|  |  |
| --- | --- |
| **Dok. Nr. 9962****AN/482** | *ICAO* |

**Rokasgrāmata par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas politiku un procedūrām**

#### Rokasgrāmatu ir apstiprinājis ģenerālsekretārs, un tā publicēta ar viņa atļauju.

**Pirmais izdevums, 2011. gads**

**Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija**

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

STARPTAUTISKĀ CIVILĀS AVIĀCIJAS ORGANIZĀCIJA

*999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7*

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

##### Dok. Nr. 9962 AN/482 “Rokasgrāmata par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas politiku un procedūrām”

Kārtas numurs: 9962

*ISBN* 978-92-9231-906-9

© *ICAO* 2011. 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* publikāciju 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 |  | LABOJUMI |
| Nr. | Datums | Reģistrējis | Nr. | Datums | Reģistrējis |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

# PRIEKŠVĀRDS

*ICAO* Drošības uzraudzības audita programmas (*USOAP*) auditos un auditu turpmākas kontroles pasākumos tika konstatēts, ka virkne valstu ir izstrādājušas un dokumentējušas aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas politiku un procedūras, šim nolūkam bieži izmantojot politikas un procedūru rokasgrāmatu. Šādos gadījumos rokasgrāmatās parasti bija pārņemti *ICAO* 13. pielikuma “Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana” noteikumi un arī nozares labākā prakse izmeklēšanas jomā un izmeklēšanas veikšanai paredzēti kontrolsaraksti. Tomēr *USOAP* auditos tika konstatēts arī tas, ka daudzās valstīs nebija šāda 13. pielikuma īstenošanas rīka un izvērstu norādījumu par izmeklēšanas veikšanu. Valstīs, kurām nebija šādas dokumentētas politikas un procedūru, auditos tika uzrādīts lielāks skaits nepilnību nekā valstīs, kurām bija politikas un procedūru rokasgrāmata.

Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas un novēršanas (*AIG*) nodaļu sanāksmē (2008. gads) (*AIG*/08), kas notika Monreālā 2008. gada 13.–18. oktobrī, tika izstrādāts Ieteikums Nr. 5/1 “13. pielikuma 5. nodaļas grozījums”, kurā ierosināts grozīt 13. pielikuma 5. nodaļu, kas attiecas uz izmeklēšanu veicošās valsts pienākumiem, lai iekļautu jaunu ieteicamo praksi šādā redakcijā:

“5.4.2. **Ieteikums**. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei jāizstrādā politikas un procedūru dokumenti, kuros ir sīki izklāstīti tās pienākumi aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas jomā.Jāietver šādi jautājumi: organizēšana un plānošana; izmeklēšana un ziņošana.”

*AIG*/08 sanāksmē tika izstrādāts arī Ieteikums Nr. 5/2 *Accident Investigation Policies and Procedures Document* [Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas politikas un procedūru dokuments], kurā pausts aicinājums “*ICAO* izstrādāt norādījumus dokumentētas izmeklēšanas veikšanas politikas un procedūru pamatnostādņu formā, kas būtu pieejami valstīm atbilstošā *ICAO* dokumentā.” Šī rokasgrāmata ir sagatavota, izpildot šo ieteikumu.

Šajā rokasgrāmatā sniegtie norādījumi ir paredzēti piemērošanai tajās valstīs, kurās nav ieviesta politika un procedūras Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 26. panta prasību un 13. pielikuma standartu un ieteicamās prakses (*SARP*) izpildīšanai. Šīs rokasgrāmatas saturs un struktūra atbilst norādījumiem, kas ir sniegti dokumentā:

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

I daļa “Organizēšana un plānošana”;

II daļa “Procedūras un kontrolsaraksti” (sagatavošanas procesā);

III daļa “Izmeklēšana” (sagatavošanas procesā);

IV daļa “Nobeiguma ziņojuma sagatavošana”.

Šīs rokasgrāmatas saturs ir paredzēts kā īstenošanas rīks, ko valstis var izmantot aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas politikas un procedūru rokasgrāmatas izstrādāšanai; tas atbilst labākajai starptautiskajai praksei, tostarp politikai un procedūrām, kas ir izskatītas *ICAO USOAP* auditos. Valstis šīs rokasgrāmatas saturu var izmantot kā standartformu, lai atbilstīgi nepieciešamībai pielāgotu savu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas dokumentāciju ar mērķi nodrošināt tās atbilstību 13. pielikuma noteikumiem un standartizētu un saskaņotu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas procesus starp *ICAO* dalībvalstīm.

Ar šo rokasgrāmatu *ICAO* vēlējās radīt dokumentu, ko valstis varētu izmantot kā standartformu, iekļaujot savu specifisko informāciju pamatdokumentā, kurā ir apkopota izplatītākā un atbilstošākā politika un procedūras, kas ir pieejamas, lai nodrošinātu atbilstību 13. pielikumam visu valstu veiktajos izmeklēšanas pasākumos.

*1. piezīme. Tā kā šī rokasgrāmata attiecas uz aviācijas nelaimes gadījumu, nopietnu incidentu un incidentu izmeklēšanu, lakonisma nolūkā šajā rokasgrāmatā lietotie termini “aviācijas nelaimes gadījumi” un “aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšana” ietver arī “incidentus” un “incidentu izmeklēšanu”.*

*2. piezīme. Šī rokasgrāmata ir veidota tā, lai valsts, kura vēlas izstrādāt savu politikas un procedūru rokasgrāmatu, varētu “aizpildīt tukšos laukumus”, ievietojot savu specifisko informāciju, piemēram, informāciju par tiesību aktiem, noteikumiem, organizāciju nosaukumus un citu informāciju. Dažās rokasgrāmatas daļās, kurās ir jāiekļauj specifiska valsts informācija, piemēram, jānorāda aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes nosaukums u. c., teksts ir noformēts slīprakstā un iekļauts kvadrātiekavās, piemēram, [valsts nosaukums nepieciešamajā locījuma formā] vai [izmeklēšanas iestāde].*

*3. piezīme. Lai palīdzētu labāk izprast ieteikto saturisko informāciju, dažās šīs rokasgrāmatas daļās ir pievienoti komentāri/paskaidrojumi, kas ir noformēti slīprakstā kā “Piezīmes” un ievietoti divkāršās kvadrātiekavās ([[..]]). Šīs piezīmes ir sniegtas vienīgi informēšanas un skaidrošanas nolūkā, un tās nav obligāti jāiekļauj galīgajā rokasgrāmatā; tajās ir sniegti paskaidrojumi vai norādīti iemesli, kāpēc noteikta informācija ir jāiekļauj konkrētajā rokasgrāmatas sadaļā.*

Lai nodrošinātu šo norādījumu atbilstību un pareizību, tiek pieņemti ieteikumi par tās formāta, satura vai noformējuma uzlabojumiem. Visi šādi ieteikumi vai ierosinājumi tiks izskatīti un, ja tie būs atbilstoši, pēc ģenerālsekretāra apstiprinājuma saņemšanas tiks iekļauti nākamajā norādījumu izdevumā.

Veicot regulāru pārskatīšanu, tiks nodrošināta norādījumu atbilstība un pareizība.

Piezīmes par šo rokasgrāmatu lūdzam sūtīt šādam adresātam:

*The Secretary General*

*International Civil Aviation Organization*

*999 University Street*

*Montreal, Quebec Canada H3C 5H7*

*Canada*

# SATURA RĀDĪTĀJS

##### Lappuse

[GLOSĀRIJS 9](#_Toc42267334)

[AKRONĪMU SARAKSTS 12](#_Toc42267335)

[**Organizācija**](#_Toc42267336)

[1. nodaļa. IEVADS 14](#_Toc42267337)

[1.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 14](#_Toc42267338)

[1.2. VALSTS LIDOJUMU DROŠĪBAS PROGRAMMA 15](#_Toc42267339)

[1.3. PAMATDOKUMENTI 15](#_Toc42267340)

[1.4. DEFINĪCIJAS UN SAĪSINĀJUMI 16](#_Toc42267341)

[2. nodaļa. TIESĪBU AKTU PRASĪBAS 17](#_Toc42267342)

[2.1. *ICAO* PRASĪBAS 17](#_Toc42267343)

[2.2. PRASĪBAS [*VALSTS NOSAUKUMS LOKATĪVĀ*] 17](#_Toc42267344)

[2.2.1. Vispārīga informācija 17](#_Toc42267345)

[2.2.2. [*Valsts nosaukums ģenitīvā*] tiesību akti 17](#_Toc42267346)

[2.2.3. [Valsts nosaukums ģenitīvā] noteikumi 18](#_Toc42267347)

[2.3. POLITIKAS JAUTĀJUMI UN ROKASGRĀMATAS GROZĪJUMI 18](#_Toc42267348)

[3. nodaļa. IZMEKLĒŠANAS MĒRĶIS UN NEATKARĪBA 20](#_Toc42267349)

[3.1. *ICAO* PRASĪBAS 20](#_Toc42267350)

[3.2. NEATKARĪBA 21](#_Toc42267351)

[3.3. PRASĪBAS [*VALSTS NOSAUKUMS LOKATĪVĀ*] 21](#_Toc42267352)

[3.4. *[IZMEKLĒŠANAS IESTĀDES]* ORGANIZĀCIJAS SHĒMA 22](#_Toc42267353)

[3.5. KOPSAVILKUMS 23](#_Toc42267354)

[**Plānošana**](#_Toc42267355)

[4. nodaļa. IZMEKLĒŠANAS PLĀNOŠANA UN SAGATAVOŠANĀS IZMEKLĒŠANAI 25](#_Toc42267356)

[4.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 25](#_Toc42267357)

[4.2. IZMEKLĒTĀJU ATLASE UN IECELŠANA 25](#_Toc42267358)

[4.3. IZMEKLĒTĀJU APMĀCĪBA 26](#_Toc42267359)

[4.4. IZMEKLĒTĀJU APRĪKOJUMS 27](#_Toc42267360)

[4.5. VESELĪBAS AIZSARDZĪBA UN DROŠĪBA AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMA IZMEKLĒŠANAS VIETĀ 27](#_Toc42267361)

[**Izmeklēšana**](#_Toc42267362)

[5. nodaļa. SĀKOTNĒJĀ PAZIŅOŠANA UN REAĢĒŠANA 30](#_Toc42267363)

[5.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 30](#_Toc42267364)

[5.2. ZIŅOŠANAS PRASĪBAS 30](#_Toc42267365)

[5.3. PAZIŅOŠANAS PROCEDŪRAS 31](#_Toc42267366)

[5.4. REAĢĒŠANA UZ PAZIŅOJUMIEM 33](#_Toc42267367)

[5.5. IZMEKLĒŠANAS DELEĢĒŠANA (PILNĪGA VAI DAĻĒJA) 35](#_Toc42267368)

[6. nodaļa. IZMEKLĒŠANAS POLITIKA UN PROCEDŪRAS 36](#_Toc42267369)

[6.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 36](#_Toc42267370)

[6.2. IZMEKLĒTĀJU TIESĪBAS, PILNVARAS UN PIENĀKUMI 38](#_Toc42267371)

[6.3. IZMEKLĒŠANAS OPERĀCIJAS 38](#_Toc42267372)

[7. nodaļa. PASĀKUMI AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMA VIETĀ 42](#_Toc42267373)

[7.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 42](#_Toc42267374)

[7.1.1. Sadarbība ar citām iestādēm 42](#_Toc42267375)

[7.1.2. Sākotnējie pasākumi aviācijas nelaimes gadījuma vietā 42](#_Toc42267376)

[7.2. GLĀBŠANAS OPERĀCIJAS 43](#_Toc42267377)

[7.3. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMA VIETAS APSARGĀŠANA 44](#_Toc42267378)

[7.4. ATLŪZAS ŪDENĪ 45](#_Toc42267379)

[7.4.1. Sākotnējās darbības 45](#_Toc42267380)

[7.4.2. Lēmums par gaisa kuģa atlūzu atgūšanu 46](#_Toc42267381)

[7.4.3. Gaisa kuģa atlūzu izvietojums 46](#_Toc42267382)

[7.4.4. Gaisa kuģa atlūzu saglabāšana 46](#_Toc42267383)

[8. nodaļa. IZMEKLĒŠANAS ORGANIZĒŠANA UN VADĪŠANA 48](#_Toc42267384)

[8.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 48](#_Toc42267385)

[8.2. IZMEKLĒŠANAS VADĪBAS SISTĒMA 48](#_Toc42267386)

[8.3. SANĀKSMES PAR IZMEKLĒŠANAS VIRZĪBU 53](#_Toc42267387)

[8.4. SADARBĪBA AR PLAŠSAZIŅAS LĪDZEKĻIEM 54](#_Toc42267388)

[8.5. DARBS AR AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMĀ CIETUŠO PERSONU ĢIMENES LOCEKĻIEM 55](#_Toc42267389)

[8.6. DOKUMENTĀCIJAS, PARAUGU UN IERAKSTU AIZSARDZĪBA 56](#_Toc42267390)

[8.7. GAISA KUĢA ATLŪZU EVAKUĀCIJA 56](#_Toc42267391)

[8.8. GAISA KUĢU ATLŪZU ATDOŠANA 57](#_Toc42267392)

[9. nodaļa. TESTI UN DETAĻU PĀRBAUDES 58](#_Toc42267393)

[9.1. GAISA KUĢA SISTĒMU UN DETAĻU LABORATORISKĀ PĀRBAUDE 58](#_Toc42267394)

[9.2. PRAKTISKI PASĀKUMI 59](#_Toc42267395)

[9.3. PIEZĪMES UN TESTĒŠANAS REZULTĀTI 60](#_Toc42267396)

[**Nobeiguma**](#_Toc42267397) **ziņojuma sagatavošana**

[10. nodaļa. NOBEIGUMA ZIŅOJUMA SAGATAVOŠANA UN DROŠĪBAS REKOMENDĀCIJU SNIEGŠANA 62](#_Toc42267398)

[10.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA 62](#_Toc42267399)

[10.2. APAKŠGRUPAS ZIŅOJUMI 62](#_Toc42267400)

[10.2.1. Lauka piezīmes 62](#_Toc42267401)

[10.2.2. Faktu pārskati 63](#_Toc42267402)

[10.3. TEHNISKĀ IZSKATĪŠANA 64](#_Toc42267403)

[10.4. NOBEIGUMA ZIŅOJUMA FORMĀTS 64](#_Toc42267404)

[10.4.1. Vispārīga informācija 64](#_Toc42267405)

[10.4.2. Nobeiguma ziņojuma 1. un 2. nodaļa 65](#_Toc42267406)

[10.4.3. Nobeiguma ziņojuma 3. nodaļa – secinājumi 65](#_Toc42267407)

[10.4.4. Nobeiguma ziņojuma 4. nodaļa – drošības rekomendācijas 65](#_Toc42267408)

[10.5. SASKAŅOŠANA 66](#_Toc42267409)

[10.6. NOBEIGUMA ZIŅOJUMA SAŅĒMĒJI 67](#_Toc42267410)

[10.7. NOBEIGUMA ZIŅOJUMU IZPLATĪŠANA UN PUBLICĒŠANA 67](#_Toc42267411)

[10.8. DROŠĪBAS REKOMENDĀCIJAS 67](#_Toc42267412)

[10.8.1. Vispārīga informācija 67](#_Toc42267413)

[10.8.2. Drošības rekomendāciju turpmākā izpilde 68](#_Toc42267414)

[10.9. IZMEKLĒŠANAS ATSĀKŠANA 68](#_Toc42267415)

[11. nodaļa. INFORMĀCIJAS SNIEGŠANA *ICAO* AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU/ INCIDENTU DATU PAZIŅOŠANAS (*ADREP*) SISTĒMAI 69](#_Toc42267416)

[11.1. *ADREP* IEPRIEKŠĒJI ZIŅOJUMI 69](#_Toc42267417)

[11.2. *ADREP* AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMA/INCIDENTA DATU ZIŅOJUMS 70](#_Toc42267418)

[12. nodaļa. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU NOVĒRŠANAS PASĀKUMI – AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU/INCIDENTU DATUBĀZES SISTĒMA 71](#_Toc42267419)

[12.1. INCIDENTU ZIŅOŠANAS SISTĒMAS 71](#_Toc42267420)

[12.2. EIROPAS KOORDINĀCIJAS CENTRA AVIĀCIJAS INCIDENTU ZIŅOŠANAS SISTĒMĀM (*ECCAIRS*) DATUBĀZE, ANALĪZE UN DATU APMAIŅA 71](#_Toc42267421)

[**Papildinājumi**](#_Toc42267422)

[A papildinājums. *[Valsts nosaukums ģenitīvā]* tiesību akti par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu 74](#_Toc42267423)

[B papildinājums. [*Izmeklēšanas iestādes*] darbības noteikumi 75](#_Toc42267424)

[C papildinājums. Līgumi un saprašanās memorandi (*MoU*) ar citām organizācijām 76](#_Toc42267425)

[D papildinājums. Nopietnu incidentu piemēru saraksts (skat. *ICAO* 13. pielikuma C pievienojumu) 77](#_Toc42267426)

[E papildinājums. Individuālais attīstības plāns 79](#_Toc42267427)

F papildinājums. [Gaisa kuģa atlūzu un daļu atdošanas veidlapa 82](#_Toc42267429)

# GLOSĀRIJS

Turpmāk minēti šajā rokasgrāmatā izmantotie termini un izklāstīta to nozīme.

