vai mēģinājumi ņemt līdzi rokas bagāžu kavēja evakuācijas plūsmu) un visas problēmas ar pasažieriem, kuri neievēroja norādījumus;  p) gaisa kuģī esošo gaisa kuģa salona apkalpes locekļu skaita ietekme uz veiktajām darbībām;  q) vai gaisa kuģa salona apkalpe pārmeklēja gaisa kuģa salonu un pilotu kabīni pirms gaisa kuģa pamešanas un  r) vai evakuācijā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi ņēma līdzi izdzīvošanas aprīkojumu un vai viņi saskārās ar kādām grūtībām, kad mēģināja piekļūt šādam aprīkojumam vai paņemt to. |
| Darbības pēc evakuācijas | *Izskatiet informāciju par to, kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi pārvaldīja situāciju pēc evakuācijas:*  a) pasažieru pulcēšana pienācīgā attālumā no gaisa kuģa;  b) pēc evakuācijas veicamo pasākumu izpilde un  c) izdzīvošanas procedūru piemērošana attiecīgā gadījumā. | *Mērķis ir novērtēt to, kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja situāciju pēc evakuācijas līdz brīdim, kad vadību pārņēma avārijas dienesti. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai apkalpes locekļi vadīja pūli pēc evakuācijas;  b) vai viņi organizēja pirmās palīdzības sniegšanu līdz brīdim, kad ieradās medicīniskās palīdzības dienests, un  c) vai viņi piemēroja izdzīvošanas procedūras, piemēram, pārraidīja palīdzības nepieciešamības signālus. |

**7. CILVĒKU VEIKTSPĒJA (PASAŽIERI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Pirmslidojuma darbības | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību/reakciju uz pirmslidojuma pasākumiem:*  a) izskatīja drošības instruktāžas lapas;  b) skatījās/klausījās pasažieru drošības instruktāžu/demonstrējumu;  c) īpašās kategorijās ietilpstošu pasažieru instruktāža;  d) to pasažieru instruktāža, kuru sēdvietas atradās rindās pie izejām;  e) rokas bagāžas novietošana un  f) pasīvās drošības līdzekļu izmantošana. | *Mērķis ir novērtēt to, kādu informāciju pasažieri saņēma pirms izlidošanas. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai pasažieri iepazinās ar drošības instruktāžas lapu saturu;  b) vai pasažieri pievērsa uzmanību drošības instruktāžai/demonstrējumam;  c) vai īpašajās kategorijās ietilpstošie pasažieri (piemēram, pasažieri, kas ceļoja kopā ar zīdaiņiem) saņēma drošības instruktāžu;  d) vai pasažieri, kuru sēdvietas atradās rindā pie izejas, saņēma instruktāžu par neapkalpoto izeju (piemēram, virsspārnu izeju) izmantošanu un pievērsa uzmanību šai instruktāžai;  e) vai pasažieri pienācīgi novietoja un nostiprināja savu rokas bagāžu (kur un cik daudz priekšmetu), tostarp pārnēsājamas elektroniskas ierīces, un  f) vai pasažieri pareizi izmantoja savas pasīvās drošības sistēmas.  *Piezīme. Attiecībā uz visu iepriekš minēto jānorāda, vai pasažieri saprata instruktāžas saturu un spēj to atcerēties. Analīzē uzmanība jāpievērš tam, cik lietderīga šī instrukcija ir šķitusi pasažieriem. Ja pasažieri nepievērsa uzmanību instruktāžai, analīzē jāpievērš uzmanība iemeslam (piemēram, pastāvīgi lidotāji).* |
| Darbības pirms evakuācijas | *Attiecīgā gadījumā izskatiet informāciju par to, kā pasažieri atpazina darbības, kas tiek īstenotas, lai sagatavotos avārijas nosēšanās veikšanai, un reaģēja uz šīm darbībām:*  a) avārijas situācijas atpazīšana;  b) pasažieriem sniegtā informācija;  c) pasažieriem (tostarp *ABP* un īpašajām pasažieru kategorijām) sniegtie norādījumi;  d) reakcija uz pavēli ieņemt drošo sēdēšanas pozīciju un  e) drošās sēdēšanas pozīcijas ieņemšana. | *Mērķis ir novērtēt, kā pasažieri uztvēra darbības, kas tiek īstenotas, lai sagatavotos avārijas nosēšanās veikšanai, un reaģēja uz šīm darbībām. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai/kā pasažieri uzzināja par avārijas situāciju (piemēram, lidojumu apkalpes paziņojums skaļruņu sakaru sistēmā);  b) pasažieru reakcija uz gaisa kuģa apkalpes sniegto informāciju par situāciju (tostarp viņu izpratne, reakcija un jebkādi pasažieru jautājumi vai bažas);  c) pasažieru reakcija uz apkalpes norādījumiem un to izpratne (piemēram, sēdekļu atzveltnes paceltas vertikāli, novilkti apavi, bagāža novietota bagāžas nodalījumos);  d) kā pasažieri reaģēja uz pavēlēm ieņemt drošo sēdēšanas pozīciju un vai reakcija bija tāda, kā paredzēts, un  e) vai pasažieri ieņēma drošās sēdēšanas pozīciju, gatavojoties sadursmei (ja atbilde ir apstiprinoša, kāda pozīcija tika ieņemta). |
| Darbības evakuācijas laikā | *Izskatiet informāciju par pasažieru veiktspēju evakuācijas laikā:*  a) reakcija uz pavēli evakuēties;  b) rokas bagāžas ņemšana/atstāšana;  c) atlūzas/šķēršļi gaisa kuģa salonā, kas apgrūtināja evakuāciju;  d) pasažieru atrašanās vieta notikuma brīdī un turpmākās darbības;  e) grūtības atrast izeju;  f) izeju un evakuācijas ierīču izmantošana (tostarp virsspārnu izejas);  g) sniegtā palīdzība (*ABP*) un  h) citas pasažieru reakcijas. | *Mērķis ir novērtēt, kā pasažieri rīkojās/reaģēja evakuācijas laikā. Analīzē jānoskaidro:*  a) pasažieru reakcija uz evakuācijas pavēlēm vai evakuācijas nepieciešamības atzīšana;  b) vai pasažieriem radās kādas problēmas ar viņu pasīvās drošības sistēmu;  c) vai pasažieri ņēma/mēģināja paņemt rokas bagāžu un vai tas kavēja evakuāciju (kā uz to reaģēja citi pasažieri);  d) jebkādi citi apstākļi, kas kavēja evakuāciju (piemēram, atlūzas, nokrituši griestu paneļi, bagāža u. c.);  e) ja pasažieriem bija grūtības atrast izeju, analīzē ir jāpievērš uzmanība iespējamiem iemesliem (piemēram, dezorientācija gaisa kuģa salonā esošās tumsas dēļ) un jāapraksta pasažieru rīcība;  f) ja pasažieriem bija grūtības atvērt izejas un/vai darbināt evakuācijas ierīces (piemēram, pie neapkalpotajām izejām), analīzē ir jāpievērš uzmanība iespējamiem iemesliem (piemēram, informatīvo zīmju skaidrībai un rakstveida instrukcijām);  g) ja izejas un/vai evakuācijas ierīces nedarbojās, analīzē jāpievērš uzmanība pasažieru reakcijai (piemēram, pārvietošanās uz tuvāko izeju);  h) ja pasažieri izvēlas neizmantot noteiktas izejas, analīzē uzmanība jāpievērš iemesliem (piemēram, pamanītā izeja bija pārpildīta, savukārt blakus esošā izeja bija mazāk noslogota);  i) vai palīdzība tika sniegta citiem pasažieriem vai saņemta no citiem pasažieriem. Vai pasažieris ceļoja kopā ar citu personu, kurai bija nepieciešama palīdzība; ja atbilde ir apstiprinoša, vai pasažieris spēja palīdzēt šai personai;  j) vai pasažieris sniedza palīdzību ievainotam/iesprostotam gaisa kuģa apkalpes loceklim un  k) vai viņi pamanīja to, kā reaģēja citi pasažieri (piemēram, panikā esoši pasažieri). |
| Darbības pēc evakuācijas | *Izskatiet informāciju par pasažieru veiktspēju pēc evakuācijas:*  a) attālināšanās no gaisa kuģa;  b) reaģēšana uz gaisa kuģa apkalpes/cita personāla norādījumiem;  c) palīdzības meklēšana un  d) izdzīvošanas aspekti. | *Mērķis ir novērtēt pasažieru reakciju pēc evakuācijas. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai pasažieri attālinājās no gaisa kuģa un kāpēc (piemēram, bailes no sprādziena);  b) aprēķinātais laiks, ko pasažieri pavadīja, uzturoties aviācijas nelaimes gadījuma vietas tuvumā līdz brīdim, kad ieradās neatliekamās palīdzības dienesti;  c) vai pasažieri atgriezās gaisa kuģī, un šādas rīcības iemesli;  d) vai viņi saņēma norādījumus no gaisa kuģa salona apkalpes, lidojumu apkalpes, glābšanas un ugunsdzēsības (*RFF*) dienesta vai cita uz vietas esoša personāla un reaģēja uz šiem norādījumiem;  e) vai viņi saņēma medicīnisko palīdzību, piemēram, pirmo palīdzību, un kas to sniedza;  f) vai citi blakus esošie pasažieri bija guvuši miesas bojājumus un kā viņi reaģēja (piemēram, sniedza palīdzību), un  g) vai viņi izmantoja izdzīvošanas paņēmienus, piemēram, signalizēja par to, ka nepieciešama palīdzība. |

**8. PAPILDINFORMĀCIJA**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| Informācija par darbībām pēc aviācijas nelaimes gadījuma | *Izskatiet informāciju, lai attiecīgā gadījumā novērtētu tādus pasākumus kā:*  a) reaģēšanas pasākumi ārkārtas situācijās un  b) meklēšana un glābšana (*SAR*). | *Mērķis ir novērtēt, kā RFF reaģēja un organizēja evakuāciju. Analīzē jānoskaidro:*  a) kā/kad tika aktivizēts avārijas trauksmes paziņojums;  b) kad *ATC/RFF* vai citi saņēma izsaukumu par aviācijas nelaimes gadījumu;  c) nepieciešamais reakcijas laiks un kavēšanās iemesli attiecīgā gadījumā;  d) pieejamo/izmantoto transportlīdzekļu un aprīkojuma daudzums un veids;  e) ar gaisa kuģa modeli (piemēram, divstāvu gaisa kuģi) saistītas problēmas aviācijas nelaimes gadījumā;  f) ugunsdzēšanas vielu veids, daudzums un izplūdes ātrums, tostarp to efektivitāte;  g) saziņa ar gaisa kuģi, tostarp par grūtībām, kas radās, un  h) jebkādas citas radušās grūtības.  *Mērķis ir novērtēt, kā meklēšanas un glābšanas dienesti reaģēja uz aviācijas nelaimes gadījumu un pārvaldīja to. Analīzē jānoskaidro:*  a) faktiskā informācija par *SAR* (kas, kā un kad);  b) iesaistītās vienības un iestādes – izmantotie līdzekļi un metodes;  c) visi faktori, kas atviegloja vai apgrūtināja meklēšanu, un  d) procedūru saturs un piemērotība. |
| Cita būtiska informācija par aviācijas nelaimes gadījuma/avārijas vietu | *Izskatiet informāciju, lai atbilstīgi attiecīgajam gadījumam novērtētu tādus aspektus kā:*  a) lidlauks/skrejceļa pārskrejas zona un  b) avārijas vieta/iezīmes. | *Mērķis ir izskatīt aviācijas nelaimes gadījuma vietā pastāvošos apstākļus un novērtēt, vai tiem bija nozīme aviācijas nelaimes gadījumā un kāda nozīme tiem bija. Piemēram:*  a) lidlauks:  1. ierobežotā skata dēļ tornis nespēja noteikt galīgo gaisa kuģa atrašanās vietu;  2. lidlauka izvietojuma dēļ *RFF* bija grūti nokļūt aviācijas nelaimes gadījuma vietā;  b) skrejceļa pārskrejas zona:  1. uzstādīta apturēšanas sistēma, kas var samazināt bojājumus, kuri var rasties, gaisa kuģim novirzoties no skrejceļa;  2. šķēršļi/būves, kas palielināja bojājumu apmēru (piemēram, gaisa kuģis aviācijas nelaimes norises secības laikā sadūrās ar betona žogu), un  c) avārijas vieta:  1. kalnains reljefs un  2. attāls rajons. |

**9. IZJAUTĀŠANA**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| Gaisa kuģa salona apkalpes loceklis(-ļi) | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša reisa sākuma no gaisa kuģa salona apkalpes locekļa viedokļa un gūt ieskatu par gadījuma norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem. |
| Pasažieri | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša reisa sākuma no pasažiera viedokļa un gūt ieskatu par notikumu norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem. |

# 5. nodaļas D papildinājums NORĀDĪJUMI PAR PIESPIEDU NOSĒŠANĀS UZ ŪDENS VAI NETĪŠAS SASKARES AR ŪDENI IZMEKLĒŠANU

## 1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par reisu | *Jāapkopo šāda ar aviācijas nelaimes gadījumu saistīta informācija:*  a) notikuma datums (*UTC* un *LMT*);  b) notikuma norises laiks (*UTC* un *LMT*);  c) ekspluatanta nosaukums;  d) reisa numurs;  e) gaisa kuģa ražotāja sērijas numurs (*MSN*), marka/modelis/sērija, reģistrācija un ekspluatācijas uzsākšanas datums;  f) atrašanās vieta:  1. vispārējā atrašanās vieta;  2. koordinātu tīkls/koordinātas;  3. augstums virs jūras līmeņa un topogrāfija;  g) izlidošanas punkts;  h) lidojuma fāze un lidojuma līmenis;  i) galamērķis un starpposma pieturas (ar *ETA* un *ETD*), un radiolokatora ekrānā novērojamās ceļa līnijas;  j) kopējais apkalpes locekļu skaits:  1. lidojumu apkalpe;  2. gaisa kuģa salona apkalpe;  k) kopējais tādu papildu personāla locekļu skaits, kurus ekspluatants norīkojis veikt ar drošību un avārijas situācijām nesaistītus pienākumus gaisa kuģī, un  l) kopējais pasažieru skaits, tostarp klēpī turami zīdaiņi un citas īpašas pasažieru kategorijas. | *Mērķis ir iegūt faktisko informāciju par aviācijas nelaimes gadījumu.* |
| Personām radītie miesas bojājumi | *Jāapkopo šāda informācija par apkalpi, pasažieriem un citām personām:*  a) miesas bojājumi (apkalpe):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav;  b) miesas bojājumi (pasažieri):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav;  c) kopā gaisa kuģī:  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav, un  d) miesas bojājumi (citi):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli un  4. nav. | *Mērķis ir noskaidrot nāves gadījumu/izdzīvojušo skaitu un gūtos miesas bojājumus.*  Obligāti jāapkopo informācija par nāves gadījumiem un miesas bojājumiem, jo pastāv saistība starp gaisa kuģī esošo personu miesas bojājumiem un nāves gadījumiem, no vienas puses, un gaisa kuģa konstrukciju un vidi, no otras puses.  *Piezīme. Cēloņi/veicinošie faktori var būt apspriesti citā ziņojuma sadaļā (piemēram, cilvēku rīcībai veltītajā sadaļā).* |
| Meteoroloģiskie apstākļi | *Jāizskata meteoroloģiskie apstākļi, tostarp:*  a) atmosfēras stāvoklis (piemēram, sniegs, lietus, migla);  b) vējš un  c) visi neparastie apstākļi, piemēram, vulkāniskie pelni, vizuālas parādības vai apledojums. | *Mērķis ir izskatīt meteoroloģiskos apstākļus un novērtēt, vai un kā tie ietekmēja evakuāciju ūdenī. Piemēram:*  a) grūtības evakuēt gaisa kuģi;  b) grūtības atrast gaisa kuģi un/vai tajā esošās personas (piemēram, spēcīga snigšana vai lietus, straumes, viļņošanās) un  c) samazinātas izdzīvošanas iespējas gaisa kuģī esošajām personām (piemēram, ūdens temperatūra). |

**2. DOKUMENTĀCIJA (EKSPLUATANTS)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Politikas nostādnes un procedūras | *Izskatiet ekspluatācijas rokasgrāmatu un iegūstiet norādes par:*  a) prasībām attiecībā uz gaisa kuģa salona apkalpi;  b) pirmslidojuma pārbaudēm;  c) apkalpes un pasažieru instruktāžu;  d) paredzētu piespiedu nosēšanos uz ūdens un saistīto kontrolkarti attiecīgā gadījumā;  e) neparedzētu piespiedu nosēšanos uz ūdens;  f) gaisa kuģa evakuāciju ūdenī;  g) zīdaiņiem piemērotu glābšanas vestu vai citu zīdaiņu peldierīču izdalīšanu attiecīgā gadījumā un  h) pienākumiem pēc evakuācijas. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta politikas nostādnes un procedūras un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību:*  a) normālas darbības procedūras, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. minimālās gaisa kuģa salona apkalpes prasības, tostarp izņēmumi;  2. apkalpes un pasažieru instruktāža, tostarp instruktāža, ko gaisa kuģa salona apkalpe saņem no lidojumu apkalpes, gaisa kuģa salona apkalpes instruktāža, pasažieru drošības demonstrējums, instruktāža pie izejām un instruktāža īpašām pasažieru kategorijām;  3. pirmslidojuma drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pārbaudes;  4. politika attiecībā uz sēdvietu ierādīšanu avārijas izejas rindās;  b) piespiedu nosēšanās uz ūdens procedūras, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. gaisa kuģa apkalpes saziņa/signāli;  2. gaisa kuģa apkalpes un pasažieru instruktāža;  3. glābšanas vestu uzvilkšana/citu peldierīču izmantošana;  4. darbspējīgo pasažieru norīkošana, pārvietošana un instruktāža;  5. priekšmetu nostiprināšana gaisa kuģa salonā, virtuvēs u. c. vietās un šo vietu pārbaudes;  6. gaisa kuģa salona apkalpes izmantotās kontrolkartes attiecīgajā gadījumā;  7. klusā pārbaude;  8. pavēles ieņemt drošo sēdēšanas pozīciju;  9. apkalpes un pasažieru drošās sēdēšanas pozīcijas;  c) evakuācijas procedūras (ūdenī), pievērošot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. evakuācijas lēmums/rīkojums;  2. gaisa kuģa salona apkalpes tiesības uzsākt evakuāciju;  3. evakuācijas pavēles;  4. avārijas apgaismojuma izmantošana;  5. glābšanas vestu uzvilkšana/citu peldierīču izmantošana (neparedzamas piespiedu nosēšanās uz ūdens gadījumā);  6. iekšējo/ārējo apstākļu novērtēšana;  7. izeju izmantošana ārkārtas situācijā;  8. evakuācijas trapu izmantošana attiecīgajā gadījumā;  9. bloķētās/neizmantojamās izejas;  10. galvenās/sekundārās izejas atkarībā no gaisa kuģa modeļa, pamatojoties uz sertifikāciju;  11. gaisa kuģa apkalpes locekļu un pasažieru drošās sēdēšanas pozīcijas;  12. pūļa kontrole/gaisa kuģa salona pārvaldība (piemēram, plūsmas kontrole);  13. gaisa kuģa salona/pilotu kabīnes pārmeklēšana;  14. izdzīvošanas aprīkojums, kas apkalpei ir jāpaņem pirms iziešanas no gaisa kuģa;  15. glābšanas plostu izņemšana no glabāšanas vietām (piemēram, no augšējiem bagāžas nodalījumiem, griestu nodalījumiem) un izmantošana;  16. evakuācijas trapu izmantošana attiecīgā gadījumā;  17. cits saistīts piespiedu nosēšanās uz ūdens aprīkojums (piemēram, *ELT*) attiecīgā gadījumā un  18. gaisa kuģa salona apkalpes pienākumi pēc evakuācijas un izdzīvošanas procedūras. |
| Mācību programmas | *Izskatiet apstiprinātās gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācību programmas drošības jomā (piemēram, sākotnējo un periodisko apmācību) un noskaidrojiet, kas tajās ir paredzēts tādos jautājumos kā:*  a) mācību saturs par ārkārtas un avārijas procedūrām paredzētas/neparedzētas piespiedu nosēšanās uz ūdens un evakuācijas ūdenī gadījumos;  b) apmācība cilvēku rīcības jomā, tostarp *CRM* un kopīga lidojumu/gaisa kuģa salona apkalpes *CRM*;  c) ar konkrētu gaisa kuģa tipu saistīta apmācība (attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumā iesaistīto gaisa kuģa modeli);  d) apmācība attiecībā uz drošības un avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu un  e) apmācības tehniskais nodrošinājums un ierīces.  *Piezīme. Attiecīgā gadījumā izskatiet arī tāda personāla apmācību, kuram ekspluatants nav noteicis ar drošību un avārijas situācijām saistītus pienākumus gaisa kuģa salonā (piemēram, beznodokļu tirdzniecības pārstāvju, tulku, cita apkalpojošā personāla apmācību).* | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta mācību programmas (piemēram, sākotnējo un periodisko apmācību) un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību:*  a) mācību saturs un apkalpes novērtēšanas metodes, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. minimālās gaisa kuģa salona apkalpes prasības, tostarp izņēmumi;  2. apkalpes un pasažieru instruktāža, tostarp instruktāža, ko gaisa kuģa salona apkalpe saņem no lidojumu apkalpes, gaisa kuģa salona apkalpes instruktāža, pasažieru drošības demonstrējums, instruktāža pie izejām un instruktāža īpašām pasažieru kategorijām;  3. politika attiecībā uz sēdvietu ierādīšanu avārijas izejas rindās;  4. paredzētas/neparedzētas piespiedu nosēšanās uz ūdens procedūras;  5. gaisa kuģa evakuācijas procedūras (ūdenī);  6. praktiskās nodarbības un imitēti vingrinājumi, kas veltīti būtiskajam drošības un avārijas situācijām paredzētajam aprīkojumam un gaisa kuģa sistēmām, piemēram, evakuācijas trapiem un glābšanas vestēm vai citām peldierīcēm (attiecībā uz konkrēto gaisa kuģa modeli, kas iekļuva aviācijas nelaimes gadījumā);  7. imitēti vingrinājumi par gaisa kuģa salona sagatavošanu paredzētas/neparedzētas piespiedu nosēšanās uz ūdens veikšanai un evakuācijai ūdenī (tostarp attiecīgā gadījumā mācību trauksme evakuācijai ūdenī);  8. cilvēku rīcība, tostarp kopīgas *CRM* nodarbības ar lidojumu apkalpes locekļiem, un  b) apmācības tehniskais nodrošinājums, pievēršot uzmanību tādu elementu pieejamībai un piemērotībai kā:  1. klašu telpas;  2. apmācībā izmantotais drošības un avārijas situācijām paredzētais aprīkojums;  3. gaisa kuģa salona trenažieri;  4. avārijas izeju trenažieri (konkrētajam gaisa kuģa modelim, kas iekļuva aviācijas nelaimes gadījumā) un  5. apmācāmo personu un instruktoru proporcionālā attiecība.  *Piezīme. Ja ekspluatants nodarbina personālu, kam nav uzticēti ar drošību un avārijas situācijām saistīti pienākumi gaisa kuģa salonā, ir jāizskata mācību programmas saturs un personāla komplektēšanas prakse, lai novērtētu, vai šī personāla darbība ir veicinājusi vai kavējusi evakuācijas procesu vai radījusi apjukumu gaisa kuģī esošajām personām.* |
| Dokumentācija | *Izskatiet ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. licence vai sertifikācija attiecīgajā gadījumā;  2. apmācības dokumentācija (tostarp sākotnējā apmācība, pēdējās periodiskās apmācības datums un ierindas pārbaude);  3. gaisa kuģa tipa kvalifikācija, tostarp tas, cik daudz šādu kvalifikāciju vienā reizē;  4. saraksts/grafiks;  5. personiskā kadru lieta (tostarp darba attiecību uzsākšana);  6. jebkāda cita būtiska pieredze;  b) cita dokumentācija par personālu attiecīgā gadījumā un  c) aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušais gaisa kuģis:  1. gaisa kuģa lidojumu žurnāls;  2. gaisa kuģa salona defektu žurnāls;  3. gaisa kuģa salona iekšpuses konfigurācijas diagramma (*LOPA/S*);  4. gaisa kuģa apkalpes saraksts un pienākumu sadale starp apkalpes locekļiem;  5. ziņojums par izlidošanu attiecīgajā gadījumā;  6. *CVR* atšifrējumi attiecīgā gadījumā;  7. *FDR* nolasījumi attiecīgā gadījumā;  8. virtuves(-ju) un kravas izvietojuma diagramma;  9. dispečerdienesta žurnāls;  10. lidojumu apkalpes gaisa kuģa tehniskais žurnāls;  11. pilotu kabīnes žurnāls;  12. tehniskās apkopes žurnāli/izlaišanas veidlapas;  13. *MEL*;  14. citi apkalpes dokumenti (piemēram, aprīkojuma kontrolkarte, apkalpes instruktāžas lapas) un  15. pasažieru saraksts un sēdvietu shēma (tostarp adreses un tālruņa numuri). | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumā iesaistīto apkalpi un gaisa kuģi un novērtēt tādus aspektus kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu kvalifikācija un kvalifikācijas elementi, lai izpildītu nepieciešamos pienākumus avārijas situācijā, tostarp valodas zināšanas, kas bija būtiskas reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  2. kvalifikācijas/kvalifikācijas elementu atbilstība (piemēram, pamatojoties uz pēdējo datumu, kad gaisa kuģa salona apkalpes locekļi sekmīgi pabeidza nepieciešamo apmācību, un/vai viņu licences derīguma termiņu);  3. faktori, kas var labvēlīgi vai nelabvēlīgi ietekmēt viņu rīcību, piemēram, pieredze (pamatojoties uz darba attiecību uzsākšanas datumu vai iepriekšējo lidošanas pieredzi pie cita ekspluatanta);  4. faktori, kas var ietekmēt rīcību, piemēram, nogurums (pamatojoties uz viņu lidojuma grafiku pirms aviācijas nelaimes gadījuma, atpūtu starp lidojumiem vai atpūtu lidojuma laikā), un  b) gaisa kuģis, kas iekļuva aviācijas nelaimes gadījumā:  1. gaisa kuģa salona un virtuves(-ju) izvietojums un viss aprīkojums, kas varētu būt apgrūtinājis evakuāciju (piemēram, nodalījumi/šķēršļi);  2. līdzības un atšķirības ar citiem gaisa kuģu modeļiem, tostarp dokumentējot ekspluatanta gaisa flotē esošās konfigurācijas atšķirības;  3. pasažieru un apkalpes locekļu atrašanās vieta gaisa kuģa salonā, kam var būt saistība ar viņu izdzīvošanu/nāvi (piemēram, ja viņi ir sēdējuši applūdušajā zonā);  4. tehniski darbības traucējumi, kas var būt ietekmējuši gaisa kuģu sistēmu darbību (piemēram, neizmantojama izeja evakuācijas trapa piepūšanas atteices dēļ). Par tiem var spriest, izskatot tehniskās apkopes vai gaisa kuģa salona defektu žurnālus;  5. *MEL* attiecībā uz darba kārtībā neesošiem priekšmetiem, piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes atvāžamajiem sēdekļiem, skaļruņu sakaru sistēmu, gaisa kuģu un avārijas situācijām paredzētu aprīkojumu un sistēmām, kas kavēja evakuāciju, un  6. apspriedes starp lidojumu apkalpi un gaisa kuģa salona apkalpi par avārijas situāciju, pamatojoties uz *CVR* atšifrējumu. |
| Cits | *Izskatiet citu ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu darbā pieņemšanas kritēriji;  b) drošības un ārkārtas paziņojumi;  c) pirmslidojuma pasažieru drošības instruktāžas;  d) pasažieru drošības videoinstruktāža attiecīgā gadījumā;  e) drošības instruktāžas lapa;  f) ekspluatanta biļeteni un paziņojumi gaisa kuģa salona apkalpei;  g) gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmata;  h) komponentu tehniskās apkopes rokasgrāmata (no ražotāja) un  i) tehniskās apkopes uzraudzības rokasgrāmata. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju un novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  a) minimālā kvalifikācija, kas nepieciešama, lai varētu pieņemt darbā jaunus gaisa kuģa salona apkalpes locekļus;  b) standarta drošības informācija, kuru pasažieriem sniedz, izmantojot dažādus līdzekļus, kas raksturīgi aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītajam gaisa kuģa modelim (piemēram, pasažieru drošības demonstrējums, drošības instruktāžas lapas u. c.);  c) vai informācija atbilst informācijai, kas tika sniegta tā reisa laikā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums:  1. drošības instruktāžas lapas, kas atradās aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušajā gaisa kuģī, pretstatā pareizajām, kas bija paredzētas šādam gaisa kuģim;  2. noteiktās pirmslidojuma pasažieru drošības instruktāžas pretstatā tām, kas tika veiktas reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  3. apstiprināti drošības paziņojumi pretstatā tiem, kas tika sniegti reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  4. pasažieru drošības demonstrējums pretstatā tam, kas tika rādīts/veikts reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  5. valodas, kurās ir jāsniedz instruktāža, pretstatā tām, kas tika izmantotas reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  d) drošības informācija, kas tika nodota gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem, izmantojot iekšējos ekspluatanta sakaru līdzekļus (piemēram, biļetenus), un kas viņiem ir nepieciešama pienākumu veikšanai atbilstoši ekspluatanta politikai un procedūrām (piemēram, atjauninātas procedūras);  e) ar gaisa kuģa salonu saistīta informācija no komponentu tehniskās apkopes rokasgrāmatas (piemēram, evakuācijas trapa komplekts) un  f) ar gaisa kuģa salonu saistīta informācija no gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmatas:  1. sakaru sistēmas (skaļruņu sakaru sistēma/iekšējais telefons);  2. avārijas situācijām paredzētais aprīkojums;  3. avārijas apgaismojums un  4. izejas un evakuācijas palīglīdzekļi (piemēram, evakuācijas trapi). |

**3. DOKUMENTĀCIJA (EKSPLUATANTVALSTS)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Valsts normatīvie akti | *Izskatiet normatīvās prasības un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu skaits gaisa kuģī;  b) gaisa kuģa salona apkalpes loceklim atļauto gaisa kuģa modeļa kvalifikāciju skaits (atzīmes);  c) avārijas izeju skaits, atrašanās vieta un konstrukcija;  d) informatīva zīme pie katras izejas;  e) norādījumi par izeju izmantošanu;  f) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācības drošības jomā;  g) drošības un avārijas situācijām paredzētais aprīkojums, tostarp aprīkojums, kas ir nepieciešams lidojumiem virs ūdeņiem, un  h) piespiedu nosēšanās uz ūdens konstrukcijas standarti. | *Mērķis ir izskatīt spēkā esošos valsts normatīvos aktus un novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  a) minimālās prasības attiecībā uz gaisa kuģa salona apkalpi;  b) gaisa kuģa modeļa kvalifikāciju skaits, kas vienlaikus var būt vienam gaisa kuģa salona apkalpes loceklim;  c) normatīvās prasības attiecībā uz avārijas izejām un ar tām saistītām zīmēm/informatīvajām zīmēm;  d) ierobežojumi attiecībā uz sēdvietām rindās pie izejām;  e) normatīvās prasības, kas saistītas ar apstiprinātām gaisa kuģa salona apkalpes mācībām drošības jomā;  f) normatīvās prasības attiecībā uz aprīkojumu, kas ir jānodrošina gaisa kuģa salonā, tostarp attiecībā uz aprīkojumu, kas nepieciešams lidojumos virs ūdeņiem (piemēram, glābšanas vestēm, glābšanas plostiem vai evakuācijas trapiem), un  g) piespiedu nosēšanās uz ūdens demonstrācija attiecībā uz gaisa kuģa modeli (kuru nodrošina, piemēram, ražotājs un ekspluatants). |
| Uzraudzība | *Attiecībā uz gaisa kuģa salona drošības informāciju izskatiet aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā ekspluatanta valsts uzraudzības dokumentāciju un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) apstiprinātā gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmata;  b) apstiprinātā ekspluatācijas rokasgrāmata;  c) apstiprinātais *MEL*;  d) apstiprinātā gaisa kuģa salona apkalpes apmācības rokasgrāmata;  e) pēdējais valsts uzraudzības pasākums;  f) gaisa kuģa salona apkalpes praktiskais sertifikācijas eksāmens un  g) jebkādi izņēmumi, atkāpes vai politikas skaidrojumi ekspluatantam. | *Mērķis ir izskatīt valsts izdotos apstiprinājumus un aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā ekspluatanta pastāvīgu uzraudzību un novērtēt tādus aspektus kā:*  a) apstiprinātās gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatas saturs attiecībā uz gaisa kuģa piespiedu nosēšanos uz ūdens;  b) apstiprinātās ekspluatācijas rokasgrāmatas saturs attiecībā uz:  1. drošības instruktāžām un sēdvietām rindās pie izejām;  2. paredzētu (vai neparedzētu) piespiedu nosēšanos uz ūdens;  3. evakuāciju ūdenī;  c) ar gaisa kuģa salonu saistītais aprīkojums apstiprinātajā *MEL*;  d) apstiprinātās gaisa kuģa salona apkalpes mācību programmas saturs attiecībā uz:  1. drošības instruktāžām un sēdvietām rindās pie izejām;  2. paredzētu (vai neparedzētu) piespiedu nosēšanos uz ūdens;  3. evakuāciju ūdenī;  e) nesenākais valsts veiktais uzraudzības pasākums, tostarp secinājumi par:  1. politiku un procedūrām, kas attiecas uz gaisa kuģa salonu;  2. apmācību;  3. gaisa kuģa salona apkalpes kvalifikāciju un kvalifikācijas elementiem;  4. pārkāpumiem (piemēram, lidojumu un darba laika pārkāpumiem);  5. sistēmiskām problēmām;  f) secinājumi, kas izriet no gaisa kuģa salona apkalpes praktiskā sertifikācijas eksāmena ziņojumiem, tostarp par:  1. gaisa kuģa salona apkalpes rīcību;  2. trūkumiem, kas ir saistīti ar gaisa kuģa salona apstākļiem;  3. trūkstošu vai darba kārtībā neesošu drošības un avārijas situācijām paredzētu aprīkojumu vai gaisa kuģa (salona) sistēmām (piemēram, trūkstošām glābšanas vestēm) un  g) jebkādi izņēmumi, atkāpes vai politikas skaidrojumi, ko valsts izdevusi ekspluatantam un kam var būt būtiska nozīme saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumu:  1. atļauja samazināt apkalpes locekļu skaitu gaisa kuģī un  2. atbrīvojums/atkāpšanās no normatīvajām prasībām. |

**4. DOKUMENTĀCIJA (CITI AVOTI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Lidlauks | *Izskatiet tā lidlauka dokumentāciju, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums (attiecīgā gadījumā), un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) lidlauka shēma un  b) lidlauka ekspluatācijas rokasgrāmata. | *Mērķis ir novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  lidlauka operatīvās rīcības plāns, tostarp iesaistīto organizāciju procedūras, atbildības sadalījums un pienākumi, lai sekmētu tādu pasākumu izpildi lidlaukā avārijas situācijā kā:  a) efektīva glābšana;  b) medicīniskā aprūpe;  c) ugunsdzēsības pasākumi;  d) gaisa kuģa glābšana un ugunsdzēsība un  e) nesenāko avārijas situācijas mācību datums.  *Piezīme. Lidlauka shēma var noderēt, analizējot reaģēšanas pasākumus ārkārtas situācijās (piemēram, grūtības sasniegt aviācijas nelaimes gadījuma vietu skrejceļu/manevrēšanas ceļu izvietojuma dēļ).* |
| Medicīniskā un patoloģiskā dokumentācija | *Izskatiet medicīnisko un patoloģisko dokumentāciju un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) medicīniskie ziņojumi;  b) autopsijas ziņojumi;  c) toksikoloģijas ziņojumi un  d) ar apkalpes veselības pārbaudēm saistīta informācija attiecīgā gadījumā. | *Mērķis ir nodrošināt faktisko informāciju par aviācijas nelaimes gadījumu:*  a) gaisa kuģī esošas personas nāves vai miesas bojājumu cēlonis;  b) iepriekš pastāvošs medicīniskais stāvoklis, kas varētu būt ietekmējis gaisa kuģa salona apkalpes locekļa rīcību aviācijas nelaimes gadījuma laikā, un  c) jebkādi īpaši jautājumi, kas ir saistīti ar īpašām pasažieru kategorijām. |
| Citi informācijas avoti | *Apkopojiet un izskatiet jebkādu vizuālu, audio vai citu “ierakstītu” informāciju no tādiem avotiem kā:*  a) lidostas videonovērošanas kameras;  b) pārnēsājamas elektroniskas ierīces (*PED*);  c) reportāžas plašsaziņas līdzekļos un  d) sociālie tīkli. | *Mērķis ir apkopot visu pieejamo informāciju, kas var noderēt izmeklēšanā.* |