***Audits.*** Valsts aviācijas sistēmas sistemātiska un objektīva pārbaude, lai pārliecinātos par atbilstību Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju noteikumiem vai valsts tiesību aktiem, standartiem un ieteicamajai praksei (*SARP*), procedūrām un labai aviācijas drošības praksei.

***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.*

***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 smagus miesas bojājumus tāpēc, ka:

* + - ir atradusies gaisa kuģī vai
		- ir notikusi tieša personas saskare ar kādu gaisa kuģa daļu, tostarp daļām, kas ir atdalījušās no gaisa kuģa, vai
		- 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
		- parasti būtu nepieciešams liels remonts vai bojātās daļas nomaiņa,

*izņemot* dzinēja darbības traucējumus vai tā bojājumus, kad bojāts viens 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 G pievienojumā.*

***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.

***Civilās aviācijas pārvalde.*** Valsts iestāde vai iestādes (neatkarīgi no to nosaukuma), kas ir tieši atbildīgas par visu civilā gaisa transporta aspektu, tostarp tehnisko (t. i., aeronavigācija un aviācijas drošība) un ekonomisko (t. i., gaisa transporta komerciālie aspekti) aspektu, regulēšanu.

***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.

***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.

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

***Iepriekšējs ziņojums.*** Ziņojums, kuru izmanto, lai nekavējoties izplatītu informāciju, kas iegūta izmeklēšanas sākuma posmos.

***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.*

***Izgatavotājvalsts.*** Valsts, kuras jurisdikcijā ir organizācija, kas atbildīga par gaisa kuģa 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.

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

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

***Maksimālā masa.*** Maksimālā sertificētā pacelšanās masa.

***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.*

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

***Padomnieks.*** Persona, kuru, pamatojoties uz tās kvalifikāciju, valsts norīkojusi palīdzēt tās pilnvarotajam pārstāvim izmeklēšanā.

***Pilnvarots pārstāvis.*** Persona, kuru, pamatojoties uz tās kvalifikāciju, valsts norīkojusi piedalīties citas valsts veiktā izmeklēšanā. Ja konkrētajā valstī pastāv aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde, tad norīkotais pilnvarotais pārstāvis parasti ir no šīs iestādes.

***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 Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju. Šajā saistībā skat. 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).*

***Valsts lidojumu drošības programma.*** Vienots noteikumu un pasākumu kopums, kas ir paredzēts drošības uzlabošanai.

***Vispārējas nozīmes aviācijas gaisa kuģa lidojums.*** Jebkurš gaisa kuģa lidojums, izņemot komerciālu gaisa transporta lidojumu vai lidojumu, kas saistīts ar aviācijas speciālo darbu izpildi.

# AKRONĪMU SARAKSTS

***ADREP*** Aviācijas nelaimes gadījumu/incidentu datu paziņošanas sistēma

***AIG*/08** Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas un novēršanas (*AIG*) nodaļu sanāksme (2008. gads)

***ATC*** gaisa satiksmes vadība

***ATS*** gaisa satiksmes dienests

***CAA*** civilās aviācijas pārvalde

***ECCAIRS*** Eiropas Koordinācijas centrs aviācijas incidentu ziņošanas sistēmām

***ICAO*** Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija

***IDP*** individuālais attīstības plāns

***IIC*** atbildīgais izmeklētājs

***ISASI*** Starptautiskā Lidojumu drošības izmeklētāju biedrība

***MoU*** saprašanās memorands

***OJT*** apmācība darbavietā

***RAIO*** Reģionālā aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas organizācija

***SARP*** standarti un ieteicamā prakse

***SDCPS*** drošības datu savākšanas un apstrādes sistēmas

***SSP*** valsts lidojumu drošības programma

***TCB*** Tehniskās sadarbības birojs

***USOAP*** Drošības uzraudzības audita programma

# ORGANIZĀCIJA

# 1. nodaļaIEVADS

# 1.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

1.1.1. Šajā rokasgrāmatā ir izklāstīta *[izmeklēšanas iestādes]* politika un procedūras to civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanai, kuri notiek *[valsts nosaukums ģenitīvā]* teritorijā. Šajā rokasgrāmatā ir izklāstīta arī politika un procedūras *[izmeklēšanas iestādes]* un citu *[valsts nosaukums ģenitīvā]* organizāciju dalībai tādu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanā, kas notiek ārpus *[valsts nosaukums ģenitīvā]* teritorijas, bet kas skar *[valsts nosaukums ģenitīvā]* intereses, tostarp tādu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanā, kuros ir iesaistīts *[valsts nosaukums lokatīvā]* ekspluatēts, reģistrēts, projektēts, ražots gaisa kuģis. Šīs rokasgrāmatas 3. nodaļā ir sniegta *[izmeklēšanas iestādes]* organizācijas shēma.

1.1.2. Šajā rokasgrāmatā izklāstītā politika un procedūras atbilst starptautiskajiem standartiem un labākajai praksei.

*[[Piezīme. Šis rokasgrāmatas paraugs ir sagatavots, pamatojoties uz pieņēmumu, ka [valsts nosaukums lokatīvā] ir spēkā tiesību akti, noteikumi, politika un procedūras, kas pilnīgi atbilst ICAO standartiem un ieteicamajai praksei (SARP). Ja [valsts nosaukums ģenitīvā] prasības atšķiras no ICAO prasībām, tai saskaņā ar Konvencijas 38. pantu ir jāinformē ICAO par šādām atšķirībām. Turklāt politikas un procedūru rokasgrāmatā, kas ir izstrādāta, izmantojot šo rokasgrāmatas paraugu, ir jābūt skaidri atspoguļotiem tiem noteikumiem, kuri atšķiras no ICAO prasībām, kā arī izklāstītam tam, kā plānots nodrošināt [valsts nosaukums ģenitīvā] noteikumu atbilstību ICAO prasībām.]]*

1.1.3. Šī rokasgrāmata ir izstrādāta, izmantojot *ICAO* izsludinātos *SARP* un norādījumus, kā arī atsevišķu valstu informāciju un labāko praksi.

1.1.4. *[Izmeklēšanas iestādei]*, kā arī tās izmeklētājiem un vadības personālam savā darbībā ir jāievēro šīs rokasgrāmatas noteikumi. Šīs rokasgrāmatas noteikumi ir saistoši arī citām *[valsts nosaukums ģenitīvā]* valsts un aviācijas nozares organizācijām un personālam, un arī citam personālam un organizācijām ārpus *[valsts nosaukums ģenitīvā]*, kas piedalās *[izmeklēšanas iestādes]* vadītās izmeklēšanās.

*1. piezīme. Tā kā izmeklēšanas sarežģītības pakāpe dažādos gadījumos var atšķirties, šāda veida dokumentā nav iespējams aptvert visas situācijas. Tomēr tajā ir iekļauti izplatītākie paņēmieni un procesi. Lai arī šī rokasgrāmata var noderēt gan pieredzējušiem, gan nepieredzējušiem izmeklētājiem, ar to netiek aizvietota izmeklēšanas apmācība un pieredze izmeklēšanas jomā, ne arī veselais saprāts.*

*2. piezīme. Tā kā šī rokasgrāmata attiecas uz aviācijas nelaimes gadījumu, nopietnu incidentu un incidentu izmeklēšanu, lakonisma nolūkā šajā rokasgrāmatā lietotie termini “aviācijas nelaimes gadījumi”, “izmeklēšana” un “aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšana” ietver arī aviācijas nelaimes gadījumu, nopietnu incidentu un incidentu izmeklēšanu.*

# 1.2. VALSTS LIDOJUMU DROŠĪBAS PROGRAMMA

1.2.1. Saskaņā ar *ICAO* 13. pielikuma F pievienojuma noteikumiem *ICAO* dalībvalstīm ir pienākums ieviest un uzturēt valsts lidojumu drošības programmu (*SSP*). *SSP* ir pārvaldības sistēma, ko valsts izmanto drošības pārvaldībai. *SSP* ievieš atbilstoši valsts aviācijas sistēmas lielumam un sarežģītībai, un tam var būt nepieciešama koordinācija starp dažādām iestādēm, kuras valstī atbild par atsevišķu elementu funkcijām.

1.2.2. *SSP* sistēmā ir aplūkoti četri komponenti un vienpadsmit elementi. Pirmais komponents ir “valsts lidojumu drošības politika un mērķi” un tā trešais elements ir “aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana”.

1.2.3. Valstij vai reģionālai valstu grupai ir jāizstrādā neatkarīgs aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas process, kura vienīgais mērķis ir novērst aviācijas nelaimes gadījumus un incidentus, nevis noteikt vainu vai atbildību par notikušo. Šāda izmeklēšana tiek veikta, lai atbalstītu drošības pārvaldību valstī. *SSP* īstenošanā valsts saglabā aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas organizācijas neatkarību no citām valsts aviācijas organizācijām.

1.2.4. *[Izmeklēšanas iestāde]* ir izstrādājusi šo rokasgrāmatu kā vienu no atbalsta pasākumiem *[valsts nosaukums datīvā]*, lai palīdzētu tai ieviest un uzturēt *SSP*.

# 1.3. PAMATDOKUMENTI

Papildu informācija un norādījumi par saistītiem tematiem ir sniegti šādos *ICAO* dokumentos:

* + - * 13. pielikums “Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana”, 10. izdevums, 2010. gada jūlijs, ietverot 13. grozījumu;
			* “Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmata” (dok. Nr. 9756):

I daļa “Organizēšana un plānošana”;

II daļa “Procedūras un kontrolsaraksti” (sagatavošanas procesā);

III daļa “Izmeklēšana” (sagatavošanas procesā);

IV daļa “Nobeiguma ziņojuma sagatavošana”;

* + - * Rokasgrāmata par cilvēkfaktoru (dok. Nr. 9683);
			* Civilās aviācijas medicīnas rokasgrāmata (dok. Nr. 8984);
			* Lidojumu drošības vadības rokasgrāmata (*SMM*)” (dok. Nr. 9859);
			* Lidostas dienestu rokasgrāmata (dok. Nr. 9137), 5. daļa “Pārvietošanās spēju zaudējuša gaisa kuģa evakuācija”;
			* Vadlīnijas par palīdzības sniegšanu aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm (apkārtraksts Nr. 285);
			* Vadlīnijas par aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētāju apmācību (apkārtraksts Nr. 298);
			* Bīstamība gaisa kuģu nelaimes gadījumu vietās (apkārtraksts Nr. 315).

# 1.4. DEFINĪCIJAS UN SAĪSINĀJUMI

Šajā rokasgrāmatā izmantotās definīcijas un saīsinājumi ir apkopoti glosārijā un akronīmu sarakstā.

# 2. nodaļaTIESĪBU AKTU PRASĪBAS

# 2.1. *ICAO* PRASĪBAS

Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 26. pantā ir noteikts, ka valstij, kurā notiek aviācijas nelaimes gadījums, ir pienākums izmeklēt aviācijas nelaimes gadījuma apstākļus. Šo pienākumu ir iespējams izpildīt vienīgi tad, ja ir spēkā atbilstoši tiesību akti. Šādos tiesību aktos ir jānosaka aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde (vai komisija, kolēģija vai cita struktūra), kas izmeklēs aviācijas nelaimes gadījumus. *ICAO* 13. pielikumā “Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana” ir iekļauti *SARP* par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu *ICAO* dalībvalstīs. *[Valsts nosaukums lokatīvā]* ir spēkā tiesību akti un noteikumi šo starptautisko prasību izpildei.

# 2.2. PRASĪBAS [*VALSTS NOSAUKUMS LOKATĪVĀ*]

# 2.2.1. Vispārīga informācija

*[Valsts nosaukums nominatīvā]*] ir pieņēmusi tiesību aktus, noteikumus, politiku un procedūras *ICAO* prasību izpildei attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu. Saskaņā ar Konvencijas 38. pantu *[valsts nosaukums datīvā]* nav jāpaziņo “atšķirības” *ICAO*.

# 2.2.2. [*Valsts nosaukums ģenitīvā*] tiesību akti

*[[Piezīme. Šajā rokasgrāmatas daļā ir jāsniedz pārskats par attiecīgās valsts tiesību aktiem, kuri nodrošina tiesisko pamatu rokasgrāmatā noteiktajai politikai un procedūrām un kuri atspoguļo valsts apņemšanos izpildīt Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, it īpaši tās 26. pantu, un ICAO 13. pielikumā noteiktos SARP. Tajā cita starpā ir jāiekļauj arī kopsavilkums par tiesību aktiem, ar ko:*

*a) ir izveidota aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas iestāde;*

*b) aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas iestādei ir noteikti pienākumi un tiesības (tostarp finansējums) civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā attiecīgās valsts vārdā un*

*c) ir atļauts publicēt valdības noteikumus par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu.*

*Pilns tiesību aktu teksts ir jāiekļauj rokasgrāmatas papildinājumā. Turpmāk ir sniegts iespējamā teksta piemērs.]]*

Šajā rokasgrāmatā noteiktās politikas un procedūru tiesiskais pamats ir kodificēts [Aviācijas likuma vai cita tiesību akta nosaukums lokatīvā, norādot arī tiesību akta pieņemšanas datumu]. [Aviācijas likums vai cita tiesību akta nosaukums ģenitīvā] noraksts ir iekļauts A papildinājumā. Ar [Aviācijas likuma vai cits tiesību akta nosaukums akuzatīvā] tiek izveidota [izmeklēšanas iestāde] un noteikti tās pienākumi un pilnvaras tādas aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā, kas ir jāveic saskaņā ar Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 26. pantu un *ICAO* 13. pielikumu. [Aviācijas likuma vai cita tiesību akta nosaukums lokatīvā] noteikts, ka izmeklēšanas noteikumi būs sīkāk reglamentēti valdības noteikumos.

# 2.2.3. [Valsts nosaukums ģenitīvā] noteikumi

*[[Piezīme. Šajā rokasgrāmatas daļā ir jāsniedz pārskats par attiecīgajiem noteikumiem, kuri dažkārt ir dēvēti par “darbības noteikumiem” un kurus valdība ir publicējusi attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu. Šajos noteikumos jābūt vismaz noteiktām valsts prasībām, kas izriet no tiesību aktiem, kuri attiecas uz aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu, un jābūt noteiktiem standartizētiem izmeklēšanas procesiem atbilstoši ICAO 13. pielikumā iekļautajiem SARP un arī ICAO Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) I, II, III un IV daļā sniegtajiem norādījumiem. Dažās valstīs izsludinātie noteikumi par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu faktiski vārds vārdā atbilst SARP, kas ir iekļauta ICAO 13. pielikumā un dokumentā Nr. 9756. Atkarībā no dažādu valstu ieskatiem noteikumi var būt izsludināti dažādās formās. Dažos gadījumos noteikumi ir izsludināti un publicēti, izmantojot prezidenta dekrētu vai līdzīgu valdības dokumentu. Citos gadījumos noteikumus var izsludināt neatkarīga izmeklēšanas iestāde pēc atbilstoša valdības apstiprinājuma saņemšanas. Neatkarīgi no izsludināšanas līdzekļa šiem noteikumiem ir jānodrošina pienācīga atbilstība ICAO 13. pielikumam un citām ICAO vadlīnijām. Pilns noteikumu teksts ir jāiekļauj šīs rokasgrāmatas papildinājumā. Tālāk ir sniegts iespējamā teksta piemērs.]]*

Šajā rokasgrāmatā noteiktās politikas un procedūru normatīvais pamats ir kodificēts [aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu reglamentējošo noteikumu nosaukums lokatīvā un arī noteikumu pieņemšanas datums]. Noteikumi atbilst *ICAO* 13. pielikuma noteikumiem un citiem *ICAO* dokumentiem par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu, tostarp *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) I, II, III un IV daļai. Noteikumu noraksts ir iekļauts B papildinājumā.

# 2.3. POLITIKAS JAUTĀJUMI UN ROKASGRĀMATAS GROZĪJUMI

2.3.1. *[Izmeklēšanas iestādes]* politika paredz īstenot iestādes darbību saskaņā ar *ICAO SARP*, īpaši to, kas ir iekļauta *ICAO* 13. pielikumā un *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) I, II, III un IV daļā. *[Izmeklēšanas iestādes]* politika arī paredz īstenot iestādes darbību saskaņā ar būtiskajiem *[valsts nosaukums ģenitīvā]* tiesību aktiem un noteikumiem.

2.3.2. Šī rokasgrāmata papildina tiesību aktus un noteikumus, un tajā ir noteikta *[izmeklēšanas iestādes]* politika un procedūras izmeklēšanas veikšanai gan *[valsts nosaukums lokatīvā]*, gan ārpus *[valsts nosaukums ģenitīvā]* gadījumos, kad ir skartas *[valsts nosaukums ģenitīvā]* intereses vai atbildības joma.

2.3.3. *[Izmeklēšanas iestādes]* *[vadītājam/priekšniekam]* ir jāieceļ darbinieks *ICAO SARP* vai citu *ICAO* dokumentu uzraudzībai, lai atbilstīgi vajadzībai nodrošinātu grozījumu veikšanu attiecīgajos *[valsts nosaukums ģenitīvā]* tiesību aktos, noteikumos, politikā un procedūrās. Ja kādu iemeslu dēļ *[valsts nosaukums ģenitīvā]* tiesību akti, noteikumi, politika un procedūras neatbilst *ICAO SARP*, *[izmeklēšanas iestādes]* *[vadītājam/priekšniekam]* ir jānodrošina, ka *ICAO* tiek laikus informēta par šādām atšķirībām saskaņā ar Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 38. pantu.