**5. GAISA KUĢIS (PAR GAISA KUĢA SALONU)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Izejas, evakuācijas palīglīdzekļi, gaisa kuģa/gaisa kuģa salona sistēmas | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādīto sistēmu esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāta, darba kārtībā un/vai normāla darbība) un daļas/sērijas numuru:*  a) izejas un evakuācijas palīglīdzekļi:  1. novietojums;  2. attiecībā uz atdalāmām lūkām – novietojums gaisa kuģī vai ārpus tā;  3. stāvoklis, kādā atrasti (piemēram, atvērti vai aizvērti);  4. bojājumi;  5. atrašanās vieta avarējušajā gaisa kuģī;  6. darbības pārbaude, ja iespējama;  7. ūdens līmenis pie izejām;  8. durvju aktivizēšanas mehānisma/indikatora pozīcija;  9. izejas atvēršanas roktura pozīcija;  10. pastiprinātāja (ja tāds ir) stāvoklis, tostarp spiediena mērierīces stāvoklis;  11. glābšanas plosta vai evakuācijas trapa piepūšanas mehānisms un sastāvdaļas;  12. evakuācijas trapa glabāšanas ietvara stāvoklis;  13. evakuācijas virves (glābšanas pieturtroses), virvju, lenšu vai inerces spoļu izvietošana;  b) evakuācijas signalizācijas sistēma attiecīgā gadījumā;  c) sakaru sistēmas un saistītie signalizācijas paneļi;  d) apgaismojuma sistēmas (iekšējais, ārējais un avārijas apgaismojums) un  e) uzstādīta/pārnēsājama avārijas situācijas signalizācijas sistēma. | *Mērķis ir novērtēt, vai sistēmas bija noderīgas piespiedu nosēšanās uz ūdens pārvaldībā vai gaisa kuģī esošo personu izdzīvotspējas uzlabošanā. Analīzē jānosaka, vai sistēmas darbojas, kā paredzēts, un, ja nedarbojās, jānosaka iemesls:*  a) izejas, kas netika izmantotas vai kas kavēja evakuāciju ūdenī:  1. iekšējie/ārējie apstākļi, kuru dēļ nebija iespējams izmantot izeju (piemēram, ūdens līmenis pie izejām);  2. darbības traucējumi (piemēram, gaisa kuģa korpusa deformācija, nepiepūtās evakuācijas traps);  3. darbības režīms (durvis atrastas aktivizētā vai deaktivizētā režīmā);  4. izejas un ap to esošās fizelāžas bojājums (tostarp ūdens iekļūšana);  b) evakuācijas palīglīdzekļi, kas netika izmantoti vai kas kavēja evakuāciju ūdenī:  1. glābšanas plosts vai evakuācijas traps nepiepūtās vispār vai piepūtās tikai daļēji;  2. glābšanas plosts vai evakuācijas traps pēc piepūšanas nedarbojās pienācīgi (piemēram, tika caurdurts);  3. ūdens līmenis pie izejām;  4. glābšanas plosts vai evakuācijas traps piepūtās gaisa kuģa salonā;  5. enkurstieņa darbības traucējums;  c) attiecīgā gadījumā evakuācijas trauksmes signāla izmantošana, lai signalizētu par evakuācijas pavēli, un tā efektivitāte;  d) skaļruņu sakaru sistēmas/iekšējā telefona izmantošana saziņai ar pasažieriem un apkalpi. Ja šīs iekārtas nedarbojās, vai bija nodrošinātas rezerves sistēmas vai aprīkojums (piemēram, megafoni);  e) avārijas apgaismojuma izmantošana, lai gaisa kuģī esošās personas varētu vieglāk atrast izejas. Ja tas nedarbojās, vai bija nodrošināts un izmantots cits aprīkojums (piemēram, kabatas lukturi), un  f) avārijas signalizācijas sistēmu (piemēram, *ELT*) izmantošana, lai nosūtītu briesmu signālu. |
| Drošības un avārijas situācijām paredzētais aprīkojums | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  a) pārnēsājamie ugunsdzēšamie aparāti;  b) cirvis;  c) lauznis;  d) aizsargcimdi;  e) pretdūmu brilles;  f) elpošanas aizsardzības līdzekļi;  g) pārnēsājams skābekļa aprīkojums;  h) kabatas lukturi avārijas situācijām;  i) megafons;  j) izdzīvošanas komplekts;  k) bērnu pasīvās drošības sistēmas;  l) pagarināmā drošības josta;  m) *AED* un saistītais aprīkojums (*CPR* maskas, vairogi, elpināšanas ierīces u. c.);  n) *FAK*;  o) universāls profilakses komplekts;  p) medicīniskās palīdzības komplekts;  q) glābšanas vestes;  r) zīdaiņu glābšanas vestes;  s) zīdaiņu glābšanas silītes;  t) peldspējīgi sēdekļu spilveni;  u) labi pamanāmas vestes gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem;  v) izmantotais papildu aprīkojums un  w) cits aprīkojums, kas ir piemērots paredzamajai videi. | *Mērķis ir novērtēt pieejamā aprīkojuma veidu un to, vai šis aprīkojums palīdzēja pārvaldīt piespiedu nosēšanos uz ūdens vai kavēja to, un to, vai tas palielināja gaisa kuģī esošo personu izdzīvotspēju. Analīzē ir jānosaka, vai:*  a) nepieciešamais aprīkojums bija nodrošināts, pieejams un darba kārtībā;  b) norādījumi par aprīkojuma izmantošanu bija lietderīgi un  c) būtu noderējis arī papildu aprīkojums, kas nebija atrodams gaisa kuģī. |
| Apstākļi gaisa kuģa salonā | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  a) grīdas konstrukcija un grīdas paneļi;  b) paklāji;  c) izolācija;  d) griestu un sānu paneļi;  e) *PSU*, tostarp skābekļa masku komplekti;  f) augšējie bagāžas nodalījumi un skapji;  g) slēgmehānismi;  h) starpsienas un klašu sadalītāji;  i) atvāžamie galdi;  j) pasažieru sēdvietas, tostarp grīdas stiprinājumi un sēdekļa vadotnes;  k) pasažieru pasīvās drošības līdzekļi;  l) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu sēdvietas;  m) gaisa kuģa salona apkalpes pasīvās drošības līdzekļi;  n) rokas bagāža;  o) virtuves, tostarp pasīvās drošības līdzekļi (slēgmehānismi, bremzes);  p) tualetes (griestu panelis/*PSU*, durvis);  q) pilotu kabīnes durvis;  r) loga aizklāja pozīcijas;  s) ierīces ar vadu (piemēram, *IFE* tālvadības pultis, radioaustiņas);  t) apkalpes atpūtas zonas attiecīgā gadījumā;  u) gaisa kuģa salona vadības pults(-is);  v) sēdekļa elektronika un *IFE* stiprinājumi zem sēdekļa, un  w) citas iekšējās struktūras vai konstrukcijas. | *Mērķis ir attiecīgā gadījumā novērtēt defektu/bojājumu iemeslu un to, kā tas varētu būt ietekmējis gaisa kuģī esošo personu izdzīvotspēju (tostarp gūtos miesas bojājumus) un viņu spēju evakuēties ūdenī:*  a) gaisa kuģa salona konstrukcijas deformācija/lūzumi, tostarp pēdas, kas liecina par ūdens iekļūšanu un gaisa kuģa peldspējas laiku;  b) lūzumi grīdā;  c) termisko bojājumu pēdas;  d) miesas bojājumu pēdas, piemēram, asins traipi, iespiedumi vai plaisas, kas radušās, gaisa kuģī esošajām personām atsitoties pret sānu paneļiem, griestiem vai citām gaisa kuģa salona daļām;  e) bojājumi vai traipi uz paklājiem, piemēram, ķermeņa šķidrumi, kas var liecināt par miesas bojājumiem;  f) sēdekļa un pasīvās drošības mehānisma defekts, tostarp sēdekļa vadotnes stiprinājums;  g) apgāztu/bojātu sēdekļu atrašanās vieta;  h) drošības jostas (sadriskātas vai bojātas);  i) atvāžamā galda pozīcija (atvērts vai aizvērts katrā sēdvietā);  j) bagāžas nodalījuma stāvoklis (tostarp durvju stāvoklis, slēgmehānisms, satura glabāšana, atdalījies no fizelāžas). Tukši nodalījumi var liecināt par to, ka pasažieri evakuējušies ar personīgajām mantām;  k) glābšanas vestu un peldspējīgu sēdekļu spilvenu stāvoklis (joprojām atrodas zem/uz sēdekļa, joprojām atrodas maisiņā, maisiņš tukšs). Tas var liecināt par to, ka pasažieri ir evakuējušies ar glābšanas vestēm vai peldierīcēm vai bez tām;  l) pēdas, kas liecina par bagāžas nodalījumu vai augšējo nodalījumu pārslogošanu;  m) pēdas, kas liecina par liesmu izplatīšanos pa izolācijas materiāliem;  n) izkrituši skābekļa masku komplekti (sadursmes rezultātā);  p) pēdas, kas liecina par atkritumu maisu turēšanu tualetēs;  q) pēdas, kas liecina par rokas bagāžas novietošanu nedrošās vietās (piemēram, atstājot to nenostiprinātu aiz pēdējās sēdekļu rindas);  r) bojājumi virtuvēs, tostarp rati un cits aprīkojums, kas ir izkustējies un bloķējis evakuācijas ceļus/izejas vai radījis miesas bojājumus;  s) aviācijas nelaimes gadījumā radušies bojājumi (piemēram, sadursme ar ūdeni) pretstatā bojājumiem, kas radušies, veicot reaģēšanas pasākumus ārkārtas situācijās vai  pasākumos pēc aviācijas nelaimes gadījuma (piemēram, veicot gaisa kuģu atlūzu atgūšanu);  t) pilotu kabīnes durvis:  1. aizslēgtas vai atslēgtas, tostarp slēdzeņu/elektronisko pieejas paneļu vai papildtastatūru stāvoklis;  2. atvēršanās virziens un deformācijas mērījumi;  3. termiski bojājumi;  4. funkcionāli/iesprūduši evakuācijas paneļi;  u) logu aizklāju pozīcija (atvērti vai aizvērti) un skats no gaisa kuģa salona iekšpuses;  v) ierīces ar vadu novietotas vietā (noliktas to glabāšanas vietā), vai vadi stiepjas pāri sēdvietām vai ejām;  w) apkalpes atpūtas zonu stāvoklis, tostarp bojājumi, un  x) gaisa kuģa salona apkalpes izmantotās(-o) vadības pults(-šu) stāvoklis, tostarp bojājumi. |

**6. CILVĒKU RĪCĪBA (GAISA KUĢA SALONA APKALPE)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Pirmslidojuma darbības | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes rīcību pirmslidojuma pasākumos:*  a) apkalpes reģistrācijas process;  b) apkalpes instruktāžas (tostarp kopējās instruktāžas attiecīgā gadījumā) sniegšana vai dalība tajā;  c) pirmslidojuma drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pārbaužu veikšana;  d) pasažieru drošības instruktāžu sniegšana;  e) instruktāža pasažieriem no īpašām kategorijām un  f) to ierobežojumu piemērošana, kas noteikti attiecībā uz pasažieru izvietošanu sēdvietu rindās pie izejām. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe ir izpildījusi pirmslidojuma pienākumus. Analīzē jānoskaidro:*  a) metode, kuru izmantoja, lai savlaicīgi izplatītu ar drošību saistītu informāciju, un tas, vai apkalpe to izlasīja/izskatīja;  b) vai apkalpes locekļi piedalījās pirmslidojuma instruktāžā un, ja piedalījās, kāds bija tās saturs (*MEL*, u. c.);  c) vai ir veikta drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pirmslidojuma pārbaude atbilstoši ekspluatanta procedūrām un vai tika konstatēta kāda neatbilstība;  d) kāda drošības informācija tika sniegta pasažieriem pirms izlidošanas (piemēram, izmantojot pasažieru drošības demonstrējumu un instruktāžu pie izejām);  e) kāda drošības informācija tika sniegta īpašām pasažieru kategorijām (piemēram, pasažieriem, kas ceļo kopā ar zīdaiņiem, personām ar invaliditāti u. c.), un  f) vai tika ievēroti ierobežojumi attiecībā uz personu izvietošanu sēdvietu rindās pie izejām. Ja netika, ko gaisa kuģa salona apkalpes locekļi darīja, lai labotu situāciju (piemēram, pārvietoja pasažierus). |
| Pasākumi pirms piespiedu nosēšanās uz ūdens | *Attiecīgā gadījumā izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes rīcību, sagatavojot pasažierus/gaisa kuģa salonu piespiedu nosēšanās uz ūdens veikšanai:*  a) avārijas situācijas atpazīšana (piemēram, lidojumu apkalpes signāls, apstākļi gaisa kuģa salonā, pasažieru novērojumi/piezīmes u. c.) un  b) avārijas procedūru piemērošana pirms piespiedu nosēšanās uz ūdens, piemēram:  1. informācijas izplatīšana/apmaiņa starp lidojumu apkalpi un gaisa kuģa salona apkalpi;  2. *CRM* starp gaisa kuģa salona apkalpi un lidojumu apkalpi;  3. *ABP* identificēšana un iesaistīšana;  4. pasažieriem (tostarp *ABP* un īpašajām pasažieru kategorijām) sniegtie norādījumi;  5. zīdaiņu glābšanas vestu izdalīšana attiecīgā gadījumā;  6. glābšanas vestu uzvilkšana;  7. priekšmetu nostiprināšana gaisa kuģa salonā/virtuvē(-ēs);  8. avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma (izdzīvošanas komplektu, boju) pārvietošana atbilstoši vajadzībai;  9. gaisa kuģa salona pārbaužu veikšana;  10. “gaisa kuģa salona gatavības” apstiprināšana lidojumu apkalpei;  11. lidojumu apkalpes signālu ievērošana;  12. ierādītās stacijas/sēdvietas ieņemšana;  13. durvju stāvokļa pārbaudīšana attiecīgā gadījumā;  14. klusās pārbaudes veikšana;  15. lidojumu apkalpes ārkārtas paziņojuma dzirdēšana un izpildīšana;  16. drošās sēdēšanas pozīcijas ieņemšana un  17. komandas ieņemt drošo sēdēšanas pozīciju došana. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe sagatavojās piespiedu nosēšanās veikšanai uz ūdens. Analīzē jānoskaidro:*  a) kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi ieguva informāciju par avārijas situāciju, tostarp lidojumu apkalpes locekļu vai *I/C* sniegtās informācijas saturs, pilnīgums un lietderīgums;  b) vai gaisa kuģa apkalpes locekļi reaģēja saskaņā ar ekspluatanta procedūrām un vai kāda procedūra tika pielāgota situācijai (ja atbilde ir apstiprinoša, jānorāda, kuras procedūras tās bija un kāpēc tas tika darīts);  c) kā tika pārvaldīti *CRM* aspekti (saziņa, sadarbība, koordinācija), tostarp tas, kā apkalpes locekļiem tika doti uzdevumi un kā viņi organizēja darba slodzi un pārvaldīja laika ierobežojumus. Te jāietver gan pozitīvie, gan negatīvie *CRM* aspekti (piemēram, norādījumu izprašanas grūtības, lielas darba slodzes posteņi pretstatā mazas/dalītas darba slodzes posteņiem);  d) kāda informācija tika sniegta pasažieriem (tostarp *ABP* un īpašajām pasažieru kategorijām), lai sagatavotu viņus piespiedu nosēšanās uz ūdens veikšanai, tostarp norādījumi neņemt līdzi rokas bagāžu, drošā sēdēšanas pozīcija, tuvākās izejas un rezerves izejas, norādījums nepiepūst glābšanas vestes gaisa kuģī, ar piespiedu nosēšanos uz ūdens saistīta aprīkojuma (glābšanas plostu) paņemšana un izmantošana un tas, vai/kad novilkt augstpapēžu kurpes;  e) valoda(-as), kas tiek lietota(-as) saziņā ar pasažieriem – jānorāda visas ar valodām saistītās problēmas (piemēram, pasažieri un apkalpe nerunāja vienā valodā);  f) vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi izdalīja zīdaiņu glābšanas vestes/zīdaiņu glābšanas silītes vai pārliecinājās par to, ka tās ir izdalītas (ja ekspluatants paredz to iepriekšēju izdalīšanu), un pienācīgi instruēja pasažierus par šādas ierīces lietošanu (piemēram, ekspluatants var būt ieteicis vienas zīdaiņa peldierīces kameras piepūšanu);  g) vai gaisa kuģa apkalpes locekļi uzvilka glābšanas vestes, tostarp grūtības atrast, paņemt un uzvilkt glābšanas vestes;  h) vai apkalpes locekļi bija nostiprinājuši priekšmetus gaisa kuģa salonā, virtuvē(-ēs) un citās zonās un sagatavojuši un pārbaudījuši tās, lai novērstu/samazinātu miesas bojājumu gūšanu. Te jāietver tas, vai apkalpes locekļi pārliecinājās par to, ka pasažieri ir uzvilkuši savas glābšanas vestes, un sniedza palīdzību tiem, kuriem bija grūtības paņemt/uzvilkt glābšanas vestes;  i) vai gaisa kuģa salona apkalpe apstiprināja “gaisa kuģa salona gatavību” lidojumu apkalpei;  k) vai gaisa kuģa salona apkalpe, gatavojoties piespiedu nosēšanās uz ūdens veikšanai, saņēma norādījumu ieņemt staciju/sēdvietu, un izpildīja šo norādījumu;  l) vai gaisa kuģa salona apkalpe attiecīgā gadījumā pārbaudīja durvju stāvokli, lai pārliecinātos par to, ka tās ir aktivizētas;  m) vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi veica kluso pārbaudi un  n) vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi ieņēma drošo sēdēšanas pozīciju, gatavojoties sadursmei (ja atbilde ir apstiprinoša, noskaidrojiet, kāda pozīcija tika ieņemta) un izkliedza pavēli pasažieriem ieņemt drošo sēdēšanas pozīciju. |
| Darbības piespiedu nosēšanās uz ūdens laikā | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes rīcību, veicot evakuāciju ūdenī:*  a) evakuācijas uzsākšana/reaģēšana uz evakuācijas uzsākšanas signālu;  b) sistēmu, piemēram, avārijas apgaismojuma, skaļruņu sakaru sistēmas un evakuācijas signalizācijas sistēmas, izmantošana;  c) glābšanas vestu uzvilkšana (neparedzētas piespiedu nosēšanās uz ūdens gadījumā);  d) izeju un evakuācijas ierīču izmantošana (ja iespējams, fiksējiet atvēršanas secību);  e) izkliegtas evakuācijas pavēles pasažieriem (tostarp *ABP* un īpašajām pasažieru kategorijām);  f) pasažieru pārvaldīšana (rokas bagāža, palēnināta plūsma pie izejām, panikā esoši pasažieri u. c.);  g) evakuācijas pārvaldīšana (bloķēta izeja);  h) norādījumu sniegšana pasažieriem par glābšanas plostu izņemšanu no glabāšanas vietām (piemēram, no augšējiem bagāžas nodalījumiem, griestu nodalījumiem);  i) gaisa kuģa salona un pilotu kabīnes pārmeklēšana;  j) izdzīvošanas aprīkojuma paņemšana attiecīgā gadījumā;  k) glābšanas plostu vai evakuācijas trapu izmantošana un  l) grūtības, ar kurām nācies saskarties notikuma laikā. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe organizēja evakuāciju ūdenī. Analīzē jānoskaidro:*  a) kā gaisa kuģa salona apkalpe saņēma evakuācijas rīkojumu;  b) vai gaisa kuģa apkalpes locekļi reaģēja saskaņā ar ekspluatanta procedūrām un vai kāda procedūra tika pielāgota situācijai (ja atbilde ir apstiprinoša, jānorāda, kuras procedūras tās bija un kāpēc tas tika darīts);  c) ja evakuācijas uzsākšana aizkavējās, analīzē jāpievērš uzmanība iemeslam;  d) attiecīgā gadījumā analīzē uzmanība jāpievērš tam, kāpēc gaisa kuģa salona apkalpe pieņēma lēmumu evakuēties (piemēram, salona applūšana);  e) vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi uzvilka glābšanas vestes (neparedzētas piespiedu nosēšanās uz ūdens gadījumā), tostarp grūtības atrast, paņemt un uzvilkt glābšanas vestes;  f) ja gaisa kuģa salona apkalpei bija grūtības atvērt izejas un/vai darbināt evakuācijas ierīces, analīzē jāpievērš uzmanība iespējamiem iemesliem (piemēram, izeju nebija iespējams atvērt fizelāžas deformācijas dēļ; atsevišķus evakuācijas trapus nebija iespējams izmantot pie izejām esošā ūdens līmeņa dēļ);  g) ja izejas un/vai evakuācijas ierīces nedarbojās, analīzē jāpievērš uzmanība gaisa kuģa apkalpes reakcijai (piemēram, izejas bloķēšana un pasažieru novirzīšana);  h) ja gaisa kuģa salona apkalpe nolēma neizmantot noteiktas izejas, analīzē jāpievērš uzmanība iemesliem (piemēram, lidojumu apkalpes norādījums, apkalpe novērojusi strauju salona applūšanu attiecīgajā zonā);  i) informācija, kas tika sniegta pasažieriem laikā, kad notika piespiedu nosēšanās uz ūdens, tostarp norādījumi neņemt līdzi rokas bagāžu, tuvākās izejas un rezerves izejas, norādījums nepiepūst glābšanas vestes gaisa kuģī, norādījumi par to, kā iekāpt plostā vai lēkt tieši ūdenī un vai/kad novilkt augstpapēžu kurpes;  i) aprīkojums, ko apkalpe izmantoja laikā, kad notika evakuācija ūdenī (piemēram, kabatas lukturi), un tā efektivitāte;  k) ja apkalpei bija grūtības atrast un/vai izmantot aprīkojumu, analīzē jāpievērš uzmanība iespējamiem iemesliem (piemēram, vai apkalpe lido ar vairākiem gaisa kuģa modeļiem vai vairākām viena un tā paša gaisa kuģa modeļa konfigurācijām);  l) ja gaisa kuģa salona apkalpei bija grūtības darbināt sistēmas (piemēram, skaļruņu sakaru sistēmu), analīzē jāpievērš uzmanība iespējamiem iemesliem;  m) kā gaisa kuģa salona apkalpe rīkojās sistēmu, piemēram, avārijas apgaismojuma sistēmas, atteices gadījumā;  n) kā attiecīgā gadījumā salona apkalpe rīkojās skaļruņu sakaru sistēmas atteices gadījumā un vai tā izmantoja citus sakaru līdzekļus (piemēram, megafonu);  o) kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja pasažieru reakciju (ja panika vai mēģinājumi ņemt līdzi rokas bagāžu kavēja evakuācijas plūsmu) un visas problēmas ar pasažieriem, kuri neievēroja norādījumus;  p) gaisa kuģī esošo gaisa kuģa salona apkalpes locekļu skaita ietekme uz veiktajām darbībām;  q) vai gaisa kuģa salona apkalpe pārmeklēja gaisa kuģa salonu un pilotu kabīni pirms gaisa kuģa pamešanas;  r) vai evakuācijā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi ņēma līdzi izdzīvošanas aprīkojumu un vai viņi saskārās ar kādām grūtībām, kad mēģināja piekļūt šādam aprīkojumam vai paņemt un izmantot to, un  s) vai gaisa kuģa salona apkalpe saskārās ar kādām grūtībām, kas bija saistītas ar glābšanas plostu vai evakuācijas trapu izmantošanu vai aprīkojuma atvienošanu no gaisa kuģa. Attiecībā uz glābšanas plostiem analīzē uzmanība jāpievērš visām grūtībām, kas bija saistītas ar glābšanas plostu izņemšanu un novietošanu pie izejām. |
| Pasākumi pēc piespiedu nosēšanās uz ūdens | *Izskatiet informāciju par to, kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi pārvaldīja situāciju pēc piespiedu nosēšanās uz ūdens:*  a) pasažieru pulcēšana plostos un pienācīgā attālumā no gaisa kuģa;  b) pēc evakuācijas veicamo pasākumu izpilde un  c) izdzīvošanas procedūru piemērošana attiecīgā gadījumā. | *Mērķis ir novērtēt to, kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja situāciju pēc piespiedu nosēšanās uz ūdens līdz brīdim, kad vadību pārņēma avārijas dienesti. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai apkalpes locekļi vadīja pūli pēc evakuācijas;  b) vai viņi organizēja pirmās palīdzības sniegšanu līdz brīdim, kad ieradās medicīniskās palīdzības dienests, un  c) vai viņi piemēroja izdzīvošanas procedūras, piemēram, raidīja palīdzības nepieciešamības signālus. |

**7. CILVĒKU RĪCĪBA (PASAŽIERI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Pirmslidojuma darbības | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību/reakciju uz pirmslidojuma pasākumiem:*  a) drošības instruktāžas lapu izskatīšana;  b) pasažieru drošības instruktāžu/demonstrējumu skatīšanās/klausīšanās;  c) īpašās kategorijās ietilpstošu pasažieru instruktāža;  d) to pasažieru instruktāža, kuru sēdvietas atradās rindās pie izejām;  e) rokas bagāžas novietošana un  f) pasīvās drošības līdzekļu izmantošana. | *Mērķis ir novērtēt to, kādu informāciju pasažieri saņēma pirms izlidošanas. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai pasažieri iepazinās ar drošības instruktāžas lapu saturu;  b) vai pasažieri pievērsa uzmanību drošības instruktāžai/demonstrējumam;  c) vai īpašajās kategorijās ietilpstošie pasažieri (piemēram, pasažieri, kas ceļoja kopā ar zīdaiņiem) saņēma drošības instruktāžu;  d) vai pasažieri, kuru sēdvietas atradās rindā pie izejas, saņēma instruktāžu par neapkalpoto izeju (piemēram, virsspārnu izeju) izmantošanu un pievērsa uzmanību šai instruktāžai;  e) vai pasažieri pienācīgi novietoja un nostiprināja savu rokas bagāžu (kur un cik daudz priekšmetu), tostarp pārnēsājamas elektroniskas ierīces, un  f) vai pasažieri pareizi izmantoja savas pasīvās drošības sistēmas.  *Piezīme. Attiecībā uz visu iepriekš minēto jānorāda, vai pasažieri saprata instruktāžas saturu un spēj to atcerēties. Analīzē uzmanība jāpievērš tam, cik lietderīga šī informācija ir šķitusi pasažieriem. Ja pasažieri nepievērsa uzmanību instruktāžai, analīzē jāpievērš uzmanība iemeslam (piemēram, pastāvīgi lidotāji).* |
| Pasākumi pirms piespiedu nosēšanās uz ūdens | *Attiecīgā gadījumā izskatiet informāciju par to, kā pasažieri atpazina darbības, kas tiek īstenotas, lai sagatavotos piespiedu nosēšanās uz ūdens veikšanai, un reaģēja uz šīm darbībām:*  a) avārijas situācijas atpazīšana;  b) pasažieriem sniegtā informācija;  c) pasažieriem (tostarp *ABP* un īpašajām pasažieru kategorijām) sniegtie norādījumi;  d) glābšanas vestu uzvilkšana;  e) reakcija uz pavēli ieņemt drošo sēdēšanas pozīciju un  f) drošās sēdēšanas pozīcijas ieņemšana. | *Mērķis ir novērtēt, kā pasažieri uztvēra darbības, kas tika īstenotas, lai sagatavotos piespiedu nosēšanās uz ūdens veikšanai, un reaģēja uz šīm darbībām. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai/kā pasažieri uzzināja par avārijas situāciju (piemēram, lidojumu apkalpes paziņojums skaļruņu sakaru sistēmā);  b) pasažieru reakcija uz gaisa kuģa apkalpes sniegto informāciju par situāciju (tostarp viņu izpratne, reakcija un jebkādi pasažieru jautājumi vai bažas);  c) pasažieru reakcija uz apkalpes norādījumiem un to izpratne (piemēram, sēdekļu atzveltnes paceltas vertikāli, novilkti apavi, bagāža novietota bagāžas nodalījumos, atturēšanās no glābšanas vestu piepūšanas gaisa kuģī u. c.);  d) vai pasažieri uzvilka glābšanas vestes, tostarp grūtības atrast, paņemt un uzvilkt glābšanas vestes;  e) vai pasažieri, kas ceļoja kopā ar zīdaiņiem, saņēma zīdaiņu glābšanas vestes/zīdaiņu glābšanas silītes;  f) kā pasažieri reaģēja uz pavēlēm ieņemt drošo sēdēšanas pozīciju un vai reakcija bija tāda, kā paredzēts, un  g) vai pasažieri ieņēma drošās sēdēšanas pozīciju, gatavojoties sadursmei (ja atbilde ir apstiprinoša, kāda pozīcija tika ieņemta). |
| Darbības piespiedu nosēšanās uz ūdens laikā | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību laikā, kad notika evakuācija ūdenī:*  a) reakcija uz pavēli evakuēties;  b) glābšanas vestu uzvilkšana (neparedzētas piespiedu nosēšanās uz ūdens gadījumā);  b) rokas bagāžas ņemšana/atstāšana;  c) atlūzas/šķēršļi gaisa kuģa salonā, kas apgrūtināja evakuāciju;  e) pasažieru atrašanās vieta notikuma brīdī un turpmākās darbības;  f) grūtības atrast izeju;  g) izeju un evakuācijas ierīču izmantošana (tostarp virsspārnu izejas);  h) sniegtā palīdzība (*ABP*) un  i) citas pasažieru reakcijas. | *Mērķis ir novērtēt, kā pasažieri rīkojās/reaģēja laikā, kad notika evakuācija uz ūdens. Analīzē jānoskaidro:*  a) pasažieru reakcija uz evakuācijas pavēlēm vai evakuācijas nepieciešamības atzīšana;  b) vai pasažieriem radās kādas problēmas ar viņu pasīvās drošības sistēmu;  c) vai pasažieri uzvilka glābšanas vestes (neparedzamas nosēšanās uz ūdens gadījumā), tostarp grūtības atrast, izņemt un uzvilkt glābšanas vestes;  d) vai pasažieri ņēma/mēģināja paņemt rokas bagāžu un vai tas kavēja evakuāciju (kā uz to reaģēja citi pasažieri);  e) jebkādi citi apstākļi, kas kavēja evakuāciju (piemēram, atlūzas, nokrituši griestu paneļi, bagāža, salona applūšana u. c.);  f) ja pasažieriem bija grūtības atrast izeju, analīzē jāpievērš uzmanība iespējamiem iemesliem (piemēram, dezorientācija gaisa kuģa salonā esošās tumsas dēļ) un jāapraksta pasažieru rīcība;  g) ja pasažieriem bija grūtības atvērt izejas un/vai darbināt evakuācijas ierīces (piemēram, pie neapkalpotajām izejām), analīzē jāpievērš uzmanība iespējamiem iemesliem (piemēram, informatīvo zīmju skaidrībai un rakstveida instrukcijām);  h) ja izejas un/vai evakuācijas ierīces nedarbojās, analīzē jāpievērš uzmanība pasažieru reakcijai (piemēram, došanās uz tuvāko izeju);  i) ja pasažieri izvēlējās neizmantot noteiktas izejas, analīzē uzmanība jāpievērš iemesliem (piemēram, pamanītā izeja bija pārpildīta, savukārt blakus esošā izeja bija mazāk noslogota);  j) vai pasažieris sniedza palīdzību citiem pasažieriem vai saņēma palīdzību no citiem pasažieriem jeb vai pasažieris ceļoja kopā ar citu personu, kurai bija nepieciešama palīdzība; ja atbilde ir apstiprinoša, vai pasažieris spēja palīdzēt šai personai;  k) vai pasažieris sniedza palīdzību ievainotam/iesprostotam gaisa kuģa apkalpes loceklim;  l) ja pasažieri saņēma norādījumus izņemt glābšanas plostus no to glabāšanas vietām un novietot tos pie izejām, vai viņi saskārās ar kādām grūtībām:  m) kad pasažieri piepūta glābšanas vestes (pirms gaisa kuģa pamešanas vai pēc tam), un  n) vai viņi pamanīja to, kā reaģēja citi pasažieri (piemēram, panikā esoši pasažieri). |
| Piespiedu nosēšanās uz ūdens pēc aviācijas nelaimes gadījuma | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību pēc piespiedu nosēšanās uz ūdens:*  a) vieta, uz kurieni pasažieri evakuējās pēc gaisa kuģa pamešanas;  b) pārvietošanās uz evakuācijas trapiem vai glābšanas plostiem;  c) attālināšanās no gaisa kuģa;  d) reaģēšana uz gaisa kuģa apkalpes/cita personāla norādījumiem;  e) palīdzības meklēšana un  f) izdzīvošanas aspekti, tostarp gadījumā, kad gaisa kuģī nebija nodrošināts lidojumiem virs ūdeņiem piemērots aprīkojums. | *Mērķis ir novērtēt to, kā pasažieri reaģēja pēc piespiedu nosēšanās uz ūdens. Analīzē jānoskaidro:*  a) secība, kādā pasažieri pameta gaisa kuģi (piemēram, vispirms nokļuva ūdenī, pēc tam peldēja uz virsspārna zonu u. c.);  b) vai pasažieri attālinājās no gaisa kuģa un kāpēc (piemēram, gaisa kuģis grima);  c) aptuvenais laiks, ko pasažieri pavadīja aviācijas nelaimes gadījuma vietas tuvumā līdz brīdim, kad ieradās neatliekamās palīdzības dienesti;  d) vai pasažieri atgriezās gaisa kuģī, un šādas rīcības iemesli;  e) vai viņi saņēma norādījumus no gaisa kuģa salona apkalpes, lidojumu apkalpes, glābšanas un ugunsdzēsības (*RFF*) dienesta, krasta apsardzes vai cita uz vietas esoša personāla un reaģēja uz šiem norādījumiem;  f) vai viņi saņēma medicīnisko palīdzību, piemēram, pirmo palīdzību, un kas to sniedza;  g) vai citi blakus esošie pasažieri bija guvuši miesas bojājumus un kā viņi reaģēja (piemēram, sniedza palīdzību citām personām);  h) vai viņi izmantoja izdzīvošanas paņēmienus, piemēram, signalizēja par to, ka nepieciešama palīdzība, un  i) līdzekļi, ko pasažieri izmantoja, lai nodrošinātu savu peldspēju, ja aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušais gaisa kuģis nebija nodrošināts ar lidojumiem virs ūdeņiem piemērotu aprīkojumu (t. i., tajā nebija pieejamas glābšanas vestes vai plosti). |

**8. PAPILDINFORMĀCIJA**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par darbībām pēc aviācijas nelaimes gadījuma | *Izskatiet informāciju, lai attiecīgā gadījumā novērtētu tādus pasākumus kā:*  a) reaģēšanas pasākumi ārkārtas situācijās un  b) meklēšana un glābšana (*SAR*). | *Mērķis ir novērtēt, kā RFF vai ātrās reaģēšanas dienesti reaģēja un pārvaldīja piespiedu nosēšanos uz ūdens. Analīzē jānoskaidro:*  a) kā/kad tika aktivizēts avārijas trauksmes paziņojums;  b) kad *ATC/RFF* vai citi saņēma izsaukumu par aviācijas nelaimes gadījumu;  c) nepieciešamais reaģēšanas laiks un kavēšanās iemesli attiecīgā gadījumā;  d) pieejamo/izmantoto transportlīdzekļu/kuģošanas līdzekļu un aprīkojuma daudzums un veids;  e) ar aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušā gaisa kuģa modeli saistītās problēmas;  f) saziņa ar gaisa kuģi, tostarp grūtības, kas radās, un  g) jebkādas citas radušās grūtības.  *Mērķis ir novērtēt, kā meklēšanas un glābšanas dienesti reaģēja uz aviācijas nelaimes gadījumu un pārvaldīja to. Analīzē jānoskaidro:*  a) faktiskā informācija par *SAR* (kas, kā un kad);  b) iesaistītās vienības un iestādes – izmantotie līdzekļi un metodes;  c) visi faktori, kas atviegloja vai apgrūtināja meklēšanu, un  d) procedūru saturs un piemērotība. |
| Cita būtiska informācija par aviācijas nelaimes gadījuma/avārijas vietu | *Izskatiet informāciju, lai atbilstīgi attiecīgajam gadījumam novērtētu tādus aspektus kā:*  a) lidlauks/skrejceļa pārskrejas zona un  b) avārijas vieta/iezīmes. | *Mērķis ir izskatīt aviācijas nelaimes gadījuma vietā pastāvošos apstākļus un novērtēt, vai tiem bija nozīme aviācijas nelaimes gadījumā un kāda nozīme tiem bija. Piemēram:*  a) lidlauks:  1. ierobežotā skata dēļ tornis nespēja noteikt galīgo gaisa kuģa atrašanās vietu;  2. lidlauka izvietojuma dēļ *RFF* bija grūti nokļūt aviācijas nelaimes gadījuma vietā;  b) skrejceļa pārskrejas zona:  1. iezīmes, kas palielināja zaudējumu apmēru (piemēram, gaisa kuģis veica pārskreju un nonāca ūdenstilpē, kura atradās skrejceļa galā), un  c) pēcavārijas vide:  1. ūdens temperatūra (un laiks, kuru izdzīvojušās personas pavadīja ūdenī);  2. ūdens stāvoklis (piemēram, viļņi);  3. vēja dzesējošais faktors un  4. attāls rajons. |

**9. IZJAUTĀŠANA**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Gaisa kuģa salona apkalpes loceklis(-ļi) | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša reisa sākuma no gaisa kuģa salona apkalpes locekļa viedokļa un gūt ieskatu par atgadījumu norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem. |
| Pasažieri | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša reisa sākuma no pasažiera viedokļa un gūt ieskatu par atgadījumu norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem. |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 5. nodaļas E papildinājums NORĀDĪJUMI PAR GAISA KUĢĪ KONSTATĒTU LIESMU/DŪMU/IZGAROJUMU IZMEKLĒŠANU

*Piezīme. Ja bija nepieciešama evakuācija, sk. 5. nodaļas C papildinājumu par evakuācijas aspektiem.*

## 1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par reisu | *Jāapkopo šāda ar aviācijas nelaimes gadījumu saistīta informācija:*  a) notikuma datums (*UTC* un *LMT*);  b) notikuma norises laiks (*UTC* un *LMT*);  c) ekspluatanta nosaukums;  d) reisa numurs;  e) gaisa kuģa ražotāja sērijas numurs (*MSN*), marka/modelis/sērija, reģistrācija un ekspluatācijas uzsākšanas datums;  f) atrašanās vieta;  1. vispārējā atrašanās vieta;  2. koordinātu tīkls/koordinātas;  3. augstums virs jūras līmeņa un topogrāfija;  g) izlidošanas punkts;  h) lidojuma fāze un lidojuma līmenis;  i) galamērķis un starpposma pieturas (ar *ETA* un *ETD*), un radiolokatora ekrānā novērojamās ceļa līnijas;  j) kopējais apkalpes locekļu skaits:  1. lidojumu apkalpe;  2. gaisa kuģa salona apkalpe;  k) kopējais tādu papildu personāla locekļu skaits, kurus ekspluatants norīkojis veikt ar drošību un avārijas situācijām nesaistītus pienākumus gaisa kuģī, un  l) kopējais pasažieru skaits, tostarp klēpī turami zīdaiņi un citas īpašas pasažieru kategorijas. | *Mērķis ir iegūt faktisko informāciju par aviācijas nelaimes gadījumu.* |
| Personām radītie miesas bojājumi | *Jāapkopo šāda informācija par apkalpi, pasažieriem un citām personām:*  a) miesas bojājumi (apkalpe):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav;  b) miesas bojājumi (pasažieri):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav;  c) kopā gaisa kuģī:  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav, un  d) miesas bojājumi (citas personas):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav. | *Mērķis ir noskaidrot nāves gadījumu/izdzīvojušo skaitu un gūtos miesas bojājumus.*  Obligāti jāapkopo informācija par nāves gadījumiem un miesas bojājumiem, jo pastāv saistība starp gaisa kuģī esošo personu miesas bojājumiem un nāves gadījumiem, no vienas puses, un gaisa kuģa konstrukciju un vidi, no otras puses.  *Piezīme. Cēloņi/veicinošie faktori var būt apspriesti citā ziņojuma sadaļā (piemēram, cilvēku rīcībai veltītajā sadaļā).* |
| Meteoroloģiskie apstākļi | *Jāizskata meteoroloģiskie apstākļi, tostarp:*  a) atmosfēras stāvoklis;  b) vējš un  c) visi neparastie apstākļi, piemēram, vulkāniskie pelni vai dūmi. | *Mērķis ir izskatīt meteoroloģiskos apstākļus un novērtēt, vai tiem bija nozīme aviācijas nelaimes gadījumā un kāda nozīme tiem bija. Piemēram:*  a) ārējie avoti, kurus var apsvērt gadījumā, ja izgarojumi ir nokļuvuši gaisa kuģa salonā (piemēram, vai lidojuma trajektorija šķērsoja gaisa telpu virs meža ugunsgrēka vai cita smakas avota), un  b) meteoroloģiskie apstākļi, kas ietekmēja ugunsdzēšanas efektivitāti pēc nosēšanās (piemēram, vējš, spēcīgs lietus). |

**2. DOKUMENTĀCIJA (EKSPLUATANTS)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Politikas nostādnes un procedūras | *Izskatiet ekspluatācijas rokasgrāmatu un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) pirmslidojuma pārbaudes;  b) ugunsdzēsība;  c) dūmu izvadīšana;  d) medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldība gaisa kuģī un  e) apkalpes locekļa darbnespēja, tostarp attiecīgā gadījumā norādes par rīcību lidojumos ar vienu gaisa kuģa salona apkalpes locekli. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta politikas nostādnes un procedūras un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību:*  a) pirmslidojuma drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pārbaudes, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. ugunsdzēsības aprīkojums un būtiskās sistēmas (piemēram, tualešu dūmu detektori);  b) ugunsdzēsības un/vai dūmu izvadīšanas procedūras, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. ugunsdrošība;  2. liesmu/dūmu/izgarojumu avota atrašanās vietas noteikšanas un veida identificēšanas līdzekļi;  3. saziņa ar citiem apkalpes locekļiem un pasažieriem;  4. ugunsdzēsības līdzekļu un aizsarglīdzekļu izmantošana;  5. ugunsdzēsības un/vai dūmu izvadīšanas paņēmieni;  6. gaisa kuģa salona pārvaldība;  7. procedūras, kas piemērotas pēc ugunsgrēka nodzēšanas un/vai dūmu izvadīšanas procedūrām;  c) medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldības procedūras gaisa kuģī, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. gaisa kuģī esošo ievainoto personu atpazīšana, prioritātes piešķiršana šīm personām un pasākumi attiecībā uz šādām personām;  2. pirmās palīdzības sniegšana;  3. saziņas procedūras;  4. procedūras, saskaņā ar kurām tiek saņemta uz zemes esoša medicīniskā palīdzība un/vai brīvprātīga palīdzība no gaisa kuģī esoša veselības aprūpes speciālista;  5. pirmās palīdzības un drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma izmantošana atbilstoši attiecīgajam gadījumam;  6. tādas palīdzības organizēšana, ko sniedz gaisa kuģī esošs brīvprātīgais veselības aprūpes speciālists, ja tāds ir pieejams, un atbalsta sniegšana šādam speciālistam;  d) procedūras, kas piemērojamas lidojuma apkalpes vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. pirmās palīdzības sniegšana;  2. darbnespējīgā apkalpes locekļa pārvietošana/nofiksēšana;  3. lidojumu apkalpes locekļa(-u) informēšana vai palīdzības sniegšana lidojumu apkalpes loceklim(-ļiem);  4. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu staciju un pienākumu pārdale attiecīgā gadījumā un  e) procedūras, kas piemērojamas vienīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. lidojumu apkalpes informēšana;  2. darbnespējīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa nofiksēšana;  3. pirmās palīdzības sniegšana vajadzības gadījumā un  4. darbnespējīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa nodošana norīkota darbspējīga pasažiera (*ABP*) aprūpē. |
| Mācību programmas | *Izskatiet apstiprinātās gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācību programmas drošības jomā (piemēram, sākotnējo un periodisko apmācību) un noskaidrojiet, kas tajās ir paredzēts tādos jautājumos kā:*  a) mācību saturs par ārkārtas un avārijas procedūrām saistībā ar ugunsdzēsību un/vai dūmu izvadīšanu;  b) mācību saturs par medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldību gaisa kuģī;  c) mācību saturs par apkalpes locekļa darbnespēju;  d) apmācība cilvēku rīcības jomā, tostarp *CRM* un kopīga lidojumu/gaisa kuģa salona apkalpes *CRM*;  e) ar konkrētu gaisa kuģa tipu saistīta apmācība (attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumā iesaistīto gaisa kuģa modeli);  f) apmācība attiecībā uz drošības un avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu un  g) apmācības tehniskais nodrošinājums un ierīces.  *Piezīme. Attiecīgā gadījumā izskatiet arī tāda personāla apmācību, kuram ekspluatants nav noteicis ar drošību un avārijas situācijām saistītus pienākumus gaisa kuģa salonā (piemēram, beznodokļu tirdzniecības pārstāvji, tulki, cits apkalpojošais personāls).* | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta mācību programmas (piemēram, sākotnējo un periodisko apmācību) un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību:*  a) mācību saturs un apkalpes novērtēšanas metodes, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. ugunsdzēsības procedūras;  2. dūmu izvadīšanas procedūras;  3. pirmā palīdzība un reaģēšana uz medicīniska rakstura atgadījumiem gaisa kuģī;  4. lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespēja;  5. praktiskās nodarbības un imitēti vingrinājumi, kas veltīti būtiskajam drošības un avārijas situācijām paredzētajam aprīkojumam un gaisa kuģa sistēmām, piemēram, ugunsdzēšamajam aparātam un pārnēsājamam elpošanas aprīkojumam (*PBE*) (attiecībā uz konkrēto gaisa kuģa modeli, kas iekļuva aviācijas nelaimes gadījumā);  6. imitēts ugunsdzēsības mācību uzdevums;  7. reāls ugunsdzēsības mācību uzdevums;  8. praktiskā nodarbība par kardiopulmonārās reanimācijas (*CPR*) demonstrāciju;  9. imitēti vingrinājumi par reaģēšanu uz medicīniska rakstura atgadījumu lidojuma laikā;  10. cilvēku rīcība, tostarp kopīgas *CRM* nodarbības ar lidojumu apkalpes locekļiem, un  b) apmācības tehniskais nodrošinājums, pievēršot uzmanību tādu elementu pieejamībai un piemērotībai kā:  1. klašu telpas;  2. apmācībā izmantotais drošības un avārijas situācijām paredzētais aprīkojums;  3. gaisa kuģa salona trenažieri un  4. apmācāmo personu un instruktoru proporcionālā attiecība.  *Piezīme. Ja ekspluatants nodarbina personālu, kam nav uzticēti ar drošību un avārijas situācijām saistīti pienākumi gaisa kuģa salonā, ir jāizskata mācību programmas saturs un personāla komplektēšanas prakse, lai novērtētu, vai šī personāla darbība ir sekmējusi vai kavējusi notikuma pārvaldību.* |
| Dokumentācija | *Izskatiet ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. licence vai sertifikācija attiecīgajā gadījumā;  2. apmācības dokumentācija (tostarp sākotnējā apmācība, pēdējās periodiskās apmācības datums un ierindas pārbaude);  3. gaisa kuģa tipa kvalifikācija, tostarp tas, cik daudz šādu kvalifikāciju vienā reizē;  4. saraksts/grafiks;  5. personiskā kadru lieta (tostarp darba attiecību uzsākšana);  6. jebkāda cita būtiska pieredze;  b) cita dokumentācija par personālu attiecīgā gadījumā un  c) aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušais gaisa kuģis:  1. gaisa kuģa lidojumu žurnāls;  2. gaisa kuģa salona defektu žurnāls;  3. gaisa kuģa salona iekšpuses konfigurācijas diagramma (*LOPA/S*);  4. gaisa kuģa apkalpes saraksts un pienākumu sadale starp apkalpes locekļiem;  5. ziņojums par izlidošanu attiecīgajā gadījumā;  6. *CVR* atšifrējumi attiecīgā gadījumā;  7. virtuves(-ju) un kravas izvietojuma diagramma;  8. dispečerdienesta žurnāls;  9. lidojumu apkalpes gaisa kuģa tehniskais žurnāls;  10. pilotu kabīnes žurnāls;  11. tehniskās apkopes žurnāli/izlaišanas veidlapas;  12. *MEL*;  13. citi apkalpes dokumenti (piemēram, aprīkojuma kontrolkarte, apkalpes instruktāžas lapas) un  14. pasažieru saraksts un sēdvietu shēma (tostarp adreses un tālruņa numuri). | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumā iesaistīto apkalpi un gaisa kuģi un novērtēt tādus aspektus kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu kvalifikācija un kvalifikācijas elementi, lai izpildītu nepieciešamos pienākumus avārijas situācijā, tostarp valodas zināšanas, kas bija būtiskas reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  2. līdzības un atšķirības ar citiem gaisa kuģu modeļiem, tostarp dokumentējot ekspluatanta gaisa flotē esošās konfigurācijas atšķirības;  3. kvalifikācijas/kvalifikācijas elementu atbilstība (pamatojoties uz pēdējo datumu, kad gaisa kuģa salona apkalpes locekļi sekmīgi pabeidza nepieciešamo apmācību, un/vai viņu licences derīguma termiņu);  4. faktori, kas var labvēlīgi vai nelabvēlīgi ietekmēt viņu rīcību, piemēram, pieredze (pamatojoties uz darba attiecību uzsākšanas datumu vai iepriekšējo lidošanas pieredzi pie cita ekspluatanta);  5. faktori, kas var ietekmēt rīcību, piemēram, nogurums (pamatojoties uz viņu lidojuma grafiku pirms aviācijas nelaimes gadījuma, atpūtu starp lidojumiem vai atpūtu lidojuma laikā), un  b) gaisa kuģis, kas iekļuva aviācijas nelaimes gadījumā:  1. gaisa kuģa salona un virtuves(-ju) izvietojums un viss aprīkojums, kas varētu būt apgrūtinājis ugunsdzēsību (piemēram, elektroinstalācija starpsienā);  2. pasažieru un apkalpes locekļu atrašanās vieta gaisa kuģa salonā, kam var būt saistība ar viņu izdzīvošanu/nāvi (piemēram, ja viņi ir sēdējuši zonā, kas tika nopietni bojāta ugunsgrēkā);  3. tehniski darbības traucējumi, kas var būt ietekmējuši gaisa kuģa sistēmu darbību (piemēram, elektroinstalācijas pārkaršana). Par tiem var spriest, izskatot tehniskās apkopes vai gaisa kuģa salona defektu žurnālus;  4. *MEL* attiecībā uz darba kārtībā neesošiem priekšmetiem, piemēram, avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu un sistēmām, kas kavēja ugunsdzēsību, un  5. apspriedes starp lidojumu apkalpi un gaisa kuģa salona apkalpi par avārijas situāciju, pamatojoties uz *CVR* atšifrējumu. |
| Cits | *Izskatiet citu ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu darbā pieņemšanas kritēriji;  b) ekspluatanta biļeteni un paziņojumi gaisa kuģa salona apkalpei;  c) gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmata un  d) tehniskās apkopes uzraudzības rokasgrāmata. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju un novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  a) minimālā kvalifikācija, kas nepieciešama, lai varētu pieņemt darbā jaunus gaisa kuģa salona apkalpes locekļus;  b) izmaiņas ugunsdzēsības/dūmu izvadīšanas procedūrās (piemēram, litija akumulatora aizdegšanās gadījumā);  c) drošības informācija, kas tika nodota gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem, izmantojot iekšējos ekspluatanta sakaru līdzekļus (piemēram, biļetenus), un kas viņiem ir nepieciešama pienākumu veikšanai atbilstoši ekspluatanta politikai un procedūrām (piemēram, atjauninātas procedūras), un  d) ar gaisa kuģa salonu saistīta informācija no gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmatas:  1. sakaru sistēmas (skaļruņu sakaru sistēma/iekšējais telefons). |

**3. DOKUMENTĀCIJA (EKSPLUATANTVALSTS)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Valsts normatīvie akti | *Izskatiet normatīvās prasības un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu skaits gaisa kuģī;  b) gaisa kuģa salona apkalpes loceklim atļauto gaisa kuģa tipa kvalifikāciju skaits (atzīmes);  c) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācības drošības jomā, un  d) drošības un avārijas situācijām paredzēts aprīkojums. | *Mērķis ir izskatīt spēkā esošos valsts normatīvos aktus un novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  a) minimālās prasības attiecībā uz gaisa kuģa salona apkalpi;  b) gaisa kuģa tipa kvalifikāciju skaits, kas vienlaikus var būt vienam gaisa kuģa salona apkalpes loceklim;  c) normatīvās prasības, kas saistītas ar apstiprinātām gaisa kuģa salona apkalpes mācībām drošības jomā, un  d) normatīvās prasības attiecībā uz aprīkojumu, kas ir jānodrošina gaisa kuģa salonā. |
| Uzraudzība | *Attiecībā uz gaisa kuģa salona drošības informāciju izskatiet aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā ekspluatanta valsts uzraudzības dokumentāciju un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) apstiprinātā gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmata;  b) apstiprinātā ekspluatācijas rokasgrāmata;  c) apstiprinātais *MEL*;  d) apstiprinātā gaisa kuģa salona apkalpes apmācības rokasgrāmata;  e) pēdējais valsts uzraudzības pasākums;  f) gaisa kuģa salona apkalpes praktiskais sertifikācijas eksāmens un  g) jebkādi izņēmumi, atkāpes vai politikas skaidrojumi ekspluatantam. | *Mērķis ir izskatīt valsts izdotos apstiprinājumus un aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā ekspluatanta pastāvīgu uzraudzību un novērtēt tādus aspektus kā:*  a) apstiprinātās gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatas saturs attiecībā uz liesmām/dūmiem/izgarojumiem;  b) apstiprinātās ekspluatācijas rokasgrāmatas saturs attiecībā uz tādiem jautājumiem kā:  1. ugunsdzēsība;  2. dūmu izvadīšana;  3. medicīniska rakstura atgadījumi gaisa kuģī;  4. lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespēja;  c) ar gaisa kuģa salonu saistītais aprīkojums apstiprinātajā *MEL*;  d) apstiprinātās gaisa kuģa salona apkalpes mācību programmas saturs attiecībā uz tādiem jautājumiem kā:  1. ugunsdzēsība;  2. dūmu izvadīšana;  3. medicīniska rakstura atgadījumi gaisa kuģī;  4. lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespēja;  e) nesenākais valsts veiktais uzraudzības pasākums, tostarp secinājumi par:  1. politiku un procedūrām, kas attiecas uz gaisa kuģa salonu;  2. apmācību;  3. gaisa kuģa salona apkalpes kvalifikācijām un kvalifikācijas elementiem;  4. pārkāpumiem (piemēram, lidojumu un darba laika pārkāpumiem);  5. sistēmiskām problēmām;  f) secinājumi, kas izriet no gaisa kuģa salona apkalpes praktiskā sertifikācijas eksāmena ziņojumiem, tostarp par:  1. gaisa kuģa salona apkalpes rīcību;  2. trūkumiem, kas ir saistīti ar gaisa kuģa salona apstākļiem;  3. trūkstošu vai darba kārtībā neesošu drošības un avārijas situācijām paredzētu aprīkojumu vai gaisa kuģa (salona) sistēmām (piemēram, par trūkstošu *PBE*) un  g) jebkādi izņēmumi, atkāpes vai politikas skaidrojumi, ko valsts izdevusi ekspluatantam un kam var būt būtiska nozīme saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumu:  1) atbrīvojums/atkāpšanās no normatīvajām prasībām. |

**4. DOKUMENTĀCIJA (CITI AVOTI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Lidlauks | *Izskatīt tā lidlauka dokumentāciju, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums (attiecīgā gadījumā) un noskaidrot tādu informāciju kā:*  a) lidlauka shēma un  b) lidlauka ekspluatācijas rokasgrāmata. | *Mērķis ir atbilstoši attiecīgajam gadījumam novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  a) lidlauka operatīvās rīcības plāns, tostarp iesaistīto organizāciju procedūras, atbildības sadalījums un pienākumi, lai sekmētu tādu pasākumu izpildi lidlaukā avārijas situācijā kā:  1. efektīva glābšana;  2. medicīniskā aprūpe;  3. ugunsdzēsības pasākumi;  4. glābšana un ugunsdzēsība un  5. nesenāko avārijas situācijas mācību datums.  *Piezīme. Lidlauka shēma var noderēt, analizējot reaģēšanas pasākumus ārkārtas situācijās (piemēram, grūtības sasniegt aviācijas nelaimes gadījuma vietu skrejceļu/manevrēšanas ceļu izvietojuma dēļ).* |
| Medicīniskā un patoloģiskā dokumentācija | *Izskatiet medicīnisko un patoloģisko dokumentāciju un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) medicīniskie ziņojumi;  b) autopsijas ziņojumi;  c) toksikoloģijas ziņojumi un  d) ar gaisa kuģa salona apkalpes veselības pārbaudēm saistīta informācija attiecīgā gadījumā. | *Mērķis ir nodrošināt faktisko informāciju par aviācijas nelaimes gadījumu:*  a) gaisa kuģī esošas personas nāves vai miesas bojājumu cēlonis;  b) iepriekš pastāvošs medicīniskais stāvoklis, kas varētu būt ietekmējis gaisa kuģa salona apkalpes locekļa rīcību aviācijas nelaimes gadījuma laikā, un  c) jebkādi īpaši jautājumi, kas ir saistīti ar īpašām pasažieru kategorijām. |
| Citi informācijas avoti | *Apkopojiet un izskatiet jebkādu vizuālu, audio vai citu “ierakstītu” informāciju no tādiem avotiem kā:*  a) lidostas videonovērošanas kameras;  b) pārnēsājamas elektroniskas ierīces (*PED*);  c) reportāžas plašsaziņas līdzekļos un  d) sociālie tīkli. | *Mērķis ir apkopot visu pieejamo informāciju, kas var noderēt izmeklēšanā.* |

**5. GAISA KUĢIS (PAR GAISA KUĢA SALONU)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Gaisa kuģa/gaisa kuģa salona sistēmas | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādīto sistēmu esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāta, darba kārtībā un/vai normāla darbība) un daļas/sērijas numuru:*  a) gaisa kondicionēšanas, ventilācijas un spiediena uzturēšanas sistēmas;  b) sakaru sistēmas un saistītie signalizācijas paneļi;  c) apgaismojuma sistēmas (iekšējais, ārējais un avārijas apgaismojums);  d) vadības pultis;  e) elektroiekārtas (piemēram, virtuves, *IFE*, sēdvietu, jaudas slēdži);  f) skābekļa sistēma (salonā un pilotu kabīnē);  g) ugunsdrošības sistēma;  h) dūmu detektoru sistēma un dūmu izvadīšana un  i) ūdensapgādes un kanalizācijas sistēmas. | *Mērķis ir novērtēt, vai sistēmas bija noderīgas liesmu/dūmu/izgarojumu pārvaldībā vai gaisa kuģī esošo personu izdzīvotspējas uzlabošanā. Analīzē jānosaka, vai sistēmas darbojas, kā paredzēts, un, ja nedarbojās, jānosaka iemesls:*  a) skaļruņu sakaru sistēmas/iekšējā telefona izmantošana saziņai ar pasažieriem un apkalpi. Ja šīs iekārtas nedarbojās, vai bija nodrošinātas rezerves sistēmas vai aprīkojums (piemēram, megafoni);  b) apgaismojuma izmantošana, lai atvieglotu liesmu/dūmu/izgarojumu vietas noteikšanu. Ja tas nedarbojās, vai bija nodrošināts un izmantots cits aprīkojums (piemēram, kabatas lukturi);  c) elektroiekārtas, tostarp jaudas slēdžu pozīcija (piemēram, tie ir atslēgušies);  d) ugunsdrošības sistēmas un/vai dūmu detektoru sistēmas efektivitāte gaisa kuģī esošo personu brīdināšanā un  e) vadības pulšu izmantošana sistēmu vadībai (piemēram, *IFE* izslēgšanai). Ja šīs sistēmas nedarbojās, jānosaka dublējumsistēmu vai aprīkojuma pieejamība (piemēram, vai sistēmas ir iespējams bloķēt no pilotu kabīnes). |
| Drošības un avārijas situācijām paredzēts aprīkojums | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  a) pārnēsājamie ugunsdzēšamie aparāti;  b) cirvis;  c) lauznis;  d) aizsargcimdi;  e) pretdūmu brilles;  f) elpošanas aizsardzības līdzekļi;  g) pārnēsājams skābekļa aprīkojums;  h) kabatas lukturi avārijas situācijām;  i) megafons;  j) *AED* un saistītais aprīkojums (piemēram, *CPR* maskas, vairogi, elpināšanas ierīces u. c.);  k) *FAK*;  l) universāls profilakses komplekts;  m) medicīniskās palīdzības komplekts;  n) dūmu aizkari un  o) izmantotais papildu aprīkojums. | *Mērķis ir novērtēt pieejamā aprīkojuma veidu un to, vai šis aprīkojums palīdzēja pārvaldīt liesmas/dūmus/izgarojumus vai kavēja to un vai tas uzlaboja gaisa kuģī esošo personu izdzīvotspēju. Analīzē ir jānosaka, vai:*  a) nepieciešamais aprīkojums bija nodrošināts, pieejams un darba kārtībā;  b) norādījumi par aprīkojuma izmantošanu bija lietderīgi un  c) būtu noderējis arī papildu aprīkojums, kas nebija atrodams gaisa kuģī. |
| Apstākļi gaisa kuģa salonā | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  a) izejas;  b) grīdas konstrukcija un grīdas paneļi;  c) izolācija;  d) griestu un sānu paneļi;  e) *PSU*, tostarp skābekļa masku komplekti;  f) augšējie bagāžas nodalījumi un skapji;  g) starpsienas un klašu sadalītāji;  h) atvāžamie galdi;  i) pasažieru sēdvietas, tostarp grīdas stiprinājumi un sēdekļa vadotnes;  j) pasažieru pasīvās drošības līdzekļi;  k) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu sēdvietas;  l) gaisa kuģa salona apkalpes pasīvās drošības līdzekļi;  m) virtuves, tostarp pasīvās drošības līdzekļi (slēgmehānismi, bremzes);  n) tualetes;  o) paklāji;  p) pilotu kabīne, tostarp durvis;  q) ierīces ar vadu (piemēram, *IFE* tālvadības pultis, radioaustiņas);  r) apkalpes atpūtas zonas attiecīgā gadījumā;  s) gaisa kuģa salona vadības pults(-is);  t) sēdekļa elektronika un *IFE* stiprinājumi zem sēdekļa, un  u) citas iekšējās struktūras vai konstrukcijas. | *Mērķis ir attiecīgā gadījumā novērtēt defektu/bojājumu iemeslu un to, kā tas varētu būt ietekmējis gaisa kuģī esošo personu izdzīvotspēju (tostarp gūtos miesas bojājumus):*  a) gaisa kuģa salona konstrukcijas deformācija/lūzumi;  b) termisko bojājumu pēdas (piemēram, sakusušas detaļas);  c) degšanas bojājumu pēdas (piemēram, plaisas, fizelāžas apvalka nelīdzenumi, pārogļojušies materiāli);  d) apgāztu/bojātu sēdekļu, izeju, paneļu u. c. atrašanās vieta;  e) drošības jostas (sadriskātas vai bojātas);  f) pēdas, kas liecina par liesmu izplatīšanos pa izolācijas materiāliem;  g) aviācijas nelaimes gadījumā radušies bojājumi pretstatā bojājumiem, kas radušies, veicot reaģēšanas pasākumus ārkārtas situācijā (piemēram, avārijas/*RFF* personāls ir noņēmis evakuācijas trapus ugunsgrēka dzēšanas laikā);  h) ierīces ar vadu novietotas vietā (noliktas to glabāšanas vietā), vai izstiepti vadi, kā arī bojājumu pēdas;  i) apkalpes atpūtas zonu stāvoklis, tostarp bojājumi, un  j) gaisa kuģa salona apkalpes izmantotās(-o) vadības pults(-šu) stāvoklis, tostarp bojājumi. |

**6. CILVĒKU RĪCĪBA (GAISA KUĢA SALONA APKALPE)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Pirmslidojuma darbības | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes darbību pirmslidojuma pasākumos pirms liesmu/dūmu/izgarojumu parādīšanās:*  a) apkalpes reģistrācijas process;  b) apkalpes instruktāžas (tostarp kopējās instruktāžas attiecīgā gadījumā) sniegšana vai dalība tajā, un  c) pirmslidojuma drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pārbaužu veikšana. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe ir izpildījusi pirmslidojuma pienākumus. Analīzē jānoskaidro:*  a) metode, kuru izmantoja, lai savlaicīgi izplatītu ar drošību saistītu informāciju, un tas, vai apkalpe to izlasīja/izskatīja;  b) vai apkalpes locekļi piedalījās pirmslidojuma instruktāžā un, ja piedalījās, kāds bija tās saturs, tostarp ugunsdzēsības pasākumi un saistīti gaisa kuģa salona apkalpes pasākumi, un  c) vai ir veikta drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pirmslidojuma pārbaude atbilstoši ekspluatanta procedūrām un vai tika konstatēta kāda neatbilstība. |
| Darbības pirms liesmu/dūmu/izgarojumu parādīšanās | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes rīcību lidojuma laikā veiktajos pasākumos pirms liesmu/dūmu/izgarojumu parādīšanās:*  ugunsbīstamības atklāšana un likvidēšana. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe ir izpildījusi savus lidojuma laikā veicamos pienākumus. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai apkalpes locekļi veica gaisa kuģa salona novērošanu, lai identificētu/uzraudzītu iespējamos liesmu avotus, un, ja veica, tad kuras gaisa kuģa zonas (piemēram, tualetes, kravas zonas, ja tās ir pieejamas no kravas nodalījuma lidojuma laikā, u. c.) un cik bieži šāda novērošana tika veikta, un  b) ja pastāvēja aizdomas par ugunsbīstamību, kādus pasākumus apkalpe veica:  1. neparastu smaku cēloņa noteikšana un  2. dūmu konstatēšana (piemēram, no paneļiem, elektrosistēmu izraisīti dūmi u. c.). |
| Darbības liesmu/dūmu/izgarojumu laikā | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes rīcību ugunsdzēsības laikā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes darbības laikā, kad kļuva zināms par liesmām/dūmiem/izgarojumiem;  b) informācijas par liesmām/dūmiem/izgarojumiem atzīšana/reaģēšana uz šādu informāciju;  c) pasākumi, kas tika veikti, lai noteiktu liesmu/dūmu/izgarojumu avota atrašanās vietu un noskaidrotu liesmu/dūmu/izgarojumu veidu;  d) *CRM* starp gaisa kuģa salona apkalpi un lidojumu apkalpi;  e) sistēmu (piemēram, skaļruņu sakaru sistēmu) izmantošana;  f) ugunsdzēsības aprīkojuma un aizsarglīdzekļu izmantošana;  g) sarežģījumi, ar kuriem bija jāsaskaras notikuma laikā, tostarp sarežģījumi, kurus izraisīja liesmu/dūmu/izgarojumu fiziskā iedarbība;  h) norādījumu sniegšana pasažieriem un  i) pasažieru un gaisa kuģa salona pārvaldība. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe organizēja ugunsdzēsību. Analīzē jānoskaidro:*  a) pasākumi, kas tika veikti gaisa kuģa salonā laikā, kad liesmas/dūmi/izgarojumi kļuva pamanāmi;  b) tas, kā gaisa kuģa salona apkalpe uzzināja par liesmām/dūmiem/izgarojumiem (piemēram, pasažieri informēja apkalpes locekļus par neparastām smakām), un viņu reakcija;  c) tas, kā apkalpes locekļi mēģināja atrast liesmu avotu, tostarp izmantojot vizuālas, skaņas un fizikālas pazīmes (piemēram, ar rokām taustot paneļus, lai noskaidrotu, vai tie nav uzkarsuši), un ko viņi redzēja (piemēram, liesmas);  d) darbības, kas tika veiktas gadījumā, ja nebija iespējams identificēt degšanas vietu/liesmu avotu (slēpta degšana);  e) kā tika pārvaldīti *CRM* aspekti (saziņa, sadarbība, koordinācija), tostarp tas, kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem tika uzdoti uzdevumi un kā viņi organizēja darba slodzi un pārvaldīja laika ierobežojumus. Te jāietver gan pozitīvie, gan negatīvie *CRM* aspekti (piemēram, pārpratumi, aizkavēta informācijas nodošana);  f) izmantotā vai neizmantotā aprīkojuma apraksts (piemēram, halona ugunsdzēšamais aparāts, *PBE*, cirvis u. c.) un konkrēta aprīkojuma izmantošanas vai neizmantošanas iemesli;  g) ugunsdzēsībā izmantoto ugunsdzēsības aparātu skaits un to glabāšanas vieta gaisa kuģa salonā;  h) ugunsdzēsības paņēmiena apraksts (piemēram, vai gaisa kuģa salona apkalpe mērķēja uz redzamo liesmu pamatni);  i) ja gaisa kuģa salona apkalpe saskārās ar kādiem sarežģījumiem, kad izmantoja sistēmas vai aprīkojumu (piemēram, paziņojumu veikšana skaļruņu sakaru sistēmā, *PBE*, ugunsdzēšamā aparāta noņemšana no turētāja), analīzē uzmanība jāpievērš iespējamajiem iemesliem;  j) vai gaisa kuģa salona apkalpe izjuta fizisku iedarbību (piemēram, acu kairinājums, klepošana) notikuma laikā un kā tas ietekmēja viņu rīcību (piemēram, pasliktināta redzamība biezos dūmos);  k) vai pasažieri saņēma norādījumus, kā samazināt liesmu/dūmu/izgarojumu iedarbību (piemēram, norādījumu elpot caur drānu), un kas sniedza šādus norādījumus;  l) vai gaisa kuģa salona apkalpe lūdza *ABP* palīdzību, un kādi norādījumi tika viņiem sniegti;  m) kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja pasažierus un gaisa kuģa salonu (piemēram, pārvietoja pasažierus un tādu ugunsnedrošu aprīkojumu kā skābekļa balonus prom no liesmām), un  n) gaisa kuģī esošo gaisa kuģa salona apkalpes locekļu skaita ietekme saistībā ar veiktajām darbībām. |
| Darbības pēc liesmu/dūmu/izgarojumu likvidēšanas | *Izskatiet informāciju par to, kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi pārvaldīja situāciju pēc liesmu nodzēšanas vai dūmu/izgarojumu izkliedēšanas:*  a) pēc ugunsdzēsības pasākumiem veicamo pienākumu izpilde;  b) apkalpes/pasažieru miesas bojājumu aprūpe un  c) nosēšanās pienākumu izpilde gadījumos, kad nepieciešama maršruta maiņa. | *Mērķis ir novērtēt to, kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja situāciju pēc liesmu/dūmu/izgarojumu likvidēšanas līdz brīdim, kad gaisa kuģis nosēdās un vadību pārņēma avārijas dienesti. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai gaisa kuģa salona apkalpe izpildīja pēc ugunsdzēsības pasākumiem veicamos pienākumus, piemēram, uzraudzīja attiecīgo zonu, lai novērstu atkārtotu aizdegšanos/atkārtošanos, un uzturēja nepārtrauktu saziņu ar lidojumu apkalpi, pārējiem gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem un pasažieriem;  b) vai viņi piemēroja procedūras, kas paredzētas medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldībai gaisa kuģī, piemēram, sniedza pirmo palīdzību ievainotajiem pasažieriem un/vai lūdza brīvprātīgu medicīnisko palīdzību gaisa kuģī esošiem veselības aprūpes speciālistiem;  c) vai viņi piemēroja apkalpes locekļa darbnespējas procedūras (tostarp tās, kas attiecas uz lidojumiem ar vienu gaisa kuģa salona apkalpes locekli). Analīzē uzmanība jāpievērš pasākumiem, kas veikti, lai reaģētu uz apkalpes locekļu darbspējas zudumu, kad šādi apkalpes locekļi vairs nespēj turpināt savu pienākumu pildīšanu (piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes staciju pārdale, lai nodrošinātu personālu pie visām izejām saistībā ar nosēšanos), un  d) ja gaisa kuģa salona apkalpe saskārās ar kādiem sarežģījumiem, kad izmantoja sistēmas vai aprīkojumu (piemēram, *FAK*, *AED* u. c.), analīzē uzmanība jāpievērš iespējamajiem iemesliem. |

**7. CILVĒKU RĪCĪBA (PASAŽIERI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Darbības pirms liesmu/dūmu/izgarojumu parādīšanās | *Izskatiet informāciju par pasažieru darbību/reakciju pirms liesmu/dūmu/izgarojumu parādīšanās:*  ugunsbīstamības pamanīšana. | *Mērķis ir novērtēt, kā pasažieri uztvēra iespējamās liesmu/dūmu/izgarojumu pazīmes un reaģēja uz tām. Analīzē jānoskaidro:*  vai pasažieri pamanīja neparastas smakas, citas degšanas pazīmes (dūmaku, dūmus u. c.), vai šī informācija tika nodota gaisa kuģa apkalpes locekļiem un kā tas tika darīts (tostarp tas, kāda informācija tika nodota gaisa kuģa apkalpes locekļiem). |
| Darbības liesmu/dūmu/izgarojumu laikā | *Izskatiet informāciju, par to, kā pasažieri uztvēra liesmas/dūmus/izgarojumus un reaģēja uz tiem:*  a) situācijas atpazīšana;  b) pasažieriem sniegtā informācija;  c) pasažieriem sniegtie norādījumi;  d) reakcija uz informāciju/norādījumiem un  e) citas pasažieru reakcijas. | *Mērķis ir novērtēt, kā pasažieri uztvēra liesmas/dūmus/izgarojumus un reaģēja uz tiem. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai/kā pasažieri uzzināja par liesmām/dūmiem/izgarojumiem (piemēram, lidojumu apkalpes paziņojumi skaļruņu sakaru sistēmā, redzamas pazīmes gaisa kuģa salonā), tostarp visa fiziskā iedarbība (piemēram, acu kairinājums, klepošana);  b) kā pasažieri saprata apkalpes sniegto informāciju par situāciju un reaģēja uz to (piemēram, elpošana caur drānu);  c) kā pasažieri saprata apkalpes sniegtos norādījumus un reaģēja uz tiem (piemēram, sēdvietu maiņa) un  d) vai viņi pamanīja to, kā reaģēja citi pasažieri (piemēram, panikā esoši pasažieri). |
| Darbības pēc liesmu/dūmu/izgarojumu likvidēšanas | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību pēc liesmu/dūmu/izgarojumu likvidēšanas:*  a) saziņa ar gaisa kuģa salona apkalpi;  b) mijiedarbība ar citiem pasažieriem/apkalpi;  c) pasažieriem sniegtā informācija;  d) pasažieriem sniegtie norādījumi un  e) reakcija uz informāciju/norādījumiem. | *Mērķis ir novērtēt to, kā pasažieri reaģēja pēc liesmu/dūmu/izgarojumu likvidēšanas. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai pasažieri lūdza palīdzību, jo bija guvuši miesas bojājumus, un vai informēja gaisa kuģa salona apkalpi par apstākļiem gaisa kuģa salonā (piemēram, informēja apkalpi par bojājumiem vai smaku atkārtotu parādīšanos), un kāda bija apkalpes atbildes reakcija;  b) vai citi blakus esošie pasažieri vai apkalpes locekļi bija guvuši miesas bojājumus un kā viņi reaģēja (piemēram, sniedza palīdzību);  c) vai pasažieri saprata apkalpes informāciju par situāciju (piemēram, par to, ka ir nepieciešama avārijas nosēšanās) un kā viņi reaģēja uz to, un  d) kā pasažieri saprata apkalpes sniegtos norādījumus (piemēram, norādījumu pasažieriem sagatavoties avārijas nosēšanās veikšanai) un reaģēja uz tiem. |

**8. PAPILDINFORMĀCIJA**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par darbībām pēc aviācijas nelaimes gadījuma | *Izskatiet informāciju, lai attiecīgā gadījumā novērtētu tādus pasākumus kā:*  reaģēšanas pasākumi ārkārtas situācijās. | *Mērķis ir novērtēt, kā glābšanas un ugunsdzēsības dienesti (RFF) reaģēja un pārvaldīja situāciju pēc nosēšanās. Analīzē jānoskaidro:*  a) kā/kad tika aktivizēts avārijas trauksmes paziņojums;  b) kad *ATC/RFF* vai citi saņēma izsaukumu par aviācijas nelaimes gadījumu;  c) nepieciešamais reakcijas laiks un kavēšanās iemesli attiecīgā gadījumā;  d) pieejamo/izmantoto transportlīdzekļu un aprīkojuma daudzums un veids;  e) ar gaisa kuģa modeli (piemēram, divstāvu gaisa kuģi) saistītas problēmas aviācijas nelaimes gadījumā;  f) ugunsdzēšanas vielu veids, daudzums un izplūdes ātrums, tostarp to efektivitāte;  g) saziņa ar gaisa kuģi, tostarp par grūtībām, kas radās, un  h) jebkādas citas radušās grūtības. |
| Cita atbilstoša informācija par aviācijas nelaimes gadījuma/avārijas vietu | *Izskatiet informāciju, lai atbilstīgi attiecīgajam gadījumam novērtētu tādus aspektus kā:*  a) lidlauks un  b) avārijas vieta/iezīmes. | *Mērķis ir izskatīt aviācijas nelaimes gadījuma vietā pastāvošos apstākļus un novērtēt, vai tiem bija nozīme aviācijas nelaimes gadījumā un kāda nozīme tiem bija. Piemēram:*  a) lidlauks:  1. ierobežotā skata dēļ tornis nespēja noteikt galīgo gaisa kuģa atrašanās vietu vai  2. lidlauka izvietojuma dēļ *RFF* bija grūti nokļūt aviācijas nelaimes gadījuma vietā, un  b) avārijas vieta:  1. kalnains reljefs vai  2. attāls rajons. |