2.3.4. *[Izmeklēšanas iestādes]* *[vadītājam/priekšniekam]* ir arī jāieceļ piemērots darbinieks šīs rokasgrāmatas periodiskai pārskatīšanai un grozījumu sagatavošanai, ja tādi ir nepieciešami, lai nodrošinātu rokasgrāmatas atbilstību starptautiskās aviācijas kopienas standartiem un labākajai praksei. Šim darbiniekam ir jānodrošina arī tas, ka *ICAO* tiek paziņotas visas atšķirības starp *[valsts nosaukums akuzatīvā]* un *ICAO SARP*, kamēr *[valsts nosaukums ģenitīvā]* tiesību aktos, noteikumos, politikā un procedūrās nav veikti grozījumi, lai novērstu šādas atšķirības.

# 3. nodaļaIZMEKLĒŠANAS MĒRĶIS UN NEATKARĪBA

# 3.1. *ICAO* PRASĪBAS

Saskaņā ar *ICAO* 13. pielikumu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei ir jāievēro pilnīga objektivitāte un neatkarība, un tai arī jābūt šādas iestādes reputācijai. Tai arī ir jāspēj veikt neatkarīgu izmeklēšanu tādā veidā, kas izslēdz jebkādu ārēju iejaukšanos. Tālāk minētas šajā ziņā būtiskās atsauces:

* + - * *ICAO* 13. pielikuma 3. nodaļas 3.1. punkts:

“Vienīgais aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanas mērķis ir aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu novēršana. Šīs darbības mērķis nav noteikt vainīgo vai atbildīgo.”

* + - * *ICAO* 13. pielikuma 5. nodaļas 5.4. punkts:

“Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas iestādei ir iespēja neatkarīgi veikt izmeklēšanu un neierobežotas tiesības to veikt (..)”

* + - * *ICAO* 13. pielikuma 5. nodaļas 5.4.1. punkts:

“Ikvienai izmeklēšanai, kas tiek veikta atbilstoši šā pielikuma noteikumiem, jānotiek šķirti no tiesvedības vai administratīvā procesa, kurā tiek noteikta vainas pakāpe vai atbildība.

*Piezīme. Šādu nodalīšanu ir iespējams panākt, ja izmeklēšanu veic valsts aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes eksperti, bet tiesas procesu vai administratīvo tiesvedību – citi atbilstoši eksperti. Koordinācija, kas 5.10. punktā ir noteikta starp šiem abiem procesiem, visdrīzāk, būtu nepieciešama aviācijas nelaimes gadījuma vietā un faktiskās informācijas savākšanā, pienācīgi ievērojot 5.12. punkta noteikumus.*

* + - * Saskaņā ar *ICAO* 13. pielikuma 5. nodaļas 5.4.3. punktu:

“Valstij jānodrošina, ka ikvienai izmeklēšanai, kas tiek veikta saskaņā ar šā pielikuma noteikumiem, ir tūlītēja neierobežota pieeja visiem pierādījumu materiāliem un ka šādu izmeklēšanu nekavē administratīva vai tiesas izmeklēšana vai administratīvs vai tiesvedības process.

*Piezīme. Šīs ieteicamās prakses nodomu ir iespējams īstenot, izmantojot tiesību aktus, protokolus vai vienošanās starp aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādēm un tiesu iestādēm.”*

* + - * *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) I daļas “Organizēšana un plānošana” 2.1.2. un 2.1.3. punkts, kuros cita starpā noteikts šādi:

Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei jāievēro pilnīga objektivitāte un neitralitāte, un tai arī jābūt šādas iestādes reputācijai. Tai jābūt veidotai tā, lai tā būtu noturīga pret politisko vai cita veida iejaukšanos un spiedienu. Daudzas valstis šo uzdevumu ir izpildījušas, savu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādi izveidojot kā neatkarīgu oficiālu institūciju vai izveidojot no civilās aviācijas pārvaldes nošķirtu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas organizāciju. Šajās valstīs aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde ziņo tieši kongresam, parlamentam vai valdībai ministru līmenī.

Daudzās valstīs var nebūt lietderīgi izveidot pastāvīgu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādi. Šīs valstis parasti veido atsevišķu aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas komisiju katram liela mēroga aviācijas nelaimes gadījumam, kas ir jāizmeklē. Būtiski nodrošināt, ka šāda komisija ziņo tieši valdībai ministru līmenī, lai novērstu izmeklēšanas secinājumu un sagatavoto drošības rekomendāciju pārveidošanu, tās pārsūtot administratīvajos kanālos.

# 3.2. NEATKARĪBA

3.2.1. Saglabājot neatkarību izmeklēšanas laikā, tiks uzlabota *[izmeklēšanas iestādes]* reputācija un tās spēja izvairīties no tādām situācijām, kurās ir iespējams interešu konflikts. Izmeklēšanas funkcijas neatkarības saglabāšana ir vienlīdz svarīga gan aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanai, gan incidentu izmeklēšanai.

3.2.2. “Neatkarības” nolūks ir nodrošināt *[izmeklēšanas iestādes]* funkcionālo neatkarību, sevišķi no valsts civilās aviācijas iestādēm, kuras ir atbildīgas par lidojumderīgumu, sertifikāciju, lidojumiem, tehnisko apkopi, licencēšanu, gaisa satiksmes vadību vai lidostas ekspluatāciju, un kopumā no jebkuras citas puses, kuras intereses varētu būt pretrunā izmeklēšanas iestādei uzticētajam uzdevumam.

3.2.3. “Neatkarība” nenozīmē to, ka *[izmeklēšanas iestāde]* netiek administratīvi uzraudzīta un neatskaitās valdības ministram vai ministrijai (vai parlamentam) par sava finansējuma izlietojumu, administratīvo pārvaldību, politiku un darba metodēm (kurām ir jābūt pārredzamām).

# 3.3. PRASĪBAS [*VALSTS NOSAUKUMS LOKATĪVĀ*]

*[[Piezīme. Šī rokasgrāmatas sadaļa ir jāpielāgo valsts tiesību aktos un noteikumos izmantotās valodas specifikai. Tālāk ir piedāvāts ieteicamā teksta paraugs.]]*

3.3.1. *[Valsts nosaukums ģenitīvā]* tiesību akti, noteikumi, politika un procedūras atbilst *ICAO* 13. pielikuma noteikumiem par izmeklēšanas mērķi un neatkarību un stiprina tos.

3.3.2. Lai nodrošinātu izmeklēšanas neatkarību un objektivitāti, [tiesību aktos, noteikumos] *[izmeklēšanas iestādei]* ir noteiktas šādas prasības:

a) nodrošināt pienācīgi finansētas, profesionāli sagatavotas, neatkarīgas un objektīvas aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas struktūras izveidi *[valsts nosaukums lokatīvā]*;

b) nodrošināt visu *[valsts nosaukums lokatīvā]* veikto aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas pasākumu neatkarību no politiskās un cita veida iejaukšanās un spiediena, un

c) sekmēt tāda noteikumu kopuma izmantošanu, kas atbilst *ICAO* 13. pielikuma “Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana” noteikumiem, tostarp noteikumiem par drošības datu aizsardzību, nolūkā novērst aviācijas nelaimes gadījumus, nevis noteikt vainīgos.

# 3.4. *[IZMEKLĒŠANAS IESTĀDES]* ORGANIZĀCIJAS SHĒMA

*[[Piezīme. Šajā rokasgrāmatas daļā ir ieteicams ievietot izmeklēšanas iestādes organizācijas shēmu un skaidrojošu organizācijas struktūras aprakstu. Shēmai ir jāatspoguļo iestādes neatkarība un sīkāka informācija par vadības un ziņošanas funkcijām. Tālāk sniegtajā 3-1. un 3.-2. attēlā ir parādīts tas, kā daudzās valstīs tiek organizētas aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes, lai izpildītu ICAO 13. pielikumā noteiktās “neatkarības prasības”. Minētajā 3-1. attēlā ir attēlota kompleksa organizācija ar politiski ieceltu priekšsēdētāju un padomes locekļiem, kuri parasti nav izmeklētāji. Savukārt 3-2. attēlā ir attēlota vienkāršota organizācija, kurai nav padomes. Šādu organizāciju parasti vada pieredzējis izmeklētājs vecākās amatpersonas statusā. Jāatzīmē, ka abos gadījumos iestādei ir jāziņo tikai parlamentam, kongresam vai atbildīgajam ministram un organizācijas ir pilnīgi nodalītas no visām pārvaldes/drošības uzraudzības iestādēm un tiesu iestādēm.]]*

**

\* *Izmeklēšanas iestāde nedrīkst ziņot tam ministram, kurš ir atbildīgs par civilās aviācijas regulēšanu un drošības uzraudzību valstī.*

#### 3-1. attēls



*\* Izmeklēšanas iestāde nedrīkst ziņot tam ministram, kurš ir atbildīgs par civilās aviācijas regulēšanu un drošības uzraudzību valstī.*

#### 3-2. attēls

# 3.5. KOPSAVILKUMS

*[Izmeklēšanas iestādes]* un tās izmeklēšanas grupu politika paredz izpildīt šajā nodaļā noteiktās prasības, lai nodrošinātu, ka vienīgais izmeklēšanas mērķis ir novērst turpmākus aviācijas nelaimes gadījumus. No *[izmeklēšanas iestādes]* izmeklēšanas nodala ikvienu tiesas procesu un administratīvo tiesvedību, kas notiek ar mērķi noteikt vainīgos vai atbildīgos. *[Izmeklēšanas iestāde]* un tās izmeklēšanas grupas ir funkcionāli neatkarīgas savās izmeklēšanu darbībās, un tām ir neierobežotas tiesības veikt šādas darbības – šāda nosacījuma mērķis ir nodrošināt, ka ikviena iecelta izmeklēšanas grupa spēj atvairīt iejaukšanās mēģinājumus vai spiedienu no jebkāda avota.

# PLĀNOŠANA

# 4. nodaļaIZMEKLĒŠANAS PLĀNOŠANA UN SAGATAVOŠANĀS IZMEKLĒŠANAI

# 4.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

4.1.1. Lai veiktu pienācīgu izmeklēšanu, *[izmeklēšanas iestādes]* vadītājiem un izmeklētājiem jābūt pilnībā sagatavotiem un jābūt rīcības plānam pirms aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta. Pirmsizmeklēšanas plānošana un sagatavotība ir saistīta ar vairākiem elementiem, tostarp ar plānu par personāla komplektēšanu galvenajos izmeklēšanas grupas posteņos. Jāapsver arī saprašanās memorandu (*MoU*) noslēgšana ar citām *[valsts nosaukums ģenitīvā]* pārvaldes iestādēm un aviācijas nozares organizācijām, un ar citu valstu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādēm, lai vajadzības gadījumā saņemtu palīdzību kvalificētu izmeklētāju un iekārtu veidā. Svarīgi ieviest pagaidu pasākumus, lai noteiktos apstākļos norīkotu papildu darbiniekus no citām *[valsts nosaukums ģenitīvā]* pārvaldes iestādēm un nozares organizācijām. Svarīgi arī nodrošināt atbilstošu personāla apmācību un ieceltajiem izmeklētājiem nepieciešamos instrumentus, izmeklēšanas aprīkojumu un individuālos aizsardzības līdzekļus, lai izpildītu veselības aizsardzības un drošības prasības.

4.2.1. Pareiza plānošana un sagatavotība ir būtiska, lai atvieglotu izmeklētāju ātru ierašanos aviācijas nelaimes gadījuma vietā, un tā ievērojami ietekmē izmeklēšanas efektivitāti.

# 4.2. IZMEKLĒTĀJU ATLASE UN IECELŠANA

4.2.1. *ICAO* apkārtraksta Nr. 298 *Training Guidelines for Aircraft Accident Investigators* [Vadlīnijas par aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētāju apmācību] 2. nodaļas “Izmeklētāju pieredze” 2.1. un 2.2. punktā ir noteikts šādi:

*Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšana ir specifisks uzdevums, ko drīkst veikt tikai kvalificēti izmeklētāji (..). Potenciālajiem aviācijas nelaimes gadījuma izmeklētājiem ir jābūt ievērojamai praktiskai pieredzei aviācijas jomā, ko viņi var izmantot kā pamatu savu izmeklēšanas prasmju attīstīšanai.*

*[Izmeklēšanas iestādes]* politika paredz ievērot *ICAO* apkārtrakstā Nr. 298 sniegtos norādījumus par izmeklētāju atlasi un iecelšanu.

4.2.2. *[Izmeklēšanas iestādes]* izmeklēšanas personālam tiek izdota izmeklētāja dienesta apliecība, kurā ir noteikts šā personāla pilnvaru un pienākumu tiesiskais un normatīvais pamats. Izmeklētāja dienesta apliecībā ir iekļauti izmeklētāju fotoattēli un noteikts tiesiskais pamats viņu darbam aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas pasākumos.

4.2.3. *[Izmeklēšanas iestāde]* ir noslēgusi līgumus ar aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas iestādēm citās valstīs, lai varētu aicināt citus ekspertus sākt palīdzību sniegšanu ļoti īsā laikā bez vajadzības noslēgt oficiālus līgumus un vienošanās laikā, kad šāda palīdzība ir nepieciešama. C papildinājumā ir iekļauti spēkā esošo *MoU* noraksti.

4.2.4. *[Izmeklēšanas iestāde]* savā vadības plānā uztur sarakstu, kurā norādīti kvalificēti izmeklētāji, kas ir iecelti galvenajos posteņos. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir arī jānodrošina, ka īsā laikā ir iespējams veikt atbilstošus pasākumus, lai iesaistītu nepieciešamo atbalsta personālu no citām organizācijām *[valsts nosaukums lokatīvā]*.

4.2.5. Ārējo speciālistu palīdzību nodrošina, slēdzot rakstveida līgumus un/vai *MoU*, kuros ir paredzēta norīkoto personu atbrīvošana no viņu ikdienas darba pienākumiem uz izmeklēšanas laiku. Viņu neatkarībai un objektivitātei izmeklēšanas darbā ir būtiska nozīme, un ir svarīgi nodrošināt, ka norīkotajām personām nav reālu vai šķietamu interešu konfliktu. Norīkotajiem izmeklētājiem ir jābūt atbilstoši akreditētiem un jāparaksta rakstveida līgumi, lai ievērotu *[valsts nosaukums ģenitīvā]* tiesību aktus, noteikumus, politiku un procedūras un apliecinātu savu neatkarību un objektivitāti un to, ka norīkojuma laikā nepastāv interešu konflikti.

4.2.6. Katram izmeklētājam un arī uz laiku pieaicinātam ārējam personālam ir pilnīgi jāpārzina savi pienākumi un atbildība.

# 4.3. IZMEKLĒTĀJU APMĀCĪBA

4.3.1. *[Izmeklēšanas iestādes]* politika paredz tādas pienācīgas izmeklētāju apmācības nodrošināšanu, kas atbilst starptautiskajiem standartiem un labākajai praksei. It īpaši *[izmeklēšanas iestādei]* jārīkojas saskaņā ar norādījumiem, kas ir sniegti *ICAO* apkārtraksta Nr. 298 3. un 4. nodaļā, kurā ir izklāstīta sīkāka informācija par izmeklētāju apmācību četros posmos:

1. sākotnējā apmācība;

2. apmācība darbavietā;

3. aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas pamatkursi;

4. aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas kvalifikācijas paaugstināšanas kursi un papildu apmācība.

4.3.2. Viens no paņēmieniem, kā noteikt un pārvaldīt apmācības vajadzības un arī uzraudzīt un novērtēt *[izmeklēšanas iestādes]* personāla apmācības vajadzības un apmācības rezultātus, ir izmantot individuālo attīstības plānu (*IDP*). *IDP* paraugs ir sniegts E papildinājumā, kurā ir norādīti nepieciešamie izmeklētāja vai vadītāja apmācības programmas elementi. Pamatojoties uz personas darba aprakstu, sagatavotību, pieredzi un iepriekš pabeigto apmācību, individuālajā attīstības plānā, kas aizpildīts attiecībā uz katru darbinieku, var noteikt un uzraudzīt papildu apmācības nepieciešamību.

*Piezīme. IDP paraugā uzskaitītie punkti ir norādīti tikai atsauces nolūkā. Atsevišķus punktus var pievienot, svītrot vai grozīt, lai nodrošinātu, ka individuālais attīstības plāns ir tieši piemērots konkrētajam darbiniekam.*

4.3.3. Katrai nesen darbā pieņemtai personai piemīt kādas zināšanas, prasmes un spējas, ko var izmantot uzticēto uzdevumu izpildē, taču personu kvalifikācijas līmenis ir atšķirīgs. Piemēram, diviem augsti kvalificētiem lidojumu izmeklētājiem varētu būt plaša lidojumu pieredze, taču vienam no viņiem var būt tikai neliela pieredze incidentu izmeklēšanā, bet otram var būt ievērojama pieredze liela mēroga nelaimes gadījumu izmeklēšanā. Turklāt izmeklētājiem ir nepieciešami dažādi zināšanu, prasmju un spēju līmeņi atkarībā no izmeklēšanas uzdevumiem, kuru izpilde viņiem var tikt uzticēta. Individuālais attīstības plāns ir lielisks instruments, ko var izmantot, lai identificētu un pārvaldītu šos mainīgos lielumus.