**9. IZJAUTĀŠANA**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Gaisa kuģa salona apkalpes loceklis(-ļi) | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša reisa sākuma no gaisa kuģa salona apkalpes locekļa viedokļa un gūt ieskatu par atgadījumu norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem. |
| Pasažieri | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša reisa sākuma no pasažiera viedokļa un gūt ieskatu par atgadījumu norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem. |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 5. nodaļas F papildinājums NORĀDĪJUMI PAR TURBULENCES NOTIKUMA IZMEKLĒŠANU

## 1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par reisu | Jāapkopo šāda ar aviācijas nelaimes gadījumu saistīta informācija:  a) notikuma datums (*UTC* un *LMT*);  b) notikuma norises laiks (*UTC* un *LMT*);  c) ekspluatanta nosaukums;  d) reisa numurs;  e) gaisa kuģa ražotāja sērijas numurs (*MSN*), marka/modelis/sērija, reģistrācija un ekspluatācijas uzsākšanas datums;  f) atrašanās vieta:  1. vispārējā atrašanās vieta;  2. koordinātu tīkls/koordinātas;  3. augstums virs jūras līmeņa un topogrāfija;  g) izlidošanas punkts;  h) lidojuma fāze un lidojuma līmenis;  i) galamērķis un starpposma pieturas (ar *ETA* un *ETD*), un radiolokatora ekrānā novērojamās ceļa līnijas;  j) kopējais apkalpes locekļu skaits:  1. lidojumu apkalpe;  2. gaisa kuģa salona apkalpe;  k) kopējais tādu papildu personāla locekļu skaits, kurus ekspluatants norīkojis veikt ar drošību un avārijas situācijām nesaistītus pienākumus gaisa kuģī, un  l) kopējais pasažieru skaits, tostarp klēpī turami zīdaiņi un citas īpašas pasažieru kategorijas. | *Mērķis ir iegūt faktisko informāciju par aviācijas nelaimes gadījumu.* |
| Personām radītie miesas bojājumi | *Jāapkopo šāda informācija par apkalpi, pasažieriem un citām personām:*  a) miesas bojājumi (apkalpe):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav;  b) miesas bojājumi (pasažieri):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav;  c) kopā gaisa kuģī:  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav, un  d) miesas bojājumi (citas personas):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav. | *Mērķis ir noskaidrot nāves gadījumu/izdzīvojušo skaitu un gūtos miesas bojājumus.*  Obligāti jāapkopo informācija par nāves gadījumiem un miesas bojājumiem, jo pastāv saistība starp gaisa kuģī esošo personu miesas bojājumiem un nāves gadījumiem, no vienas puses, un gaisa kuģa konstrukciju un vidi, no otras puses.  *Piezīme. Cēloņi/veicinošie faktori var būt apspriesti citā ziņojuma sadaļā (piemēram, cilvēku rīcībai veltītajā sadaļā).* |
| Meteoroloģiskie apstākļi | *Jāizskata meteoroloģiskie apstākļi, tostarp:*  a) atmosfēras stāvoklis, tostarp:  1. turbulence skaidrā laikā;  2. orogrāfiskā viļņa turbulence;  3. pēcstrūklas turbulence;  4. ar mākoņiem saistīta turbulence;  5. turbulence un pērkona negaisi un  6. spēcīga vai ekstremāla turbulence. | *Mērķis ir izskatīt meteoroloģiskos apstākļus un novērtēt, kāda nozīme tiem bija aviācijas nelaimes gadījumā. Piemēram:*  a) turbulence tika prognozēta, un apkalpe bija informēta par to (paredzēta);  b) turbulence netika prognozēta, vai apkalpe nebija informēta par to (neparedzēta), un  c) apkalpe bija informēta, taču turbulences smaguma pakāpe pārsniedza prognozēto. |

**2. DOKUMENTĀCIJA (EKSPLUATANTS)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Politikas nostādnes un procedūras | *Izskatiet ekspluatācijas rokasgrāmatu un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) pirmslidojuma pārbaudes;  b) apkalpes un pasažieru instruktāža;  c) apkalpošanas iekārtu droša izmantošana;  d) turbulence;  e) klēpī turami zīdaiņi un bērnu pasīvās drošības sistēmas (*CRS*);  f) medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldība gaisa kuģī un  g) gaisa kuģa apkalpes locekļa darbnespēja, tostarp attiecīgā gadījumā norādes par rīcību lidojumos ar vienu gaisa kuģa salona apkalpes locekli. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta politikas nostādnes un procedūras un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību:*  a) normālas darbības procedūras, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. pirmslidojuma instruktāža apkalpei, tostarp kopīga lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes instruktāža vai atsevišķa gaisa kuģa salona apkalpes instruktāža;  2. pirmslidojuma drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pārbaudes;  3. pasažieru drošības demonstrējums;  4. ar drošību saistīti paziņojumi lidojuma laikā;  b) apkalpošanas iekārtu drošas izmantošanas procedūras, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. ratu pārbaudes pirms lidojuma;  2. aprīkojuma novietošana/nofiksēšana;  3. apkalpošanas ratu bremžu nobloķēšana;  4. karsto dzērienu katlu nostiprināšana;  c) turbulences gadījumā piemērotās procedūras, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. gaisa kuģa apkalpes saziņa/signāli;  2. saziņa ar pasažieriem;  3. drošības jostu zīmes izmantošana;  4. klēpī turēti zīdaiņi/*CRS*;  5. priekšmetu nostiprināšana gaisa kuģa salonā/virtuvē;  6. karsto dzērienu pasniegšanas pārtraukšana, ja tā ir uzsākta;  7. gaisa kuģa salona apkalpes loceklim piešķirtās sēdvietas ieņemšana un piesprādzēšanās;  8. apkalpošanas un pienākumu izpildes atsākšana;  9. pēc turbulences piemērojamās procedūras;  d) medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldības procedūras gaisa kuģī, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. ievainotu personu atpazīšana, prioritātes piešķiršana šādām personām un atbildes pasākumi;  2. pirmās palīdzības sniegšana;  3. saziņas procedūras;  4. procedūras, saskaņā ar kurām tiek saņemta uz zemes esoša medicīniskā palīdzība un/vai brīvprātīga palīdzība no gaisa kuģī esoša veselības aprūpes speciālista;  5. pirmās palīdzības aprīkojuma un medicīniskā aprīkojuma izmantošana atbilstoši vajadzībai;  6. tādas palīdzības organizēšana, ko sniedz gaisa kuģī esošs brīvprātīgais veselības aprūpes speciālists, ja tāds ir pieejams, un atbalsta sniegšana šādam speciālistam;  7. ekspluatanta politika attiecībā uz “Neveikt reanimāciju” (*DNR*) attiecīgā gadījumā;  8. nāves gadījumu vai iespējamo nāves gadījumu pārvaldība gaisa kuģī;  e) procedūras gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. pirmās palīdzības sniegšana;  2. darbnespējīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa nofiksēšana;  3. lidojumu apkalpes informēšana;  4. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu staciju un pienākumu pārdale attiecīgā gadījumā un  f) procedūras, ko piemēro vienīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. lidojumu apkalpes informēšana;  2. darbnespējīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa nofiksēšana;  3. pirmās palīdzības sniegšana un  4. darbnespējīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa nodošana norīkota darbspējīga pasažiera (*ABP*) aprūpē. |
| Mācību programmas | *Izskatiet apstiprinātās gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācību programmas drošības jomā (piemēram, sākotnējo un periodisko apmācību) un noskaidrojiet, kas tajās ir paredzēts tādos jautājumos kā:*  a) mācību saturs par apkalpošanas iekārtu drošu izmantošanu;  b) mācību saturs par turbulences gadījumā piemērojamajām procedūrām;  c) mācību saturs par medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldību gaisa kuģī;  d) mācību saturs par gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespēju;  e) apmācības cilvēku rīcības jomā, tostarp *CRM* un kopīga lidojumu apkalpes/gaisa kuģa salona apkalpes *CRM*;  f) ar konkrētu gaisa kuģa tipu saistīta apmācība (attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumā iesaistīto gaisa kuģa modeli);  g) apmācība attiecībā uz drošības un avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu un  h) apmācības tehniskais nodrošinājums un ierīces.  *Piezīme. Attiecīgā gadījumā izskatiet arī tāda personāla apmācību, kuram ekspluatants nav noteicis ar drošību un avārijas situācijām saistītus pienākumus gaisa kuģa salonā (piemēram, beznodokļu tirdzniecības pārstāvji, tulki, cits apkalpojošais personāls).* | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta mācību programmas (piemēram, sākotnējo un periodisko apmācību) un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību:*  a) mācību saturs un apkalpes novērtēšanas metodes, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. apkalpes un pasažieru instruktāža (tostarp bērni/zīdaiņi un *CRS* izmantošana);  2. apkalpošanas iekārtu droša izmantošana;  3. turbulences gadījumu pārvaldība;  4. pirmā palīdzība un reaģēšana uz medicīniska rakstura atgadījumiem gaisa kuģī;  5. gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespēja;  6. praktiska nodarbība par *CPR* demonstrāciju;  7. praktiskās nodarbības un imitēti vingrinājumi, kas veltīti būtiskajam drošības un avārijas situācijām paredzētajam aprīkojumam un gaisa kuģa sistēmām, piemēram, *FAK* sistēmai un skaļruņu sakaru sistēmai (attiecībā uz konkrēto gaisa kuģa modeli, kas iekļuva aviācijas nelaimes gadījumā);  8. imitēti vingrinājumi par reaģēšanu uz medicīniska rakstura atgadījumu lidojuma laikā;  9. cilvēku rīcība, tostarp kopīgas *CRM* nodarbības ar lidojumu apkalpes locekļiem, un  b) apmācības tehniskais nodrošinājums, pievēršot uzmanību tādu elementu pieejamībai un piemērotībai kā:  1. klašu telpām;  2. apmācībā izmantotais drošības un avārijas situācijām paredzētais aprīkojums;  2. gaisa kuģa salona trenažieriem un  3. apmācāmo personu un instruktoru proporcionālajām attiecībām.  *Piezīme. Ja ekspluatants nodarbina personālu, kam nav uzticēti ar drošību un avārijas situācijām saistīti pienākumi gaisa kuģa salonā, ir jāizskata mācību programmas saturs un personāla komplektēšanas prakse, lai novērtētu, vai šī personāla darbība ir sekmējusi vai kavējusi notikuma pārvaldību.* |
| Dokumentācija | *Izskatiet ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. licence vai sertifikācija attiecīgajā gadījumā;  2. apmācības dokumentācija (tostarp sākotnējā apmācība, pēdējās periodiskās apmācības datums un ierindas pārbaude);  3. gaisa kuģa tipa kvalifikācija, tostarp tas, cik daudz šādu kvalifikāciju vienā reizē;  4. saraksts/grafiks;  5. personiskā kadru lieta (tostarp darba attiecību uzsākšana);  6. jebkāda cita būtiska pieredze un  b) cita dokumentācija par personālu attiecīgā gadījumā un  c) aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušais gaisa kuģis:  1. gaisa kuģa lidojumu žurnāls;  2. gaisa kuģa salona defektu žurnāls;  3. gaisa kuģa salona iekšpuses konfigurācijas diagramma (*LOPA/S*);  4. gaisa kuģa apkalpes saraksts un pienākumu sadale starp apkalpes locekļiem;  5. *CVR* atšifrējumi attiecīgā gadījumā;  6. *FDR* nolasījumi attiecīgā gadījumā;  7. ziņojums par izlidošanu attiecīgajā gadījumā;  8. virtuves(-ju) un kravas izvietojuma diagramma;  9. dispečerdienesta žurnāls;  10. lidojumu apkalpes gaisa kuģa tehniskais žurnāls;  11. pilotu kabīnes žurnāls;  12. tehniskās apkopes žurnāli/izlaišanas veidlapas;  13. *MEL*;  14. citi apkalpes dokumenti (piemēram, aprīkojuma kontrolkarte, apkalpes instruktāžas lapas) un  15. pasažieru saraksts un sēdvietu shēma (tostarp adreses un tālruņa numuri). | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumā iesaistīto apkalpi un gaisa kuģi un novērtēt tādus aspektus kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu kvalifikācija un kvalifikācijas elementi, lai izpildītu nepieciešamos pienākumus avārijas situācijā, tostarp valodas zināšanas, kas bija būtiskas reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  2. kvalifikācijas/kvalifikācijas elementu atbilstība (pamatojoties uz pēdējo datumu, kad gaisa kuģa salona apkalpes locekļi sekmīgi pabeidza nepieciešamo apmācību, un/vai viņu licences derīguma termiņu);  3. faktori, kas var labvēlīgi vai nelabvēlīgi ietekmēt viņu rīcību, piemēram, pieredze (pamatojoties uz darba attiecību uzsākšanas datumu vai iepriekšējo lidošanas pieredzi pie cita ekspluatanta);  4. faktori, kas var ietekmēt rīcību, piemēram, nogurums (pamatojoties uz viņu lidojuma grafiku pirms aviācijas nelaimes gadījuma, atpūtu starp lidojumiem vai atpūtu lidojuma laikā), un  b) gaisa kuģis, kas iekļuva aviācijas nelaimes gadījumā:  1. gaisa kuģa salona un virtuves(-ju) izvietojums un viss aprīkojums, kas varētu būt sekmējis miesas bojājumu gūšanu turbulences laikā (piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes locekļu sēdvietu un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma novietojums);  2. pasažieru un apkalpes locekļu atrašanās vieta gaisa kuģa salonā, kam var būt saistība ar gūtajiem miesas bojājumiem (piemēram, ja viņi ir sēdējuši zonā ar augstāku slodzes koeficientu);  3. tehniski darbības traucējumi, kas var būt ietekmējuši gaisa kuģa sistēmu darbību (piemēram, zems skaļums skaļruņu sakaru sistēmās vai norādījuma zīmju neiedegšanās). Par tiem var spriest, izskatot tehniskās apkopes vai gaisa kuģa salona defektu žurnālus;  4. *MEL* attiecībā uz darba kārtībā neesošiem priekšmetiem, piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes sēdekļiem, skaļruņu sakaru sistēmu, gaisa kuģa un avārijas situācijām paredzētu aprīkojumu un sistēmām, kas apgrūtināja apkalpes darbību vai sekmēja miesas bojājumu gūšanu;  5. apspriedes starp lidojumu apkalpi un gaisa kuģa salona apkalpi saistībā ar piedzīvoto turbulenci, pamatojoties uz *CVR* atšifrējumu, un  6. slodze (gravitācijas spēks) uz gaisa kuģī esošajām personām turbulences laikā (piemēram, turbulences smaguma pakāpes un gaisa kuģa manevru dēļ), pamatojoties uz *FDR* nolasījumiem. |
| Cits | *Izskatiet citu ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu darbā pieņemšanas kritēriji;  b) drošības paziņojumi;  c) pirmslidojuma pasažieru drošības instruktāžas;  d) pasažieru drošības videoinstruktāža attiecīgā gadījumā;  e) drošības instruktāžas lapa;  f) ekspluatanta biļeteni un paziņojumi gaisa kuģa salona apkalpei un  g) gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmata. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju un novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  a) minimālā kvalifikācija, kas nepieciešama, lai varētu pieņemt darbā jaunus gaisa kuģa salona apkalpes locekļus;  b) standarta drošības informācija, kuru pasažieriem sniedz, izmantojot dažādus līdzekļus, kas raksturīgi aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītajam gaisa kuģa modelim (piemēram, pasažieru drošības demonstrējuma saturs, drošības instruktāžas lapas u. c.);  c) noskaidrot, vai informācija atbilst informācijai, kas tika sniegta tā reisa laikā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  1. drošības instruktāžas lapas, kas atradās aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušajā gaisa kuģī, pretstatā pareizajām, kas bija paredzētas šādam gaisa kuģim;  2. noteiktās pirmslidojuma pasažieru drošības instruktāžas pretstatā tām, kas tika veiktas reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  3. apstiprināti drošības paziņojumi pretstatā tiem, kas tika sniegti reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  4. pasažieru drošības demonstrējums pretstatā tam, kas tika rādīts/veikts reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  5. valodas, kurās ir jāsniedz instruktāža un drošības paziņojumi, pretstatā tām, kas tika izmantotas reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  d) drošības informācija, kas tika nodota gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem, izmantojot iekšējos ekspluatanta sakaru līdzekļus (piemēram, biļetenus), un kas viņiem ir nepieciešama pienākumu veikšanai atbilstoši ekspluatanta politikai un procedūrām (piemēram, atjauninātas procedūras), un  e) ar gaisa kuģa salonu saistīta informācija no gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmatas:  1. sakaru sistēmas (skaļruņu sakaru sistēma/iekšējais telefons) un  2. norādījuma zīmes. |

**3. DOKUMENTĀCIJA (EKSPLUATANTVALSTS)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Valsts normatīvie akti | *Izskatiet normatīvās prasības un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu skaits gaisa kuģī;  b) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācības drošības jomā un  c) drošības un avārijas situācijām paredzētais aprīkojums. | *Mērķis ir izskatīt spēkā esošos valsts normatīvos aktus un novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  a) minimālās prasības attiecībā uz gaisa kuģa salona apkalpi;  b) normatīvās prasības, kas saistītas ar apstiprinātām gaisa kuģa salona apkalpes mācībām drošības jomā, un  c) normatīvās prasības attiecībā uz aprīkojumu, kas ir jānodrošina gaisa kuģa salonā. |
| Uzraudzība | *Attiecībā uz gaisa kuģa salona drošības informāciju izskatiet aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā ekspluatanta valsts uzraudzības dokumentāciju un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) apstiprinātā gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmata;  b) apstiprinātā ekspluatācijas rokasgrāmata;  c) apstiprinātais *MEL*;  d) apstiprinātā gaisa kuģa salona apkalpes apmācības rokasgrāmata;  e) pēdējais valsts uzraudzības pasākums;  f) gaisa kuģa salona apkalpes praktiskais sertifikācijas eksāmens un  g) jebkādi izņēmumi, atkāpes vai politikas skaidrojumi ekspluatantam. | *Mērķis ir izskatīt valsts izdotos apstiprinājumus un aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā ekspluatanta pastāvīgu uzraudzību un novērtēt tādus aspektus kā:*  a) apstiprinātās gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatas saturs attiecībā uz turbulenci;  b) apstiprinātās ekspluatācijas rokasgrāmatas saturs attiecībā uz tādiem jautājumiem kā:  1. drošības instruktāžas;  2. apkalpošanas iekārtu droša izmantošana;  3. turbulence;  4. medicīniska rakstura atgadījumi gaisa kuģī;  5. gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespēja;  c) ar gaisa kuģa salonu saistītais aprīkojums apstiprinātajā *MEL*;  d) apstiprinātās gaisa kuģa salona apkalpes mācību programmas saturs attiecībā uz tādiem jautājumiem kā:  1. drošības instruktāžas;  2. apkalpošanas iekārtu droša izmantošana;  3. turbulence;  4. medicīniska rakstura atgadījumi gaisa kuģī;  5. gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespēja;  e) nesenākais valsts veiktais uzraudzības pasākums, tostarp secinājumi par:  1. politiku un procedūrām, kas attiecas uz gaisa kuģa salonu;  2. apmācību;  3. gaisa kuģa salona apkalpes kvalifikācijām un kvalifikācijas elementiem;  4. pārkāpumiem (piemēram, lidojumu un darba laika pārkāpumiem);  5. sistēmiskām problēmām;  f) secinājumi, kas izriet no gaisa kuģa salona apkalpes praktiskā sertifikācijas eksāmena ziņojumiem, tostarp par:  1. gaisa kuģa salona apkalpes rīcību;  2. trūkumiem, kas ir saistīti ar gaisa kuģa salona apstākļiem;  3. trūkstošu vai darba kārtībā neesošu drošības un avārijas situācijām paredzētu aprīkojumu vai gaisa kuģa (salona) sistēmām (piemēram, trūkstošu *FAK*) un  g) jebkādi izņēmumi, atkāpes vai politikas skaidrojumi, ko valsts izdevusi ekspluatantam un kam var būt būtiska nozīme saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumu:  1. atbrīvojums/atkāpšanās no normatīvajām prasībām. |

**4. DOKUMENTĀCIJA (CITI AVOTI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Medicīniskā un patoloģiskā dokumentācija | *Izskatiet medicīnisko un patoloģisko dokumentāciju un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) medicīniskie ziņojumi;  b) autopsijas ziņojumi;  c) toksikoloģijas ziņojumi un  d) ar apkalpes veselības pārbaudēm saistīta informācija attiecīgā gadījumā. | *Mērķis ir nodrošināt faktisko informāciju par aviācijas nelaimes gadījumu:*  a) gaisa kuģī esošas personas nāves vai miesas bojājumu cēlonis;  b) iepriekš pastāvošs medicīniskais stāvoklis, kas varētu būt ietekmējis gaisa kuģa salona apkalpes locekļa rīcību aviācijas nelaimes gadījuma laikā, un  c) jebkādi īpaši jautājumi, kas ir saistīti ar īpašām pasažieru kategorijām. |
| Citi informācijas avoti | *Apkopojiet un izskatiet jebkādu vizuālu, audio vai citu “ierakstītu” informāciju no tādiem avotiem kā:*  a) pārnēsājamas elektroniskas ierīces (*PED*);  b) reportāžas plašsaziņas līdzekļos un  c) sociālie tīkli. | *Mērķis ir apkopot visu pieejamo informāciju, kas var noderēt izmeklēšanā.* |

**5. GAISA KUĢIS (PAR GAISA KUĢA SALONU)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Gaisa kuģa/gaisa kuģa salona sistēmas | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādīto sistēmu esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāta, darba kārtībā un/vai normāla darbība) un daļas/sērijas numuru:*  sakaru sistēmas un saistītie signalizācijas paneļi. | *Mērķis ir novērtēt, vai sistēmas bija noderīgas gaisa kuģī esošo personu miesas bojājumu riska samazināšanai. Analīzē jānosaka, vai sistēmas darbojas, kā paredzēts, un, ja nedarbojās, jānosaka iemesls:*  a) skaļruņu sakaru sistēmas/iekšējā telefona izmantošana, lai sazinātos ar pasažieriem un apkalpi (piemēram, vai skaļruņu sakaru sistēmā sniegtie paziņojumi gaisa kuģī esošajām personām par atgriešanos savās sēdvietās bija pietiekami skaļi). Ja šīs iekārtas nedarbojās, vai bija nodrošinātas rezerves sistēmas vai aprīkojums (piemēram, megafoni), un  b) signalizācijas paneļi, tostarp:  1. gaisa kuģa salona “drošības jostu aizsprādzēšanas” norādījuma zīmes iedegšanās;  2. “atgriešanās sēdvietā” norādījuma zīmes iedegšanās tualetē;  3. “drošības jostu aizsprādzēšanas” norādījuma zīmes iedegšanās apkalpes atpūtas zonā un  4. saistītie skaņas signāli. |
| Drošības un avārijas situācijām paredzēts aprīkojums | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  a) pārnēsājams skābekļa aprīkojums;  b) bērnu pasīvās drošības sistēmas (*CRS*);  c) pagarināmā drošības josta;  d) *AED* un saistītais aprīkojums (piemēram, *CPR* maskas, vairogi, elpināšanas ierīces u. c.);  e) *FAK*;  f) universāls profilakses komplekts;  g) medicīniskās palīdzības komplekts un  h) izmantotais papildu aprīkojums. | *Mērķis ir novērtēt pieejamā aprīkojuma veidu un to, vai šis aprīkojums palīdzēja reaģēt uz turbulenci un/vai gaisa kuģī esošo personu miesas bojājumiem vai apgrūtināja to. Analīzē ir jānosaka, vai:*  a) nepieciešamais aprīkojums bija nodrošināts, pieejams un darba kārtībā;  b) norādījumi par aprīkojuma izmantošanu bija lietderīgi;  c) būtu noderējis arī papildu aprīkojums, kas nebija atrodams gaisa kuģī, un  d) *CRS* izmantošana un efektivitāte (vai zīdainis/bērns bija ievietots *CRS* un vai zīdainis/bērns bija atbilstoši nofiksēts). |
| Apstākļi gaisa kuģa salonā | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  a) grīdas konstrukcija un grīdas paneļi;  b) griestu un sānu paneļi;  c) gaismekļu stikli;  d) *PSU*, tostarp skābekļa masku komplekti;  e) augšējie bagāžas nodalījumi un skapji;  f) slēgmehānismi;  g) starpsienas un klašu sadalītāji;  h) atvāžamie galdi;  i) pasažieru sēdvietas, tostarp grīdas stiprinājumi un sēdekļa vadotnes;  j) pasažieru pasīvās drošības līdzekļi;  k) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu sēdvietas;  l) gaisa kuģa salona apkalpes pasīvās drošības līdzekļi;  m) rokas bagāža;  n) virtuves, tostarp pasīvās drošības līdzekļi (slēgmehānismi, bremzes);  o) tualetes;  p) izejas, tostarp komponenti (piemēram, evakuācijas trapa glabāšanas ietvars);  q) paklāji;  r) pilotu kabīne, tostarp durvis;  s) apkalpes atpūtas zonas attiecīgā gadījumā un  t) citas iekšējās struktūras vai konstrukcijas. | *Mērķis ir attiecīgā gadījumā novērtēt defektu/bojājumu iemeslu un to, kā tas varētu būt ietekmējis gaisa kuģī esošo personu izdzīvotspēju (tostarp gūtos miesas bojājumus):*  a) bojājumi, deformācija/lūzumi gaisa kuģa salona konstrukcijā (piemēram, plaisas vai krokas griestu paneļos, salauzti gaismekļu kausi, iespiedumi, izbīdīti paneļi);  b) lūzumi grīdā;  c) sēdekļa un pasīvās drošības līdzekļa defekts, tostarp sēdekļa vadotnes stiprinājums;  d) elkoņa balstu bojājumi;  e) apgāztu/bojātu sēdekļu atrašanās vieta;  f) drošības jostas (sadriskātas vai bojātas);  g) augšējo bagāžas nodalījumu bojājumi un stāvoklis pēc turbulences (atvērti vai aizvērti);  h) izkrituši skābekļa masku komplekti (slodzes koeficienta/gravitācijas spēka ietekmē);  i) slēgmehānismu defekti un sekas (piemēram, izkritis augšējo bagāžas nodalījumu saturs);  j) bojājumi virtuvēs, tostarp rati un cits aprīkojums, kas ir nokritis vai apgāzies un radījis miesas bojājumus;  k) bojājumi tualetēs, tostarp durvju bojājumi un nokrituši griestu paneļi;  l) bojājumi izejām, kas radušies sadursmē ar apkalpošanas iekārtām vai slodzes koeficienta/gravitācijas spēka ietekmē, tostarp tādi komponentu bojājumi kā, piemēram:  1. spraugas evakuācijas trapa glabāšanas ietvarā;  2. evakuācijas traps izkritis no evakuācijas trapa glabāšanas ietvara;  3. durvju padziļinājuma apgaismojuma korpusa bojājums;  4. evakuācijas trapa glabāšanas ietvara aizslēga bojājums;  m) miesas bojājumu pēdas, piemēram, asins traipi, iespiedumi vai plaisas, kas radušās, gaisa kuģī esošajām personām atsitoties pret sānu paneļiem, griestiem vai citām gaisa kuģa salona daļām;  n) bojājumi vai traipi uz paklājiem, piemēram, ķermeņa šķidrumi, kas var liecināt par miesas bojājumiem, un  o) pilotu kabīnes, apkalpes atpūtas zonu, iekšējo struktūru un konstrukciju stāvoklis, tostarp bojājumi. |

**6. CILVĒKU RĪCĪBA (GAISA KUĢA SALONA APKALPE)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Pirmslidojuma darbības | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes rīcību pirmslidojuma pasākumos:*  a) apkalpes reģistrācijas process;  b) apkalpes instruktāžas (tostarp kopējās instruktāžas attiecīgā gadījumā) sniegšana vai dalība tajā;  c) pirmslidojuma drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pārbaužu veikšana;  d) pasažieru drošības instruktāžu/paziņojumu sniegšana un  e) instruktāža pasažieriem no īpašām kategorijām. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe ir izpildījusi pirmslidojuma pienākumus. Analīzē jānoskaidro:*  a) metode, kuru izmantoja, lai savlaicīgi izplatītu ar drošību saistītu informāciju, un tas, vai apkalpe to izlasīja/izskatīja;  b) vai apkalpes locekļi piedalījās pirmslidojuma instruktāžā un, ja piedalījās, kāds bija tās saturs, tostarp informācija par laikapstākļiem, iespējamo turbulenci, laiku, kad tā ir paredzama, un saistītajām gaisa kuģa salona apkalpes darbībām;  c) vai ir veikta drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pirmslidojuma pārbaude un vai tika konstatēta kāda neatbilstība;  d) kāda drošības informācija tika sniegta pasažieriem pirms izlidošanas (izmantojot pasažieru drošības demonstrējumu vai instruktāžu) un  e) kāda drošības informācija tika sniegta īpašām pasažieru kategorijām (piemēram, pasažieriem, kas ceļo kopā ar zīdaiņiem). |
| Pirms turbulences veicamās darbības | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes darbību pasākumos lidojuma laikā pirms turbulences:*  a) paziņojumu sniegšana un  b) apkalpošanas iekārtu drošas izmantošanas procedūru piemērošana.  *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes rīcību, sagatavojot pasažierus/gaisa kuģa salonu turbulencei, ja tāda tika paredzēta:*  a) informācijas apmaiņa starp lidojumu apkalpi un gaisa kuģa salona apkalpi;  b) *CRM* gaisa kuģa salona apkalpes locekļu vidū un ar lidojumu apkalpi;  c) norādījumu sniegšana pasažieriem (piemēram, paziņojumu formā);  d) gaisa kuģa salona/virtuves(-ju) un apkalpošanas iekārtu nostiprināšana un  e) veiktas gaisa kuģa salona pārbaudes. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe ir izpildījusi lidojuma laikā veicamos pienākumus. Analīzē jānoskaidro:*  a) kāda drošības informācija tika sniegta pasažieriem lidojuma laikā (piemēram, paziņojumi par drošības jostu izmantošanu) un  b) vai tika piemērotas apkalpošanas iekārtu drošas izmantošanas procedūras. Ja netika, jānoskaidro, kādas darbības gaisa kuģa salona apkalpes locekļi veica, lai uzlabotu situāciju (piemēram, ratu nostiprināšana turbulences gadījumā).  *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe sagatavojās paredzētajai turbulencei. Analīzē jānoskaidro:*  a) kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi ieguva informāciju par paredzēto turbulenci, tostarp lidojumu apkalpes locekļu vai atbildīgā gaisa kuģa apkalpes locekļa (*I/C*) sniegtās informācijas saturs/pilnīgums;  b) gaisa kuģa salona apkalpes darbības, reaģējot uz saņemto informāciju (piemēram, ēdināšanas pakalpojuma atlikšana);  c) kā tika pārvaldīti *CRM* aspekti (saziņa, sadarbība, koordinācija), tostarp tas, kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem tika uzdoti uzdevumi un kā viņi organizēja darba slodzi un pārvaldīja laika ierobežojumus. Te jāietver gan pozitīvie, gan negatīvie *CRM* aspekti (piemēram, pārpratumi, aizkavēta informācijas nodošana);  d) informācija, kuru sniedz pasažieriem, lai sagatavotu viņus turbulencei (piemēram, norādījumi aizsprādzēt drošības jostas vienmēr, kad persona atrodas sēdvietā), un kas šo informācija sniedza;  e) valoda(-as), kas tiek lietota(-as) saziņā ar pasažieriem – jānorāda visas ar valodām saistītās problēmas (piemēram, pasažieri un apkalpe nerunāja vienā valodā);  f) vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi pirms turbulences ir nostiprinājuši un pārbaudījuši priekšmetus gaisa kuģa salonā, virtuvē(-ēs) un citās zonās, lai novērstu/samazinātu miesas bojājumu gūšanu, un  g) vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi pārbaudīja gaisa kuģa salonu, lai pārliecinātos par drošības jostu vai *CRS* lietošanas norādījumu ievērošanu un savāktu nenostiprinātus priekšmetus, kas var radīt miesas bojājumus.  *Piezīme. Analīzē jāizskata arī darbības, ko lidojumu apkalpe veica, lai samazinātu miesas bojājumu gūšanas risku turbulences gadījumā (piemēram, paziņojumi par drošības jostu lietošanu un drošības jostu aizsprādzēšanas zīmju izmantošana).* |
| Darbības turbulences laikā | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes rīcību turbulences laikā:*  a) darbības gaisa kuģa salonā turbulences laikā;  b) apkalpes saziņas/signālu ierosināšana/reaģēšana uz šādu saziņu/signāliem;  c) *CRM* gaisa kuģa salona apkalpes locekļu vidū un ar lidojumu apkalpi;  d) sistēmu izmantošana (piemēram, paziņojumi skaļruņu sakaru sistēmā);  e) norādījumu sniegšana pasažieriem;  f) pasažieru pārvaldība;  g) nostiprināti priekšmeti gaisa kuģa salonā/virtuvē;  h) gaisa kuģa salona pārbaude;  i) piesprādzēšanās un  j) grūtības, ar kurām nācies saskarties notikuma laikā. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja gaisa kuģa salonu turbulences laikā. Analīzē jānoskaidro:*  a) pasākumi, kas tika veikti gaisa kuģa salonā turbulences laikā (piemēram, ēdināšanas pakalpojums, apkalpes atpūta, u. c.), un katra gaisa kuģa salona apkalpes locekļa atrašanās vieta;  b) kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi saņēma informāciju par turbulenci (piemēram, lidojumu apkalpes vai citu gaisa kuģa salona apkalpes locekļu paziņojumi skaļruņu sakaru sistēmā, norādījumu zīmes iedegšanās/skaņas signāla ieslēgšanās) un kā viņi uz to reaģēja (piemēram, ieteikuma signāla ievērošana). Analīzē ir jāatzīmē, vai attiecīgajā laikā iedegās drošības jostas zīme;  c) kā tika pārvaldīti *CRM* aspekti (saziņa, sadarbība, koordinācija), tostarp tas, kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem tika uzdoti uzdevumi un kā viņi organizēja darba slodzi un pārvaldīja laika ierobežojumus. Te jāietver gan pozitīvie, gan negatīvie *CRM* aspekti (piemēram, pārpratumi, aizkavēta informācijas nodošana);  d) ja saziņu uzsāka gaisa kuģa salona apkalpes loceklis, analīzē ir jānoskaidro šādas rīcības iemesli (piemēram, turbulences smaguma pakāpe gaisa kuģa aizmugurē);  e) ja priekšmeti gaisa kuģa salonā/virtuvē(-ēs) tika nostiprināti novēloti, analīzē uzmanība jāpievērš iemeslam (piemēram, paziņojums skaļruņu sakaru sistēmā nav bijis skaidri saklausāms atsevišķās gaisa kuģa daļās);  f) ja gaisa kuģa salona apkalpei bija grūtības izmantot sistēmas vai aprīkojumu (piemēram, skaļruņu sakaru sistēmu, pasīvās drošības līdzekļus), analīzē jāpievērš uzmanība iespējamajiem iemesliem;  g) informācija, kas tiek sniegta pasažieriem, lai sagatavotu viņus turbulencei, un kurš sniedza šo informāciju;  h) kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi pārvaldīja pasažieru reakciju (piemēram, tos, kuri neievēroja norādījumus), un visas problēmas ar pasažieriem, kuri neievēroja norādījumus;  i) kā apkalpe nostiprināja priekšmetus gaisa kuģa salonā/virtuvē(-ēs), tostarp pārtrauca karstu dzērienu pasniegšanu, ja tāda bija uzsākta, novietoja ratus atpakaļ virtuvē vai nostiprināja tos ejās, ja turbulence kļuva pārlieku spēcīga, kā arī visas grūtības, ar kurām nācās saskarties, darbojoties ar apkalpošanas iekārtām;  j) vai pasažieriem, kuri ceļoja kopā ar zīdaiņiem/bērniem, tika sniegti norādījumi (piemēram, par zīdaiņu/bērnu atbilstošu nofiksēšanu, izmantojot pasīvos drošības līdzekļus);  k) vai gaisa kuģa salona apkalpe veica gaisa kuģa salona, tostarp tualešu, pārbaudi pirms savu sēdvietu ieņemšanas;  l) vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi ieņēma savas sēdvietas un piesprādzējās jeb vai viņi apsēdās pasažieru sēdvietās, un iespējamais šādas rīcības iemesls (piemēram, turbulence bija pārāk spēcīga, lai mēģinātu atgriezties gaisa kuģa salona apkalpes locekļa sēdvietā);  m) ja gaisa kuģa salona apkalpe atstāja savas sēdvietas turbulences laikā, analīzē uzmanība jāpievērš iespējamajiem iemesliem (piemēram, pasažieru apraudzīšana, nenostiprināta aprīkojuma nostiprināšana), un  n) gaisa kuģī esošo gaisa kuģa salona apkalpes locekļu skaita ietekme saistībā ar veiktajām darbībām. |
| Darbības pēc turbulences | *Izskatiet informāciju par to, kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi pārvaldīja situāciju pēc turbulences:*  a) pēc turbulences veicamo pienākumu izpilde;  b) apkalpes/pasažieru miesas bojājumu aprūpe;  c) apkalpes locekļa darbnespējas procedūru piemērošana un  d) nosēšanās pienākumu izpilde, ja ir nepieciešama maršruta maiņa. | *Mērķis ir novērtēt to, kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja situāciju pēc turbulences līdz brīdim, kad gaisa kuģis sasniedza savu nākamo galamērķi. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi palika piesprādzēti savās sēdvietās līdz brīdim, kad tika dots signāls atsākt pienākumu izpildi. Ja viņi nepalika savās sēdvietās piesprādzēti, analīzē uzmanība jāpievērš iespējamajiem iemesliem (piemēram, ievainots pasažieris);  b) vai gaisa kuģa salona apkalpe izpildīja pēc turbulences veicamos pienākumus, piemēram, sazinājās ar lidojumu apkalpi un pārbaudīja gaisa kuģa salonu, tualetes, pasažierus un citus apkalpes locekļus, novāca atlūzas u. c.;  c) vai gaisa kuģa salona apkalpe piemēroja procedūras, saskaņā ar kurām gaisa kuģī tiek pārvaldīti medicīniska rakstura atgadījumi, piemēram, sniedza pirmo palīdzību ievainotiem pasažieriem un/vai lūdza brīvprātīgu medicīnisko palīdzību gaisa kuģī esošiem veselības aprūpes speciālistiem;  d) vai gaisa kuģa salona apkalpe piemēroja apkalpes locekļa darbnespējas procedūras (tostarp tās, kas jāpiemēro lidojumos ar vienu gaisa kuģa salona apkalpes locekli). Analīzē uzmanība jāpievērš pasākumiem, kas veikti, lai reaģētu uz apkalpes locekļu darbspējas zudumu, kad šādi apkalpes locekļi vairs nespēj turpināt savu pienākumu pildīšanu (piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes staciju pārdale, lai nodrošinātu personālu pie visām izejām saistībā ar nosēšanos), un  e) ja gaisa kuģa salona apkalpe saskārās ar kādiem sarežģījumiem, izmantojot sistēmas vai aprīkojumu (piemēram, *FAK*, *AED* u. c.), analīzē jāpievērš uzmanība iespējamiem iemesliem. |