4.3.4. Individuālajā attīstības plānā ir noteiktas pamatprasības attiecībā uz zināšanām, prasmēm un spējām, kurām ir jāpiemīt katrai darbā pieņemtajai personai vai kuras šai personai ir jāiegūst strukturētā mācību programmā. Individuālais attīstības plāns sniedz arī instrumentu katras personas apmācības pārvaldībai un plānošanai, tostarp līdzekļus ikgadējā mācību budžeta plānošanai. Turklāt *IDP* var izmantot, lai dokumentētu nepieciešamos pasākumus, kas ir jāizpilda, lai varētu paaugstināt personas atbildības līmeni, piemēram, no lidojumu izmeklētāja par atbildīgo izmeklētāju. Individuālās attīstības plānā, kas ir sagatavots katrai personai, izdara ierakstus par apmācību, tos izdara papildus pamatojošiem dokumentiem, piemēram, sertifikātiem un citiem apmācību un pieredzi apliecinošiem dokumentiem.

# 4.4. IZMEKLĒTĀJU APRĪKOJUMS

4.4.1. *[Izmeklēšanas iestādes]* politika tās vadības plāna ietvaros paredz savu vadītāju un izmeklētāju aprīkošanu saskaņā ar *ICAO* vadlīnijām un starptautisko labāko praksi.

4.4.2. Uzmanība ir jāpievērš *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) I daļas 2. nodaļas 2.5.1. punktam, kurā cita starpā noteikts šādi:

*Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētājiem ir jābūt sapakotiem un gataviem izmantošanai izmeklēšanas rīku lauku komplektiem un būtiskajām personīgajām mantām, lai viņi spētu nekavējoties doties uz aviācijas nelaimes gadījuma vietu (..).*

Norādījumi par izmeklēšanas rīku lauku komplektu ir sniegti dok. Nr. 9756 2. nodaļas papildinājumā.

4.4.3. Uzmanība ir jāpievērš arī tam, kas *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) I daļas 5. nodaļas 5.4. un 5.5. punktā un 5. nodaļas “Individuālie aizsardzības līdzekļi pret bioloģisko apdraudējumu” papildinājumā ir noteikts par drošību aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas vietā un par vides bīstamību un dabas stihijas risku.

4.4.4. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jānodrošina, ka tiek regulāri pārbaudīts tehniskais izmeklēšanas aprīkojums, ko izmeklētāji izmanto aviācijas nelaimes gadījuma vietā. Šādā aprīkojumā var ietilpt fotokameras, piezīmjdatori, mobilie telefoni, darbarīki u. c. Specializētais aprīkojums var būt jāuzglabā birojā vai vajadzības gadījumā ir jāiegādājas.

4.4.5. Iepriekš jāapsver tādi aspekti kā aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētāju potes, prasības attiecībā uz pasēm un ceļošanas iespējas.

# 4.5. VESELĪBAS AIZSARDZĪBA UN DROŠĪBA AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMA IZMEKLĒŠANAS VIETĀ

4.5.1. *ICAO* apkārtrakstā Nr. 315 “Bīstamība gaisa kuģu nelaimes gadījumu vietās” ir sniegti sīkāki norādījumi par arodveselības risku pārvaldību aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanā, tostarp par dažādām ar aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu saistītām bīstamības kategorijām. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jāizmanto vispārīga darbības drošības plānošanas rokasgrāmata, kas ir iekļauta apkārtraksta Nr. 315 4. nodaļā, un arī darbības drošības plāns/vietas novērtēšanas rīks, kas ir iekļauts apkārtraksta Nr. 315 4. nodaļas A papildinājumā, un apkārtraksta Nr. 315 4. nodaļas B papildinājumā iekļautā individuālo aizsardzības līdzekļu rokasgrāmata.

4.5.2. Izmeklētājiem ir jābūt informētiem par potenciālo bīstamību aviācijas nelaimes gadījuma vietā un par veicamajiem piesardzības pasākumiem. Šā iemesla dēļ *[izmeklēšanas iestādei]* ir jānorīko darbinieks (vai atbilstoša persona vai personas no citas organizācijas) par “aviācijas nelaimes gadījumu vietas drošības koordinatoru”, kas atbild par aviācijas nelaimes gadījumu vietas drošības un drošuma jautājumiem un uzrauga individuālos aizsardzības līdzekļus un to lietošanu. Atbildīgajam izmeklētājam (*IIC*) vai norīkotajam aviācijas nelaimes gadījuma vietas drošības un drošuma koordinatoram ir jāinstruē izmeklēšanas grupa par visu zināmo un potenciālo bīstamību un jānosaka atbilstoši drošības pasākumi. Aviācijas nelaimes gadījuma vietas drošības un drošuma koordinatoram ir arī jānodrošina atbilstība šīs rokasgrāmatas noteikumiem un citām *ICAO* vadlīnijām par izmeklētāju veselības aizsardzību un drošību izmeklēšanas laikā.

*Piezīme. Ja nav iecelts atsevišķs aviācijas nelaimes gadījuma vietas drošības koordinators, pienākumus nodrošināt pienācīgu drošību aviācijas nelaimes gadījuma vietā uzņemas cits izmeklētājs, piemēram, atbildīgais izmeklētājs, konstrukciju apakšgrupas vadītājs vai cita atbildīgā persona.*

4.5.3. Lai novērtētu zināmo un/vai potenciālo bīstamību un vajadzības gadījumā instruētu izmeklēšanas grupu, attiecīgā gadījumā ir jānodrošina ugunsdzēsības dienesta un bīstamo kravu speciālistu atbalsts.

4.5.4. Izmeklētājiem, kas strādā starp gaisa kuģa atlūzām, ir jānodrošina atbilstoša pretstingumkrampju seruma pote un imunizācija pret hepatītu, kā arī nepieciešamie individuālie aizsardzības līdzekļi pret bioloģisko apdraudējumu, piemēram, pret patogēniem, kas tiek pārnesti ar asinīm. Par katru izmeklētāju ir jāuztur potēšanas uzskaites dokumentācija.

4.5.5. *[Izmeklēšanas iestādes]* politika paredz sākotnējo un atkārtoto apmācību visiem izmeklētājiem par aizsardzības līdzekļiem un procedūrām pret bioloģisko apdraudējumu. Šādas apmācības dokumentācija ir jāuztur par katru izmeklētāju.

# IZMEKLĒŠANA

# 5. nodaļaSĀKOTNĒJĀ PAZIŅOŠANA UN REAĢĒŠANA

# 5.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

Šajā nodaļā ir noteikta politika un procedūras attiecībā uz šādiem elementiem:

a) ziņošanas prasībām;

b) sākotnējo paziņošanu un ziņošanu par aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem, kuros iekļuvis civilās aviācijas gaisa kuģis un kuri notikuši [*valsts nosaukums lokatīvā]*;

c) reaģēšanu uz sākotnējiem paziņojumiem no citām valstīm par aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem, kas notikuši ārpus *[valsts nosaukums ģenitīvā]*, bet ir saistīti ar *[valsts nosaukums ģenitīvā]* interesēm, un

d) izmeklēšanas pilnīgu vai daļēju deleģēšanu.

*Piezīme. [Valsts nosaukums ģenitīvā] un [izmeklēšanas iestādes] politika paredz izpildīt ICAO 13. pielikuma 4. nodaļas “Paziņošana” noteikumus attiecībā uz [valsts nosaukums lokatīvā] notikušiem aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem. Tāpēc šajā nodaļā nav atkārtota visa informācija, kas ir sniegta ICAO 13. pielikuma 4. nodaļā.*

# 5.2. ZIŅOŠANAS PRASĪBAS

5.2.1. Tālāk sniegtais kontrolsaraksts ir ņemts no *ICAO* 13. pielikuma B pievienojuma. Tajā ir noteiktas dažādas ziņojumu sniegšanas prasības attiecībā uz dažādiem aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu veidiem. *[Izmeklēšanas iestādes]* pienākums ir *[valsts nosaukums ģenitīvā]* vārdā izpildīt *ICAO* 13. pielikumā (4., 6. un 7. nodaļā) noteiktās paziņošanas un ziņojumu sniegšanas prasības. Visi paziņojumi un ziņojumi ir jāsniedz vienā no oficiālajām *ICAO* darba valodām. Gadījumos, kad ir izmantota cita darba valoda, kas nav angļu valoda, paziņojumi un ziņojumi jāsagatavo arī angļu valodā.

5.2.2. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas iestāžu adrešu saraksts ir pieejams *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) I daļā “Organizēšana un plānošana” un *ICAO* *FSIX* tīmekļa vietnē. (Papildu prasības par ziņojumu sniegšanu ir izklāstītas šīs rokasgrāmatas 10. un 11. nodaļā).

5.2.3. Šīs rokasgrāmatas D papildinājumā ir iekļauts to “nopietno incidentu saraksts”, kuri ir jāpaziņo (skat. *ICAO* 13. pielikuma C pievienojumu).

|  |
| --- |
| **ZIŅOŠANAS KONTROLSARAKSTS** |
| **Paziņojums par aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem** |
| *No* | *Par* | *Adresāts* | *ICAO**Atsauce uz 13. pielikumu* |
| Notikuma vietas valsts | Starptautiski atgadījumi: visi gaisa kuģi | ReģistrētājvalstsEkspluatantvalstsProjektētājvalstsIzgatavotājvalsts*ICAO* (ja gaisa kuģa masa ir lielāka par 2250 kg vai gaisa kuģis ir turboreaktīvā lidmašīna) | 4.1. |
| Reģistrētājvalsts | Iekšzemes un citi atgadījumi | EkspluatantvalstsProjektētājvalstsIzgatavotājvalsts*ICAO* (ja gaisa kuģa masa ir lielāka par 2250 kg vai gaisa kuģis ir turboreaktīvā lidmašīna) | 4.8. |

# 5.3. PAZIŅOŠANAS PROCEDŪRAS

5.3.1. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jānodrošina dežūrdarbinieks paziņojumu par aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem saņemšanai 24 stundas diennaktī. Šādam dežūrdarbiniekam ir jāizmanto mūsdienīgas sakaru iekārtas paziņojumu saņemšanai no *[valsts nosaukums ģenitīvā]* un citām valstīm un to sniegšanai citām valstīm. Jābūt nodrošinātai rezerves sistēmai gadījumiem, kad ar dežūrdarbinieku nav iespējams sazināties, lai sniegtu viņam paziņojumu.

5.3.2. *[Izmeklēšanas iestāde]* nodrošinās, ka attiecīgajām aviācijas organizācijām un personālam *[valsts nosaukums lokatīvā]* un citās valstīs ar *ICAO* starpniecību, izmantojot *ICAO* tīmekļa vietni, ir pieejams atjaunināts kontaktinformācijas un adrešu saraksts aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu paziņošanai *[izmeklēšanas iestādei]* *(aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāžu adrešu saraksts)*, un šāda informācija būs sniegta arī *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) I daļas 4. nodaļas 2. papildinājumā.Starptautiskās aviācijas kopienas vajadzībām kontaktinformācija, kas nepieciešama diennakts saziņai ar *[izmeklēšanas iestādi]*, ir jāpublicē arī *[izmeklēšanas iestādes]* interneta tīmekļa vietnē.

5.3.3. Kad tiek saņemts paziņojums par aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu *[valsts nosaukums lokatīvā]*, dežūrdarbiniekam ir jāinformē par to *[izmeklēšanas iestādes]* vadība un attiecīgie izmeklēšanas grupas locekļi. Izmeklēšanas grupas locekļiem ir jāsagatavojas steidzamai izbraukšanai uz aviācijas nelaimes gadījuma vietu. Dežūrdarbiniekam ir jākoordinē paziņojuma sniegšana citām *[valsts nosaukums ģenitīvā]* pārvaldes iestādēm un attiecīgajām organizācijām, piemēram, meklēšanas un glābšanas dienestiem, policijai un citiem dienestiem, un citām iesaistītajām valstīm, piemēram, reģistrētājvalstij, ekspluatantvalstij, projektētājvalstij un/vai izgatavotājvalstij, saskaņā ar *ICAO* 13. pielikuma 4. nodaļu “Paziņošana”. Paziņošana un ziņojumu sniegšana *ICAO* ir apspriesta arī šīs rokasgrāmatas 11. nodaļā.

5.3.4. Sākotnējā (un grozītajā sākotnējā) paziņojumā citām valstīm un *ICAO* ir jāiekļauj šāda vispārīga informācija, ja tā ir pieejama, atbilstoši *ICAO* 13. pielikuma 4.2. punktam:

a) abreviatūra “*ACCID*” par aviācijas nelaimes gadījumiem un “*INCID*” par nopietniem incidentiem;

b) ražotājs, modelis, valsts piederības un reģistrācijas zīmes un gaisa kuģa sērijas numurs;

c) gaisa kuģa īpašnieka, ekspluatanta un nomātāja, ja tāds ir, nosaukums;

d) gaisa kuģa kapteiņa kvalifikācija un apkalpes locekļu un pasažieru valstspiederība;

e) aviācijas nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta datums un laiks (vietējais laiks vai Griničas laiks);

f) gaisa kuģa pēdējā izlidošanas vieta un paredzētā nosēšanās vieta;

g) gaisa kuģa atrašanās vieta attiecībā pret kādu viegli nosakāmu ģeogrāfisku vietu un ģeogrāfiskais platums un garums;

h) gaisa kuģī esošo, bojā gājušo un smagi ievainoto apkalpes locekļu un pasažieru skaits; citas personas, bojā gājušās un smagus miesas bojājumus guvušās personas;

i) aviācijas nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta apraksts un gaisa kuģa bojājumu apmērs, ciktāl tas ir zināms;

j) norāde, kādā apmērā tiks veikta izmeklēšana vai kādā apmērā notikuma vietas valsts ir ieteikusi to uzticēt veikt citai;

k) aviācijas nelaimes gadījuma vai nopietnā incidenta zonas fiziskās īpašības, kā arī norāde par apgrūtinātu piekļuvi vai īpašām prasībām, lai nokļūtu tajā vietā;

l) paziņojumu sagatavojušās iestādes identifikācija un veids, kā jebkurā laikā sazināties ar atbildīgo izmeklētāju un notikuma vietas valsts aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādi, un

m) bīstamu izstrādājumu atrašanās gaisa kuģī, un to apraksts.

5.3.5. Tālāk sniegts aviācijas nelaimes gadījuma paziņojuma piemērs.

#### PAZIŅOJUMA PIEMĒRS

| *Nepieciešamā informācija**(skat. ICAO 13. pielikuma 4.2. punktu):* | *Piemērs:* |
| --- | --- |
| a) saīsinājums “*ACCID*” par aviācijas nelaimes gadījumiem un “*INCID*” par nopietniem incidentiem; | a) *ACCID*; |
| b) ražotājs, modelis, valsts piederības un reģistrācijas zīmes un gaisa kuģa sērijas numurs; | b) *Boeing* 737-200, Apvienotā Karaliste, *GAMSW*, sērijas Nr. 20280; |
| c) gaisa kuģa īpašnieka, ekspluatanta un nomātāja, ja tāds ir, nosaukums; | c) *Derby Aviation*; |
| d) gaisa kuģa kapteiņa kvalifikācija un apkalpes locekļu un pasažieru valstspiederība; | d) kapteinis; apkalpe: *Anytown City*; pasažieri: nav zināms; |
| e) aviācijas nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta datums un laiks (vietējais laiks vai Griničas laiks); | e) 1983. gada 7. oktobris, plkst. 1314 pēc vietējā laika; |
| f) gaisa kuģa pēdējā izlidošanas vieta un paredzētā nosēšanās vieta; | f) Londona/Hītrova [*Heathrow*] – Perpiņāna [*Perpignan*]/Rivsalta (*Riversaltes*); |
| g) gaisa kuģa atrašanās vieta attiecībā pret kādu viegli nosakāmu ģeogrāfisku vietu, un ģeogrāfiskais platums un garums1; | g) 12 km uz dienvidiem no Pradas [*Prades*], 42-33 *N*, 02-26 *W*, 2200 m virs jūras līmeņa; |
| h) gaisa kuģī esošo, bojā gājušo un smagi ievainoto apkalpes locekļu un pasažieru skaits; citas personas, bojā gājušās un smagus miesas bojājumus guvušās personas2; | h) 6 apkalpes locekļi un 57 gaisa kuģa pasažieri: visi guvuši nāvējošus miesas bojājumus; citi: neviens; |
| i) aviācijas nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta apraksts un gaisa kuģa bojājumu apmērs, ciktāl tas ir zināms; | i) gaisa kuģis ietriecās Kanigū [*Canigou*] kalnu masīva kalnā. Gaisa kuģis tika iznīcināts ugunsgrēkā; |
| j) norāde, kādā apmērā tiks veikta izmeklēšana vai kādā apmērā notikuma vietas valsts ir ieteikusi to uzticēt veikt citai; | j) pilna apmēra izmeklēšana, ko veic Francijas aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde; |
| k) aviācijas nelaimes gadījuma vai nopietnā incidenta zonas fiziskās īpašības, kā arī norāde par apgrūtinātu piekļuvi vai īpašām prasībām, lai nokļūtu tajā vietā; | k) kalnains apgabals, apgrūtināta pieeja, pastāvīgs sniegs; |
| l) paziņojumu sagatavojušās iestādes identifikācija un veids, kā jebkurā laikā sazināties ar atbildīgo izmeklētāju un notikuma vietas valsts aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādi, un | l) Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas birojs [*Bureau Enquêtes-Accidents*], Parīze, Francija. Lai saņemtu papildu informāciju, sazinieties ar X kungu (tālruņa un faksimila numuri, e-pasta adrese). |
| m) bīstamu izstrādājumu atrašanās gaisa kuģī un to apraksts. | m) bīstamu izstrādājumu gaisa kuģī nebija. |
| 1. Var būt lietderīgi norādīt aviācijas nelaimes gadījuma vietas augstumu virs jūras līmeņa, ja tas ir zināms.2. Lietderīgi vispirms norādīt gaisa kuģī esošo personu (apkalpes, pasažieru) skaitu un tikai pēc tam miesas bojājumus, ko šīs personas ir guvušas. |

# 5.4. REAĢĒŠANA UZ PAZIŅOJUMIEM

5.4.1. Saņemot no citas valsts sākotnējo paziņojumu par aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu, kas noticis ārpus *[valsts nosaukums ģenitīvā]* un ir saistīts ar *[valsts nosaukums ģenitīvā]* (kā reģistrētājvalsts, ekspluatantvalsts, projektētājvalsts vai izgatavotājvalsts) interesēm, *[izmeklēšanas iestādei]* ir jāreaģē, norādot tās nodomu piedalīties izmeklēšanā un paredzētās iestādes pilnvaroto pārstāvju un padomnieku ceļošanas formalitātes. Ja ceļošana uz aviācijas nelaimes gadījuma vietu citā valstī netiek paredzēta, par to ir jāinformē šī cita valsts.

5.2.4. Neatkarīgi no tā, vai *[izmeklēšanas iestāde]* plāno ceļot uz izmeklēšanas vietu citā valstī, *[izmeklēšanas iestādei]* ir jāieceļ pilnvarots pārstāvis, kurš apkopos būtiskos, ar reisu, apkalpi vai gaisa kuģi saistītos informācijas materiālus un dokumentāciju un citus materiālus, kas var būt noderīgi aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas iestādei otrā valstī. Šādi informācijas materiāli ir drošā un ātrā veidā jānosūta atbildīgajam izmeklētājam otrā valstī.

*Piezīme. Par [valsts nosaukums ģenitīvā] pilnvaroto pārstāvi, kas palīdzēs citām valstīm veikt izmeklēšanu, ir ieteicams iecelt kvalificētu vecāko izmeklētāju no izmeklēšanas iestādes, kurš saprot starptautiskās izmeklēšanas praksi, it īpaši ICAO 13. pielikumu, un kurš pārstāv [valsts nosaukums ģenitīvā] intereses citu valstu veiktās izmeklēšanās. Visiem [valsts nosaukums ģenitīvā] padomniekiem no [izmeklēšanas iestādes], [CAA], aviosabiedrības, universitātēm, bruņotajiem spēkiem u. c., ir jābūt atsaucīgiem pret pilnvarotā pārstāvja norādījumiem.*

5.4.3. Tālāk minētas īpašas *ICAO* 13. pielikuma 4. nodaļas prasības, kas ir iekļautas *[izmeklēšanas iestādes]* politikā.

* + - * Iespējami drīz pēc tam, kad *[valsts nosaukums lokatīvā]* ir noticis aviācijas nelaimes gadījums vai incidents, *[izmeklēšanas iestādei]* ir jānosūta citām iesaistītajām valstīm un attiecīgā gadījumā arī *ICAO* paziņojums par aviācijas nelaimes gadījumu/incidentu. Pēc tam *[izmeklēšanas iestādei]* ir jānosūta arī papildu informācija, kas nav iekļauta sākotnējā paziņojumā, kā arī cita zināmā būtiskā informācija.
			* *[Izmeklēšanas iestādei]* savlaicīgi jānosūta paziņojumi ar visu pieejamo informāciju, kas skaidri un lakoniski sagatavota vienā no oficiālajām *ICAO* darba valodām, visbiežāk, angļu valodā.
			* *[Izmeklēšanas iestādei]* jāapstiprina paziņojumu par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu saņemšana no citām valstīm.
			* *[Izmeklēšanas iestādei]* iespējami īsā laikā ir jāsniedz valstij, kas veic izmeklēšanu, visa būtiskā informācija par reisu, apkalpi un gaisa kuģi, kas ir iesaistīts aviācijas nelaimes gadījumā vai incidentā.
			* *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jāpaziņo valstij, kas veic izmeklēšanu, vai tā plāno iecelt pilnvarotu pārstāvi, un, ja plāno, jāsniedz sīkāka informācija par ceļošanu un citām formalitātēm.
			* Ja *[izmeklēšanas iestāde]* ir informēta par bīstamiem izstrādājumiem gaisa kuģī, kas ir iekļuvis aviācijas nelaimes gadījumā vai incidentā, *[izmeklēšanas iestādei]* ir jānodrošina, ka tā paziņo valstij, kura veic izmeklēšanu, informāciju par bīstamajiem izstrādājumiem gaisa kuģī, izmantojot vispiemērotākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.

5.4.4. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jāreģistrē visi nosūtītie paziņojumi, saņemtās atbildes un turpmākā sarakste līdzsekošanas datņu sistēmā, kas ir savienota ar katru aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta datni, turpmākai izmantošanai un paveiktā darba kontrolei.

*Piezīme. [Valsts nosaukums datīvā] ir jāņem vērā norādījumi, kas ICAO apkārtrakstā Nr. 285 “Vadlīnijas par palīdzības sniegšanu aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm” ir sniegti par paziņojumiem un citiem jautājumiem, kuri ir saistīti ar palīdzības sniegšanu aviācijas nelaimes gadījumos cietušo personu ģimenes locekļiem.*

# 5.5. IZMEKLĒŠANAS DELEĢĒŠANA (PILNĪGA VAI DAĻĒJA)

5.5.1. *ICAO* 13. pielikuma 5.1. un 5.1.1. punktā ir norādīts, ka notikuma vietas valsts var deleģēt visu aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanu vai tās daļu citai valstij vai reģionālai aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas organizācijai (*RAIO*), pamatojoties uz savstarpēju vienošanos un piekrišanu.

5.5.2. Attiecībā uz atgadījumiem, kuros *[valsts nosaukums nominatīvā]* ir notikuma vietas valsts un kuros ir iesaistīti gaisa kuģi, kas ir ekspluatēti, reģistrēti, projektēti un/vai ražoti citā(-ās) valstī(-īs), *[izmeklēšanas iestāde]* var apsvērt visas izmeklēšanas vai tās daļu deleģēšanu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei citā valstī vai *RAIO*, lai sekmētu izmeklēšanas savlaicīgu norisi. Piemēram, gaisa kuģa detaļu pārbaudēs, kas jāveic pārbaudes veikšanas vietās ārpus *[valsts nosaukums ģenitīvā]*, *[izmeklēšanas iestāde]* var deleģēt pārbaužu pārraudzību aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei citā valstī. Vienmēr, kad iespējams, minētā pārbaudes veikšanas vieta nedrīkst atrasties pie gaisa kuģa ražotāja, lai novērstu reālu vai šķietamu interešu konfliktu. Tomēr dažkārt vienīgi ražotājam būs pieejamas atbilstošas speciālās zināšanas vai aprīkojums, tāpēc attiecībā uz šo darbu būs jānodrošina izmeklētāja uzraudzība. Līdz brīdim, kad *[izmeklēšanas iestāde]* izveido savu lidojuma parametru reģistratoru laboratoriju, reģistratoru atskaņošana un analīze ir jāveic citu tādu valstu pārbaužu veikšanas vietās, kurās ir pieejamas reģistratora atšifrēšanas iespējas, saskaņā ar *ICAO* 13. pielikuma D pievienojumu “Norādījumi lidojuma parametru reģistratoru informācijas atšifrēšanai un analīzei”.

*Piezīme. ICAO 13. pielikuma 5.1. punkta 2. piezīmē ir noteikts šādi: “Ja izmeklēšana pilnībā tiek deleģēta kādai citai valstij vai reģionālai aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas organizācijai, tad tiek paredzēts, ka šī valsts ir atbildīga par izmeklēšanas veikšanu, tostarp par nobeiguma ziņojuma un ADREP ziņojumu sagatavošanu.* *Ja izmeklēšana ir deleģēta daļēji, tad notikuma vietas valsts parasti saglabā atbildību par izmeklēšanas veikšanu.”*

5.5.3. Attiecībā uz atgadījumiem starptautiskajos ūdeņos, kad bojājumi *[valsts nosaukums lokatīvā]* reģistrētam gaisa kuģim, kas nosēžas citā valstī, vai miesas bojājumi šajā gaisa kuģī esošām personām radušies lidojuma laikā, *[izmeklēšanas iestāde]* var deleģēt visu izmeklēšanu vai tās daļu šai citai valstij vai reģionālai izmeklēšanas organizācijai, pamatojoties uz savstarpēju vienošanos un piekrišanu.

5.5.4. *ICAO* 13. pielikums principiāli ir balstīts uz valstu sadarbību izmeklēšanas laikā. Šādu sadarbību sekmē savlaicīga saziņa, informācijas apmaiņa un izmeklēšanas uzdevumu sadale starp valstīm, izmantojot tiesības deleģēt visu izmeklēšanu vai tās daļu. *[Izmeklēšanas iestādes]* politika paredz ievērot šo sadarbības principu.

# 6. nodaļaIZMEKLĒŠANAS POLITIKA UN PROCEDŪRAS

# 6.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

6.1.1. Šajā rokasgrāmatas nodaļā ir izklāstīta *[izmeklēšanas iestādes]* vispārējā politika un procedūras, kas atbilst *ICAO* prasībām un norādījumiem, kā arī aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāžu labākajai praksei dažās citās valstīs. Tiesisko un regulatīvo pamatu šajā dokumentā izklāstītajai politikai un procedūrām nodrošina *[valsts nosaukums ģenitīvā]* tiesību akti un noteikumi, kas attiecas uz *[izmeklēšanas iestādi]* un aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanu *[valsts nosaukums lokatīvā]*. Daudzi no tālāk izklāstītajiem politikas un procesuālajiem jautājumiem ir ņemti tieši no *ICAO* dokumentiem, un *[izmeklēšanas iestāde]* tos ir pieņēmusi kā savus.

6.1.2. *[Izmeklēšanas iestādes]* politika paredz uzsākt visu to aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu apstākļu izmeklēšanu, kuri ietilpst valdības deleģēto *[izmeklēšanas iestādes]* tiesību un pienākumu jomā. Šāda izmeklēšana ir jāveic saskaņā ar *ICAO* 13. pielikuma noteikumiem un *[valsts nosaukums ģenitīvā]* tiesību aktiem un noteikumiem.

6.1.3. *[Izmeklēšanas iestādes]* politika paredz, ka izmeklēšanas apmērs un izmeklēšanas procedūras tiks noteiktas atkarībā no tā, kādu informāciju tā vēlas noskaidrot izmeklēšanā drošības uzlabošanai. Izmeklēšanas apmērs un sarežģītība un arī izmeklēšanas grupas lielums un sastāvs jānosaka, cita starpā pamatojoties uz šādiem faktoriem:

a) miesas bojājumiem, nāves gadījumiem un aprīkojuma bojājumiem, trešām personām nodarītu kaitējumu un kaitējumu videi;

b) identificētiem un potenciāliem drošības jautājumiem, kas ir atgadījuma pamatā;

c) atkārtošanās iespējamību, nelabvēlīgo seku iespējamību un nelabvēlīgo seku smaguma pakāpi;

d) ar lidojuma tipu, gaisa kuģa izmēru un tipu, ekspluatantu, ražotāju, regulatoru u. c. saistīto aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu vēsturi;

e) faktiskām un iespējamām atkāpēm no nozares drošības un darbības noteikumiem, standartiem, procedūrām un prakses.

6.1.4. *[Izmeklēšanas iestādes]* politika paredz veikt izmeklēšanu un sagatavot ziņojumus par visiem aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem, tostarp par nopietniem incidentiem, kas ir minēti *ICAO* 13. pielikuma C pievienojumā. Tai ir arī jāizmeklē atsevišķi citi incidenti, kas nav minēti *ICAO* 13. pielikumā.

*Piezīme. [Izmeklēšanas iestāde] ir noslēgusi vienošanos (MoU) ar [CAA] par to, ka tai tiks paziņoti visi atgadījumi (aviācijas nelaimes gadījumi un incidenti), tostarp gaisa satiksmes un mehānisku atteiču incidenti, lai [izmeklēšanas iestāde] varētu noteikt, vai tai ir jāveic neatkarīga izmeklēšana. Lielākā daļa incidentu paziņojumu ir jāģenerē [CAA] obligātajai incidentu ziņošanas sistēmai. Skat. C papildinājumu.*

6.1.5. Kad tiek paziņots tāds atgadījums, kas ietilpst *[izmeklēšanas iestādes]* jurisdikcijā, *[izmeklēšanas iestādei]* ir nekavējoties jāuzsāk izmeklēšana, ieceļot atbildīgo izmeklētāju un vajadzības gadījumā arī citus ekspertus. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jānodrošina, ka ieceltie eksperti ir aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas speciālisti, kuriem ir atbilstošas zināšanas, apmācība un pieredze, lai spētu nodrošināt rūpīgu izmeklēšanu.

6.1.6. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jāapsver iespēja lūgt palīdzību citas valsts aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas aģentūrai, pamatojoties uz savstarpēju vienošanos. *[Izmeklēšanas iestāde]* var arī apsvērt visas izmeklēšanas vai tās daļu deleģēšanu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas aģentūrai citā valstī vai *RAIO*, ja, ņemot vērā atgadījuma apstākļus, šāda rīcība ir pamatota.

6.1.7. Ja izmeklēšanas gaitā *[izmeklēšanas iestāde]* uzzina par nelikumīgu iejaukšanos (sabotāžu vai citu noziegumu) vai tai rodas šādas aizdomas, tai ir nekavējoties jāinformē attiecīgās aviācijas drošības un policijas iestādes. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jāturpina drošības izmeklēšana paralēli jebkādai tiesas izmeklēšanai un jāsagatavo nobeiguma ziņojums par atgadījumu saskaņā ar *ICAO* 13. pielikumu, vienlaikus turpinot sadarbību ar tiesu iestādēm.

6.1.8. Ja aviācijas nelaimes gadījumā/incidentā, ko izmeklē *[valsts nosaukums nominatīvā]*, ir lidojuma datu reģistrators (*FDR*) vai/un pilotu kabīnes skaņas reģistrators (*CVR*), *[izmeklēšanas iestādei]* ir nekavējoties jāveic pasākumi, lai atgūtu un aizsargātu šos lidojuma parametru reģistratorus. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jāorganizē reģistratoru atšifrēšana atbilstošā lidojuma parametru reģistratora atšifrēšanas iekārtā, cik drīz vien tas ir praktiski iespējams. Kā norādīts *ICAO* 13. pielikuma D pievienojumā, lidojuma parametru reģistratoru informāciju ir svarīgi atšifrēt iespējami drīz pēc aviācijas nelaimes gadījuma. Savlaicīga problēmu jomu noteikšana var ietekmēt izmeklēšanu aviācijas nelaimes gadījuma vietā, kur pierādījumi dažkārt saglabājas vien neilgu laiku. Savlaicīga problēmu jomu noteikšana var arī ļaut izstrādāt steidzamas drošības rekomendācijas, kas var būt nepieciešamas, lai novērstu līdzīgus aviācijas nelaimes gadījumus.

6.1.9. Ja reģistratori ir bojāti tā, ka ir apgrūtināta to atšifrēšana izraudzītajā pārbaudes veikšanas vietā, vai arī ja darbam ar attiecīgā reģistratora tipu ir nepieciešamas papildu zināšanas vai aprīkojums (piemēram, Krievijā ražoti lidojuma parametru reģistratori), *[izmeklēšanas iestādei]* ir jālūdz ekspertu palīdzība saskaņā ar *ICAO* 13. pielikuma noteikumiem. Dažos gadījumos reģistrators var būt jānogādā tā ražotājam, lai veiktu tā atšifrēšanu. Šādos gadījumos *[izmeklēšanas iestādes]* izmeklētājam vai citas valsts izmeklētājam ir jāveic darba uzraudzība, lai pārliecinātos par to, ka nepastāv reāls vai šķietams interešu konflikts.

6.1.10. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jāpievērš uzmanība arī citām elektroniskām iekārtām, kas nav lidojuma parametru reģistratori un kas var saturēt vērtīgu informāciju par aviācijas nelaimes gadījumu. Šādas iekārtas cita starpā ir satelītnavigācijas iekārtas (piemēram, globālā pozicionēšanas sistēma (*GPS*), globālā navigācijas satelītsistēma (*GLONASS*), brīdinājuma sistēma par bīstamu tuvošanos zemei (*GPWS*), reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (*TAWS*), lidojuma pārvaldības sistēma (*FMS*)). Šo iekārtu analīze var ievērojami sekmēt izmeklēšanu, sevišķi gadījumā, ja nav informācijas no lidojuma parametru reģistratoriem. Turklāt *[izmeklēšanas iestādei]* ir jāapsver iespēja lūgt palīdzību ekspertiem no attiecīgajām izgatavotājvalstīm.

6.1.11. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jāsagatavo, jāpublicē un jāpublisko izmeklēšanas nobeiguma ziņojums saskaņā ar *ICAO* 13. pielikuma prasībām, ņemot vērā atgadījuma sarežģītību un saistītos drošības jautājumus. Ja izmeklēšanas gaitā tiek konstatēti trūkumi drošības jomā, *[izmeklēšanas iestādei]* ir jāaicina attiecīgās organizācijas (aviosabiedrības, lidostas, ražotāji, regulatori, *ICAO*, ja pastāv saistība ar *ICAO* dokumentiem, un citas organizācijas) nekavējoties veikt drošības pasākumus, lai novērstu atkārtošanos. Vajadzības gadījumā *[izmeklēšanas iestādei]* ir jāizdod drošības rekomendācijas organizācijai(-ām), kuras(-u) atbildības jomā ietilpst attiecīgie drošības pasākumi. Papildu informācija par ziņojuma rakstīšanu un drošības rekomendācijām ir sniegta šīs rokasgrāmatas 10. nodaļā.