**7. CILVĒKU RĪCĪBA (PASAŽIERI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Pirmslidojuma darbības | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību/reakciju uz pirmslidojuma pasākumiem/pasākumiem lidojuma laikā:*  a) izskatīja drošības instruktāžas lapas;  b) skatījās/klausījās pasažieru drošības instruktāžu/demonstrējumu;  c) īpašās kategorijās ietilpstošu pasažieru instruktāža;  d) ar drošību saistīti paziņojumi;  e) pasažieriem sniegtā informācija/norādījumi;  f) rokas bagāžas novietošana un  g) pasīvās drošības līdzekļu izmantošana. | *Mērķis ir novērtēt to, kādu informāciju pasažieri saņēma pirms izlidošanas vai lidojuma laikā. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai pasažieri iepazinās ar drošības instruktāžas lapu saturu;  b) vai pasažieri pievērsa uzmanību drošības instruktāžai/demonstrējumam;  c) vai īpašajās kategorijās ietilpstošie pasažieri (piemēram, pasažieri, kas ceļoja kopā ar zīdaiņiem, pasažieri ar invaliditāti) saņēma drošības instruktāžu;  d) vai pasažieri pievērsa uzmanību ar drošību saistītiem paziņojumiem lidojuma laikā;  e) vai pasažieri pienācīgi novietoja un nostiprināja savu rokas bagāžu (kur un cik daudz priekšmetu), tostarp pārnēsājamas elektroniskas ierīces, un  f) vai pasažieri pareizi izmantoja savas pasīvās drošības sistēmas.  *Piezīme. Attiecībā uz visu iepriekš minēto jānorāda, vai pasažieri saprata instruktāžas/paziņojumu saturu un spēj to atcerēties. Analīzē uzmanība jāpievērš tam, cik lietderīga šī informācija ir šķitusi pasažieriem. Ja pasažieri nepievērsa uzmanību instruktāžai, analīzē jāpievērš uzmanība iemeslam (piemēram, pastāvīgi lidotāji).* |
| Pirms turbulences veicamās darbības | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību, gatavojoties turbulencei (ja tā bija paredzama):*  reaģēšana uz informāciju/norādījumiem. | *Mērķis ir novērtēt, kā pasažieri sagatavojās paredzētajai turbulencei. Analīzē jānoskaidro:*  kā pasažieri saprata informāciju/norādījumus, ko apkalpe sniedza par paredzamo turbulenci, un kā viņi reaģēja uz šādu informāciju/norādījumiem. |
| Darbības turbulences laikā | *Izskatiet informāciju par to, kā pasažieri atpazina turbulenci un reaģēja uz to:*  a) situācijas atpazīšana;  b) pasažieriem sniegtā informācija;  c) pasažieriem (tostarp tiem, kas ceļoja kopā ar zīdaiņiem/bērniem) sniegtie norādījumi;  d) reaģēšana uz informāciju/norādījumiem;  e) citas pasažieru reakcijas un  f) pasažieru atrašanās vieta notikuma brīdī un turpmākās darbības. | *Mērķis ir novērtēt, kā pasažieri atpazina turbulenci un reaģēja uz to. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai/kā pasažieri uzzināja par turbulenci (piemēram, lidojumu apkalpes paziņojums skaļruņu sakaru sistēmā, drošības jostas zīmes iedegšanās);  b) kā pasažieri saprata informāciju, ko apkalpe sniedza par situāciju, un reaģēja uz šo informāciju (piemēram, aizsprādzēja drošības jostas, novietoja bagāžu);  c) kā pasažieri saprata norādījumus, ko apkalpe sniedza par situāciju, un reaģēja uz šiem norādījumiem (piemēram, atgriezās sēdvietās, ievietoja zīdaiņus *CRS* sistēmās);  d) vai viņi pamanīja to, kā reaģēja citi pasažieri (piemēram, panikā esoši pasažieri);  e) ja pasažieri saskārās ar kādām grūtībām, cenšoties izmantot pasīvās drošības līdzekļus vai nostiprināt priekšmetus gaisa kuģa salonā, analīzē ir jāapraksta viņu darbības;  f) kur pasažieri atradās notikuma laikā, ja viņi neatradās sēdvietās, un darbības līdz brīdim, kad pasažieri beidzot varēja piesprādzēties, un  g) vai pasažieris ceļoja kopā ar citu personu, kam bija nepieciešama palīdzība; ja ceļoja, vai pasažieris spēja palīdzēt šai citai personai. |
| Darbības pēc turbulences | *Izskatiet informāciju par pasažieru veiktspēju pēc turbulences:*  a) saziņa ar gaisa kuģa salona apkalpi;  b) mijiedarbība ar citiem pasažieriem/apkalpi;  c) pasažieriem sniegtā informācija;  d) pasažieriem sniegtie norādījumi un  e) reakcija uz informāciju/norādījumiem. | *Mērķis ir novērtēt to, kā pasažieri reaģēja pēc turbulences. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai pasažieri pieprasīja palīdzību, jo bija guvuši miesas bojājumus, vai arī viņi informēja gaisa kuģa salona apkalpi par stāvokli gaisa kuģa salonā (informējot par bojājumiem) un kā reaģēja apkalpe;  b) vai citi blakus esošie pasažieri vai apkalpes locekļi bija guvuši miesas bojājumus un kā viņi reaģēja (piemēram, sniedza palīdzību);  c) kā pasažieri saprata gaisa kuģa apkalpes sniegto informāciju par situāciju un reaģēja uz šo informāciju un  d) kā pasažieri saprata apkalpes sniegtos norādījumus (piemēram, norādījumu pasažieriem palikt savās sēdvietās, kad gaisa kuģis ieradās pie lidostas izejas uz gaisa kuģi, lai ļautu pirmajiem no gaisa kuģa izkļūt tiem pasažieriem, kuri bija guvuši miesas bojājumus) un reaģēja uz šiem norādījumiem. |

**8. PAPILDINFORMĀCIJA**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par darbībām pēc aviācijas nelaimes gadījuma | *Izskatiet informāciju, lai attiecīgā gadījumā novērtētu tādus pasākumus kā:*  medicīniskā palīdzība pēc ielidošanas. | *Mērķis ir novērtēt to, kā ekspluatants/lidlauks/medicīniskais personāls reaģēja un pārvaldīja gaisa kuģī ievainotās personas pēc gaisa kuģa nosēšanās. Analīzē jānoskaidro:*  a) kā/kad tika aktivizēts avārijas trauksmes paziņojums;  b) kad *ATC/RFF*, ekspluatants vai citi saņēma izsaukumu par aviācijas nelaimes gadījumu;  c) nepieciešamais reakcijas laiks un kavēšanās iemesli attiecīgā gadījumā;  d) pieejamo/izmantoto transportlīdzekļu un aprīkojuma daudzums un veids;  e) grūtības, ar kurām nācās saskarties saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušā gaisa kuģa modeli (piemēram, grūtības pārvietot nestuves pa eju);  f) ekspluatanta personāla (piemēram, stacijas vadītāja), lidlauka personāla un medicīniskā personāla (piemēram, vidējā medicīnas personāla, slimnīcas personāla) darbības;  g) saziņa ar gaisa kuģi, tostarp par grūtībām, kas radās, un  h) visas citas grūtības, kas radās (augstāka līmeņa traucējumi, piemēram, darbnespējīgs apkalpes loceklis). |

**9. IZJAUTĀŠANA**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Gaisa kuģa salona apkalpes loceklis(-ļi) | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša reisa sākuma no gaisa kuģa salona apkalpes locekļa viedokļa un gūt ieskatu par atgadījumu norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem. |
| Pasažieri | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša reisa sākuma no pasažiera viedokļa un gūt ieskatu par atgadījumu norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem. |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 5. nodaļas G papildinājums NORĀDĪJUMI PAR SPIEDIENA SAMAZINĀŠANĀS GADĪJUMU IZMEKLĒŠANU

*Piezīme. Ja bija nepieciešama evakuācija, sk. 5. nodaļas C papildinājumu par evakuācijas aspektiem.*

## 1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par reisu | *Jāapkopo šāda ar aviācijas nelaimes gadījumu saistīta informācija:*  a) notikuma datums (*UTC* un *LMT*);  b) notikuma norises laiks (*UTC* un *LMT*);  c) ekspluatanta nosaukums;  d) reisa numurs;  e) gaisa kuģa ražotāja sērijas numurs (*MSN*), marka/modelis/sērija, reģistrācija un ekspluatācijas uzsākšanas datums;  f) atrašanās vieta:  1. vispārējā atrašanās vieta;  2. koordinātu tīkls/koordinātas;  3. augstums virs jūras līmeņa un topogrāfija;  g) izlidošanas punkts;  h) lidojuma fāze un lidojuma līmenis;  i) galamērķis un starpposma pieturas (ar *ETA* un *ETD*), un radiolokatora ekrānā novērojamās ceļa līnijas;  j) kopējais apkalpes locekļu skaits:  1. lidojumu apkalpe;  2. gaisa kuģa salona apkalpe;  k) kopējais tādu papildu personāla locekļu skaits, kurus ekspluatants norīkojis veikt ar drošību un avārijas situācijām nesaistītus pienākumus gaisa kuģī, un  l) kopējais pasažieru skaits, tostarp klēpī turami zīdaiņi un citas īpašas pasažieru kategorijas. | *Mērķis ir iegūt faktisko informāciju par aviācijas nelaimes gadījumu.* |
| Personām radītie miesas bojājumi | *Jāapkopo šāda informācija par apkalpi, pasažieriem un citām personām:*  a) miesas bojājumi (apkalpe):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav;  b) miesas bojājumi (pasažieri):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav;  c) kopā gaisa kuģī:  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav, un  d) miesas bojājumi (citas personas):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav. | *Mērķis ir noskaidrot nāves gadījumu/izdzīvojušo skaitu un gūtos miesas bojājumus.*  Obligāti jāapkopo informācija par nāves gadījumiem un miesas bojājumiem, jo pastāv saistība starp gaisa kuģī esošo personu miesas bojājumiem un nāves gadījumiem, no vienas puses, un gaisa kuģa konstrukciju un vidi, no otras puses.  *Piezīme. Cēloņi/veicinošie faktori var būt apspriesti citā ziņojuma sadaļā (piemēram, cilvēku rīcībai veltītajā sadaļā).* |

**2. DOKUMENTĀCIJA (EKSPLUATANTS)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Politikas nostādnes un procedūras | *Izskatiet ekspluatācijas rokasgrāmatu un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) pirmslidojuma pārbaudes;  b) apkalpes un pasažieru instruktāža;  c) gaisa kuģa salona spiediena radīšanas problēma/spiediena samazināšanās;  d) medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldība gaisa kuģī un  e) apkalpes locekļa darbnespēja, tostarp attiecīgā gadījumā norādes par rīcību lidojumos ar vienu gaisa kuģa salona apkalpes locekli. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta politikas nostādnes un procedūras un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību atbilstoši attiecīgajam gadījumam:*  a) normālas darbības procedūras, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. pirmslidojuma instruktāža apkalpei, tostarp kopīga lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes instruktāža vai atsevišķa gaisa kuģa salona apkalpes instruktāža;  2. pirmslidojuma drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pārbaudes;  3. pasažieru instruktāža, tostarp pasažieru drošības demonstrējums, un īpašajās kategorijās ietilpstošo pasažieru instruktāža;  b) procedūras gaisa kuģa salona spiediena radīšanas problēmas/spiediena samazināšanās gadījumā, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. gaisa kuģa salona spiediena radīšanas problēmu/spiediena samazināšanās pazīmju un simptomu atpazīšana;  2. vistuvāk esošo skābekļa masku uzvilkšana un piesprādzēšanās;  3. saziņa ar apkalpi un pasažieriem;  4. darbības, kas tika veiktas pēc spiediena samazināšanās beigām;  c) medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldības procedūras gaisa kuģī, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. gaisa kuģī esošo ievainoto personu atpazīšana, prioritātes piešķiršana šīm personām un pasākumi attiecībā uz šādām personām;  2. pirmās palīdzības sniegšana;  3. saziņas procedūras;  4. procedūras, saskaņā ar kurām tiek saņemta uz zemes esoša medicīniskā palīdzība un/vai brīvprātīga palīdzība no gaisa kuģī esoša veselības aprūpes speciālista;  5. pirmās palīdzības aprīkojuma un drošības un avārijas situācijām paredzēta aprīkojuma izmantošana atbilstoši vajadzībai;  6. tādas palīdzības organizēšana, ko brīvprātīgi sniedz gaisa kuģī esošs veselības aprūpes speciālists, ja tāds ir pieejams, un atbalsta sniegšana šādam speciālistam;  d) procedūras lidojumu apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. reaģēšana uz lidojumu apkalpes izsaukumu;  2. darbnespējīgā apkalpes locekļa atvirzīšana no vadības ierīcēm;  3. darbnespējīgā apkalpes locekļa nofiksēšana;  4. pirmās palīdzības sniegšana;  5. palīdzības sniegšana pārējiem lidojumu apkalpes locekļiem;  e) procedūras gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. pirmās palīdzības sniegšana;  2. darbnespējīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa nofiksēšana;  3. lidojumu apkalpes informēšana;  4. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu staciju un pienākumu pārdale attiecīgā gadījumā un  f) procedūras, ko piemēro vienīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. lidojumu apkalpes informēšana;  2. darbnespējīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa nofiksēšana;  3. pirmās palīdzības sniegšana un  4. darbnespējīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa nodošana norīkota darbspējīga pasažiera (*ABP*) aprūpē. |
| Mācību programmas | *Izskatiet apstiprinātās gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācību programmas drošības jomā (piemēram, sākotnējo un periodisko apmācību) un noskaidrojiet, kas tajās ir paredzēts tādos jautājumos kā:*  a) mācību saturs par ārkārtas un avārijas procedūrām, kuras ir īstenojamas gaisa kuģa salona spiediena uzturēšanas problēmu/spiediena samazināšanās gadījumos;  b) mācību saturs par medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldību gaisa kuģī;  c) mācību saturs par apkalpes locekļa darbnespēju;  d) apmācība cilvēku rīcības jomā, tostarp *CRM* un kopīga lidojumu/gaisa kuģa salona apkalpes *CRM*;  e) ar konkrētu gaisa kuģa tipu saistīta apmācība (attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumā iesaistīto gaisa kuģa modeli);  f) apmācība attiecībā uz drošības un avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu un  g) apmācības tehniskais nodrošinājums un ierīces.  *Piezīme. Attiecīgā gadījumā izskatiet arī tāda personāla apmācību, kuram ekspluatants nav noteicis ar drošību un avārijas situācijām saistītus pienākumus gaisa kuģa salonā (piemēram, beznodokļu tirdzniecības pārstāvji, tulki, cits apkalpojošais personāls).* | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta mācību programmas (piemēram, sākotnējo un periodisko apmācību) un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību atbilstoši attiecīgajam gadījumam:*  a) mācību saturs un apkalpes novērtēšanas metodes, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. gaisa kuģa apkalpes un pasažieru instruktāža;  2. spiediena samazināšanās;  3. pirmā palīdzība un reaģēšana uz medicīniska rakstura atgadījumiem gaisa kuģī;  4. lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespēja;  5. praktiskas nodarbības par *CPR* demonstrējumu;  6. praktiskās nodarbības un imitēti vingrinājumi, kas veltīti būtiskajam drošības un avārijas situācijām paredzētajam aprīkojumam un gaisa kuģa sistēmām, piemēram, pārnēsājamām skābekļa ierīcēm (attiecībā uz konkrēto gaisa kuģa modeli, kas iekļuva aviācijas nelaimes gadījumā);  7. praktiskās nodarbības par pilotu kabīnes sēdekļiem, jostām un skābekli pilotu kabīnē;  8. imitēti vingrinājumi par spiediena samazināšanos;  9. imitēti vingrinājumi par reaģēšanu uz medicīniska rakstura atgadījumu lidojuma laikā;  10. cilvēku rīcība, tostarp kopīgas *CRM* nodarbības ar lidojumu apkalpes locekļiem, un  b) apmācības tehniskais nodrošinājums, pievēršot uzmanību tādu elementu pieejamībai un piemērotībai kā:  1. klašu telpas;  2. apmācībā izmantotais drošības un avārijas situācijām paredzētais aprīkojums;  3. gaisa kuģa salona trenažieri un  4. apmācāmo personu un instruktoru proporcionālā attiecība.  *Piezīme. Ja ekspluatants nodarbina personālu, kam nav uzticēti ar drošību un avārijas situācijām saistīti pienākumi gaisa kuģa salonā, ir jāizskata mācību programmas saturs un personāla komplektēšanas prakse, lai novērtētu, vai šī personāla darbība ir veicinājusi vai kavējusi evakuācijas procesu vai radījusi apjukumu gaisa kuģī esošajām personām.* |
| Dokumentācija | *Izskatiet ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. licence vai sertifikācija attiecīgajā gadījumā;  2. apmācības dokumentācija (tostarp sākotnējā apmācība, pēdējās periodiskās apmācības datums un ierindas pārbaude);  3. gaisa kuģa tipa kvalifikācija, tostarp tas, cik daudz šādu kvalifikāciju vienā reizē;  4. saraksts/grafiks;  5. personiskā kadru lieta (tostarp darba attiecību uzsākšana);  6. jebkāda cita būtiska pieredze;  b) cita dokumentācija par personālu attiecīgā gadījumā un  c) aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušais gaisa kuģis:  1. gaisa kuģa lidojumu žurnāls;  2. gaisa kuģa salona defektu žurnāls;  3. gaisa kuģa salona iekšpuses konfigurācijas diagramma (*LOPA/S*);  4. gaisa kuģa apkalpes saraksts un pienākumu sadale starp apkalpes locekļiem;  5. ziņojums par izlidošanu attiecīgajā gadījumā;  6. *CVR* atšifrējumi attiecīgā gadījumā;  7. virtuves(-ju) un kravas izvietojuma diagramma;  8. dispečerdienesta žurnāls;  9. lidojumu apkalpes gaisa kuģa tehniskais žurnāls;  10. pilotu kabīnes žurnāls;  11. tehniskās apkopes žurnāli/izlaišanas veidlapas;  12. *MEL*;  13. citi apkalpes dokumenti (piemēram, aprīkojuma kontrolkarte, apkalpes instruktāžas lapas) un  14. pasažieru saraksts un sēdvietu shēma (tostarp adreses un tālruņa numuri). | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumā iesaistīto apkalpi un gaisa kuģi un novērtēt tādus aspektus kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu kvalifikācija un kvalifikācijas elementi, lai izpildītu nepieciešamos pienākumus avārijas situācijā, tostarp valodas zināšanas, kas bija būtiskas reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  2. kvalifikācijas/kvalifikācijas elementu atbilstība (piemēram, pamatojoties uz pēdējo datumu, kad gaisa kuģa salona apkalpes locekļi sekmīgi pabeidza nepieciešamo apmācību, un/vai viņu licences derīguma termiņu);  3. faktori, kas var labvēlīgi vai nelabvēlīgi ietekmēt viņu rīcību, piemēram, pieredze (pamatojoties uz darba attiecību uzsākšanas datumu vai iepriekšējo lidošanas pieredzi pie cita ekspluatanta);  4. faktori, kas var ietekmēt rīcību, piemēram, nogurums (pamatojoties uz viņu lidojuma grafiku pirms aviācijas nelaimes gadījuma, atpūtu starp lidojumiem vai atpūtu lidojuma laikā), un  b) gaisa kuģis, kas iekļuva aviācijas nelaimes gadījumā:  1. gaisa kuģa salona izkārtojums un viss aprīkojums, kas varētu būt sekmējis miesas bojājumu gūšanu (piemēram, pārvietojamo skābekļa balonu atrašanās vieta);  2. pasažieru un apkalpes locekļu atrašanās vieta gaisa kuģa salonā, kam var būt saistība viņu miesas bojājumiem (piemēram, ja viņi sēdējuši zonā, kurā sabruka fizelāžas konstrukcija);  3. tehniski darbības traucējumi, kas var būt ietekmējuši gaisa kuģu sistēmu darbību (piemēram, zems skaļruņu sakaru sistēmas skaļums). Par tiem var spriest, izskatot tehniskās apkopes vai gaisa kuģa salona defektu žurnālus;  4. *MEL* attiecībā uz darba kārtībā neesošiem priekšmetiem, piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes sēdekļiem, skaļruņu sakaru sistēmu, gaisa kuģa un avārijas situācijām paredzētu aprīkojumu un sistēmām, kas apgrūtināja apkalpes darbību vai sekmēja miesas bojājumu gūšanu;  5. apspriedes starp lidojumu apkalpi un gaisa kuģa salona apkalpi saistībā ar spiediena samazināšanos, pamatojoties uz *CVR* atšifrējumu, un  6. skaņas, kas var liecināt par strauju spiediena samazināšanos, pamatojoties uz *CVR*. |
| Cits | *Izskatiet citu ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu darbā pieņemšanas kritēriji;  b) pirmslidojuma pasažieru drošības instruktāžas;  c) pasažieru drošības videoinstruktāža attiecīgā gadījumā;  d) drošības instruktāžas lapa;  e) drošības un ārkārtas paziņojumi;  f) ekspluatanta biļeteni un paziņojumi gaisa kuģa salona apkalpei, un  g) gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmata. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju un novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  a) minimālā kvalifikācija, kas nepieciešama, lai varētu pieņemt darbā jaunus gaisa kuģa salona apkalpes locekļus;  b) standarta drošības informācija, kuru pasažieriem sniedz, izmantojot dažādus līdzekļus, kas raksturīgi aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītajam gaisa kuģa modelim (piemēram, pasažieru drošības demonstrējuma saturs, drošības instruktāžas lapas u. c.);  c) vai informācija atbilst informācijai, kas tika sniegta tā reisa laikā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums:  1. drošības instruktāžas lapas, kas atradās aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušajā gaisa kuģī, pretstatā pareizajām, kas bija paredzētas šādam gaisa kuģim;  2. noteiktās pirmslidojuma pasažieru drošības instruktāžas pretstatā tām, kas tika veiktas reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  3. pasažieru drošības demonstrējums pretstatā tam, kas tika rādīts/veikts reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  4. valodas, kurās ir jāsniedz instruktāža un drošības paziņojumi, pretstatā tām, kas tika izmantotas reisā, kurā notika aviācijas nelaimes gadījums;  d) drošības informācija, kas tika nodota gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem, izmantojot iekšējos ekspluatanta sakaru līdzekļus (piemēram, biļetenus), un kas viņiem ir nepieciešama pienākumu veikšanai atbilstoši ekspluatanta politikai un procedūrām (piemēram, atjauninātas procedūras), un  e) ar gaisa kuģa salonu saistīta informācija no gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmatas:  1. spiediena uzturēšanas sistēmas un  2. sakaru sistēmas (skaļruņu sakaru sistēma/iekšējais telefons). |

**3. DOKUMENTĀCIJA (EKSPLUATANTVALSTS)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Valsts normatīvie akti | *Izskatiet normatīvās prasības un noskaidrojiet norādes attiecībā uz tādiem jautājumiem kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu skaits gaisa kuģī;  b) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācības drošības jomā, un  c) drošības un avārijas situācijām paredzētais aprīkojums. | *Mērķis ir izskatīt spēkā esošos valsts normatīvos aktus un novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  a) minimālās prasības attiecībā uz gaisa kuģa salona apkalpi;  b) normatīvās prasības, kas saistītas ar apstiprinātām gaisa kuģa salona apkalpes mācībām drošības jomā, un  c) normatīvās prasības attiecībā uz aprīkojumu, kas ir jānodrošina gaisa kuģa salonā. |
| Uzraudzība | *Attiecībā uz gaisa kuģa salona drošības informāciju izskatiet aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā ekspluatanta valsts uzraudzības dokumentāciju un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) apstiprinātā gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmata;  b) apstiprinātā ekspluatācijas rokasgrāmata;  c) apstiprinātais *MEL*;  d) apstiprinātā gaisa kuģa salona apkalpes mācību programma;  e) pēdējais valsts uzraudzības pasākums;  f) gaisa kuģa salona apkalpes praktiskais sertifikācijas eksāmens un  g) jebkādi izņēmumi, atkāpes vai politikas skaidrojumi ekspluatantam. | *Mērķis ir izskatīt valsts izdotos apstiprinājumus un aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā ekspluatanta pastāvīgu uzraudzību un novērtēt tādus aspektus kā:*  a) apstiprinātās gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatas saturs attiecībā uz spiediena samazināšanos;  b) apstiprinātās ekspluatācijas rokasgrāmatas saturs attiecībā uz tādiem jautājumiem kā:  1. drošības instruktāžas;  2. spiediena samazināšanās;  3. medicīniska rakstura atgadījumi gaisa kuģī;  4. lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespēja;  c) ar gaisa kuģa salonu saistītais aprīkojums apstiprinātajā *MEL*;  d) apstiprinātās gaisa kuģa salona apkalpes mācību programmas saturs attiecībā uz tādiem jautājumiem kā:  1. drošības instruktāžas;  2. spiediena samazināšanās;  3. medicīniska rakstura atgadījumi gaisa kuģī;  4. lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespēja;  e) nesenākais valsts veiktais uzraudzības pasākums, tostarp secinājumi par:  1. politiku un procedūrām, kas attiecas uz gaisa kuģa salonu;  2. apmācību;  3. gaisa kuģa salona apkalpes kvalifikāciju un kvalifikācijas elementiem;  4. pārkāpumiem (piemēram, lidojumu un darba laika pārkāpumiem);  5. sistēmiskām problēmām;  f) secinājumi, kas izriet no gaisa kuģa salona apkalpes praktiskā sertifikācijas eksāmena ziņojumiem, tostarp par:  1. gaisa kuģa salona apkalpes rīcību;  2. trūkumiem, kas ir saistīti ar gaisa kuģa salona apstākļiem;  3. trūkstošu vai darba kārtībā neesošu drošības un avārijas situācijām paredzētu aprīkojumu vai gaisa kuģa (salona) sistēmām (piemēram, par trūkstošu skābekļa balonu) un  g) jebkādi izņēmumi, atkāpes vai politikas skaidrojumi, ko valsts izdevusi ekspluatantam un kam var būt būtiska nozīme saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumu:  1. atbrīvojums/atkāpšanās no normatīvajām prasībām. |

**4. DOKUMENTĀCIJA (CITI AVOTI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Medicīniskā un patoloģiskā dokumentācija | *Izskatiet medicīnisko un patoloģisko dokumentāciju un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) medicīniskie ziņojumi;  b) autopsijas ziņojumi;  c) toksikoloģijas ziņojumi un  d) ar apkalpes veselības pārbaudēm saistīta informācija attiecīgā gadījumā. | *Mērķis ir nodrošināt faktisko informāciju par aviācijas nelaimes gadījumu:*  a) gaisa kuģī esošas personas nāves vai miesas bojājumu cēlonis;  b) iepriekš pastāvošs medicīniskais stāvoklis, kas varētu būt ietekmējis gaisa kuģa salona apkalpes locekļa rīcību aviācijas nelaimes gadījuma laikā, un  c) jebkādi īpaši jautājumi, kas ir saistīti ar īpašām pasažieru kategorijām. |
| Citi informācijas avoti | *Apkopojiet un izskatiet jebkādu vizuālu, audio vai citu “ierakstītu” informāciju no tādiem avotiem kā:*  a) *PED*;  b) reportāžas plašsaziņas līdzekļos un  c) sociālie tīkli. | *Mērķis ir apkopot visu pieejamo informāciju, kas var noderēt izmeklēšanā.* |

**5. GAISA KUĢIS (PAR GAISA KUĢA SALONU)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Gaisa kuģa/gaisa kuģa salona sistēmas | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādīto sistēmu esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāta, darba kārtībā un/vai normāla darbība) un daļas/sērijas numuru:*  a) spiediena uzturēšanas sistēmas;  b) izkrītošas skābekļa maskas un saistītie komponenti un  c) sakaru sistēmas. | *Mērķis ir novērtēt, vai sistēmas bija noderīgas gaisa kuģī esošo personu miesas bojājumu riska samazināšanai. Analīzē jānosaka, vai sistēmas darbojas, kā paredzēts, un, ja nedarbojās, jānosaka iemesls:*  a) izkrītošo skābekļa masku izmantošana, tostarp iemesli, kādēļ tās neizkrita vai skābeklis netika padots atbilstoši tam, kā paredzēts (atzīmējot visas vietas gaisa kuģa salonā, tualetēs, apkalpes atpūtas zonās un virtuvēs u. c.);  b) skaļruņu sakaru sistēmas/iekšējā telefona izmantošana saziņai ar pasažieriem un apkalpi. Ja šīs iekārtas nedarbojās, vai bija nodrošinātas rezerves sistēmas vai aprīkojums (piemēram, megafoni), un  c) jāatzīmē, vai skaļruņu sakaru sistēmas izmantošanas laikā pasažieri spēja saklausīt paziņojumus (skaļums, traucējumi), un grūtības, ar kurām nācās saskarties informācijas sniegšanas laikā (piemēram, ar spiediena samazināšanos saistīta augsta fona trokšņa līmeņa dēļ). |
| Drošības un avārijas situācijām paredzēts aprīkojums | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  a) pārnēsājams skābekļa aprīkojums (baloni, pasažieru maska, pilna sejas maska, pilotu kabīnes skābekļa maska);  b) megafons;  c) *AED* un saistītais aprīkojums (piemēram, *CPR* maskas, vairogi, elpināšanas ierīces u. c.);  d) *FAK*;  e) universāls profilakses komplekts;  f) medicīniskās palīdzības komplekts un  g) izmantotais papildu aprīkojums. | *Mērķis ir novērtēt pieejamā aprīkojuma veidu un to, vai šis aprīkojums palīdzēja reaģēt uz spiediena samazināšanos un/vai gaisa kuģī esošo personu gūtajiem miesas bojājumiem vai kavēja to. Analīzē ir jānosaka, vai:*  a) nepieciešamais aprīkojums bija nodrošināts, pieejams un darba kārtībā;  b) norādījumi par aprīkojuma izmantošanu bija lietderīgi un  c) būtu noderējis arī papildu aprīkojums, kas nebija atrodams gaisa kuģī. |
| Apstākļi gaisa kuģa salonā | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  a) fizelāžas konstrukcija;  b) grīdas konstrukcija un grīdas paneļi;  c) griestu un sānu paneļi;  d) *PSU*, tostarp skābekļa masku komplekti;  e) tualetes;  f) augšējie bagāžas nodalījumi un skapji;  g) slēgmehānismi;  h) pasažieru sēdvietas, tostarp grīdas stiprinājumi un sēdekļa vadotnes;  i) pasažieru pasīvās drošības līdzekļi;  j) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu sēdvietas;  k) gaisa kuģa salona apkalpes pasīvās drošības līdzekļi;  l) rokas bagāža;  m) izejas;  n) pilotu kabīne, tostarp durvis;  o) apkalpes atpūtas zonas attiecīgā gadījumā un  p) citas iekšējās struktūras vai konstrukcijas. | *Mērķis ir attiecīgā gadījumā novērtēt defektu/bojājumu iemeslu un to, kā tas varētu būt ietekmējis gaisa kuģī esošo personu izdzīvotspēju (tostarp gūtos miesas bojājumus):*  a) konstrukcijas bojājumi, deformācija/plīsumi (piemēram, plīsumi fizelāžas apvalkā);  b) plīsumi grīdā, griestos vai sānsienās;  c) izkrituši (vai neizkrituši) skābekļa masku komplekti;  d) slēgmehānismu atteice un sekas (piemēram, spiediena samazināšanās laikā izkritis augšējo bagāžas nodalījumu saturs);  e) sēdekļa un pasīvās drošības līdzekļa defekts, tostarp sēdekļa vadotnes stiprinājums;  f) apgāztu/bojātu sēdekļu atrašanās vieta;  g) drošības jostas (sadriskātas vai bojātas);  h) atlūzas no rokas bagāžas/nenostiprinātiem priekšmetiem gaisa kuģa salonā;  i) bojājumi izejām, ko radījuši konstrukcijas defekti vai atlūzas, un  j) pilotu kabīnes, apkalpes atpūtas vietu, iekšējo struktūru un konstrukciju stāvoklis, tostarp bojājumi. |

**6. CILVĒKU RĪCĪBA (GAISA KUĢA SALONA APKALPE)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Pirmslidojuma darbības | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes rīcību pirmslidojuma pasākumos:*  a) apkalpes reģistrācijas process;  b) apkalpes instruktāžas (tostarp kopējās instruktāžas attiecīgā gadījumā) sniegšana vai dalība tajā;  c) pasažieru drošības instruktāžu sniegšana;  d) instruktāža pasažieriem no īpašām kategorijām un  e) pirmslidojuma drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pārbaužu veikšana. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe ir izpildījusi pirmslidojuma pienākumus. Analīzē jānoskaidro:*  a) metode, kuru izmantoja, lai savlaicīgi izplatītu ar drošību saistītu informāciju, un tas, vai apkalpe to izlasīja/izskatīja;  b) vai apkalpes locekļi piedalījās pirmslidojuma instruktāžā un, ja piedalījās, kāds bija tās saturs;  c) kāda drošības informācija tika sniegta pasažieriem pirms izlidošanas (izmantojot pasažieru drošības demonstrējumu vai instruktāžu);  d) kāda drošības informācija tika sniegta īpašām pasažieru kategorijām (piemēram, pasažieriem, kas ceļo kopā ar zīdaiņiem, personām ar invaliditāti u. c.), un  e) vai ir veikta drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pirmslidojuma pārbaude atbilstoši ekspluatanta procedūrām un vai tika konstatēta kāda neatbilstība. |
| Darbības spiediena samazināšanās laikā | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes rīcību spiediena samazināšanās laikā:*  a) pasākumi gaisa kuģa salonā spiediena samazināšanās laikā;  b) spiediena samazināšanās atpazīšana/reaģēšana uz to;  c) skābekļa masku uzvilkšana un piesprādzēšanās;  d) sazināšanās ar citiem apkalpes locekļiem;  e) sistēmu (piemēram, skaļruņu sakaru sistēmu) izmantošana;  f) norādījumu sniegšana pasažieriem un  g) grūtības, ar kurām nācās saskarties notikuma laikā. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe reaģēja spiediena samazināšanās laikā. Analīzē jānoskaidro:*  a) pasākumi, kas tika veikti gaisa kuģa salonā laikā, kad samazinājās spiediens (piemēram, maltītes pasniegšana), un katra gaisa kuģa salona apkalpes locekļa atrašanās vieta. Analīzē jāatzīmē, vai spiediena samazināšanās laikā bija ieslēgta drošības jostas zīme;  b) kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi uzzināja par spiediena samazināšanos (piemēram, paziņojums no pilotu kabīnes skaļruņu sakaru sistēmā, spiediena samazināšanās pazīmju un simptomu atpazīšana) un cik daudz informācijas tika sniegts gaisa kuģa salona apkalpei (piemēram, norādījumi no lidojumu apkalpes);  c) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu tūlītēja rīcība, reaģējot uz saņemto informāciju (piemēram, skābekļa maskas uzvilkšana, piesprādzēšanās);  d) ja gaisa kuģa salona apkalpe kavējās ar skābekļa masku uzvilkšanu vai piesprādzēšanos, analīzē uzmanība jāpievērš iespējamajiem iemesliem (piemēram, palīdzības sniegšana pasažieriem);  e) vai gaisa kuģa salona apkalpe centās sazināties ar lidojumu apkalpi (lai noskaidrotu, vai viņi ir informēti par situāciju, un pārbaudītu, vai viņi ir uzvilkuši savas skābekļa maskas);  f) ja gaisa kuģa salona apkalpei bija grūtības izmantot sistēmas vai aprīkojumu (piemēram, skaļruņu sakaru sistēmu, skābekļa maskas un balonus), analīzē jāpievērš uzmanība iespējamiem iemesliem;  g) vai pasažieri tika informēti (piemēram, saņēma norādījumu izmantot skābekļa maskas);  h) valoda(-as), kas tika lietota(-as) saziņā ar pasažieriem; jāatzīmē visas ar valodām saistītās problēmas (piemēram, pasažieri un apkalpe nerunāja vienā valodā);  i) to pasažieru atrašanās vieta, kuri neatradās savās sēdvietās, kad notika spiediena samazināšanās, un apkalpes atbildes reakcija;  j) saziņas grūtības (piemēram, ar spiediena samazināšanos saistītā augstā fona trokšņa līmeņa dēļ), un  k) gaisa kuģī esošo gaisa kuģa salona apkalpes locekļu skaita ietekme saistībā ar veiktajām darbībām. |
| Darbības, kas tika veiktas pēc spiediena samazināšanās beigām | *Izskatiet informāciju par to, kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi pārvaldīja situāciju pēc spiediena samazināšanās beigām:*  a) pēc spiediena samazināšanās beigām veicamo pienākumu izpilde;  b) apkalpes/pasažieru miesas bojājumu aprūpe;  c) apkalpes locekļa darbnespējas procedūru piemērošana un  d) *CRM* gaisa kuģa salona apkalpes locekļu vidū un ar lidojumu apkalpi. | *Mērķis ir novērtēt to, kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja situāciju pēc spiediena samazināšanās beigām līdz brīdim, kad gaisa kuģis sasniedza savu nākamo galamērķi. Analīzē jānoskaidro:*  a) aptuvenais laiks, ko gaisa kuģa salona apkalpes locekļi pavadīja, esot piesprādzēti savās sēdvietās, līdz tika dots signāls atsākt pienākumu izpildi;  b) ja gaisa kuģa salona apkalpes locekļi nepalika sēdvietās, analīzē jāpievērš uzmanība iespējamajiem iemesliem (piemēram, ievainoti pasažieri);  c) vai gaisa kuģa salona apkalpe izpildīja pēc spiediena samazināšanās beigām veicamos pienākumus, piemēram, sazinājās ar lidojumu apkalpi un pārbaudīja gaisa kuģa salonu, tualetes, pasažierus un citus apkalpes locekļus;  d) vai viņi piemēroja procedūras, saskaņā ar kurām tiek pārvaldīti medicīniska rakstura atgadījumi gaisa kuģī, piemēram, sniedza pirmo palīdzību ievainotiem pasažieriem un/vai lūdza brīvprātīgu medicīnisko palīdzību  gaisa kuģī esošiem veselības aprūpes speciālistiem;  e) vai viņi piemēroja apkalpes locekļa darbnespējas procedūras (tostarp tās, kas jāpiemēro lidojumos ar vienu gaisa kuģa salona apkalpes locekli). Analīzē uzmanība jāpievērš tam, kādas darbības tika veiktas, lai reaģētu uz apkalpes locekļu darbspējas zudumu, kad šādi apkalpes locekļi vairs nespēj turpināt pildīt pienākumus (piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes staciju pārdale, lai nodrošinātu personālu pie visām izejām saistībā ar nosēšanos);  f) ja gaisa kuģa salona apkalpei bija grūtības izmantot sistēmas vai aprīkojumu (piemēram, *FAK*, *AED* u. c.), analīzē jāpievērš uzmanība iespējamiem iemesliem, un  g) kā tika pārvaldīti *CRM* aspekti (saziņa, sadarbība, koordinācija), tostarp tas, kā apkalpes locekļiem tika uzdoti uzdevumi un kā viņi organizēja darba slodzi un pārvaldīja laika ierobežojumus. Te jāietver gan pozitīvie, gan negatīvie *CRM* aspekti (piemēram, norādījumu izprašanas grūtības, lielas darba slodzes posteņi pretstatā mazas/dalītas darba slodzes posteņiem). |