# 6.2. IZMEKLĒTĀJU TIESĪBAS, PILNVARAS UN PIENĀKUMI

*[Izmeklēšanas iestādes]* izmeklētājiem ir šādas tiesības un pilnvaras, kas atbilst *ICAO* 13. pielikumā noteiktajām *[valsts nosaukums ģenitīvā]* saistībām:

a) netraucēta pieeja aviācijas nelaimes gadījuma vietai un gaisa kuģa atlūzām un šādas vietas un gaisa kuģa atlūzu netraucēta kontrole;

b) netraucēta pieeja visiem būtiskajiem aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta izmeklēšanas materiāliem, pierādījumiem, dokumentiem u. c., tostarp gaisa satiksmes dienestu (*ATS*) ierakstiem un reģistratoriem, un šādu materiālu netraucēta kontrole;

c) tiesības veikt būtisko materiālu/pierādījumu sīkāku pārbaudi un testēšanu bez kavēšanās vai iejaukšanās;

d) tiesības un pienākums neatklāt konkrētus datus ar aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām, ja vien kompetenta tiesvedības iestāde nenosaka, ka to atklāšana atsver šādas darbības nelabvēlīgo ietekmi uz šo vai jebkuru turpmāko izmeklēšanu. Par šādiem datiem uzskata:

* + - * + visas liecības, kuras izmeklētāji ir savākuši no personām izmeklēšanas gaitā;
				+ visu saziņu starp personām, kuras ir bijušas iesaistītas gaisa kuģa ekspluatācijā;
				+ medicīnisku vai privātu informāciju par personām, kuras ir iesaistītas aviācijas nelaimes gadījumā vai incidentā;
				+ pilotu kabīnes skaņas reģistratora ierakstus un šādu ierakstu atšifrējumu;
				+ gaisa satiksmes vadības struktūrvienību ierakstus un to atšifrējumu;
				+ pilotu kabīnes attēlu reģistratora ierakstus lidojuma laikā un jebkuras šādu ierakstu daļas vai to atšifrējumu;
				+ viedokļus, kas pausti informācijas analīzē, un arī lidojuma parametru reģistratora informāciju, un
				+ jebkādus datus, kas nav būtiski aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta analīzei.

# 6.3. IZMEKLĒŠANAS OPERĀCIJAS

*[Izmeklēšanas iestādes]* personālam un izmeklētājiem ir šādas tiesības, pilnvaras un pienākumi:

a) aicināt vietējās policijas vai citu pilnvarotu personu dienestus nodrošināt aviācijas nelaimes gadījuma vietas un gaisa kuģa un tā satura aizsardzību līdz brīdim, kad *[izmeklēšanas iestāde]* un ieceltie izmeklētāji spēs tieši pārņemt gaisa kuģa un tā satura uzraudzību un nodrošināt tā aizsardzību;

b) pēc pieprasījuma nodrošināt, ka gaisa kuģis, tā saturs un citi būtiski pierādījumi paliek neskarti, ciktāl tas ir iespējams, līdz brīdim, kad pilnvarotais pārstāvis ierodas un veic apskati;

*Piezīme. Šis noteikums neliedz [izmeklēšanas iestādei] uzsākt izmeklēšanu, un, ja neparedzētu iemeslu dēļ gaisa kuģis un citas citi pierādījumi ir jāpārvieto vai citādi jāaizskar pirms pilnvarotā pārstāvja ierašanās, attiecīgās darbības ir jādokumentē ar fotogrāfijām un citiem piemērotiem līdzekļiem.*

c) ja atgadījums tiek izmeklēts, nodrošināt, ka visi *ATS* sakaru ieraksti, radara dati un ar reisu saistītie dokumenti ir sagādāti drošai uzglabāšanai;

d) atļaut šādu valstu pilnvarotajiem pārstāvjiem piedalīties izmeklēšanā:

* + reģistrētājvalsts;
	+ ekspluatantvalsts;
	+ projektētājvalsts;
	+ izgatavotājvalsts un
	+ ikviena cita valsts, kura pēc pieprasījuma sniedz informāciju, tehnisko nodrošinājumu vai ekspertu palīdzību;

e) atļaut konsultantiem, kas sniedz palīdzību pilnvarotiem pārstāvjiem, piedalīties izmeklēšanā, ciktāl tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu pilnvaroto pārstāvju efektīvu līdzdalību;

f) atļaut piedalīties ekspertiem (atbilstoši *ICAO* 13. pielikuma 5.27. punktam) no valstīm, kuru valstspiederīgie ir gājuši bojā aviācijas nelaimes gadījumā vai guvuši smagus miesas bojājumus. Šādiem ekspertiem ir jāatļauj:

1. apmeklēt aviācijas nelaimes gadījuma vietu;

2. iepazīties ar būtisko faktisko informāciju, kuru izmeklēšanu veicošā valsts ir apstiprinājusi publiskošanai, un informāciju par izmeklēšanas virzību, un

3. saņemt nobeiguma ziņojuma eksemplāru;

*Piezīme. Ekspertiem, kas ir iecelti saskaņā ar ICAO 13. pielikuma 5.27. punktu, var nebūt atļauts piedalīties faktiskajā izmeklēšanā; viņiem tiek nodrošināta ierobežota piekļuve (minēta iepriekš) saistībā ar apstākļiem, kuri ir izraisījuši viņu valsts(-u) valstspiederīgo nāvi vai miesas bojājumus. Tāpat ekspertiem ir jāatļauj sniegt palīdzību cietušo personu identificēšanā un sanāksmēs ar izdzīvojušajām personām no viņu valstīm.*

g) dot tiesības pilnvarotajiem pārstāvjiem atbildīgā izmeklētāja uzraudzībā piedalīties visos izmeklēšanas aspektos, it īpaši:

* + apmeklēt aviācijas nelaimes gadījuma vietu;
	+ pārbaudīt gaisa kuģa atlūzas;
	+ iegūt informāciju no aculieciniekiem un ierosināt uzdodamos jautājumus;
	+ saņemt pilnu pieeju visām būtiskajām liecībām, cik drīz vien iespējams;
	+ saņemt visu izmeklēšanai nepieciešamo dokumentu kopijas;
	+ piedalīties datu nesējos ierakstīto datu nolasīšanā;
	+ piedalīties izmeklēšanas pasākumos, kas tiek veikti ārpus aviācijas nelaimes gadījuma vietas, piemēram, detaļu pārbaudēs, tehniskajās instruktāžās, testēšanā un lidojumu modelēšanā;
	+ piedalīties sanāksmēs par izmeklēšanas virzību, tostarp apspriedēs, kas ir veltītas analīzei, konstatējumiem, cēloņiem un drošības rekomendācijām, un
	+ iesniegt priekšlikumus par dažādiem izmeklēšanas elementiem;

h) uzaicināt ekspluatantu piedalīties izmeklēšanā, ja ne reģistrētājvalsts, ne ekspluatantvalsts nav iecēlusi pilnvarotu pārstāvi;

i) uzaicināt ražotāju(-us) (gaisa kuģa tipa projekts un/vai galīgā montāža) piedalīties izmeklēšanā, ja ne projektētājvalsts, ne izgatavotājvalsts nav iecēlusi pilnvarotu pārstāvi;

j) ja rodas vajadzība, papildināt savu izmeklēšanas personālu ar vislabāko tehnisko pieredzi no cita avota;

k) aizsargāt pierādījumus un uzglabāt gaisa kuģi un tā saturu tik ilgi, cik tas ir nepieciešams izmeklēšanai, un nodrošināt aizsardzību pret turpmākiem bojājumiem, nepiederošu personu piekļuvi, sīku zādzību vai bojāšanos. Detalizēta informācija par procedūrām sniegta F papildinājumā;

l) izmantojot atbilstošus līdzekļus, fotogrāfēt un dokumentēt izzūdošos pierādījumus, lai novērstu šādu pierādījumu zaudēšanu;

m) testēt un pārbaudīt gaisa kuģa detaļas, kas šajos testos un pārbaudēs var radīt bojājumus detaļām;

n) koordinēt *[izmeklēšanas iestādes]* un tiesu iestāžu darbu, lai nodrošinātu, ka izmeklēšanas vienīgais mērķis ir novērst aviācijas nelaimes gadījumus, un to, ka ikviens tiesas process vai administratīva tiesvedība, kuras mērķis ir noteikt vainīgo vai atbildīgo, ir nošķirta no *ICAO* 13. pielikumam atbilstošās izmeklēšanas;

o) nodrošināt, ka apkalpes locekļiem un pasažieriem medicīniskās izmeklēšanas nolūkā veic autopsijas pārbaudes un arī toksikoloģiskās pārbaudes. Medicīniskās pārbaudes ir jāveic arī izdzīvojušajiem lidojumu apkalpes locekļiem, pasažieriem un aviācijas personālam, kas ir iesaistīts attiecīgajā atgadījumā, piemēram, gaisa satiksmes dispečeriem, ja atbildīgais izmeklētājs to uzskata par nepieciešamu;

p) ja izmeklēšanu veic citas valstis, nodrošināt valstij, kas veic izmeklēšanu:

* + - (visos gadījumos) visu būtisko informāciju, ko šī valsts pieprasa, un
		- (visos gadījumos) informāciju par gaisa kuģi, kas pirms aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta ir izmantojis vai parasti izmantotu [valsts nosaukums ģenitīvā] apkalpošanas zonas vai pakalpojumus. Informācija, kas ir jāsaņem valstij, kura veic izmeklēšanu, ir, piemēram, lidojumu apkalpes un gaisa kuģa tehniskās apkopes dokumentācija, *ATS* ieraksti, meteoroloģiskā informācija un cita informācija, kas attiecas uz konkrēto atgadījumu;

q) iecelt pilnvarotu pārstāvi no *[izmeklēšanas iestādes]*, ja aviācijas nelaimes gadījumā ir iekļuvis gaisa kuģis, kura maksimālā masa pārsniedz 2250 kg, un ja valsts, kas veic izmeklēšanu, to īpaši pieprasa;

*Piezīme. Šāda iecelšana nenozīmē to, ka [izmeklēšanas iestādes] pilnvarotajam pārstāvim ir obligāti jādodas uz aviācijas nelaimes gadījuma vietu, tomēr pilvarotajam pārstāvim ir jāizpilda ICAO 13. pielikumā noteiktie pienākumi, sniedzot visu nepieciešamo palīdzību.*

r) novērst to, ka pilnvarotais pārstāvis, kuru iecēlusi [izmeklēšanas iestāde], un [valsts nosaukums ģenitīvā] padomnieki izpauž informāciju par izmeklēšanas virzību un konstatētajiem faktiem bez tās valsts skaidras piekrišanas, kura veic izmeklēšanu;

*1. piezīme. Tā kā valsts, kura veic izmeklēšanu, ir atbildīga par informēšanu par izmeklēšanas virzību un konstatētajiem faktiem, [izmeklēšanas iestādei] ir jānodrošina, ka tās darbinieki un visi [valsts nosaukums ģenitīvā] padomnieki ievēro šo prasību.*

*2. piezīme. Šī prasība neliedz informācijas izplatīšanu aviācijas nelaimes gadījuma novēršanas nolūkā (drošības rekomendāciju izdošana) un nedrīkst aizkavēt šādas informācijas izplatīšanu, tomēr šāda izplatīšana ir jāsaskaņo ar valsti, kura veic izmeklēšanu.*

s) attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumiem citās valstīs, kuros *[valsts nosaukums ģenitīvā]* valstspiederīgie ir gājuši bojā vai guvuši smagus miesas bojājumus, *[valsts nosaukums datīvā]* ir jāieceļ eksperts, iespējams, no *[izmeklēšanas iestādes]* saskaņā ar *ICAO* 13. pielikuma 5.27. punktu, kurš:

1. apmeklēs aviācijas nelaimes gadījuma vietu;

2. iepazīsies ar būtisko faktisko informāciju, kuru izmeklēšanu veicošā valsts ir apstiprinājusi publiskošanai, un informāciju par izmeklēšanas virzību, un

3. saņems nobeiguma ziņojuma eksemplāru;

t) atsākt izmeklēšanu, ja kļūst pieejami jauni un būtiski pierādījumi vai ja sākotnējā analīzē ir pieļautas būtiskas kļūdas, kas varētu negatīvi ietekmēt konstatējumus;

u) publiskot faktus, nosacījumus un apstākļus izmeklēšanas gaitā, lai informētu pasažierus un novērstu turpmākus atgadījumus;

v) izmeklēšanas gaitā identificēt drošības trūkumus un norādīt tos izmeklēšanas nobeiguma ziņojumā, lai veicinātu drošības pasākumus, sniedzot rekomendācijas attiecīgajām iestādēm, aģentūrām un organizācijām, kuras atbild par aviācijas drošību.

# 7. nodaļaPASĀKUMI AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMA VIETĀ

# 7.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

# 7.1.1. Sadarbība ar citām iestādēm

7.1.1.1. *[Izmeklēšanas iestāde]* ir noslēgusi vienošanās (*MoU*) ar citām aģentūrām un iestādēm *[valsts nosaukums lokatīvā]*, lai sagatavotos aviācijas nelaimes gadījumu iespējamībai (skat. C papildinājumu). Sīkāka informācija par katras aģentūras pienākumiem un atbildību attiecībā uz katru avārijas gadījuma veidu ir sniegta *ICAO* Lidostas dienestu rokasgrāmatas (dok. Nr. 9137) 7. daļā “Lidostas operatīvās rīcības plāna izstrāde avārijas situācijām”. Lai gan šī rokasgrāmata galvenokārt attiecas uz tiem aviācijas nelaimes gadījumiem, kas notiek lidostā vai tās tuvumā, katras norādītās aģentūras pienākumi un atbildība var būt attiecināmi arī uz tādiem aviācijas nelaimes gadījumiem, kas notiek citviet.

7.1.1.2. Par cietušo personu identifikāciju atbild kriminālizmeklētājs un medicīnas darbinieki, policijas iestāde un cietušo identificēšanas grupa. Medicīnas personālam, piemēram, patologiem un tiesu medicīnas zobārstiem, ir jābūt informētiem par viņu pienākumiem aviācijas nelaimes gadījumā, tostarp par pienākumu veikt autopsiju un toksikoloģiskās pārbaudes. *[Izmeklēšanas iestāde]* jau iepriekš ir saskaņojusi savas vajadzības ar medicīnas speciālistiem, lai sekmētu šos pasākumus.

7.1.1.3. Tuvāko radinieku informēšana ir sensitīvs uzdevums, kas ir jāplāno un jāveic ar lielu rūpību, lai nepieļautu kļūdas, piemēram, vairākkārtēju vai maldinošu paziņojumu sniegšanu. *[Valsts nosaukums lokatīvā]* tuvāko radinieku informēšana ir *[policijas vai ārsta eksaminētāja]* uzdevums. Papildu norādījumi par šo jautājumu ir sniegti *ICAO* apkārtrakstā Nr. 285 “Vadlīnijas par palīdzības sniegšanu aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm”.

7.1.1.4. Lai arī katram aviācijas nelaimes gadījumam ir atšķirīgi apstākļi, tomēr nevar vien uzsvērt, cik ļoti svarīgi ir pareizi plānot un veidot labu sadarbību ar citām iestādēm, sevišķi ar policiju, ugunsdzēsības dienestu un meklēšanas un glābšanas dienestiem.

7.1.1.5. *[Izmeklēšanas iestādei]* var nākties paļauties uz citu civilo un militāro organizāciju palīdzību, lai nodrošinātu iekārtas, aprīkojumu un papildu personālu, t. i., helikopterus, smago pacelšanas un pārvietošanas tehniku, metāla detektorus, sakaru iekārtas un nirējus. Svarīgi, lai būtu viegli pieejama smagā glābšanas tehnika, piemēram, celtņi, buldozeri vai pacelšanas helikopteri. Dažos gadījumos var būt jāorganizē pilna mēroga ekspedīcija, kam nepieciešams papildu transports, pārtika, naktsmītnes u. c.

# 7.1.2. Sākotnējie pasākumi aviācijas nelaimes gadījuma vietā

7.1.2.1. Vietējais ugunsdzēsības dienests un policija, iespējams, būs pirmās iestādes, kas ieradīsies aviācijas nelaimes gadījuma vietā. Tādēļ ir svarīgi panākt šo iestāžu sadarbību, lai nodrošinātu aviācijas nelaimes gadījuma vietu drošību un kontroli un arī sadarbību izmeklēšanas laikā. Būtiski nodrošināt, ka agrīnajos izmeklēšanas posmos mijietekmē ar gaisa kuģa atlūzām netiek zaudētas svarīgās liecības. Ugunsdzēsības dienestam un policijai ir jābūt informētai par to, kāda rīcība tiek gaidīta no viņiem, ja notiek aviācijas nelaimes gadījums. *[Izmeklēšanas iestāde]* ir atbildīga par savu vajadzību iepriekšēju saskaņošanu ar attiecīgajām meklēšanas un glābšanas organizācijām. Jābūt sagatavotiem plāniem un kārtībai tālāk minēto būtisko uzdevumu tūlītējai izpildei:

a) paziņojuma sniegšana glābšanas koordinēšanas centram (skat. *ICAO* 12. pielikumu “Meklēšana un glābšana”);

b) paziņojuma sniegšana *[izmeklēšanas iestādei]* un vajadzības gadījumā arī citām iestādēm;

c) gaisa kuģa atlūzu aizsargāšana pret ugunsbīstamību un turpmākiem bojājumiem;

d) bīstamu izstrādājumu, piemēram, pārvadātu radioaktīvu sūtījumu vai indīgu vielu, klātbūtnes pārbaude un atbilstošu aizsardzības pasākumu veikšana;

e) apsardzes izvietošana, lai aizsargātu gaisa kuģa atlūzas pret aizskaršanu vai bojāšanu;

f) pasākumi izzūdošu pierādījumu, piemēram, ledus, sniega vai sodrēju sanesu un nosēdumu, saglabāšanai, izmantojot fotografēšanu vai citus atbilstošus līdzekļus, un

g) visu to liecinieku vārdu, uzvārdu un adrešu noskaidrošana, kuru liecības var sekmēt aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanu.