**7. CILVĒKU RĪCĪBA (PASAŽIERI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Pirmslidojuma darbības | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību/reakciju uz pirmslidojuma pasākumiem:*  a) drošības instruktāžas lapu izskatīšana;  b) pasažieru drošības instruktāžu/demonstrējumu skatīšanās/klausīšanās;  c) īpašās kategorijās ietilpstošu pasažieru instruktāža;  d) pasažieriem sniegtā informācija/norādījumi un  e) pasīvās drošības līdzekļu izmantošana. | *Mērķis ir novērtēt to, kādu informāciju pasažieri saņēma pirms izlidošanas. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai pasažieri iepazinās ar drošības instruktāžas lapu saturu;  b) vai pasažieri pievērsa uzmanību drošības instruktāžai/demonstrējumam;  c) vai īpašajās kategorijās ietilpstošie pasažieri saņēma drošības instruktāžu (piemēram, instruktāža izejas rindās esošajiem pasažieriem un pasažieriem, kas ceļoja kopā ar zīdaiņiem) un  d) vai pasažieri pareizi izmantoja savas pasīvās drošības sistēmas.  *Piezīme. Attiecībā uz visu iepriekš minēto jānorāda, vai pasažieri saprata instruktāžas/paziņojumu saturu un spēj to atcerēties. Analīzē uzmanība jāpievērš tam, cik lietderīga šī informācija ir šķitusi pasažieriem. Ja pasažieri nepievērsa uzmanību instruktāžai, analīzē jāpievērš uzmanība iemeslam (piemēram, pastāvīgi lidotāji).* |
| Darbības spiediena samazināšanās laikā | *Izskatiet informāciju par to, kā pasažieri atpazina spiediena samazināšanos un reaģēja uz to:*  a) situācijas atpazīšana;  b) pasažieriem sniegtie norādījumi;  c) reaģēšana uz norādījumiem;  d) citas pasažieru reakcijas un  e) pasažieru atrašanās vieta notikuma brīdī un turpmākās darbības. | *Mērķis ir novērtēt, kā pasažieri atpazina spiediena samazināšanos un reaģēja uz to. Analīzē jānoskaidro:*  a) kā pasažieri uzzināja par spiediena samazināšanos (piemēram, lidojumu apkalpes paziņojums skaļruņu sakaru sistēmā, zīmes un simptomu parādīšanās);  b) kā pasažieri saprata apkalpes sniegtos norādījumus (piemēram, par skābekļa masku uzvilkšanu) un reaģēja uz tiem;  c) ja pasažieriem bija kādas grūtības/bažas saistībā ar avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma (piemēram, skābekļa masku) izmantošanu, analīzē ir jāapraksta viņu darbības;  d) kur pasažieri atradās notikuma brīdī; ja viņi neatradās savās sēdvietās, analīzē ir jāapraksta darbības, kas tika veiktas līdz brīdim, kad pasažieri varēja izmantot skābekļa maskas;  e) vai pasažieris ceļoja kopā ar citu personu, kurai bija nepieciešama palīdzība; ja atbilde ir apstiprinoša, vai pasažieris spēja palīdzēt šai personai, un  f) vai viņi pamanīja to, kā reaģēja citi pasažieri (piemēram, panikā esoši pasažieri). |
| Darbības, kas tika veiktas pēc spiediena samazināšanās beigām | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību pēc spiediena samazināšanās beigām:*  a) saziņa ar gaisa kuģa salona apkalpi;  b) mijiedarbība ar citiem pasažieriem/apkalpi;  c) pasažieriem sniegtā informācija;  d) pasažieriem sniegtie norādījumi un  e) reakcija uz informāciju/norādījumiem. | *Mērķis ir novērtēt to, kā pasažieri reaģēja pēc spiediena samazināšanās beigām. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai pasažieri pieprasīja palīdzību, jo bija guvuši miesas bojājumus, vai arī viņi informēja gaisa kuģa salona apkalpi par stāvokli gaisa kuģa salonā (informējot par bojājumiem) un kā reaģēja apkalpe;  b) vai citi blakus esošie pasažieri vai apkalpes locekļi bija guvuši miesas bojājumus un kā viņi reaģēja (piemēram, sniedza palīdzību);  c) kā pasažieri saprata apkalpes sniegto informāciju par situāciju (piemēram, par to, ka ir nepieciešama maršruta maiņa) un reaģēja uz šādu informāciju, un  d) kā pasažieri saprata apkalpes sniegtos norādījumus (piemēram, norādījumu pasažieriem palikt savās sēdvietās, kad gaisa kuģis ieradās lidostas izejā uz gaisa kuģi, lai ļautu pirmajiem no gaisa kuģa izkļūt pasažieriem, kuri bija guvuši miesas bojājumus) un reaģēja uz šiem norādījumiem. |

**8. PAPILDINFORMĀCIJA**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par darbībām pēc aviācijas nelaimes gadījuma | *Izskatiet informāciju, lai attiecīgā gadījumā novērtētu tādus pasākumus kā:*  medicīniskā palīdzība pēc ielidošanas. | *Mērķis ir novērtēt to, kā ekspluatants/lidlauks/medicīniskais personāls reaģēja un pārvaldīja gaisa kuģī ievainotās personas pēc gaisa kuģa nosēšanās. Analīzē jānoskaidro:*  a) kā/kad tika aktivizēts avārijas trauksmes paziņojums;  b) kad *ATC/RFF*, ekspluatants vai citi saņēma izsaukumu par aviācijas nelaimes gadījumu;  c) nepieciešamais reakcijas laiks un kavēšanās iemesli attiecīgā gadījumā;  d) pieejamo/izmantoto transportlīdzekļu un aprīkojuma daudzums un veids;  e) ar aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušā gaisa kuģa modeli saistītas problēmas (piemēram, grūtības pārvietot nestuves pa gaisa kuģa eju);  f) ekspluatanta personāla (piemēram, stacijas vadītāja), lidlauka personāla un medicīniskā personāla (piemēram, vidējā medicīnas personāla, slimnīcas personāla) darbības;  g) saziņa ar gaisa kuģi, tostarp par grūtībām, kas radās, un  h) jebkādas citas radušās grūtības. |

**9. IZJAUTĀŠANA**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Gaisa kuģa salona apkalpes loceklis(-ļi) | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša reisa sākuma no gaisa kuģa salona apkalpes locekļa viedokļa un gūt ieskatu par atgadījumu norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem. |
| Pasažieri | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša reisa sākuma no pasažiera viedokļa un gūt ieskatu par atgadījumu norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem. |
| Cits personāls | a) Citas personas, kas saskārās ar aviācijas nelaimes gadījumu.  b) Sk. 5. nodaļas 5.8. punktu. | a) Novērtējiet, vai personāls pamanīja ko neparastu pirms lidojuma jeb vai iepriekš bija saskāries ar kādām problēmām saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušo gaisa kuģi:  1. lidojumu apkalpes locekļi;  2. stacijas vadītājs, zemes personāls, tehniskās apkopes tehniķi u. c., kuri bija saskārušies ar gaisa kuģi pirms aviācijas nelaimes gadījuma.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem. |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 6. nodaļa INCIDENTU IZMEKLĒŠANA

## 6.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

6.1.1. Šajā nodaļā apspriesta tādu incidentu izmeklēšana, kas neatbilst *ICAO* aviācijas nelaimes gadījuma definīcijai un kam nav nepieciešama oficiāla notikuma vietas valsts izmeklēšana. Incidenti var liecināt par aviācijas sistēmā pastāvošu apdraudējumu vai trūkumiem, un tiem jāpievērš pienācīga uzmanība. Pienācīgi veiktā incidenta izmeklēšanā ir jānoskaidro visi tiešie un netiešie sistēmiskie notikuma cēloņi un jāsniedz rekomendācijas par atbilstošiem drošības pasākumiem, kuru mērķis ir novērst apdraudējumu vai likvidēt trūkumus.

6.1.2. Incidentu izmeklēšanu veic ekspluatants, ja atgadījums ir noticis tā organizācijā un par to nav jāinformē ekspluatantvalsts, vai arī notikuma vietas valsts. Dažos gadījumos valsts var deleģēt notikuma izmeklēšanu ekspluatantam un pieprasīt tam sniegt izmeklēšanas rezultātus. Ekspluatantam ir jābūt dokumentētai politikai, procedūrām un vadlīnijām attiecībā uz incidentu izmeklēšanu. Šādā politikā ir jānosaka gaisa kuģa salona izmeklētāju (*CI*) pienākumi un atbildība, kas var būt saistīti ar gaisa kuģa salona drošības incidentu. Ekspluatantam ir jābūt gaisa kuģa salona drošības speciālistiem, lai veiktu gaisa kuģa salona izmeklēšanu. Šiem speciālistiem ir jābūt *CI* nepieciešamajai kvalifikācijai, prasmēm un iemaņām, kas noteiktas 4. nodaļā.

6.1.3. Pēc incidentu izmeklēšanas pabeigšanas ekspluatantam ir jāsagatavo ziņojums, kurā ir sniegta faktiskā informācija, analīze, secinājumi un drošības rekomendācijas, lai ietekmētu izmaiņas drošības jomā savas drošības vadības sistēmas ietvaros (sk. 5. nodaļas 5.2. punktu).

## 6.2. OBLIGĀTA NOTIKUMU ZIŅOŠANAS SISTĒMA

Ekspluatantvalstij ir jānosaka notikumi, par kuriem ekspluatantam ir pienākums ziņot. Valstij un ekspluatantam ir jāapsver obligāti paziņojamu notikumu padziļināta izmeklēšana drošības uzlabošanas nolūkā. Šādi notikumi cita starpā var būt:

a) apkalpes un/vai pasažieru evakuācija;

b) ugunsdzēšanas vai liesmu slāpēšanas līdzekļu izmantošana;

c) degšanas un dūmošanas notikumi, tostarp notikumi, kad ugunsgrēks tika nodzēsts;

d) notikumi, kad ir nepieciešama skābekļa izmantošana;

e) paredzēta avārijas nosēšanās (t. i., sagatavošanās ārkārtas evakuācijas uz zemes vai ūdenī veikšanai);

f) neparedzama avārijas nosēšanās;

g) būtiskie notikumi, kas ir saistīti ar drošību un drošumu, tostarp, piemēram, spridzināšanas draudi, gaisa kuģa sagrābšana vai līdzīgi notikumi, drošības pārkāpumi, bezbiļetnieki un spēcīga turbulence;

h) gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespēja, kas padara viņu nespējīgu veikt pienākumus drošības jomā;

i) izšļakstījumi, noplūde vai cits notikums, kas ir saistīts ar bīstamu kravu transportēšanu; bīstamu kravu pārvadāšana tādā veidā, kas neatbilst 18. pielikumā “Bīstamu kravu droša pārvadāšana gaisā” un Tehniskajās instrukcijās bīstamu kravu drošai pārvadāšanai gaisā (dok. Nr. 9284) noteiktajiem noteikumiem;

j) visi citi notikumi, kas apdraud vai var apdraudēt gaisa kuģa ekspluatāciju vai kas pakļauj vai var pakļaut briesmām personas vai mantu.

## 6.3. NOTIKUMU VEIDI

6.3.1. Ekspluatantam ir jāapsver tādu notikumu izmeklēšana, par kuriem nav obligāti jāinformē ekspluatantvalsts, taču kuri var papildināt pieredzi. Lēmumam par to, kuri notikumi ir jāizmeklē, ir jābūt noteiktam ekspluatanta izstrādātajos drošības apdraudējuma pārvaldības procesos, ņemot vērā pieejamos resursus.

6.3.2. Turpmāk norādīti daži izmeklējamu notikumu piemēri:

a) rokas bagāžas incidenti;

b) gaisa kuģa salona bojājumi;

c) viltus trauksme (piemēram, smēķēšanas detektoru sistēma);

d) cietā nosēšanās;

e) nejauša evakuācijas trapa atvēršanās;

f) gaisa kuģu sistēmu vai drošības vai drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma darbības traucējumi;

g) medicīniska rakstura atgadījumi, kuros ir iesaistīti apkalpes locekļi vai pasažieri;

h) aizdomas par pārnēsājamas elektroniskas ierīces (*PED*) radītiem sakaru sistēmas traucējumiem vai apstiprināti šādu traucējumu gadījumi;

i) vidēja vai spēcīga turbulence (neatkarīgi no tā, vai tās rezultātā tika gūti smagi miesas bojājumi vai radās zaudējumi) un

j) nedisciplinēti pasažieri.

6.3.3. Ekspluatants nolūkā uzlabot drošību var sniegt valstij, reģionālām un starptautiskām organizācijām, pamatiekārtu ražotājiem vai citām ieinteresētām personām notikumu izmeklēšanas secinājumus, piemēram, tos, kas noteikti 6.3.2. punktā.

## 6.4. INCIDENTA ZIŅOJUMS UN AR GAISA KUĢA SALONA DROŠĪBU SAISTĪTA INFORMĀCIJA

Informācijai, kas ir jāvāc un jāiekļauj incidenta ziņojumā, ir jāatspoguļo tas, kas ir iekļauts aviācijas nelaimes gadījuma ziņojumā (sk. 5.2. punktu). Atkarībā no incidenta veida un nopietnības ne visi aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas aspekti ir obligāti jāievēro. Piemēram, izmeklētāji var izskatīt incidenta fotoattēlus, kurus ir uzņēmuši apkalpes locekļi, tā vietā, lai dotos uz notikuma vietu un dokumentētu gaisa kuģa salonu.

## 6.5. INCIDENTA IZMEKLĒŠANAS PIEMĒRI

Turpmāk 6.6.–6.8. punktā ir sniegti izvērsti norādījumi par gaisa kuģa salona drošības aspektu izmeklēšanu, kas raksturīgi dažiem notikumu veidiem. Izmeklēšanā nav obligāti jāietver visi norādījumos minētie jautājumi. *CI* var izmantot šajā nodaļā sniegtos norādījumus, lai nodrošinātu, ka tiek izskatīti visi būtiskie jautājumi, bet var izvēlēties izlaist noteiktas daļas, pamatojoties uz notikuma raksturu un izmeklēšanas sarežģītību. Izvērsti norādījumi par gaisa kuģa salona apkalpes mācību saturu attiecībā uz atsevišķiem 6.3.2. punktā minētajiem notikumu veidiem ir pieejami Rokasgrāmatā par gaisa kuģa salona apkalpes apmācību drošības jautājumos (dok. Nr. 10002).

*Piezīme. Atkarībā no notikuma iznākuma dažus šajā punktā minētos incidentus var klasificēt kā aviācijas nelaimes gadījumus (piemēram, nejauši atveroties evakuācijas trapam, persona tiek nāvīgi ievainota), un tāpēc tie ir jāizmeklē atbilstoši 13. pielikuma “Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana” prasībām.*

## 6.6. NEJAUŠA EVAKUĀCIJAS TRAPA ATVĒRŠANĀS

6.6.1. Nejauša evakuācijas trapa atvēršanās ir notikums, kad tiek netīši (pilnīgi vai daļēji) atvērts gaisa kuģa ārkārtas evakuācijas traps. Par šāda veida notikumiem cita starpā uzskata atgadījumus, kad tiek iedarbināts evakuācijas trapa piepūšanas mehānisms (ja tāds pastāv) un/vai evakuācijas traps tiek atbrīvots no konteinera, kurā tas ir bijis ievietots. Par šāda veida notikumiem neuzskata atgadījumus, kad evakuācijas traps tiek apzināti atvērts ārkārtas evakuācijas laikā vai nolūkā veikt tehnisko apkopi, testus vai evakuācijas demonstrējumu. Par tiem neuzskata arī gadījumus, kad, novietojot gaisa kuģi stāvvietā, zemes pakalpojumu transportlīdzekļi ir padarījuši evakuācijas trapa konteineru vaļīgu/sabojājuši to.

6.6.2. Notikuma izmeklēšanā ir jārekonstruē atgadījumu norises secība, galveno uzmanību iespējami izvērstākā pakāpē pievēršot tādiem aspektiem kā:

a) pasākumi, kas tika veikti pirms notikuma:

1. gaisa kuģa salona apkalpes veiktie pirmslidojuma pasākumi, kas ir saistīti ar notikuma iespējamības samazināšanu, piemēram, pirmslidojuma instruktāžas, pienākumu sadale un gaisa kuģa salona apkalpes locekļu norīkošana darbā pie durvīm (tostarp vienam gaisa kuģa salona apkalpes loceklim uzticēto durvju skaits), un

2. pasākumi, kas tika īstenoti gaisa kuģa salonā/ap gaisa kuģi attiecīgajā brīdī (piemēram, pirms izlidošanas/ielidošanas laikā veicamie pienākumi), tostarp visi pirms notikuma veiktie pasākumi, kas var būt palielinājuši darba slodzi (piemēram, pasažiera novēlota ierašanās, īss lidojuma “turp-atpakaļ” laiks u. c.), un cita notikumā iesaistīta personāla (piemēram, zemes personāla) pasākumi/darbības;

b) notikuma brīdī:

1. kad notika nejauša evakuācijas trapa atvēršanās (tostarp laiks un lidojuma fāze);

2. kādi pasākumi tobrīd tika veikti gaisa kuģa salonā;

3. katra gaisa kuģa salona apkalpes locekļa atrašanās vieta notikuma brīdī, tostarp viņu darbības tieši pirms notikuma;

4. attiecīgā gadījumā – darbības, kuras veica tas gaisa kuģa apkalpes loceklis, kas apkalpoja durvis, kurās nejauši atvērās evakuācijas traps;

5. cita notikumā iesaistīta personāla (piemēram, zemes personāla, gaisa kuģu tehniskās apkopes tehniķu u. c.) atrašanās vieta un darbības;

6. pasažieru, tostarp to, kuri neatradās savās sēdvietās, atrašanās vieta un darbības notikuma brīdī;

7. iekšējie un ārējie vides apstākļi;

8. evakuācijas trapa funkcionalitāte (t. i., pilnīgi piepūsts, daļēji piepūsts, nepiepūtās) un darbības režīma stāvoklis (piemēram, durvis aktivizētā vai deaktivizētā režīmā);

9. miesas bojājumi, kurus guvuši lidojumu apkalpes locekļi, gaisa kuģa salona apkalpes locekļi, pasažieri, zemes personāls vai citas personas, un miesas bojājumu ietekme uz lidojumu;

10. gaisa kuģim/gaisa kuģa salonam radītie bojājumi, kas ietekmēja lidojumu, un arī zemes transportlīdzekļiem/aprīkojumam radītie bojājumi, un

11. notikuma ietekme uz lidojumu (piemēram, aizkavēšanās, gaisa kuģa atbrīvošana no pasažieriem u. c.) un

c) darbības, kas tika veiktas pēc notikuma:

1. lidojumu apkalpes, gaisa kuģa salona apkalpes un pasažieru darbības un

2. turpmākās darbības, ko veica cits personāls (piemēram, tehniskās apkopes personāls, zemes personāls).

6.6.3. Papildus iepriekš minētajam *CI* ir jānoskaidro ekspluatanta politika un procedūras attiecībā uz durvju atvēršanas/aizvēršanas pienākumiem, ja tie ir uzticēti citām personām, nevis gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem. Jāanalizē arī citi faktori, kas var būt sekmējuši notikumu (piemēram, grafika veidošanas prakse). Šā dokumenta 6. nodaļas A papildinājumā ir sniegti norādījumi par aspektiem, kas ir jāanalizē, kad tiek izmeklēts ar nejaušu evakuācijas trapa atvēršanos saistīts incidents.

## 6.7. MEDICĪNISKA RAKSTURA ATGADĪJUMS

6.7.1. Medicīniska rakstura atgadījums ir notikums, kurā ir iesaistīti gaisa kuģa salona apkalpes locekļi un/vai brīvprātīgs veselības aprūpes speciālists, un/vai zemes medicīniskā atbalsta sniedzējs, kas sniedz medicīnisko palīdzību/padomus un/vai pirmo palīdzību gaisa kuģī esošai personai lidojuma laikā vai uz zemes. Par šāda veida notikumiem cita starpā uzskata:

a) dzīvībai bīstamus atgadījumus;

b) gadījumus, kad gaisa kuģī esošām personām ir novērojamas saslimšanas pazīmes un/vai simptomi un ir nepieciešama zemes medicīniskā atbalsta sniedzēja un/vai gaisa kuģī esošu brīvprātīgu personu, un/vai neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu iejaukšanās un/vai kad tas ir ietekmējis gaisa kuģa lidojumu (piemēram, tiek mainīts maršruts);

c) iespējamas lipīgas slimības gadījumus un

d) nāves vai iespējamās nāves gadījumus gaisa kuģī.

6.7.2. Notikuma izmeklēšanā ir jārekonstruē atgadījumu norises secība, galveno uzmanību iespējami izvērstākā pakāpē pievēršot tādiem aspektiem kā:

a) pasākumi pirms notikuma – gaisa kuģa salona apkalpes pirmslidojuma pasākumi, kas saistīti ar iespējamā medicīniska rakstura atgadījuma identificēšanu un pārvaldību, piemēram, pirmslidojuma instruktāža un drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pārbaudes;

b) notikuma brīdī:

1. kad notika medicīniska rakstura atgadījums (tostarp laiks un lidojuma fāze);

2. kā/kad gaisa kuģī esošās personas uzzināja par situāciju;

3. informācija par pasažieri vai apkalpes locekli, kas cieta medicīniska rakstura atgadījumā;

4. kādi pasākumi tobrīd tika veikti gaisa kuģa salonā (piemēram, pasniegta maltīte);

5. lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes locekļu darbības;

6. darbības, ko veica citas personas, tostarp zemes medicīniskā atbalsta sniedzējs un/vai brīvprātīgi veselības aprūpes speciālisti, kuri atradās gaisa kuģī;

7. tā aprīkojuma funkcionalitāte un efektivitāte, kuru gaisa kuģa salona apkalpe vai citas personas izmantoja situācijas risināšanai;

8. miesas bojājumi, ko guva apkalpes locekļi, pasažieri vai citas personas, un

9. ietekme uz lidojumu (piemēram, tika mainīts maršruts) un

c) darbības, kas tika veiktas pēc notikuma:

1. lidojumu apkalpes, gaisa kuģa salona apkalpes un pasažieru darbības un

2. cita personāla sekojošās darbības (piemēram, medicīniskās palīdzības dienestu darbības lidostā).

6.7.3. Šā dokumenta 6. nodaļas B papildinājumā ir sniegti norādījumi par aspektiem, kas ir jāanalizē, kad tiek izmeklēts ar medicīniska rakstura atgadījumu saistīts incidents.

## 6.8. ATGADĪJUMS AR NEDISCIPLINĒTU PASAŽIERI

6.8.1. Atgadījums ar nedisciplinētu pasažieri (dēvēts arī par atgadījumu ar traucējošu pasažieri) ir notikums, kad pasažieris(-i) pārkāpj uzvedības normas vai neizpilda apkalpes locekļu norādījumus un tādējādi neievēro pienācīgu kārtību un disciplīnu gaisa kuģī. Par šādiem atgadījumiem uzskata dažāda veida pārkāpumus, noteikumu pārkāpumus un nosodāmu rīcību, tostarp apkalpes locekļu vai pasažieru aizskaršanu, traucējošu/nepiedienīgu uzvedību saistībā ar alkoholisku dzērienu lietošanu, kautiņus starp pasažieriem, bērnu aizskaršanu, seksuālu uzmākšanos un uzbrukumu, narkotisku vielu nelikumīgu lietošanu gaisa kuģī, attiekšanos pārtraukt smēķēšanu un alkohola lietošanu (tostarp gadījumos, kad pasažieris lieto savu alkoholisko dzērienu), gaisa kuģa sēdekļu un salona interjera demolēšanu, pārnēsājamu elektronisku ierīču (*PED*) neatļautu lietošanu, gaisa kuģī esošā drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma bojāšanu, zādzību un/vai iznīcināšanu un citu nekārtības radošu vai postošu rīcību. Atgadījumi ar nedisciplinētiem pasažieriem ietver visus nekārtību līmeņus atbilstoši četru draudu intensitātes līmeņu shēmai.

6.8.2. Šāda notikuma izmeklēšanā ir jārekonstruē atgadījumu norises secība, galveno uzmanību iespējami izvērstākā pakāpē pievēršot tādiem aspektiem kā:

a) pasākumi, kas tika veikti pirms notikuma:

1. pirmslidojuma pasākumi, ko gaisa kuģa salona apkalpe veica, lai novērstu iespējamu atgadījumu ar nedisciplinētu pasažieri, piemēram, pirmslidojuma instruktāža un drošības problēmu uzraudzība gaisa kuģa salonā, un

2. nedisciplinēta pasažiera pasākumi pirms iekāpšanas gaisa kuģī, pēc iekāpšanas gaisa kuģī, lidojuma laikā – apstākļi, kas ietekmēja nedisciplinēto(-os) pasažieri(-us), piemēram, lidojuma aizkavēšanās, izejas uz gaisa kuģi maiņa lidostā, nokavēti savienotie reisi u. c.;

b) notikuma brīdī:

1. kad notika atgadījums ar nedisciplinētu pasažieri (tostarp laiks un lidojuma fāze);

2. kā/kad gaisa kuģī esošās personas uzzināja par situāciju;

3. kādi pasākumi tobrīd tika veikti gaisa kuģa salonā (piemēram, notika iekāpšana gaisa kuģī, tika pasniegta maltīte);

4. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu darbības, tostarp darbības, kas tika veiktas gadījumā, ja attiecīgo pasažieri nebija iespējams savaldīt/nomierināt/ierobežot;

5. darbības, ko veica citas personas, tostarp citi pasažieri vai gaisa kuģī esošs tiesībaizsardzības personāls;

6. tā aprīkojuma funkcionalitāte un efektivitāte, ko gaisa kuģa salona apkalpe vai citas personas izmantoja, lai atrisinātu situāciju (piemēram, plastmasas savelkamie roku sasēji);

7. apkalpes locekļiem, pasažieriem vai citām personām radītie miesas bojājumi;

8. gaisa kuģim/gaisa kuģa salonam radītie bojājumi, kas ietekmēja lidojumu, un

9. ietekme uz lidojumu (piemēram, tika mainīts maršruts) un

c) darbības, kas tika veiktas pēc notikuma:

1. lidojumu apkalpes, gaisa kuģa salona apkalpes un pasažieru darbības un

2. sekojošās cita personāla darbības (piemēram, tiesībaizsardzības personāla darbības lidostā).

6.8.3. Šā dokumenta 6. nodaļas C papildinājumā ir sniegti norādījumi par aspektiem, kas ir jāanalizē, kad tiek izmeklēts ar nedisciplinētu pasažieri saistīts incidents.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 6. nodaļas A papildinājums NORĀDĪJUMI PAR NEJAUŠAS EVAKUĀCIJAS TRAPA ATVĒRŠANĀS NOTIKUMA IZMEKLĒŠANU

## 1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par reisu | *Jāapkopo šāda informācija par notikumu:*  a) notikuma datums (*UTC* un *LMT*);  b) notikuma norises laiks (*UTC* un *LMT*);  c) ekspluatanta nosaukums;  d) reisa numurs;  e) gaisa kuģa ražotāja sērijas numurs (*MSN*), marka/modelis/sērija, reģistrācija un ekspluatācijas uzsākšanas datums;  f) atrašanās vieta:  1. lidosta;  2. angārs;  g) izlidošanas punkts;  h) lidojuma fāze;  i) galamērķis un starpposma pieturas (ar *ETA* un *ETD*);  j) kopējais apkalpes locekļu skaits:  1. lidojumu apkalpe;  2. gaisa kuģa salona apkalpe;  k) kopējais tādu papildu personāla locekļu skaits, kurus ekspluatants norīkojis veikt ar drošību un avārijas situācijām nesaistītus pienākumus gaisa kuģī, un  l) kopējais pasažieru skaits, tostarp klēpī turami zīdaiņi un citas īpašas pasažieru kategorijas. | *Mērķis ir iegūt faktisko informāciju par notikumu.* |
| Personām radītie miesas bojājumi | *Jāapkopo šāda informācija par apkalpi, pasažieriem un citām personām:*  a) miesas bojājumi (apkalpe):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav;  b) miesas bojājumi (pasažieri):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav;  c) kopā gaisa kuģī:  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav, un  d) miesas bojājumi (citas personas):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav. | *Mērķis ir noskaidrot miesas bojājumu skaitu un apmēru un novērtēt tādus aspektus kā:*  obligāti jāapkopo informācija par nāves gadījumiem un miesas bojājumiem, jo pastāv saistība starp gaisa kuģī esošo personu miesas bojājumiem un nāves gadījumiem, no vienas puses, un gaisa kuģa konstrukciju un vidi, no otras puses.  *Piezīme. Cēloņi/veicinošie faktori var būt apspriesti citā ziņojuma sadaļā (piemēram, cilvēku rīcībai veltītajā sadaļā).* |
| Meteoroloģiskie apstākļi | *Jāizskata meteoroloģiskie apstākļi, tostarp:*  atmosfēras stāvoklis, tostarp vētras apstākļi, apledojums, sniegs, lietus vai citi apstākļi. | *Mērķis ir izskatīt meteoroloģiskos apstākļus un novērtēt, vai tiem bija nozīme notikuma un kāda nozīme tiem bija. Piemēram:*  vai laikapstākļi sekmēja notikumu (piemēram, personu atgriešanās lidostas izejā uz gaisa kuģi ar laikapstākļiem saistītas aizkavēšanās dēļ). |

**2. DOKUMENTĀCIJA (EKSPLUATANTS)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Politikas nostādnes un procedūras | *Izskatiet ekspluatācijas rokasgrāmatu un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) durvju atvēršana/aizvēršana;  b) durvju aktivizēšana/deaktivizēšana;  c) prasības attiecībā uz gaisa kuģa salona apkalpi;  d) pirmslidojuma pārbaudes;  e) apkalpes un pasažieru instruktāža un  f) situācijas pie lidostas izejas uz gaisa kuģi ar aktivizētām durvīm. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta politikas nostādnes un procedūras un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību:*  a) durvju atvēršanas/aizvēršanas procedūras, pievēršot uzmanību šādiem jautājumiem:  1. obligātās atbildīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa (*I/C*) instruktāžas;  2. atšķirīgas politikas nostādnes vai procedūras konkrētā lidostas vietā vai tādas, kas neatbilst normai;  3. jauna/pārveidota politika vai procedūra attiecībā uz durvju darbināšanu (kas varētu būt sekmējusi notikumu);  b) durvju aktivizēšanas/deaktivizēšanas procedūras, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. durvju aktivizēšanas/deaktivizēšanas signāli;  2. īpaša darbību secība attiecībā uz durvju darbināšanu;  3. durvju stāvokļa pārbaude/darbības pēc durvju darbināšanas;  4. apkalpes saziņa/signāli par durvju stāvokli;  c) normālas darbības procedūras, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. minimālās gaisa kuģa salona apkalpes prasības, tostarp izņēmumi;  2. drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma un sistēmu pirmslidojuma pārbaudes;  3. apkalpes un pasažieru instruktāža, tostarp instruktāža, ko gaisa kuģa salona apkalpe saņem no lidojumu apkalpes, gaisa kuģa salona apkalpes instruktāža, pasažieru drošības demonstrējums un instruktāža pie izejām, un  d) procedūras situāciju risināšanai pie lidostas izejas uz gaisa kuģi ar aktivizētām durvīm, pievēršot uzmanību šādiem jautājumiem:  1. īpašas procedūras attiecībā uz šāda veida scenāriju (piemēram, durvju aktivizēšana degvielas uzpildes laikā, pasažieriem atrodoties gaisa kuģī).  *Piezīme. Jāreģistrē visas atšķirības starp ražotāja ieteiktajām procedūrām un ekspluatanta procedūrām.* |
| Dokumentācija | *Izskatiet ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. licence vai sertifikācija attiecīgajā gadījumā;  2. apmācības dokumentācija (tostarp sākotnējās apmācības datums, pēdējās periodiskās apmācības datums un ierindas pārbaudes datums);  3. gaisa kuģa tipa kvalifikācija, tostarp tas, cik daudz šādu kvalifikāciju vienā reizē;  4. saraksts/grafiks;  5. personiskā kadru lieta (tostarp darba attiecību uzsākšana);  b) cita dokumentācija attiecīgā gadījumā (piemēram, iepriekšējie ziņojumi par notikumiem) un  c) aviācijas nelaimes gadījumā iekļuvušais gaisa kuģis:  1. gaisa kuģa lidojumu žurnāls;  2. gaisa kuģa salona defektu žurnāls;  3. gaisa kuģa salona iekšpuses konfigurācijas diagramma (*LOPA/S*);  4. gaisa kuģa apkalpes saraksts un pienākumu sadale starp apkalpes locekļiem;  5. dispečerdienesta žurnāls;  6. lidojumu apkalpes gaisa kuģa tehniskais žurnāls;  7. pilotu kabīnes žurnāls;  8. tehniskās apkopes žurnāli/izlaišanas veidlapas un  9. *MEL*. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju attiecībā uz notikumā iesaistīto apkalpi un gaisa kuģi un novērtēt tādus aspektus kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu kvalifikācija un kvalifikācijas elementi, lai izpildītu nepieciešamos pienākumus;  2. kvalifikācijas/kvalifikācijas elementu atbilstība (piemēram, pamatojoties uz pēdējo datumu, kad gaisa kuģa salona apkalpes locekļi sekmīgi pabeidza nepieciešamo apmācību, un/vai viņu licences derīguma termiņu). Te jāietver gaisa kuģa salona apkalpes pieredze un zināšanas par gaisa kuģa modeli un uzticēto posteni (durvis);  3. faktori, kas var ietekmēt viņu rīcību, piemēram, pieredze (pamatojoties uz darba attiecību uzsākšanas datumu vai iepriekšējo lidošanas pieredzi pie cita ekspluatanta);  4. faktori, kas var ietekmēt rīcību, piemēram, nogurums (pamatojoties uz viņu lidojuma grafiku pirms notikuma, atpūtu starp lidojumiem vai atpūtu lidojuma laikā);  5. gaisa kuģa tipa kvalifikācijas, lai novērtētu, vai notikumu ietekmēja fakts, ka bija piešķirtas vairākas kvalifikācijas, un  b) gaisa kuģis, kas iekļuva aviācijas nelaimes gadījumā:  1. līdzības un atšķirības ar citiem gaisa kuģu modeļiem, dokumentējot arī ekspluatanta gaisa flotē esošās konfigurācijas atšķirības, un  2. *MEL* attiecībā uz darba kārtībā neesošiem priekšmetiem, piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes sēdekļiem, skaļruņu sakaru sistēmu, gaisa kuģu un avārijas situācijām paredzētu aprīkojumu un sistēmām. |
| Cits | *Izskatiet citu ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) cita personāla (piemēram, zemes personāla) mācību programma par durvju procedūrām;  b) ekspluatanta problēmas, kas var sekmēt notikumu;  c) notikuma ietekme uz gaisa kuģa izmantošanu un  d) apkalpes locekļu aizpildīti ziņojumi par notikumiem. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju un novērtēt tādus elementus kā:*  a) mācību saturs par cita personāla pienākumiem durvju procedūrās (piemēram, zemes personāls, ēdināšana un tehniskā apkope), tostarp šāda personāla procedūru pārskatīšana;  b) apvienošana, maksātnespēja, izmaksu faktori, kas var būt izraisījuši pārmaiņas politikas nostādnēs vai procedūrās, mācību grafikos un/vai personāla komplektēšanas prasībās, un  c) notikuma ietekme uz gaisa kuģa izmantošanu (piemēram, reisa aizkavēšana/atcelšana, evakuācijas trapa apkopes pasākumi). |