7.1.2.2. Papildus šiem pasākumiem gaisa kuģa atlūzas ir jāsaglabā neskartas, ciktāl tas ir iespējams, līdz izmeklēšanas grupas ierašanās brīdim. Policijai un glābšanas dienestiem ir uzsvērts, ka to personu ķermeņi, kuras ir gājušas bojā liela gaisa kuģa aviācijas nelaimes gadījumā, ir jāatstāj *in situ*, ja vien tas ir praktiski iespējams, lai policijas cietušo personu identifikācijas grupa varētu apskatīt un reģistrēt šīs personas. Dažkārt ar triecienizturības/izdzīvošanas izmeklēšanu saistītām vajadzībām var būt lietderīgi mirušo personu atstāt *in situ* līdz brīdim, kad *[izmeklēšanas iestādes]* izmeklēšanas grupa apskata un dokumentē šo personu. Tāpat arī personiskajām mantām jāpaliek neskartām, jo to atrašanās vieta var palīdzēt cietušo personu identificēšanā. Kopumā gaisa kuģa atlūzu aizskaršana ir pieļaujama vienīgi tiktāl, cik tas ir nepieciešams, lai glābtu izdzīvojušos, nodzēstu ugunsgrēku un aizsargātu sabiedrību.

# 7.2. GLĀBŠANAS OPERĀCIJAS

7.2.1. Personām, kuras pirmās ierodas aviācijas nelaimes gadījuma vietā, galvenais uzdevums ir, izmantojot pieejamos līdzekļus, glābt izdzīvojušos un sniegt viņiem palīdzību, kā arī aizsargāt īpašumu. Tiklīdz iespējams, personām, kuras ir iesaistītas cietušo personu atbrīvošanā no avarējušā gaisa kuģa, ir jāreģistrē savi novērojumi par vietu gaisa kuģī, kur tika atrasti izdzīvojušie, un tas, kuras atlūzu daļas bija jāpārvieto glābšanas laikā.

7.2.2. Ja apstākļi to atļauj, aviācijas nelaimes gadījumā bojā gājušo personu ķermeņi ir jāatstāj tajā pozīcijā, kurā tie ir atrasti, līdz tiek reģistrēts to novietojums un stāvoklis, uzņemtas fotogrāfijas un izveidota shēma, kurā attēlota to atrašanās vieta avarējušajā gaisa kuģī. Ja līķi atrodas ārpus gaisa kuģa atlūzām, to atrašanās vietai jābūt atzīmētai ar mietiņu, kuram piestiprināts identifikācijas numurs. Katram līķim ir jāpievieno atbilstoša zīme, norādot, kur tas ir atrasts. Šo datu rūpīga reģistrēšana ir būtiska, lai identificētu līķus, un tādējādi tiek arī nodrošināta informācija, kas var noderēt aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanā.

7.2.3. Ja līķi ir iznesti no gaisa kuģa atlūzām pirms aviācijas nelaimes gadījuma izmeklētāju ierašanās, ir svarīgi noskaidrot, vai ir veikta kāda datu reģistrēšana, kas minēta iepriekš. Ja nav, tad ir jāizjautā glābšanas personāls, lai šādus datus reģistrētu.

7.2.4. *[Izmeklēšanas iestādes]* izmeklētājiem ir jānoskaidro, vai glābšanas darbu laikā atlūzas tika pārvietotas, un jāreģistrē katra šāda pārvietošana.

7.2.5. Kad sākotnējie glābšanas darbi ir pabeigti, glābšanas personālam ar iespējami lielu rūpību jānodrošina, ka to kustība neiznīcina pierādījumus, kuri var noderēt izmeklēšanā. Piemēram, kad izdzīvojušie ir izglābti un ugunsbīstamība ir likvidēta, ciktāl tas ir praktiski iespējams, nav pieļaujama neatliekamās medicīniskās palīdzības un ugunsdzēsības dienestu transportlīdzekļu pārvietošanās pa teritoriju, kurā atrodas atlūzu pēdas.

# 7.3. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMA VIETAS APSARGĀŠANA

7.3.1. Kad atbildīgais izmeklētājs vai norīkotais aviācijas nelaimes gadījuma vietas drošības un drošuma koordinators saņem paziņojumu par aviācijas nelaimes gadījumu, viņam ir nekavējoties jāpārbauda, vai ir veikti atlūzu apsargāšanas pasākumi. Parasti tas tiek organizēts ar policijas starpniecību, bet atsevišķos gadījumos var tikt piesaistītas militārpersonas vai īpaši šim nolūkam noalgotas civilpersonas.

7.3.2. Pirms izmeklēšanas darba sākšanas aviācijas nelaimes gadījuma vietā ir jāpārbauda kravas manifests, lai pārliecinātos, ka nosūtītajā kravā nav bīstamu materiālu.

7.3.3. Ja radušās aizdomas, ka gaisa kuģis varētu būt pārvadājis bīstamu kravu, piemēram, radioaktīvos sūtījumus, sprāgstvielas, munīciju, korozīvus šķidrumus, indīgas vielas šķidrā vai cietā stāvoklī vai baktēriju kultūras, jāīsteno īpaši piesardzības pasākumi, lai izvietotu apsardzi drošā attālumā no gaisa kuģa atlūzām. Tas ir īpaši svarīgi aizdegšanās gadījumā, jo ugunsgrēkā piesārņotājiem ir tendence izplatīties. Kamēr eksperti saziņā ar norīkoto *[izmeklēšanas iestādes]* vietas drošības koordinatoru nav rūpīgi pārbaudījuši pastāvošo bīstamību, ir jāizvieto zīmes, ar kurām norāda potenciāli bīstamo zonu.

7.3.4. Ierodoties aviācijas nelaimes gadījuma vietā, viens no pirmajiem izmeklētāju uzdevumiem ir pārskatīt drošības pasākumus. Apsardzei ir jāpārzina savi pienākumi, kas paredz:

a) aizsargāt sabiedrību pret gaisa kuģa atlūzu radīto bīstamību;

b) nepieļaut atlūzu (tostarp līķu un gaisa kuģa satura) pārvietošanu;

c) aizsargāt īpašumu un

d) ielaist aviācijas nelaimes gadījuma vietā tikai tādas personas, kuras ir saņēmušas *[izmeklēšanas iestādes]* atļauju, un

e) aizsargāt un saglabāt, ja iespējams, visas gaisa kuģa atstātās pēdas uz zemes.

7.3.5. *[Izmeklēšanas iestādes]* atbildīgajam izmeklētājam vai aviācijas nelaimes gadījumu vietas drošības koordinatoram ir jāsniedz skaidri un konkrēti norādījumi personām, kuras apsargā atlūzu atrašanās vietu, par to, ka pilnvarotām personām ir jābūt atbilstošiem identifikācijas līdzekļiem. Ja tiek veikta liela apmēra izmeklēšana, tas ir jānodrošina, visām pilnvarotajām personām izsniedzot identifikācijas kartes ar personas fotogrāfiju vai noteikta veida drošības caurlaides. Efektīvi ir arī piederību vai dienesta pienākumu izpildi apliecinoši piedurknes apsēji vai vestes.

7.3.6. Ja atlūzas nav izkaisītas, efektīvu apsargāšanu var panākt, norobežojot teritoriju ar virvi. Ja gaisa kuģa atlūzas ir atstājušas garas pēdas, vietas norobežošana var būt apgrūtināta un ir nepieciešams liels apsargu skaits izvietošanai pa plašu perimetru.

7.3.7. Policija var sniegt būtisku palīdzību, sadarbojoties ar vietējiem iedzīvotājiem, sevišķi izkaisīto atlūzu fragmentu meklēšanas jomā. Lai arī aviācijas nelaimes gadījuma apkaimē dzīvojošās personas ir jāaicina ziņot par atrastajiem gaisa kuģa atlūzu fragmentiem, vienlaikus ir svarīgi paskaidrot šīm personām to, cik svarīgi ir atstāt šos fragmentus neskartus to atrašanās vietā. Izkaisīto gaisa kuģa atlūzu fragmentu savākšana un sakārtošana kārtīgās kaudzēs blakus gaisa kuģa atlūzu pamatdaļām dažkārt tiek veikta ar labiem, taču maldīgiem nodomiem. Ja netiek reģistrēta vieta, kur šādi fragmenti ir atrasti, samazinās to vērtība izmeklēšanā. Tāpat ir jānovērš, ka gaisa kuģa atlūzu fragmentus piesavinās suvenīru mednieki.

7.3.8. Gaisa kuģa atlūzas ir jāapsargā līdz brīdim, kad atbildīgais izmeklētājs ir pārliecinājies, ka ir savākti visi attiecīgajā vietā esošie pierādījumi. Atbildīgajam izmeklētājam ir periodiski jāpārskata situācija un atbilstīgi vajadzībai pakāpeniski jāatbrīvo apsardzes darbinieki.

*Piezīme. Saistībā ar šīs rokasgrāmatas 4.4. un 4.5. punktu atbildīgajam izmeklētājam ir vienmēr jāapsver tas, kā aizsargāt izmeklētājus aviācijas nelaimes gadījuma vietā (skat. ICAO apkārtrakstu Nr. 315 “Bīstamība gaisa kuģu nelaimes gadījumu vietās”).*

# 7.4. ATLŪZAS ŪDENĪ

# 7.4.1. Sākotnējās darbības

7.4.1.1. Tiklīdz ir konstatēts, ka atlūzas atrodas ūdenī, ir jācenšas nodrošināt vislabāko pieejamo tehnisko pieredzi. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jāuzaicina ārpus *[valsts nosaukums ģenitīvā]* esošie militārie un citu iestāžu dienesti un resursi ar specializētām zināšanām, lai nodrošinātu, ka zem ūdens esošās gaisa kuģa atlūzas tiek atrastas un vajadzības gadījumā atgūtas pienācīgā laikā. *[Izmeklēšanas iestāde]* sava ārkārtas rīcības plāna izstrādes ietvaros attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumiem, kas notiek uz ūdeņiem, ir iepriekš noslēgusi vienošanās (*MoU*) ar attiecīgajām organizācijām un valstīm, lai saņemtu nepieciešamo specializēto palīdzību. (Skat. C papildinājumu.)

*Piezīme. Pieredze liecina, ka gaisa kuģa atlūzu meklēšana zem ūdens un atgūšana ir specializēts uzdevums, kam nepieciešams pieredzējis personāls un specializēts aprīkojums. Lai nevajadzīgi nenovilcinātu zem ūdens esošo lidojuma parametru reģistratoru un gaisa kuģa atlūzu meklēšanu un atgūšanu, ar specializētajām aģentūrām ir jāsazinās savlaicīgi.*

7.4.1.2. Ja ūdens ir sekls (dziļums mazāks par 60 m (196 pēdām)), atlūzu meklēšanai un atgūšanai var būt efektīvi izmantot nirējus; lai nodrošinātu nirēju drošību, var būt jāveic atlūzu kartēšana, izmantojot sānu skenēšanas hidrolokatoru. Ja atlūzas atrodas lielā dziļumā vai pastāvošo apstākļu dēļ nirēju izmantošana ir apgrūtināta, apsverams šāds aprīkojums:

* + - * + zemūdens aprīkojums, ko izmanto lidojuma parametru reģistratoru zemūdens radiobākas (*ULB*) atrašanās vietas noteikšanai;
				+ zemūdens videokameras un fotokameras;
				+ sānu skenēšanas hidrolokatora aprīkojums un
				+ zemūdens peldlīdzekļi ar apkalpi vai bezapkalpes zemūdens peldlīdzekļi (ar tālvadību darbināmi transportlīdzekļi (*ROV*)).

# 7.4.2. Lēmums par gaisa kuģa atlūzu atgūšanu

7.4.2.1. Lēmumu par to, vai gaisa kuģa atlūzu atgūšana ir praktiski iespējama un nepieciešama, pieņem, pamatojoties uz aviācijas nelaimes gadījuma apstākļiem un vietu. Parasti gaisa kuģa atlūzas ir jāatgūst, ja tiek uzskatīts, ka pierādījumi, ko būtu iespējams iegūt no šīm atlūzām, ir pietiekami vērtīgi, lai ar tiem varētu pamatot glābšanas operācijas izmaksas un pūles. Ja gaisa kuģa atlūzas varētu saturēt pierādījumus, kas ir svarīgi gaisa satiksmes drošībai, *[izmeklēšanas iestādei]* ir jārada nepieciešamais stimuls gaisa kuģa atlūzu atgūšanas pasākumu tūlītējai uzsākšanai. Šādi pasākumi cita starpā ir nepieciešamā finansējuma un specializēta aprīkojuma un personāla piesaistīšana uzdevumu izpildei.

*Piezīme. [Izmeklēšanas iestāde] kopā ar valdību ir izstrādājusi ārkārtas rīcības plānus, lai saņemtu tūlītēju papildu finansējumu atlūzu meklēšanas un atgūšanas operācijas sākšanai zem ūdens.*

7.4.2.2. Vairākos atsevišķos gadījumos gaisa kuģa atlūzas ir veiksmīgi atgūtas no dziļūdens. Lai to panāktu, bija nepieciešamas dārgas glābšanas operācijas, kas ilga vairākus mēnešus, taču rezultāti pārsniedza gaidīto un no gaisa kuģa atlūzām iegūtie pierādījumi sniedza iespēju noteikt aviācijas nelaimes gadījumu cēloņus un veicinošos faktorus, kā arī sagatavot turpmāku aviācijas nelaimes gadījumu novēršanas pasākumus.

# 7.4.3. Gaisa kuģa atlūzu izvietojums

Pēc tam, kad gaisa kuģa atlūzas ir atrastas, jāsagatavo karte, kurā attēlots atlūzu izvietojums. Seklos ūdeņos šo uzdevumu var izpildīt nirēji. Dziļos ūdeņos var izmantot sānu skenēšanas hidrolokatoru un zemūdens videokameras no tālvadāmiem zemūdens peldlīdzekļiem. Pirms dažādu gaisa kuģa atlūzu fragmentu pacelšanas no dibena ir jāreģistrē šo gaisa kuģa atlūzu fragmentu stāvoklis, to savienojums ar kabeļiem vai caurulēm, šo savienojumu pārgriešana glābšanas operācijā un cita informācija. Parasti nirējiem nebūs pieredzes aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanā, tādēļ būs nepieciešama detalizēta instruktāža.

# 7.4.4. Gaisa kuģa atlūzu saglabāšana

7.4.4.1. Dažādiem metāliem ir ievērojami atšķirīgas reakcijas ar sālsūdeni. Magnija detaļas reaģē diezgan strauji, un, ja tās nav atgūtas pirmajās dienās, tās var pilnīgi izšķīst. Savukārt alumīniju un vairumu citu metālu atrašanās sālsūdenī ietekmē mazāk. Tomēr korozija strauji paātrināsies pēc detaļas izņemšanas no ūdens, ja vien netiks veikti pasākumi, lai to novērstu.

7.4.4.2. Kad gaisa kuģa atlūzas ir atgūtas, detaļas ir rūpīgi jānoskalo ar saldūdeni. Kad gaisa kuģa atlūzas tiek izceltas no ūdens, tās pirms nolaišanas uz glābšanas kuģa var būt ērti noskalot ar šļūteni. Skalošana ar saldūdeni nenovērš korozīvo reakciju pilnībā. Liela gaisa kuģa gadījumā var nebūt praktiski iespējams veikt lielu konstrukcijas daļu pretkorozijas apstrādi. Tomēr visām detaļām, kurām jāveic metalurģiskā pārbaude, būs nepieciešama turpmāka konservācija. Papildu aizsardzību pret koroziju jānodrošina, izmantojot ūdeni izspiedošu šķidrumu; pēc tam lūzumu virsmas ir jāpārklāj ar pretkorozijas vielām, piemēram, ar eļļu vai inhibētu lanolīnu.

7.4.4.3. Ja organiskajiem nosēdumiem, piemēram, sodrēju nosēdumiem vai traipiem, ir nepieciešama analīze, nedrīkst lietot organiskas aizsargvielas. Pēc skalošanas ar saldūdeni detaļām ir jāļauj nožūt gaisā. Kad detaļa ir pilnīgi sausa, tā ir jāizolē plastmasas maisā ar inertiem desikantiem, piemēram, ar silikagelu.

7.4.4.4. Lidojuma parametru reģistratorus nežāvē, bet gan tur iegremdētus saldūdenī, līdz atbildīgais lidojuma parametru reģistratora speciālists pārņem tos savā pārziņā. *[Izmeklēšanas iestāde]* nekādā gadījumā nedrīkst atļaut lidojuma parametru reģistratoriem, kuri ir iegremdēti ūdenī, izžūt pirms reģistratora laboratorijas sasniegšanas, lai netiktu bojāti ierakstu datu nesēji.