**3. DOKUMENTĀCIJA (CITI AVOTI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Medicīniskā dokumentācija | *Izskatiet medicīnisko dokumentāciju un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  medicīniskie ziņojumi. | *Mērķis ir nodrošināt faktisko informāciju par notikumu:*  a) miesas bojājumu cēlonis (vai miesas bojājumus radīja nejaušā evakuācijas trapa atvēršanās) un  b) narkotisko vielu un alkohola testēšanas rezultāti attiecīgā gadījumā. |
| Ražotāja un tehniskās apkopes dokumentācija | *Apkopojiet informāciju par konkrēto aprīkojumu un sistēmām, kas bija iesaistītas nejaušas evakuācijas trapa atvēršanās notikumā.* | *Mērķis ir iegūt faktisko informāciju par šādiem jautājumiem:*  a) evakuācijas trapa iepakošanas procedūrām (tostarp jaunākajiem grozījumiem, kurus izdevis ražotājs) un  b) tehniskās apkopes pasākumiem, kas tika veikti attiecībā uz evakuācijas trapu un saistītajām daļām. |

**4. GAISA KUĢIS (PAR GAISA KUĢA SALONU)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Izejas, evakuācijas palīglīdzekļi, gaisa kuģa/gaisa kuģa salona sistēmas | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādīto sistēmu esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāta, darba kārtībā un/vai normāla darbība) un daļas/sērijas numuru:*  a) izejas un evakuācijas palīglīdzekļi;  1. durvju aktivizēšanas mehānisma/indikatora pozīcija;  2. izejas atvēršanas roktura pozīcija;  3. pastiprinātāja (ja tāds ir) stāvoklis, tostarp spiediena mērierīces stāvoklis;  4. evakuācijas trapa piepūšanas mehānisms un sastāvdaļas, un  b) sakaru sistēmas un saistītie signalizācijas paneļi. | *Mērķis ir novērtēt, vai sistēmas bija noderīgas notikuma pārvaldībā. Analīzē jānosaka, vai sistēmas darbojas, kā paredzēts, un, ja nedarbojās, jānosaka iemesls:*  a) izeja, kurā tika atvērts evakuācijas traps:  1. iekšējie/ārējie apstākļi, kas nepieļāva atbilstošu izmantošanu (piemēram, slikts apgaismojums vai gaisa kuģa salona vadības sistēmas darbības traucējumi);  2. darbības traucējumi (piemēram, evakuācijas traps nepiepūtās);  3. durvju brīdinājuma gaismas signāla darbības traucējumi (ja šāds gaismas signāls bija uzstādīts);  4. darbības režīms (durvis atrastas aktivizētā vai deaktivizētā režīmā);  5. izejas un ap to esošās fizelāžas bojājums;  6. evakuācijas trapa glabāšanas ietvara stāvoklis un  b) evakuācijas palīglīdzekļi;  1. evakuācijas traps nepiepūtās vai piepūtās tikai daļēji;  2. evakuācijas traps pēc piepūšanas nedarbojās pienācīgi (piemēram, tika caurdurts);  3. evakuācijas traps piepūtās gaisa kuģa salonā;  4. enkurstieņa darbības traucējums, un  c) skaļruņu sakaru sistēmas/iekšējā telefona izmantošana saziņai ar pasažieriem un apkalpi. Ja šīs iekārtas nedarbojās, vai bija nodrošinātas rezerves sistēmas vai aprīkojums. |
| Drošības un avārijas situācijām paredzēts aprīkojums | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  drošības un avārijas situācijām paredzētais aprīkojums, kas tika izmantots, reaģējot uz notikumu. | *Mērķis ir novērtēt pieejamā aprīkojuma veidu un to, vai šis aprīkojums palīdzēja pārvaldīt notikumu vai kavēja to. Analīzē ir jānosaka, vai:*  a) nepieciešamais aprīkojums bija nodrošināts, pieejams un darba kārtībā;  b) norādījumi par aprīkojuma izmantošanu bija lietderīgi un  c) vai būtu noderējis arī papildu aprīkojums, kas nebija pieejams gaisa kuģī. |
| Apstākļi gaisa kuģa salonā | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  konstrukcijas bojājumi gaisa kuģī, kas radušies, nejauši atveroties evakuācijas trapam. | *Mērķis ir attiecīgā gadījumā novērtēt defektu/bojājumu cēloni un to, kā tas varētu būt ietekmējis gūtos miesas bojājumus:*  iekšējo konstrukciju bojājumu pēdas. |

**5. CILVĒKU RĪCĪBA (GAISA KUĢA SALONA APKALPE)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Darbības pirms notikuma | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes locekļu rīcību pirmslidojuma pasākumos un pasākumos, kas veikti lidojuma laikā:*  a) apkalpes reģistrācijas process;  b) apkalpes instruktāžas (tostarp kopējās instruktāžas attiecīgā gadījumā) sniegšana vai dalība tajā, un  c) pasākumi gaisa kuģa salonā pirms notikuma. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe ir izpildījusi pirmslidojuma pienākumus un lidojuma laikā veicamos pienākumus. Analīzē jānoskaidro:*  a) metode, kuru izmantoja, lai savlaicīgi izplatītu ar drošību saistītu informāciju, un tas, vai apkalpe to izlasīja/izskatīja;  b) vai apkalpes locekļi piedalījās pirmslidojuma instruktāžā un, ja piedalījās, kāds bija tās saturs (*MEL*, u. c.);  c) kopējais piešķirto durvju skaits (divas vai vairākas durvis) gaisa kuģa salona apkalpes loceklim, kas bija norīkots apkalpot durvis, kurās notika nejauša evakuācijas trapa atvēršanās;  d) lidojuma fāze/brīdis (piemēram, pie lidostas izejas uz gaisa kuģi, dienas beigas); reisa statuss (noteiktajā laikā, kavēšanās, gaisa kuģa maiņa); apkalpes sektors (pirmais, pēdējais);  e) darba slodze pirms notikuma (vai bija kādi modrību mazinoši faktori);  f) pasākumi, kas tika veikti/notika gaisa kuģa salonā pirms notikuma, un  g) ja pirms notikuma tika iesaistīti citi darbinieki, analīzē jāpievērš uzmanība viņu darbībām. |
| Darbības notikuma laikā | *Izskatiet informāciju par to, kā rīkojās gaisa kuģa salona apkalpe, lai pārvaldītu notikumu:*  a) pasākumi gaisa kuģa salonā notikuma laikā;  b) apkalpes saziņas/signālu ierosināšana/reaģēšana uz šādu saziņu/signāliem;  c) sistēmu un aprīkojuma izmantošana;  d) durvju darbināšanas procedūru piemērošana;  e) pasažieru pārvaldība un  f) grūtības, ar kurām nācās saskarties notikuma laikā. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja notikumu. Analīzē jānoskaidro:*  a) pasākumi, kuri tika veikti/notika gaisa kuģa salonā notikuma laikā (piemēram, pasažieri cēlās kājās, gaisa kuģim atrodoties kustībā), un katra gaisa kuģa salona apkalpes locekļa atrašanās vieta. Ja radās neparasta situācija (piemēram, atgriešanās lidostas izejā uz gaisa kuģi), analīzē ir jānosaka, vai šis apstāklis sekmēja notikumu;  h) kā gaisa kuģa salona apkalpe saņēma informāciju par durvju atvēršanu/aizvēršanu un aktivizēšanu/deaktivizēšanu (piemēram, lidojumu apkalpes vai cita gaisa kuģa salona apkalpes locekļa paziņojums skaļruņu sakaru sistēmā, norādījuma zīmes iedegšanās/izdegšanās/skaņas signāla ieslēgšanās/izslēgšanās) un kāda bija tās reakcija (piemēram, ieteikuma signāla ievērošana). Analīzē ir jāatzīmē, vai saziņai izmantotie līdzekļi atbilda ekspluatanta procedūrām;  c) ja saziņu ierosināja gaisa kuģa apkalpes loceklis, analīzē ir jānoskaidro šādas rīcības iemesli (piemēram, viņš nesaņēma ieteikuma signālu no lidojumu apkalpes atbilstoši tam, kā noteikts ekspluatanta procedūrās);  d) ja gaisa kuģa salona apkalpei bija grūtības izmantot sistēmas vai aprīkojumu (piemēram, skaļruņu sakaru sistēmu), analīzē jāpievērš uzmanība iespējamiem iemesliem;  e) ja nepieciešamās durvju darbības (piemēram, deaktivizēšanas) pabeigšana tika aizkavēta, analīzē uzmanība jāpievērš iemeslam (piemēram, atsevišķās gaisa kuģa daļās nebija iespējams skaidri saklausīt skaļruņu sakaru sistēmā sniegto paziņojumu, liela darba slodze u. c.);  f) durvju darbināšanas procedūru analīzē uzmanība jāpievērš tam, vai gaisa kuģa salona apkalpe ievēroja ekspluatanta procedūras. Ja procedūras netika ievērotas, analīzē uzmanība jāpievērš tam, kādēļ gaisa kuģa salona apkalpe neievēroja šīs procedūras (piemēram, vai bija kādi konkrēti iemesli/vajadzība atkāpties no esošajām durvju atvēršanas vai aizvēršanas procedūrām);  g) ja nesen ir bijusi ieviesta jauna politika vai procedūra attiecībā uz durvju darbināšanu vai grozīta pastāvošā politika vai procedūra, analīzē ir jānovērtē, vai tas ir sekmējis notikumu;  h) ja bija iesaistīti citi darbinieki, analīzē jāpievērš uzmanība tam, vai viņu iesaistīšanās ir sekmējusi nejaušu evakuācijas trapa atvēršanos (piemēram, vai viņi ievēroja procedūras);  i) analīzē ir jāpārbauda, vai saistībā ar konkrētajām durvīm pastāv kāda sistēmiska problēma (piemēram, vai automatizācija vai durvju konstrukcija bija veicinošs faktors);  j) ja gaisa kuģa salona apkalpe centās apturēt nejaušu evakuācijas trapa atvēršanos, analīzē uzmanība jāpievērš visiem mēģinājumiem novērst notikumu vai pārtraukt piepūšanas procesu pēc tā sākšanās (pēc tam, kad tika ierosināta palaides mehānisma darbība);  k) ja darba slodze bija faktors, kas mazināja modrību iekāpšanas/izkāpšanas procesā, analīzē jāpievērš uzmanība darbībām, ko gaisa kuģa salona apkalpe veica, lai uzlabotu modrību, un tam, kā viņi pārvaldīja pasažierus (piemēram, tos, kuri neievēroja norādījumus palikt sēdvietās manevrēšanas laikā), un  l) gaisa kuģī esošo gaisa kuģa salona apkalpes locekļu skaita ietekme uz veiktajām darbībām. |
| Darbības pēc notikuma | *Izskatiet informāciju par to, kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi pārvaldīja situāciju pēc notikuma:*  a) tūlītējā reakcija uz notikumu un  b) vēlāka ziņošana par notikumu (atbilstošas dokumentācijas aizpildīšana). | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja situāciju pēc notikuma:*  a) uzreiz pēc notikuma:  1. kāda bija apkalpes tūlītējā rīcība;  2. cik sekmīga bija apkalpes sadarbība, reaģējot uz notikumu;  b) ja attiecīgais apkalpes loceklis nebija notikuma aculiecinieks, bet paziņojumu par notikumu saņēma vēlāk, jāapkopo informācija par darbībām, un  c) vai gaisa kuģa salona apkalpe piemēroja atbilstošās dokumentācijas, piemēram, incidenta ziņojuma veidlapas, aizpildīšanas procedūras. |

**6. CILVĒKU RĪCĪBA (PASAŽIERI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Darbības pirms notikuma | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību/reakciju uz pirmslidojuma pasākumiem:*  a) izskatīja drošības instruktāžas lapas;  b) pasažieru drošības instruktāžu/demonstrējumu skatīšanās/klausīšanās;  c) ar drošību saistītu paziņojumu klausīšanās;  d) pasažieriem sniegtā informācija/norādījumi;  e) reaģēšana uz informāciju/norādījumiem un  f) pasākumi gaisa kuģa salonā pirms notikuma. | *Mērķis ir novērtēt to, kādu informāciju pasažieri saņēma pirms izlidošanas vai pirms notikuma. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai pasažieri iepazinās ar drošības instruktāžas lapu saturu;  b) vai pasažieri pievērsa uzmanību drošības instruktāžai/demonstrējumam;  c) kā pasažieri saprata apkalpes sniegto informāciju/norādījumus un reaģēja uz tiem;  d) darbības, kas tika veiktas/notika gaisa kuģa salonā pirms notikuma, un  e) vai kādi pasažieri izrādīja satraukuma/nedisciplinētas uzvedības pazīmes. |
| Darbības notikuma laikā | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību notikuma laikā:*  a) pasākumi gaisa kuģa salonā notikuma laikā un  b) pasažieru darbības notikuma laikā. | *Mērķis ir novērtēt, kā pasažieri rīkojās/reaģēja notikuma laikā. Analīzē jānoskaidro:*  a) pasākumi, kas tika veikti/notika gaisa kuģa salonā notikuma laikā, un tas, vai radās neparasta situācija;  b) ja pasažieris(-i) izraisīja vai sekmēja notikumu, ir jānovērtē viņa/viņas(-u) darbības, lai noteiktu šādu darbību iemeslu (netīša vai apzināta darbība), un  c) ja pasažieri bija notikuma aculiecinieki, analīzē ir jāapkopo viņu novērojumi. |
| Darbības pēc notikuma | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību pēc notikuma:*  a) mijiedarbība ar citiem pasažieriem/apkalpi;  b) saziņa ar gaisa kuģa salona apkalpi;  c) pasažieriem sniegtie norādījumi un  d) reaģēšana uz šiem norādījumiem. | *Mērķis ir novērtēt to, kā pasažieri reaģēja pēc notikuma. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai gadījumā, ja pasažieris(-i) guva miesas bojājumus, viņš(-i) saņēma atbilstošu medicīnisko palīdzību;  b) vai pasažieri informēja gaisa kuģa salona apkalpi par notikumu (ziņoja apkalpei par kaitējumu) un saņēma apkalpes atbildi, un  c) vai pasažieri saprata apkalpes norādījumus un reaģēja uz tiem (piemēram, palika gaisa kuģī). |

**7. PAPILDINFORMĀCIJA**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par darbībām pēc notikuma | *Izskatiet informāciju, lai attiecīgā gadījumā novērtētu tādus pasākumus kā:*  tehniskās apkopes pasākumi pēc notikuma. | *Mērķis ir novērtēt, kā citi reaģēja uz notikumu un pārvaldīja to. Analīzē jānoskaidro:*  a) sekojošie tehniskās apkopes pasākumi:  1. vai evakuācijas trapi tika pārsaiņoti vai nomainīti;  2. vai tehniskās apkopes pārbaudē tika konstatēts aprīkojuma defekts vai darbības traucējums (uzmanība jāpievērš aktivizēšanas/deaktivizēšanas mehānismam);  3. iepriekšējie tehniskās apkopes ziņojumi par iesaistīto aprīkojumu un sistēmām un  4. vai izeja bija atzīta par nelietojamu un lidojums veikts ar *MEL*. |
| Cita atbilstoša informācija | *Izskatiet informāciju, lai atbilstīgi attiecīgajam gadījumam novērtētu tādus aspektus kā:*  a) attiecīgā gadījumā izskatiet videoierakstu un/vai audioierakstu liecības un  b) zemes personāla locekļu ziņojumi. | *Mērķis ir izskatīt notikuma vietā pastāvošos apstākļus un novērtēt, vai tiem bija nozīme notikumā un kāda bija to nozīme notikumā. Piemēram:*  a) izskatiet videoierakstu/audioierakstu liecības, lai apstiprinātu ziņojumus vai informāciju par notikumu un novērtētu evakuācijas trapa atvēršanos, un  b) sadarbojieties ar zemes personālu, lai apstiprinātu informāciju. |

**8. IZJAUTĀŠANA**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Gaisa kuģa salona apkalpes loceklis(-ļi) | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša notikuma sākuma/ierosināšanas brīža no gaisa kuģa salona apkalpes locekļa viedokļa un gūt ieskatu par atgadījumu norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem.  *Piezīme. Jāizjautā visi darbinieki, kuri ir iesaistīti durvju aktivizēšanas/deaktivizēšanas procedūrā un/vai atvēršanas procedūrā (I/C, divkāršo pārbaudi veicošais gaisa kuģa salona apkalpes loceklis attiecīgajā gadījumā).* |
| Pasažieri | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša notikuma sākuma/ierosināšanas brīža no pasažiera viedokļa un gūt ieskatu par atgadījumu norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem.  *Piezīme. Izjautāšana ir nepieciešama, ja pasažieri izraisīja vai sekmēja notikumu.* |
| Cits personāls | a) Citas personas, kas saskārās ar gaisa kuģi.  b) Citas personas, kas varētu būt sekmējušas notikumu.  c) Citas personas, kas bija notikuma aculiecinieki un/vai var apstiprināt informācijas patiesumu.  d) Sk. 5. nodaļas 5.8. punktu. | a) Norādiet, vai personāls pamanīja ko aizdomīgu pirms notikuma, tā laikā vai pēc tā:  1. jāveic lidojumu apkalpes izjautāšana;  2. stacijas vadītājs, zemes personāls, tehniskās apkopes tehniķi u. c. personas, kuras saskārās ar gaisa kuģi pirms notikuma;  3. citas personas atbilstoši vajadzībai.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem. |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 6. nodaļas B papildinājums NORĀDĪJUMI PAR MEDICĪNISKA RAKSTURA ATGADĪJUMA IZMEKLĒŠANU

## 1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par reisu | *Jāapkopo šāda informācija par notikumu:*  a) notikuma datums (*UTC* un *LMT*);  b) notikuma norises laiks (*UTC* un *LMT*);  c) ekspluatanta nosaukums;  d) reisa numurs;  e) gaisa kuģa ražotāja sērijas numurs (*MSN*), marka/modelis/sērija, reģistrācija un ekspluatācijas uzsākšanas datums;  f) vispārējā atrašanās vieta;  g) izlidošanas punkts;  h) lidojuma fāze un lidojuma līmenis;  i) galamērķis un starpposma pieturas (ar *ETA* un *ETD*), un radiolokatora ekrānā novērojamās ceļa līnijas;  j) maršruta maiņas galamērķis attiecīgā gadījumā;  k) kopējais apkalpes locekļu skaits:  1. lidojumu apkalpe;  2. gaisa kuģa salona apkalpe;  l) kopējais tādu papildu personāla locekļu skaits, kurus ekspluatants norīkojis veikt ar drošību un avārijas situācijām nesaistītus pienākumus gaisa kuģī, un  m) kopējais pasažieru skaits, tostarp klēpī turami zīdaiņi un citas īpašas pasažieru kategorijas. | *Mērķis ir iegūt faktisko informāciju par notikumu.* |
| Pasažieru/apkalpes locekļu informācija | *Saņemt šādu informāciju no pasažiera vai apkalpes locekļa, kurš cietis medicīniska rakstura atgadījumā:*  a) vārds, uzvārds;  b) vecums;  c) auguma garums;  d) svars;  e) dzimums;  f) valstspiederība;  g) sēdvietas novietojums;  h) attiecīgā gadījumā personas, kas ceļoja kopā ar šo personu;  i) zināmā informācija par veselības stāvokli;  j) visi medikamenti (recepšu vai bezrecepšu);  k) notikumi pirms lidojuma/medicīniskā rakstura atgadījuma;  l) medicīniskais novērtējums un  m) cita informācija. | *Mērķis ir iegūt faktisko informāciju par pasažieri vai apkalpes locekli, kurš cieta medicīniska rakstura atgadījumā, un novērtēt šādus aspektus:*  a) zināmo informāciju par veselības stāvokli (piemēram, diabēts, sirds slimības, veselības stāvoklis, kas nosaka nestuvju nepieciešamību);  b) zināmo informāciju par invaliditāti;  c) zināmo informāciju par medikamentiem un  d) informāciju, kuru zemes personāls sniedza lidojumu/gaisa kuģa salona apkalpei par pasažieri. |
| Meteoroloģiskie apstākļi | *Jāizskata meteoroloģiskie apstākļi, tostarp:*  a) atmosfēras stāvoklis un  b) gaisa kuģa salona absolūtais augstums. | *Mērķis ir izskatīt meteoroloģiskos apstākļus un novērtēt, vai tiem bija nozīme notikumā un kāda nozīme tiem bija. Piemēram:*  vai gaisa kuģa salona absolūtais augstums bija faktors, kas sekmēja pasažiera slikto pašsajūtu. |

**2. DOKUMENTĀCIJA (EKSPLUATANTS)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Politikas nostādnes un procedūras | *Izskatiet ekspluatācijas rokasgrāmatu un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) pirmslidojuma pārbaudes;  b) apkalpes un pasažieru instruktāža;  c) drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma droša izmantošana;  d) medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldība gaisa kuģī un  e) lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespēja, tostarp attiecīgā gadījumā norādes par rīcību lidojumos ar vienu gaisa kuģa salona apkalpes locekli. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta politikas nostādnes un procedūras un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību:*  a) pirmslidojuma drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma pārbaudes;  b) apkalpes un pasažieru instruktāža, tostarp instruktāža, ko gaisa kuģa salona apkalpe saņem no lidojumu apkalpes, gaisa kuģa salona apkalpes instruktāža, drošības demonstrējums, instruktāža pie izejām un instruktāža īpašām pasažieru kategorijām;  c) procedūras drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma drošai izmantošanai (piemēram, *AED*, pārnēsājams skābekļa aprīkojums, medicīniskās palīdzības komplekti);  d) medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldības procedūras gaisa kuģī, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. ievainotu personu atpazīšana, prioritātes piešķiršana šādām personām un atbildes pasākumi;  2. pirmās palīdzības sniegšana;  3. saziņas procedūras;  4. procedūras, saskaņā ar kurām tiek saņemta uz zemes esoša medicīniskā palīdzība un/vai brīvprātīga palīdzība no gaisa kuģī esoša veselības aprūpes speciālista;  5. pirmās palīdzības aprīkojuma un drošības un avārijas situācijām paredzēta aprīkojuma izmantošana atbilstoši vajadzībai;  6. tādas palīdzības organizēšana, ko brīvprātīgi sniedz gaisa kuģī esošs veselības aprūpes speciālists, ja tāds ir pieejams, un atbalsta sniegšana šādam speciālistam;  7. ekspluatanta politika attiecībā uz “Neveikt reanimāciju” (*DNR*) attiecīgā gadījumā;  8. nāves gadījumu vai iespējamās nāves gadījumu pārvaldība gaisa kuģī;  e) procedūras lidojumu apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā, pievēršot uzmanību šādiem aspektiem:  1. reaģēšana uz lidojumu apkalpes izsaukumu;  2. darbnespējīgā lidojumu apkalpes locekļa atvirzīšana no vadības ierīcēm;  3. darbnespējīgā lidojumu apkalpes locekļa nofiksēšana;  4. pirmās palīdzības sniegšana;  5. palīdzības sniegšana otram lidojumu apkalpes loceklim (gaisa kuģa kapteinim) atbilstoši norādījumiem;  f) procedūras gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā, pievēršot uzmanību šādiem aspektiem:  1. pirmās palīdzības sniegšana;  2. darbnespējīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa nofiksēšana;  3. lidojumu apkalpes informēšana;  4. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu staciju un pienākumu pārdale attiecīgā gadījumā un  g) procedūras vienīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā, pievēršot uzmanību šādiem aspektiem:  1. lidojumu apkalpes informēšana;  2. darbnespējīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa nofiksēšana;  3. pirmās palīdzības sniegšana un  4. darbnespējīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa un/vai pasažiera nodošana norīkota darbspējīga pasažiera (*ABP*) aprūpē. |
| Mācību programmas | *Izskatiet apstiprinātās gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācību programmas drošības jomā (piemēram, sākotnējo un periodisko apmācību) un noskaidrojiet, kas tajās ir paredzēts tādos jautājumos kā:*  a) mācību saturs par drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma drošu izmantošanu;  b) mācību saturs par medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldību gaisa kuģī;  c) mācību saturs par apkalpes locekļa darbnespēju;  d) apmācība cilvēku rīcības jomā, tostarp *CRM* un kopīga lidojumu/gaisa kuģa salona apkalpes *CRM*;  c) ar konkrētu gaisa kuģa tipu saistīta apmācība (attiecībā uz notikumā iesaistīto gaisa kuģa modeli);  f) apmācība attiecībā uz drošības un avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu un  g) apmācības tehniskais nodrošinājums un ierīces.  *Piezīme. Attiecīgā gadījumā izskatiet arī tāda personāla apmācību, kuram ekspluatants nav noteicis ar drošību un avārijas situācijām saistītus pienākumus gaisa kuģa salonā (piemēram, beznodokļu tirdzniecības pārstāvji, tulkotāji, cits apkalpojošais personāls).* | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta mācību programmas (piemēram, sākotnējo un periodisko apmācību) un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību:*  a) mācību saturs un apkalpes novērtēšanas metodes, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. apkalpes un pasažieru instruktāža, tostarp instruktāža, ko gaisa kuģa salona apkalpe saņem no lidojumu apkalpes, gaisa kuģa salona apkalpes instruktāža, drošības demonstrējums, instruktāža pie izejām un instruktāža īpašām pasažieru kategorijām;  2. drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma droša izmantošana;  3. pirmā palīdzība un reaģēšana uz medicīniska rakstura atgadījumiem gaisa kuģī;  4. lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespēja;  5. praktiskās nodarbības par pilotu kabīnes sēdekļa, plecu jostu un pilotu kabīnes skābekļa sistēmas ekspluatāciju, izmantojot atbilstīgu trenažieri;  6. praktiska nodarbība par *CPR* demonstrējumu;  7. praktiskās nodarbības un imitēti vingrinājumi, kas veltīti būtiskajam drošības un avārijas situācijām paredzētajam aprīkojumam un gaisa kuģa sistēmām, piemēram, pirmās palīdzības komplektam un skaļruņu sakaru sistēmai (attiecībā uz konkrēto gaisa kuģa modeli, kas iesaistīts notikumā);  8. imitēts vingrinājums par reaģēšanu uz medicīniska rakstura atgadījumu lidojuma laikā;  9. imitēts vingrinājums par darbnespējīgu gaisa kuģa salona apkalpes locekli;  10. cilvēku rīcība, tostarp kopīgas *CRM* nodarbības ar lidojumu apkalpes locekļiem, un  b) apmācības tehniskais nodrošinājums, pievēršot uzmanību tādu elementu pieejamībai un piemērotībai kā:  1. klašu telpas;  2. apmācībā izmantotais drošības un avārijas situācijām paredzētais aprīkojums;  3. gaisa kuģa salona trenažieri un  4. apmācāmo personu un instruktoru proporcionālā attiecība.  *Piezīme. Ja ekspluatants nodarbina personālu, kam nav uzticēti ar drošību un avārijas situācijām saistīti pienākumi gaisa kuģa salonā, ir jāizskata mācību programmas saturs un personāla komplektēšanas prakse, lai novērtētu, vai šī personāla darbība ir sekmējusi vai kavējusi notikuma pārvaldību.* |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Dokumentācija | *Izskatiet ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. licence vai sertifikācija attiecīgajā gadījumā;  2. apmācības dokumentācija (tostarp sākotnējā apmācība, pēdējās periodiskās apmācības datums un ierindas pārbaude);  3. gaisa kuģa tipa kvalifikācija, tostarp cik daudz šādas kvalifikācijas vienā reizē;  4. saraksts/grafiks;  5. personiskā kadru lieta (tostarp darba attiecību uzsākšana);  6. jebkāda cita būtiska pieredze;  b) cita dokumentācija par personālu attiecīgā gadījumā un  c) gaisa kuģis, kurā noticis notikums:  1. gaisa kuģa lidojumu žurnāls;  2. gaisa kuģa salona defektu žurnāls;  3. gaisa kuģa salona iekšpuses konfigurācijas diagramma (*LOPA/S*);  4. gaisa kuģa apkalpes saraksts un pienākumu sadale starp apkalpes locekļiem;  5. ziņojums par izlidošanu attiecīgajā gadījumā;  6. attiecīgo zonu, piemēram, virtuves(-ju), shēma;  7. dispečerdienesta žurnāls;  8. lidojumu apkalpes gaisa kuģa tehniskais žurnāls;  9. pilotu kabīnes žurnāls;  10. tehniskās apkopes žurnāli/izlaišanas veidlapas;  11. *MEL*;  12. citi apkalpes dokumenti (piemēram, aprīkojuma kontrolkarte, apkalpes instruktāžas lapas) un  13. pasažieru saraksts un sēdvietu shēma (tostarp adreses un tālruņa numuri). | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju attiecībā uz notikumā iesaistīto apkalpi un gaisa kuģi un novērtēt tādus aspektus kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu kvalifikācija un kvalifikācijas elementi, lai izpildītu nepieciešamos pienākumus medicīniska rakstura situācijā, tostarp valodas zināšanas, kas bija būtiskas, lai risinātu medicīniska rakstura atgadījumu;  2. kvalifikācijas/kvalifikācijas elementu atbilstība (pamatojoties uz pēdējo datumu, kad gaisa kuģa salona apkalpes locekļi sekmīgi pabeidza nepieciešamo apmācību, un/vai viņu licences derīguma termiņu);  3. faktori, kas var labvēlīgi vai nelabvēlīgi ietekmēt viņu rīcību, piemēram, pieredze (pamatojoties uz darba attiecību uzsākšanas datumu vai iepriekšējo lidošanas pieredzi pie cita ekspluatanta);  4. faktori, kas var ietekmēt rīcību, piemēram, nogurums (pamatojoties uz viņu lidojuma grafiku pirms notikuma, atpūtu starp lidojumiem vai atpūtu lidojuma laikā), un  b) gaisa kuģis:  1. gaisa kuģa salona un virtuves(-ju) izvietojums, kas var ietekmēt to, kur, piemēram, pasažieris/apkalpes loceklis tika pārvietots un novietots *CPR* laikā:  2. pasažieru un apkalpes atrašanās vieta gaisa kuģa salonā;  3. tehniskie darbības traucējumi, kurus var noteikt, izskatot tehniskās apkopes vai gaisa kuģa salona defektu žurnālus, un  4. *MEL* attiecībā uz darba kārtībā neesošiem priekšmetiem, piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes sēdekļiem, skaļruņu sakaru sistēmu, gaisa kuģa un avārijas situācijām paredzētu aprīkojumu un sistēmām. |
| Cits | *Izskatiet citu ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu darbā pieņemšanas kritēriji;  b) ekspluatanta biļeteni un paziņojumi gaisa kuģa salona apkalpei;  c) gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmata un  d) apkalpes locekļu aizpildīti ziņojumi par notikumiem. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju un novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  a) minimālā kvalifikācija, kas nepieciešama, lai varētu pieņemt darbā jaunus gaisa kuģa salona apkalpes locekļus;  b) drošības informācija, kas tika nodota gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem, izmantojot iekšējos ekspluatanta sakaru līdzekļus (piemēram, biļetenus), un kas viņiem ir nepieciešama pienākumu veikšanai atbilstoši ekspluatanta politikai un procedūrām (piemēram, atjauninātas procedūras), un  c) ar gaisa kuģa salonu saistīta informācija no gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmatas:  sakaru sistēmas (skaļruņu sakaru sistēma/iekšējais telefons). |

**3. DOKUMENTĀCIJA (CITI AVOTI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Medicīniskā dokumentācija | *Izskatiet medicīnisko dokumentāciju un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) apkalpes ziņojums (pirmā palīdzība);  b) medicīniskais ziņojums no brīvprātīgā veselības aprūpes speciālista;  c) tehniskā žurnāla ziņojums un  d) zemes pakalpojumu sniedzēja ziņojumi. | *Mērķis ir nodrošināt faktisko informāciju par notikumu:*  izskatiet visu no apkalpes vai cita personāla (piemēram, ārsta, zemes personāla u. c.) pieejamo dokumentāciju un savāciet informāciju. |
| Citi informācijas avoti | *Apkopojiet un izskatiet jebkādu vizuālu, audio vai citu “ierakstītu” informāciju no tādiem avotiem kā:*  a) lidostas videonovērošanas kameras;  b) pārnēsājamas elektroniskas ierīces (*PED*);  c) reportāžas plašsaziņas līdzekļos un  d) sociālie tīkli. | *Mērķis ir apkopot visu pieejamo informāciju, kas var noderēt izmeklēšanā.* |
| Informācija no citām personām | *Izskatiet tā lidlauka dokumentāciju, kurā notika notikums (attiecīgā gadījumā), un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  citas personas, kas bija iesaistītas notikumā. | *Mērķis ir attiecīgā gadījumā izskatīt šādu informāciju:*  neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu iesaistīšanās/medicīniskā palīdzība notikuma vietā. |

**4. GAISA KUĢIS (PAR GAISA KUĢA SALONU)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Gaisa kuģa/gaisa kuģa salona sistēmas | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādīto sistēmu esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāta, darba kārtībā un/vai normāla darbība) un daļas/sērijas numuru:*  sakaru sistēmas un saistītie signalizācijas paneļi. | *Mērķis ir novērtēt, vai sistēmas bija noderīgas notikuma pārvaldībā vai gaisa kuģī esošo personu izdzīvotspējas uzlabošanā. Analīzē jānosaka, vai sistēmas darbojas, kā paredzēts, un, ja nedarbojās, jānosaka iemesls:*  a) skaļruņu sakaru sistēmas/iekšējā telefona izmantošana saziņai ar pasažieriem un apkalpi un  b) signalizācijas paneļi, tostarp saistītie skaņas signāli. |
| Drošības un avārijas situācijām paredzēts aprīkojums | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  a) pārnēsājams skābekļa aprīkojums;  b) *AED* un saistītais aprīkojums (piemēram, *CPR* maskas, vairogi, elpināšanas ierīces u. c.);  c) *FAK*;  d) universāls profilakses komplekts;  e) medicīniskās palīdzības komplekts un  f) izmantotais papildu aprīkojums attiecīgā gadījumā. | *Mērķis ir novērtēt pieejamā aprīkojuma veidu un to, vai šis aprīkojums palīdzēja pārvaldīt notikumu vai palielināja gaisa kuģī esošo personu izdzīvotspēju. Analīzē ir jānosaka, vai:*  a) nepieciešamais aprīkojums bija nodrošināts, pieejams un darba kārtībā;  b) norādījumi par aprīkojuma izmantošanu bija lietderīgi un  c) būtu noderējis arī papildu aprīkojums, kas nebija atrodams gaisa kuģī. |
| Gaisa kuģa salona stāvoklis | *Reģistrējiet informāciju par gaisa kuģa salona stāvokli, ciktāl tas ir saistīts ar medicīniskā rakstura atgadījumu:*  ar gaisa kuģa salona vidi saistītie apstākļi. | *Mērķis ir attiecīgā gadījumā novērtēt medicīniskā rakstura atgadījuma iemeslu un to, kā apstākļi gaisa kuģa salonā varētu būt ietekmējuši vai sekmējuši atgadījumu.* |

**5. CILVĒKU RĪCĪBA (GAISA KUĢA SALONA APKALPE)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Darbības pirms notikuma | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes locekļu rīcību pirmslidojuma pasākumos un pasākumos, kas veikti lidojuma laikā:*  a) apkalpes instruktāžas (tostarp kopējās instruktāžas attiecīgā gadījumā) sniegšana vai dalība tajā;  b) pasažieru instruktāžas sniegšana, lai saņemtu informāciju par pasažieriem ar īpašām medicīniska rakstura vajadzībām;  c) informācijas izplatīšana starp zemes personālu, lidojumu apkalpi un gaisa kuģa salona apkalpi;  d) *CRM* starp gaisa kuģa salona apkalpi un lidojumu apkalpi;  e) gaisa kuģa salona pārbaužu veikšana un  f) drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma drošas izmantošanas procedūru piemērošana. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe ir izpildījusi pirmslidojuma pienākumus un lidojuma laikā veicamos pienākumus. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai apkalpes locekļi piedalījās pirmslidojuma instruktāžā un, ja piedalījās, kāds bija tās saturs, tostarp informācija par pasažieriem ar īpašām medicīniska rakstura vajadzībām;  b) kāda drošības informācija tika sniegta pasažieriem pirms izlidošanas (piemēram, instruktāža par pārnēsājamiem skābekļa koncentratoriem) un lidojuma laikā;  c) kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi saņēma informāciju par pasažieriem ar īpašām medicīniska rakstura vajadzībām (ja šādas vajadzības pastāvēja), tostarp lidojumu apkalpes locekļu, *I/C* vai zemes personāla locekļu sniegtās informācijas saturs/pilnīgums;  d) gaisa kuģa salona apkalpes locekļu reakcija uz saņemto informāciju;  e) kā tika pārvaldīti *CRM* aspekti (saziņa, sadarbība, koordinācija), tostarp tas, kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem tika uzdoti uzdevumi un kā viņi pārvaldīja darba slodzi un laika ierobežojumus. Te jāietver gan pozitīvie, gan negatīvie *CRM* aspekti (piemēram, pārpratumi, novēlota informācijas nodošana);  f) vai apkalpes locekļi ir nostiprinājuši priekšmetus gaisa kuģa salonā, virtuvē(-ēs) un citās zonās un sagatavojuši un pārbaudījuši tās, lai novērstu/samazinātu miesas bojājumu gūšanu;  g) vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi atradās gaisa kuģa salonā (t. i., gaisa kuģa salona caurskatīšana) un  h) vai tika piemērotas drošības un avārijas situācijām paredzētā aprīkojuma drošas izmantošanas procedūras. Ja netika, ko gaisa kuģa salona apkalpes locekļi darīja, lai labotu situāciju? |
| Darbības notikuma laikā | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes rīcību notikuma laikā:*  a) pasākumi gaisa kuģa salonā medicīniskā rakstura atgadījuma laikā;  b) apkalpes saziņas/signālu ierosināšana/reaģēšana uz šādu saziņu/signāliem;  c) sistēmu un aprīkojuma izmantošana;  d) norādījumu sniegšana pasažieriem;  e) pasažieru pārvaldība;  f) *CRM* gaisa kuģa salona apkalpes locekļu vidū un ar lidojumu apkalpi un  g) grūtības, ar kurām nācās saskarties notikuma laikā. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja notikumu. Analīzē jānoskaidro:*  a) pasākumi, kas ir veikti gaisa kuģa salonā medicīniskā rakstura atgadījuma laikā;  b) kā gaisa kuģa salona apkalpe saņēma informāciju par medicīniskā rakstura atgadījumu (piemēram, no pasažieriem un/vai no apkalpes);  c) vai/kā gaisa kuģa salona apkalpe saņēma informāciju par personas simptomiem;  d) vai viņi piemēroja procedūras, kas paredzētas medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldībai gaisa kuģī, piemēram, sniedza pirmo palīdzību ievainotiem pasažieriem un/vai lūdza brīvprātīgu medicīnisko palīdzību gaisa kuģī esošiem veselības aprūpes speciālistiem vai uz zemes esošu medicīnisko atbalstu. Analīzē uzmanība jāpievērš arī darbībām, ko lidojumu apkalpe veica saistībā ar medicīniskā rakstura atgadījumu;  e) ja viņi saskārās ar kādām grūtībām, kad centās sazināties ar zemes medicīnisko atbalstu, analīzē jāpievērš uzmanība iespējamajiem iemesliem;  f) ja gaisa kuģa salona apkalpei bija grūtības izmantot sistēmas vai aprīkojumu (piemēram, skaļruņu sakaru sistēmu, *AED*), analīzē jāpievērš uzmanība iespējamajiem iemesliem;  g) kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja pasažierus (piemēram, tos, kuri neievēroja norādījumus);  h) kā tika pārvaldīti *CRM* aspekti (saziņa, sadarbība, koordinācija), tostarp tas, kā apkalpes locekļiem tika uzdoti uzdevumi un kā viņi organizēja darba slodzi un pārvaldīja laika ierobežojumus. Te jāietver gan pozitīvie, gan negatīvie *CRM* aspekti (piemēram, norādījumu izprašanas grūtības, lielas darba slodzes posteņi pretstatā mazas/dalītas darba slodzes posteņiem);  i) vai pasažieriem tika sniegti norādījumi un kurš tos sniedza;  j) valoda(-as), kas tika lietota(-as) saziņā ar pasažieriem; jānorāda visas ar valodām saistītās problēmas starp pasažieriem, apkalpi un medicīnisko personālu (piemēram, pasažieri un apkalpe nerunāja vienā valodā) un  k) gaisa kuģī esošo gaisa kuģa salona apkalpes locekļu skaita ietekme uz veiktajām darbībām. |
| Darbības pēc notikuma | *Izskatiet informāciju par to, kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi pārvaldīja situāciju pēc notikuma:*  a) pēc atgadījuma veicamo pienākumu izpilde;  b) gaisa kuģa apkalpes locekļa darbnespējas procedūru piemērošana;  c) nosēšanās pienākumi izpilde, ja nepieciešama maršruta maiņa, un  d) piemērojamās dokumentācijas aizpildīšana. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja situāciju pēc medicīniskā rakstura atgadījuma līdz brīdim, kad gaisa kuģis sasniedza savu nākamo galamērķi vai uz zemes esošie neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesti apmeklēja gaisa kuģī esošās personas. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai gaisa kuģa salona apkalpe izpildīja pēc medicīniskā rakstura atgadījuma veicamos pienākumus, piemēram, sazinājās ar lidojumu apkalpi;  b) vai gaisa kuģa salona apkalpe piemēroja apkalpes locekļa darbnespējas procedūras (tostarp tās, kas attiecas uz lidojumiem ar vienu gaisa kuģa salona apkalpes locekli). Analīzē uzmanība jāpievērš darbībām, kas veiktas, reaģējot uz darbnespējīgiem apkalpes locekļiem, kuri nespēja turpināt pildīt pienākumus (piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes staciju pārdale, lai nodrošinātu personālu pie visām izejām saistībā ar nosēšanos);  c) ja gaisa kuģa salona apkalpei bija grūtības izmantot sistēmas vai aprīkojumu (piemēram, pārnēsājamu skābekļa aprīkojumu, *FAK*, *AED* u. c.), analīzē uzmanība jāpievērš iespējamiem iemesliem, un  d) vai gaisa kuģa salona apkalpe piemēroja atbilstošās dokumentācijas, piemēram, incidenta ziņojuma veidlapas, aizpildīšanas procedūras. |

**6. PAPILDINFORMĀCIJA**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par darbībām pēc notikuma | *Izskatiet informāciju, lai attiecīgā gadījumā novērtētu tādus pasākumus kā:*  medicīniskā palīdzība pēc ierašanās. | *Mērķis ir novērtēt, kā ekspluatants/lidlauks/medicīniskais personāls reaģēja un pārvaldīja situāciju pēc gaisa kuģa nosēšanās. Analīzē jānoskaidro:*  a) kad *ATC/RFF*, ekspluatants vai citi saņēma izsaukumu par notikumu;  b) nepieciešamais reakcijas laiks un kavēšanās iemesli attiecīgā gadījumā un  c) pieejamo/izmantoto transportlīdzekļu un aprīkojuma veids un daudzums;  d) ar notikumā iesaistītā gaisa kuģa modeli saistītie sarežģījumi (piemēram, grūtības pārvietot nestuves pa gaisa kuģa eju);  e) ekspluatanta personāla (piemēram, stacijas vadītāja), lidlauka personāla un medicīniskā personāla (piemēram, vidējā medicīnas personāla, slimnīcas personāla) darbības;  f) saziņa ar gaisa kuģi, tostarp grūtības, kas radās, un  g) citi sarežģījumi vai cits darbības apgrūtinājums (piemēram, darbnespējīgs apkalpes loceklis). |

**7. IZJAUTĀŠANA**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Gaisa kuģa salona apkalpes loceklis(-ļi) | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša reisa sākuma no gaisa kuģa salona apkalpes locekļa viedokļa un gūt ieskatu par atgadījuma norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par drošības uzlabojumiem. |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

# 6. nodaļas C papildinājums NORĀDĪJUMI PAR ATGADĪJUMA AR NEDISCIPLINĒTU PASAŽIERI IZMEKLĒŠANU

## 1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par reisu | *Jāapkopo šāda informācija par notikumu:*  a) notikuma datums (*UTC* un *LMT*);  b) notikuma norises laiks (*UTC* un *LMT*);  c) ekspluatanta nosaukums;  d) reisa numurs;  e) gaisa kuģa ražotāja sērijas numurs (*MSN*), marka/modelis/sērija, reģistrācija un ekspluatācijas uzsākšanas datums;  f) vispārējā atrašanās vieta;  g) izlidošanas punkts;  h) lidojuma fāze un lidojuma līmenis;  i) galamērķis un starpposma pieturas (ar *ETA* un *ETD*);  j) maršruta maiņas galamērķis attiecīgā gadījumā;  k) kopējais apkalpes locekļu skaits:  1. lidojumu apkalpe;  2. gaisa kuģa salona apkalpe;  l) kopējais tādu papildu personāla locekļu skaits, kurus ekspluatants norīkojis veikt ar drošību un avārijas situācijām nesaistītus pienākumus gaisa kuģī, un  m) kopējais pasažieru skaits, tostarp klēpī turami zīdaiņi un citas īpašas pasažieru kategorijas. | *Mērķis ir iegūt faktisko informāciju par notikumu.* |
| Personām radītie miesas bojājumi | *Jāapkopo šāda informācija par apkalpi, pasažieriem un citām personām:*  a) miesas bojājumi (apkalpe):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav;  b) miesas bojājumi (pasažieri):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav;  c) kopā gaisa kuģī:  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav, un  d) miesas bojājumi (citas personas):  1. nāvējoši;  2. nopietni;  3. nelieli;  4. nav. | *Mērķis ir noskaidrot miesas bojājumu skaitu un apmēru.*  *Piezīme. Cēloņi/veicinošie faktori var būt apspriesti citā ziņojuma sadaļā (piemēram, cilvēku rīcībai veltītajā sadaļā).* |

**2. DOKUMENTĀCIJA (EKSPLUATANTS)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Politikas nostādnes un procedūras | *Izskatiet ekspluatācijas rokasgrāmatu un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) nedisciplinēti pasažieri;  b) alkoholisku dzērienu lietošana gaisa kuģī;  c) smēķēšana gaisa kuģī;  d) rokas bagāžas politika;  e) sēdvietu ierobežojumi;  f) medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldība gaisa kuģī un  g) gaisa kuģa apkalpes locekļa darbnespēja, tostarp attiecīgā gadījumā norādes par rīcību lidojumos ar vienu gaisa kuģa salona apkalpes locekli. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta politikas nostādnes un procedūras un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību:*  a) politika un procedūras attiecībā uz nedisciplinētiem pasažieriem, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. politikas saturs;  2. līdzekļi, ar kuriem politika tiek paziņota darbiniekiem un pasažieriem;  3. nedisciplinētu pasažieru procedūras zemes personālam, lidojumu apkalpei un gaisa kuģa salona apkalpei, tostarp nenāvējošu aizsargierīču, piemēram, plastmasas savelkamo roku sasēju, izmantošana;  b) politika attiecībā uz alkoholisku dzērienu lietošanu, smēķēšanu, rokas bagāžu un sēdvietu ierobežojumiem gaisa kuģī:  1. politikas saturs;  2. līdzekļi, ar kuriem politika tiek paziņota darbiniekiem un pasažieriem;  c) medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldības procedūras gaisa kuģī, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. gaisa kuģī esošo ievainoto personu atpazīšana, prioritātes piešķiršana šīm personām un pasākumi attiecībā uz šādām personām;  2. pirmās palīdzības sniegšana;  3. saziņas procedūras;  4. procedūras, saskaņā ar kurām tiek saņemta uz zemes esoša medicīniskā palīdzība un/vai brīvprātīga palīdzība no gaisa kuģī esoša veselības aprūpes speciālista;  5. pirmās palīdzības aprīkojuma un drošības un avārijas situācijām paredzēta aprīkojuma izmantošana atbilstoši vajadzībai;  6. tādas palīdzības organizēšana, ko brīvprātīgi sniedz gaisa kuģī esošs veselības aprūpes speciālists, ja tāds ir pieejams, un atbalsta sniegšana šādam speciālistam;  d) procedūras, kas ir jāpiemēro gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. pirmās palīdzības sniegšana;  2. darbnespējīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa nofiksēšana;  3. lidojumu apkalpes informēšana;  4. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu staciju un pienākumu pārdale attiecīgā gadījumā un  e) procedūras gadījumā, ja darbspēju zaudē vienīgais gaisa kuģa salona apkalpes loceklis, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. lidojumu apkalpes informēšana;  2. darbnespējīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa nofiksēšana;  3. pirmās palīdzības sniegšana un  4. darbnespējīgā gaisa kuģa salona apkalpes locekļa nodošana norīkota darbspējīga pasažiera (*ABP*) aprūpē. |
| Mācību programmas | *Izskatiet apstiprinātās gaisa kuģa salona apkalpes locekļu mācību programmas drošības jomā (piemēram, sākotnējo un periodisko apmācību) un noskaidrojiet, kas tajās ir paredzēts tādos jautājumos kā:*  a) mācību saturs par nedisciplinētiem pasažieriem;  b) mācību saturs par medicīniska rakstura atgadījumu pārvaldību gaisa kuģī;  c) mācību saturs par apkalpes locekļa darbnespēju;  d) apmācība cilvēku rīcības jomā, tostarp *CRM* un kopīga lidojumu/gaisa kuģa salona apkalpes *CRM*;  e) apmācība attiecībā uz drošības un avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu un  f) apmācības tehniskais nodrošinājums un ierīces.  *Piezīme. Attiecīgā gadījumā izskatiet arī tāda personāla apmācību, kuram ekspluatants nav noteicis ar drošību un avārijas situācijām saistītus pienākumus gaisa kuģa salonā (piemēram, beznodokļu tirdzniecības pārstāvji, tulki, cits apkalpojošais personāls).* | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta mācību programmas (piemēram, sākotnējo un periodisko apmācību) un novērtēt šādu elementu saturu un atbilstību:*  a) mācību saturs un apkalpes novērtēšanas metodes, pievēršot uzmanību tādiem jautājumiem kā:  1. situācijas draudu līmeņa novērtēšana;  2. draudu līmenim atbilstošu procedūru piemērošana;  3. būtiskās informācijas sniegšana lidojumu apkalpei un citiem gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem atbilstoši attiecīgajam gadījumam;  4. koordinācija ar lidojumu apkalpi un citiem gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem atbilstoši attiecīgajam gadījumam;  5. pirmās palīdzības sniegšana un reaģēšana uz medicīniska rakstura atgadījumiem gaisa kuģī;  6. lidojumu apkalpes un gaisa kuģa salona apkalpes locekļa darbnespēja;  7. praktiskas nodarbības un imitēti vingrinājumi par drošības un avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu (piemēram, par plastmasas savelkamajiem roku sasējiem);  8. imitēti vingrinājumi par nedisciplinētu pasažieru pārvaldību;  9. imitēti vingrinājumi par reaģēšanu uz medicīniska rakstura atgadījumu lidojuma laikā;  10. cilvēku rīcība, tostarp kopīgas *CRM* nodarbības ar lidojumu apkalpes locekļiem, un  b) apmācības tehniskais nodrošinājums, pievēršot uzmanību tādu elementu pieejamībai un piemērotībai kā:  1. klašu telpas;  2. apmācībā izmantotais drošības un avārijas situācijām paredzētais aprīkojums;  3. gaisa kuģa salona trenažieri un  4. apmācāmo personu un instruktoru proporcionālā attiecība.  *Piezīme. Ja ekspluatants nodarbina personālu, kam nav uzticēti ar drošību un avārijas situācijām saistīti pienākumi gaisa kuģa salonā, ir jāizskata mācību programmas saturs un personāla komplektēšanas prakse, lai novērtētu, vai šī personāla darbība ir sekmējusi vai kavējusi notikuma pārvaldību.* |
| Dokumentācija | *Izskatiet ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. licence vai sertifikācija attiecīgajā gadījumā;  2. apmācības dokumentācija (tostarp sākotnējā apmācība, pēdējās periodiskās apmācības datums un ierindas pārbaude). | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju attiecībā uz atgadījumā iesaistīto apkalpi un gaisa kuģi un novērtēt tādus aspektus kā:*  a) gaisa kuģa salona apkalpes locekļi:  1. gaisa kuģa salona apkalpes locekļu kvalifikācija un kvalifikācijas elementi, lai izpildītu nepieciešamos pienākumus avārijas situācijā; |
|  | 3. gaisa kuģa tipa kvalifikācija, tostarp tas, cik daudz šādu kvalifikāciju vienā reizē;  4. saraksts/grafiks;  5. personiskā kadru lieta (tostarp darba attiecību uzsākšana);  6. jebkāda cita būtiska pieredze;  b) cita dokumentācija par personālu attiecīgā gadījumā un  c) gaisa kuģis, kurā noticis notikums:  1. gaisa kuģa tehniskais žurnāls;  2. gaisa kuģa salona defektu žurnāls;  3. gaisa kuģa salona iekšpuses konfigurācijas diagramma (*LOPA/S*);  4. gaisa kuģa apkalpes saraksts un pienākumu sadale starp apkalpes locekļiem;  5. dispečerdienesta žurnāls;  6. *MEL* un  7. pasažieru saraksts un sēdvietu shēma (tostarp adreses un tālruņa numuri). | 2. kvalifikācijas/kvalifikācijas elementu atbilstība (piemēram, pamatojoties uz pēdējo datumu, kad gaisa kuģa salona apkalpes locekļi sekmīgi pabeidza nepieciešamo apmācību, un/vai viņu licences derīguma termiņu);  3. faktori, kas var labvēlīgi vai nelabvēlīgi ietekmēt viņu rīcību, piemēram, pieredze (pamatojoties uz darba attiecību uzsākšanas datumu vai iepriekšējo lidošanas pieredzi pie cita ekspluatanta);  4. faktori, kas var ietekmēt rīcību, piemēram, nogurums (pamatojoties uz viņu lidojuma grafiku pirms notikuma, atpūtu starp lidojumiem vai atpūtu lidojuma laikā), un  b) gaisa kuģis, kurā noticis notikums:  1. pasažieru un apkalpes atrašanās vieta gaisa kuģa salonā;  2. tehniski darbības traucējumi, kas varētu būt ietekmējuši gaisa kuģa sistēmu darbību. Par tiem var spriest, izskatot tehniskās apkopes vai gaisa kuģa salona defektu žurnālus;  3. *MEL* attiecībā uz darba kārtībā neesošiem priekšmetiem, piemēram, avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu un sistēmām, un  4. bojāts vai nelietojams aprīkojums vai sistēmas, piemēram, gaisa kuģa izklaides sistēma (*IFE*) vai dūmu detektors. |
| Cits | *Izskatiet ekspluatanta dokumentāciju un noskaidrojiet tādu informāciju kā:*  a) ekspluatanta biļeteni un paziņojumi gaisa kuģa salona apkalpei un  b) ziņojumi par notikumiem, kurus iesniedza apkalpes locekļi. | *Mērķis ir izskatīt ekspluatanta dokumentāciju un novērtēt tādu elementu saturu un atbilstību kā:*  izmaiņas nedisciplinēta pasažiera/pasažiera apstrādes procedūrās un līdzekļi informācijas izplatīšanai apkalpes locekļiem. |

**3. DOKUMENTĀCIJA (CITI AVOTI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Medicīniskā dokumentācija | *Izskatiet medicīnisko dokumentāciju un noskaidrojiet informāciju par tādiem jautājumiem kā:*  a) apkalpes ziņojums (pirmā palīdzība);  b) medicīniskie ziņojumi no ārsta vai medicīnas māsas (piemēram, ja ir izmantots *EMK*);  c) tehniskā žurnāla ziņojums un  d) zemes pakalpojumu sniedzēja ziņojumi. | *Mērķis ir iegūt faktisko informāciju par notikumu.*  Izskatiet visu no apkalpes un cita personāla (piemēram, ārsta) pieejamo informāciju un savāciet informāciju. |
| Citi informācijas avoti | *Apkopojiet un izskatiet jebkādu vizuālu, audio vai citu “ierakstītu” informāciju no tādiem avotiem kā:*  a) lidostas videonovērošanas kameras;  b) pārnēsājamas elektroniskas ierīces (*PED*);  c) reportāžas plašsaziņas līdzekļos un  d) sociālie tīkli. | *Mērķis ir apkopot visu pieejamo informāciju, kas var noderēt izmeklēšanā.* |
| Informācija no citām personām | *Izskatiet tā lidlauka dokumentāciju, kurā notika notikums (attiecīgā gadījumā) un noskaidrot tādu informāciju kā:*  citas personas, kas bija iesaistītas notikumā. | *Mērķis ir attiecīgā gadījumā izskatīt šādu informāciju:*  a) tiesībaizsardzības personāla (piemēram, policijas) iesaistīšanās;  b) neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu iesaistīšanās/medicīniskā palīdzība notikuma vietā un  c) *RFF* iesaistīšanās. |

**4. GAISA KUĢIS (PAR GAISA KUĢA SALONU)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Gaisa kuģa/gaisa kuģa salona sistēmas | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādīto sistēmu esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāta, darba kārtībā un/vai normāla darbība) un daļas/sērijas numuru:*  a) dūmu atklāšanas sistēma;  b) gaisa kondicionēšanas, ventilācijas un spiediena uzturēšanas sistēmas;  c) izejas un evakuācijas palīglīdzekļi un  d) citas sistēmas. | *Mērķis ir novērtēt to, kā sistēmas ietekmēja notikumu, un to, vai tās bija lietderīgas notikuma pārvaldībā un vai tās tika bojātas notikumā. Analīzē jānosaka, vai sistēmas darbojas, kā paredzēts, un, ja nedarbojās, jānosaka iemesls:*  a) dūmu atklāšanas sistēmas efektivitāte gaisa kuģī esošo personu brīdināšanā;  b) efektivitāte gaisa kuģa salona vides vadībā (piemēram, apsildīšana, dzesēšana);  c) izeju darbība/evakuācijas trapa aktivizēšana un  d) bojātās sistēmas. Analīzē uzmanība jāpievērš tam, vai bojājumus radīja pasažieri (piemēram, veicot manipulācijas ar tualetes dūmu detektoru). |
| Drošības un avārijas situācijām paredzēts aprīkojums | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  a) pārnēsājamie ugunsdzēšamie aparāti;  b) nenāvējošās aizsargierīces (piemēram, plastmasas savelkamajiem roku sasējiem) un  c) cits aprīkojums. | *Mērķis ir novērtēt pieejamā aprīkojuma veidu un to, vai šis aprīkojums palīdzēja pārvaldīt notikumu vai kavēja to, kā arī to, vai aprīkojuma noņemšana/izmantošana/nozagšana ietekmēja notikumu. Analīzē ir jānosaka, vai:*  a) nepieciešamais aprīkojums bija nodrošināts, pieejams un darba kārtībā;  b) norādījumi par aprīkojuma izmantošanu bija lietderīgi;  c) būtu noderējis arī papildu aprīkojums, kas nebija atrodams gaisa kuģī, un  d) aprīkojums tika noņemts/bojāts. Analīzē uzmanība jāpievērš tam, vai avārijas situācijām paredzēto aprīkojumu noņēma/izmantoja apkalpe vai pasažieri (tostarp nozagšanas gadījumi). |
| Gaisa kuģa salona stāvoklis | *Atbilstīgi attiecīgajam gadījumam reģistrējiet turpmāk norādītā aprīkojuma esamību, stāvokli (nedarbojas vai bojāts, darba kārtībā un/vai darbojās normāli) un daļas/sērijas numuru:*  a) *IFE* un ierīces ar vadu (piemēram, *IFE* tālvadības pultis, radioaustiņas);  b) dūmu atklāšanas sistēma;  c) pasažieru sēdekļu bojājumi vai darbības traucējumi;  d) gaisa kondicionēšanas, ventilācijas un spiediena uzturēšanas sistēmas;  e) pasažieru sēdekļi;  f) augšējie bagāžas nodalījumi;  g) apgaismojums lasīšanai;  h) atvāžamie galdi;  i) tualetes;  j) paklāji un  k) citi piederumi. | *Mērķis ir novērtēt defektu/ bojājumu cēloni attiecīgā gadījumā un to, kā tas varētu būt ietekmējis gūtos miesas bojājumus:*  a) *IFE*/iekārtu bojājumi vai darbības traucējumi;  b) dūmu detektora sabojāšanas, darbības traucējumu vai bojājumu pēdas;  c) bojātu sēdekļu, augšējo bagāžas nodalījumu, tualetes iekšējās apdares u. c. novietojums un bojājumu pēdas un  d) vides apstākļi gaisa kuģa salonā notikuma laikā (piemēram, karstums, mitrums, aukstums, smaka u. c.). |

**5. CILVĒKU RĪCĪBA (GAISA KUĢA SALONA APKALPE)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Darbības pirms notikuma | *Izskatiet informāciju par gaisa kuģa salona apkalpes rīcību pirmslidojuma pasākumos un pasākumos, kas veikti lidojuma laikā pirms notikuma:*  a) apkalpes instruktāžas (tostarp kopējās instruktāžas attiecīgā gadījumā) sniegšana vai dalība tajā;  b) pasažieru drošības instruktāžu sniegšana;  c) gaisa kuģa salona uzraudzība, lai identificētu ar drošību saistītas problēmas, un  d) pasažieru un gaisa kuģa salona pārvaldība. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe ir izpildījusi pirmslidojuma pienākumus un lidojuma laikā veicamos pienākumus. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai apkalpes locekļi piedalījās pirmslidojuma instruktāžā un, ja piedalījās, kāds bija tās saturs;  b) kāda drošības informācija tika sniegta pasažieriem pirms izlidošanas (piemēram, izmantojot pasažieru drošības demonstrējumu);  c) vai apkalpes locekļi veica gaisa kuģa salona novērošanu, lai identificētu/uzraudzītu iespējamos problēmu avotus, un, ja atbilde ir apstiprinoša, jānoskaidro, kuras gaisa kuģa zonas tika uzraudzītas (piemēram, tualetes, kravas zonas, ja tās ir pieejamas lidojuma laikā, u. c.) un cik bieži tas notika;  d) ja pastāvēja aizdomas par iespējamu situāciju, kā apkalpe rīkojās (piemēram, mēģināja noskaidrot normai neatbilstošas uzvedības vai gaisa kuģa salona apstākļu cēloņus), un  e) kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja tādas situācijas kā aizkavēšanos, sistēmas darbības traucējumus u. c. |
| Darbības notikuma laikā | *Izskatiet informāciju par to, kā rīkojās gaisa kuģa salona apkalpe, lai pārvaldītu notikumu:*  a) pasākumi gaisa kuģa salonā brīdī, kad tika pamanīta nedisciplinētā pasažiera rīcība;  b) informācijas par rīcību ar nedisciplinētu pasažieri atpazīšana/reaģēšana uz to;  c) rīcība ar nedisciplinētu pasažieri;  d) grūtības, ar kurām nācies saskarties notikuma laikā. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja notikumu. Analīzē jānoskaidro:*  a) pasākumi, kas tika veikti gaisa kuģa salonā laikā, kad notikums kļuva pamanāms pirmo reizi;  b) kā gaisa kuģa salona apkalpe uzzināja par nedisciplinētu pasažieri (uz zemes vai lidojumā) un kāda bija viņu reakcija;  c) vai notikums bija saistīts ar alkohola lietošanu. Ja atbilde ir apstiprinoša, analīzē ir jāraksturo alkohola lietošana un tas, kādēļ pārmērīga alkohola lietošana netika pamanīta vai tika atļauta; |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | e) *CRM* gaisa kuģa salona apkalpes locekļu vidū un ar lidojumu apkalpi;  f) sistēmu un aprīkojuma izmantošana;  g) norādījumu sniegšana pasažieriem un  h) pasažieru un gaisa kuģa salona pārvaldība. | d) kā apkalpes locekļi centās pārvaldīt pasažieri (atbilstoši ekspluatanta procedūrām, kas noteiktas katram draudu līmenim);  e) darbības, kas tika veiktas gadījumā, ja pasažieri neizdevās savaldīt/nomierināt/ierobežot;  f) grūtības piekļūt pasažierim viņa sēdvietas novietojuma dēļ (piemēram, vidējā sēdvieta piecu blakus esošu sēdvietu rindā);  g) gaisa kuģī esošo gaisa kuģa salona apkalpes locekļu skaita ietekme uz veiktajām darbībām;  h) kā tika pārvaldīti *CRM* aspekti (saziņa, sadarbība, koordinācija), tostarp tas, kā apkalpes locekļiem tika uzdoti uzdevumi un kā viņi organizēja darba slodzi un pārvaldīja laika ierobežojumus. Te jāietver gan pozitīvie, gan negatīvie *CRM* aspekti (piemēram, norādījumu izprašanas grūtības, lielas darba slodzes posteņi pretstatā mazas/dalītas darba slodzes posteņiem);  i) izmantotā aprīkojuma apraksts (piemēram, plastmasas savelkamajiem roku sasējiem);  j) sistēmu vai aprīkojuma (piemēram, *IFE*, gaisa kuģa salona vides vadības ierīču, *PSU* slēdžu u. c.) izmantošanas grūtības. Analīzē uzmanība jāpievērš iespējamajiem iemesliem;  k) vai pasažieriem tika sniegti norādījumi, lai samazinātu nedisciplinēta pasažiera uzvedības ietekmi, un kas sniedza šādus norādījumus;  l) vai apkalpe lūdza darbspējīgu pasažieru (*ABP*) palīdzību un kādus norādījumus viņi saņēma;  m) kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja pasažierus un gaisa kuģa salonu (piemēram, pārvietoja pasažierus), un  o) citi pasākumi, kas tika veikti, reaģējot uz notikumu (piemēram, pilotu kabīnes slēgšana). |
| Darbības pēc notikuma | *Izskatiet informāciju par to, kā gaisa kuģa salona apkalpes locekļi pārvaldīja situāciju pēc notikuma:*  a) pasažieru pārvaldība pēc notikuma;  b) apkalpes/pasažieru miesas bojājumu aprūpe;  c) sistēmu un aprīkojuma izmantošana;  d) gaisa kuģa salona uzraudzība;  e) saziņas turpināšana ar lidojumu apkalpi un  f) atbilstošas dokumentācijas aizpildīšana. | *Mērķis ir novērtēt, kā gaisa kuģa salona apkalpe pārvaldīja situāciju pēc notikuma:*  a) vai gaisa kuģa salona apkalpe piemēroja drošības procedūras (pasīvās drošības līdzekļus) nedisciplinētā pasažiera nepārtrauktai uzraudzībai;  b) vai gaisa kuģa salona apkalpe piemēroja procedūras medicīniska rakstura atgadījuma pārvaldībai gaisa kuģī, piemēram, sniedza pirmo palīdzību ievainotajiem pasažieriem un/vai lūdza brīvprātīgu medicīnisko palīdzību gaisa kuģī esošam veselības aprūpes speciālistam;  c) vai gaisa kuģa salona apkalpes locekļi piemēroja apkalpes locekļa darbnespējas procedūras (tostarp procedūras, kas attiecas uz lidojumiem ar vienu gaisa kuģa salona apkalpes locekli). Analīzē uzmanība jāpievērš darbībām, kas veiktas, reaģējot uz darbnespējīgiem apkalpes locekļiem, kuri nespēja turpināt savu pienākumu izpildi (piemēram, gaisa kuģa salona apkalpes staciju pārdale, lai nodrošinātu personālu pie visām izejām saistībā ar nosēšanos);  d) ja gaisa kuģa salona apkalpei bija grūtības izmantot sistēmas vai aprīkojumu (piemēram, pārnēsājamu skābekļa aprīkojumu, *FAK*, *AED* u. c.), analīzē jāpievērš uzmanība iespējamajiem iemesliem;  e) vai gaisa kuģa salona apkalpe uzraudzīja “atbrīvoto zonu” ārpus pilotu kabīnes, gaisa kuģa salona, virtuves, tualešu, perifērajām zonām, apkalpes atpūtas zonām un kravas zonām, ja tās ir pieejamas no pasažieru nodalījuma, atlikušajā lidojuma laikā ar drošību saistītu iemeslu dēļ;  f) vai gaisa kuģa salona apkalpe piemēroja gaisa kuģa salona/lidojumu apkalpes saziņas procedūras un  g) vai gaisa kuģa salona apkalpe attiecīgā gadījumā aizpildīja atbilstošu dokumentāciju, tostarp ziņojumu kartes par nedisciplinētiem pasažieriem. |

**6. CILVĒKU RĪCĪBA (PASAŽIERI)**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Darbības pirms notikuma | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību/reakciju uz pasākumiem, kas tika veikti pirms iekāpšanas gaisa kuģī, pēc iekāpšanas gaisa kuģī, lidojuma laikā:*  a) ceļojuma maršruts (piemēram, satiksmes problēmas, iepriekšējais lidojums/lidojums ar pārsēšanos u. c.);  b) apstākļi pirms iekāpšanas gaisa kuģī (aizkavēti lidojumi, izejas uz gaisa kuģi maiņa lidostā, informācija pasažieriem, iespējamo problemātisko pasažieru identificēšana);  c) maksājumi (par bagāžu, ērtībām u. c.);  d) aizkavēšanās lidostas drošības pārbaudēs vai muitā;  e) pasažiera bagāžas aizkavēšana vai pazaudēšana tranzītā;  f) alkoholisku dzērienu lietošana pirms lidojuma/lidojuma laikā un  g) neparasta uzvedība, kuru pamanījis zemes personāls vai citi pasažieri. | *Mērķis ir novērtēt to, kādi apstākļi ietekmēja pasažierus un kādu informāciju pasažieri saņēma. Analīzē ir jānosaka notikumu sekmējošie faktori:*  a) vai informācija pasažieriem tika sniegta laikus un efektīvi;  b) vai pasažieriem sniegtā informācija bija skaidri saprotama;  c) vai pasažieri vai zemes personāls, kas pamanīja kaut ko neparastu, informēja par to atbilstošās zemes iestādes vai apkalpi. Ja neinformēja, kāds bija iemesls;  d) vai iekāpšana gaisa kuģī bija saistīta ar kādām problēmām (piemēram, sēdvietu piešķīrums, neefektīva, lēna vai aizkavēta iekāpšana gaisa kuģī, problēmas ar bagāžu u. c.);  e) vai pastāvēja problēmas, kas bija saistītas ar attālumu starp sēdekļiem vai personīgās telpas robežu pārkāpšanu;  f) nepiedienīgi pieskārieni vai atklāta seksuālā uzvedība/ļaunprātīga izmantošana vai uzmākšanās;  d) apstākļi gaisa kuģa salonā (trokšņu līmenis, temperatūra, nelietojamas sistēmas) un  h) ar apkalpošanu vai ērtībām saistītas problēmas (piemēram, apkalpošanas līmenis, apkalpošanas pārtraukums, ir atnesta maltīte, kuru pasažieris nav pasūtījis, vai maltīte nav atnesta vispār, ilgstoši bloķēta eja/tualete, segas, spilveni u. c.). |
| Darbības notikuma laikā | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību notikuma laikā:*  a) situācijas atpazīšana;  b) pasažieriem sniegtā informācija;  c) pasažieriem sniegtie norādījumi;  d) reakcija uz informāciju/norādījumiem un  e) citas pasažieru reakcijas. | *Mērķis ir novērtēt, kā pasažieri uzvedās/reaģēja atgadījuma laikā. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai/kā pasažieri uzzināja par notikumu;  b) kā pasažieri saprata informāciju, kuru apkalpe sniedza par situāciju, un reaģēja uz šo informāciju;  c) kā pasažieri saprata apkalpes sniegtos norādījumus (piemēram, par sēdvietu maiņu) un reaģēja uz šiem norādījumiem;  d) cita pasažieru iejaukšanās notikumā un  e) vai viņi pamanīja to, kā reaģēja citi pasažieri (piemēram, panikā esoši pasažieri). |
| Darbības pēc notikuma | *Izskatiet informāciju par pasažieru rīcību pēc notikuma:*  a) saziņa ar gaisa kuģa salona apkalpi;  b) mijiedarbība ar citiem pasažieriem/apkalpi;  c) pasažieriem sniegtā informācija;  d) pasažieriem sniegtie norādījumi un  e) reakcija uz informāciju/norādījumiem. | *Mērķis ir novērtēt to, kā pasažieri reaģēja pēc notikuma. Analīzē jānoskaidro:*  a) vai pasažieri lūdza palīdzību saistībā ar miesas bojājumiem vai informēja gaisa kuģa salona apkalpi par apstākļiem gaisa kuģa salonā un kā reaģēja apkalpe;  b) vai citi blakus esošie pasažieri vai apkalpes locekļi bija guvuši miesas bojājumus un kā viņi reaģēja (piemēram, sniedza palīdzību);  c) kā pasažieri saprata apkalpes sniegto informāciju pasažieriem par situāciju (piemēram, par gaisa kuģa maršruta maiņu, *ATC* noteikto gaidīšanas procedūru) un reaģēja uz to, un  d) kā pasažieri reaģēja uz tiesībaizsardzības vai cita personāla iejaukšanos. |

**7. PAPILDINFORMĀCIJA**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Informācija par darbībām pēc notikuma | *Izskatiet informāciju, lai attiecīgā gadījumā novērtētu tādus pasākumus kā:*  palīdzība pēc ielidošanas. | *Mērķis ir novērtēt, kā ekspluatants/tiesībaizsardzības personāls/citi reaģēja uz nedisciplinētiem pasažieriem un rīkojās ar viņiem pēc gaisa kuģa nosēšanās. Analīzē jānoskaidro:*  a) kad *ATC*, tiesībaizsardzības personāls vai ekspluatants vai citas personas saņēma izsaukumu par notikumu;  b) nepieciešamais reakcijas laiks un kavēšanās iemesli attiecīgā gadījumā;  c) pieejamo/izmantoto transportlīdzekļu un aprīkojuma daudzums un veids;  d) grūtības saistībā ar notikumā iesaistīto gaisa kuģa modeli (piemēram, grūtības pārvietoties pa gaisa kuģa eju);  e) ekspluatanta personāla (piemēram, stacijas vadītāja), lidlauka personāla un tiesībaizsardzības personāla (piemēram, policijas) darbības;  f) saziņa ar gaisa kuģi, tostarp grūtības, kas radās, un  g) citas grūtības (darbības pārtraukumi maršruta maiņas dēļ). |

**8. IZJAUTĀŠANA**

| *Informācijas veids* | *Īpaša informācija* | *Analīzes mērķis* |
| --- | --- | --- |
| Gaisa kuģa salona apkalpes loceklis(-ļi) | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša reisa sākuma no gaisa kuģa salona apkalpes locekļa viedokļa un gūt ieskatu par atgadījumu norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par uzlabojumiem drošības vai drošuma jomā. |
| Pasažieri | Sk. 5. nodaļas B papildinājumu. | a) Izprast notikumu no paša reisa sākuma no pasažiera viedokļa un gūt ieskatu par atgadījumu norises secību un grūtībām, ar kurām nācās saskarties.  b) Apkopot ierosinājumus par uzlabojumiem drošības vai drošuma jomā. |

## — BEIGAS —



1. Tostarp astoņi bērni un trīs zīdaiņi; no pieaugušajiem pasažieriem trīs pasažieri izmantoja ratiņkrēslus un viens pasažieris bija akls. [↑](#footnote-ref-1)