# 8. nodaļaIZMEKLĒŠANAS ORGANIZĒŠANA UN VADĪŠANA

# 8.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

8.1.1. Lai sasniegtu izmeklēšanas mērķi, izmeklēšana ir pienācīgi jāplāno un jāvada. Izmeklēšanas galvenās daļas ir jāplāno tā, lai izmeklēšanas grupas locekļi būtu informēti par saviem dažādajiem uzdevumiem un lai viņi būt atbilstoši kvalificēti šo uzdevumu veikšanai. Plānā arī jāatzīst, ka šo uzdevumu izpilde ir jākoordinē atbildīgajam izmeklētājam, kurš ir izmeklētāju grupas vadītājs.

8.1.2. Liela lidaparāta gadījumā ir nepieciešama liela izmeklētāju grupa, kas ir sadalīta specializētās apakšgrupās, lai pienācīgi aptvertu visus izmeklēšanas aspektus. Dažos gadījumos jau agrīnā posmā kļūs skaidras tās jomas, kurām izmeklēšanā jāpievērš galvenā uzmanība, un tad galvenos izmeklēšanas pasākumus būs iespējams efektīvi virzīt uz šīm relatīvi specializētajām jomām. Tomēr ir būtiski, lai izmeklētāji sistemātiski izskatītu visus aviācijas nelaimes gadījuma aspektus. Neatkarīgi no tā, vai aviācijas nelaimes gadījuma cēloņi ir acīmredzami, izmeklēšanā tiks noteikti visi sistēmiskie faktori, kas varētu būt veicinājuši aviācijas nelaimes gadījumu vai pastiprinājuši tā sekas, un arī jebkādi trūkumi, kas nav izraisījuši konkrēto aviācijas nelaimes gadījumu, bet varētu veicināt citus aviācijas nelaimes gadījumus un pastiprināt to sekas.

8.1.3. Tādu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanai, kuros ir iesaistīts neliels gaisa kuģis, izmeklēšanas pasākumu apmērs var būt proporcionāli mazāks. Funkcijas nemainās, taču darbu veic viens vai divi izmeklētāji, vai arī to veic izmeklētājs un speciālists, kurš ir kvalificēts veikt nepieciešamā aspekta ekspertīzi. Jāatgādina, ka pat tad, ja ir iesaistīts neliels gaisa kuģis, ļoti svarīgi veikt pirmsizmeklēšanas plānošanu un izmantot izmeklēšanas kontrolsarakstus.

# 8.2. IZMEKLĒŠANAS VADĪBAS SISTĒMA

8.2.1. Tāda aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanai, kurā ir iesaistīts liels vai komplekss gaisa kuģis, ir nepieciešama liela izmeklētāju grupa, lai izmeklēšanu varētu veikt iespējami efektīvi un operatīvi. Pieejamo izmeklētāju efektīvu izmantošanu liela apmēra izmeklēšanā var panākt, piemērojot “izmeklēšanas vadības sistēmu” (skat. *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) II daļas 5. nodaļu).Izmeklēšanas vadības sistēma sadala izmeklēšanas darbības funkcionālās jomās, no kurām katru var uzticēt izmeklēšanas grupas apakšgrupai. Katrā izmeklēšanas apakšgrupā jābūt tādam daudzumam dalībnieku, kāds nepieciešams, lai pārbaudītu konkrētos aviācijas nelaimes gadījuma apstākļus.

8.2.2. Pēc aviācijas nelaimes gadījuma vietas sākotnējā apmeklējuma un apskates pirmais vadības pasākums, kas ir jāveic atbildīgajam izmeklētājam, ir “organizatoriskās sanāksmes” sasaukšana. Organizatoriskajā sanāksmē atbildīgajam izmeklētājam ir jānosaka visas personas, kas ir jāiekļauj izmeklēšanas grupā, un jāatbrīvo citas personas, kurām nav atļauts piedalīties grupas darbā, piemēram, plašsaziņas līdzekļu pārstāvji, juristi, apdrošinātāji.

8.2.3. Organizatoriskās sanāksmes galvenais mērķis ir izklāstīt izmeklēšanas noteikumus, politiku un procedūras un sadalīt grupu noteiktās apakšgrupās, kas būs atbildīgas par dažādiem izmeklēšanas aspektiem.

*1. piezīme. Uzmanība jāpievērš nepieciešamībai atvieglot citu izmeklēšanā iesaistīto valstu pilnvaroto pārstāvju un padomnieku ieceļošanai. Šajā saistībā pase ir vienīgais ceļošanas dokuments, ko notikuma vietas valsts drīkst pieprasīt kvalificētam personālam, kuru citas valstis ir norīkojušas vai iecēlušas dalībai izmeklēšanā. Šajā saistībā skat. ICAO 9. pielikuma “Pārvadājumu atvieglošanas pasākumi” 8. nodaļas B punktu.*

*2. piezīme. [Izmeklēšanas iestādes] atbildīgajam izmeklētājam izmeklēšanas vadības sistēmas ietvaros organizatoriskās sanāksmes ir jāsasauc gan attiecībā uz liela apmēra izmeklēšanu, gan attiecībā uz maza apmēra izmeklēšanu.*

*3. piezīme. Pareizi plānotai un organizētai organizatoriskajai sanāksmei ir jāilgst mazāk par vienu stundu, lai pēc tās beigām izmeklēšanas apakšgrupas varētu sākt savu svarīgo darbu.*

8.2.4. Organizatoriskajā sanāksmē atbildīgajam izmeklētājam ir jāapspriež izmeklētāju tiesības, pienākumi un atbildība. Atbildīgajam izmeklētājam ir jāapspriež arī šajā rokasgrāmatā izklāstītā politika un procedūras un jādara pieejams šīs rokasgrāmatas eksemplārs visiem dalībniekiem, lai nodrošinātu, ka viņi saprot savu funkciju, uzdevumus un pienākumus. Pēc tam atbildīgajam izmeklētājam ir jāsadala izmeklētāji apakšgrupās, kuras vada vecākie izmeklētāji.

8.2.5. Visiem dalībniekiem ir jāparaksta apmeklējuma saraksts. Parakstot apmeklējuma sarakstu, persona apliecina, ka ir izlasījusi, sapratusi un izmeklēšanas gaitā ievēros *[izmeklēšanas iestādes]* tiesību aktus, noteikumus, politiku un procedūras. Administratīvajam personālam jāuzdod nodrošināt, ka katrā grupas sanāksmē visi dalībnieki paraksta apmeklējuma sarakstu.

*Piezīme. Grupas sapulču laikā ir svarīgi izmantot tulku pakalpojumus pat tad, ja šķiet, ka visi dalībnieki pilnīgi saprot sapulces darba valodu (visbiežāk tā ir angļu valoda). Personām, kurām angļu valoda nav dzimtā valoda, var būt grūtības saprast sarežģītus jautājumus.*

8.2.6. Atkarībā no aviācijas nelaimes gadījuma mēroga un apstākļiem var būt izveidotas vairākas apakšgrupas dažādām tehniskās izmeklēšanas jomām (skat. 8-1., 8-2. un 8-3. attēlu).

8.2.7. Izmeklēšanas apakšgrupu vadīšanu uztic vecākajiem izmeklētājiem, un katrs no viņiem ir atbildīgs par konkrētu apakšgrupu. Izmeklēšanas apakšgrupās attiecīgā gadījumā iekļauj speciālistus no *[izmeklēšanas iestādes]*, aviosabiedrības, *[CAA]*, gaisa kuģu un dzinēju ražotājiem, lidostas un darbinieku arodbiedrībām. Šajās apakšgrupās var iekļaut arī padomniekus, kurus ir norīkojuši citu valstu pilnvarotie pārstāvji. Visiem apakšgrupas dalībniekiem parasti ir jābūt pieejamai visai informācijai, kas ir atklāta izmeklēšanas gaitā, un tiem ir jāpiedalās izmeklēšanā līdz apakšgrupas ziņojuma pabeigšanai.

8.2.8. Liela apmēra izmeklēšanā var izveidot cita starpā šādas izmeklēšanas apakšgrupas: aculiecinieki, meteoroloģija/laikapstākļi, gaisa satiksmes dienests, gaisa kuģa konstrukcijas, gaisa kuģa sistēmas, spēka iekārtas, tehniskās apkopes dokumentācija, izdzīvošanas faktori, cilvēku rīcība, gaisa kuģa lidtehniskie raksturojumi un lidojuma parametru reģistratori. Ja nepieciešams, var izveidot citas speciālās apakšgrupas, piemēram, degšana un eksplozija, zem ūdens esošu daļu atgūšana, makets u. c. Nepieciešamo apakšgrupu skaitu un veidus nosaka, pamatojoties uz aviācijas nelaimes gadījuma apstākļiem un sarežģītību (skat. 8-3. attēlu).

*1. piezīme. ICAO Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) II daļas 3. nodaļā “Pienākumi izmeklēšanas jomā” ir sniegts pārskats par raksturīgākajiem pienākumiem, kuri izmeklēšanas grupas locekļiem ir jāuzņemas liela apmēra izmeklēšanā. Turklāt 4. nodaļā “Liela apmēra izmeklēšana” ir iekļauta informācija par rokasgrāmatu “Major Accident Investigation Guide” [Liela mēroga aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas rokasgrāmata] (MAIG), kurā atbildīgajam izmeklētājam, apakšgrupu vadītājiem un citiem izmeklēšanas grupas locekļiem sniegtas galvenās vadlīnijas par liela apmēra izmeklēšanu.*

*2. piezīme. ICAO Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) III daļā ir sniegti sīki norādījumi par to, kā veikt izmeklēšanu konkrētās jomās.*

*3. piezīme. Katram [izmeklēšanas iestādes] apakšgrupas vadītājam ir jāizsniedz saviem apakšgrupas locekļiem būtisko vadlīniju eksemplārs izskatīšanai pirms izmeklēšanas sākuma.*



#### 8-1. attēls. Piemērs par izmeklēšanas grupas organizēšanu atkarībā no izmeklēšanas rakstura



#### 8-2. attēls. Izmeklēšanas grupa. A piemērs



#### 8-3. attēls. Izmeklēšanas grupa. B piemērs

8.2.9. Ikvienā izmeklēšanā katra iesaistītā organizācija (aviosabiedrība, regulators, izgatavotājs u. c.) ieceļ savu koordinatoru (pārstāvi/grupas vadītāju) sadarbības nodrošināšanai ar atbildīgo izmeklētāju un savas organizāciju speciālistu darba pārraudzībai. Atbildīgais izmeklētājs ir persona, kas atbild par saziņu ar pilnvarotajiem pārstāvjiem (un viņu padomniekiem) no citām valstīm, kuras piedalās izmeklēšanā saskaņā ar *ICAO* 13. pielikumu.

8.2.10. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas vadību var ievērojami atvieglot tas, ka atbildīgais izmeklētājs izmanto plūsmkarti ar vairākiem notikumiem. Katram notikumam ir atbilstoša raksturojoša frāze. Plūsmkarte sniedz iespēju izmeklētājiem nodrošināt to, ka tiek ievērota būtiskā notikumu secība. *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) II daļā ir iekļauts “Notikumu kontrolsaraksts”, kas īpaši paredzēts tam, lai palīdzētu vadīt aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanu, dokumentējot dažādus izmeklēšanas posmus. Šis kontrolsaraksts ir jāizmanto kā rīks dažādu izmeklēšanas pabeigšanai nepieciešamo izmeklēšanas posmu pārvaldībai. Jāņem vērā, ka tas ir tikai rīks un tas ir jāpapildina ar citiem materiāliem.

8.2.11. Katrs notikumu kontrolsaraksts ir jāizmanto kopā ar Liela mēroga aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas rokasgrāmatu, kas iekļauta *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) II daļā, un ar specifiskajiem izmeklēšanas darba materiāliem (kontrolsarakstiem), kas ir iekļauti dokumenta Nr. 9756 III daļā un pielāgoti konkrētajiem aviācijas nelaimes gadījuma apstākļiem. Tā kā izmeklēšanas uzdevumi var atšķirties atkarībā no aviācijas nelaimes gadījuma apstākļiem, kontrolsaraksti ir jāpārskata, lai nodrošinātu, ka uzdevumi ir atbilstoši konkrētā aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas organizēšanai un norisei. Darbību un uzdevumu sakārtošana kontrolsarakstos ļauj atbildīgajam izmeklētājam skaidri norādīt to, kas ir paveikts un kas izmeklētājiem un dažādām apakšgrupām ir jāpaveic izmeklēšanas laikā. Tas arī palīdz atbildīgajam izmeklētājam virzīt un vadīt personas, kuras piedalās izmeklēšanā pirmo reizi un kurām var būt nepieciešams īpašs padoms. Kontrolsaraksti ir ne tikai izmeklēšanas vadības sistēmas daļa, bet arī vieš zināmu kārtību bieži vien neskaidrajā situācijā.

8.2.12. Apakšgrupu vadītāji ir atbildīgi par izmeklēšanas uzdevumu izpildi, izmantojot savus attiecīgos kontrolsarakstus tiem uzticēto dažādo uzdevumu pabeigšanai. Tādēļ apakšgrupu vadītājiem ir jāpārzina izmeklēšanas vadības sistēma un viņu apakšgrupām uzticētie uzdevumi. Viņiem ir jāapzinās, ka uzdevumu apraksts var būt nepilnīgs un ka noteiktos apstākļos uzdevumi var būt jāpārskata. Kad tiek izmantoti kontrolsaraksti, izmeklētājiem ir ieteicams atzīmēt katra uzdevuma pabeigšanas datumu, visas turpmākās nepieciešamās darbības un visu, kam ir būtiska nozīme saistībā ar konkrēto uzdevumu. Neatkarīgi no tā, cik pamatīga plānošana ir veikta kontrolsarakstu sagatavošanas procesā, neizbēgami būs gadījumi, kad aprakstītie uzdevumi būs jāpielāgo konkrētiem izmeklēšanas apstākļiem.

8.2.13. Kontrolsaraksti palīdz apakšgrupu vadītājiem organizēt savu apakšgrupu darbu un sniedz atbildīgajam izmeklētājam rīku virzības uzraudzībai. Ikdienas izmeklēšanas virzības sanāksmēs izmeklētājiem ir jāziņo, kuri viņu kontrolsarakstā norādītie uzdevumi ir izpildīti kopš pēdējās ziņošanas reizes, un atbildīgajam izmeklētājam ir jāreģistrē šī virzība plūsmkartē. Šīs sistēmas priekšrocība ir ērtā izmeklēšanas gaitas paziņošana vadības centram no aviācijas nelaimes gadījuma vietas un tas, ka galvenajā mītnē plūsmkarti var atjaunināt, lai atspoguļotu pastāvošo izmeklēšanas statusu.

8.2.14. Izmeklēšanas vadības sistēma ir viens no galvenajiem rīkiem, kas ir jāizmanto liela apmēra izmeklēšanā, un izmeklētājam, kurš, visticamāk, tiks iecelts par atbildīgo izmeklētāju vai liela apmēra izmeklēšanas apakšgrupas vadītāju, ir jāiepazīstas ar šo sistēmu pirms tās izmantošanas praksē. Sistēmas efektivitāte ir tieši saistīta ar to, cik pienācīgi katrs izmeklētājs ievēro plūsmkarti un kontrolsarakstus.

8.2.15. *[Izmeklēšanas iestādes]* politika paredz izmeklēšanas vadības sistēmas izmantošanu savas izmeklēšanas norisē.

# 8.3. SANĀKSMES PAR IZMEKLĒŠANAS VIRZĪBU

8.3.1. Izmeklēšanas vadības sistēmā ir paredzētas izmeklēšanas grupas sanāksmes par izmeklēšanas virzību katru dienu. Galvenais šādu sanāksmju mērķis ir visiem grupas locekļiem piedalīties dažādu apakšgrupu ikdienas atskaitēs, būt informētiem par citu apakšgrupu konstatētajiem faktiem un plānot turpmākās darbības. Tādējādi arī tiek stiprināts “komandas gars”, kas ir būtiski, lai liela mēroga nelaimes gadījumu izmeklēšana būtu sekmīga. Sanāksmes par izmeklēšanas virzību ļauj atbildīgajam izmeklētājam pārraudzīt izmeklēšanas virzību un izmeklēšanas procesā veiktos atklājumus un vajadzības gadījumā uzņemties vadību un sniegt norādījumus.

*Piezīme. Sanāksmes par izmeklēšanas virzību ir jārīko arī tad, ja izmeklēšanas grupas locekļu skaits ir neliels (3–5 personas), un tās var rīkot neformālā gaisotnē, piemēram, transportlīdzeklī aviācijas nelaimes gadījuma vietā vai tamlīdzīgos apstākļos. Lielas sanāksmes par izmeklēšanas virzību (10–100 personām) ir jārīko formālākā gaisotnē, piemēram, lielā viesnīcas telpā vai tamlīdzīgā vietā. Šādu sanāksmju rīkošana ir izmeklēšanas vadības sistēmas daļa.*

8.3.2. Tipisks sanāksmes par izmeklēšanas virzību formāts paredzētu to, ka atbildīgais izmeklētājs sāk sanāksmi ar vispārēju ziņojumu un sniedz grupai jaunāko informāciju par notikumu attīstību ārpus grupas, piemēram, par tehniskās apkopes dokumentu pārskatīšanu, ziņojumiem par lidojuma parametru reģistratora atšifrēšanu un par citiem izmeklēšanas pasākumiem, kas tiek veikti ārpus aviācijas nelaimes gadījuma vietas. Ja grupai ir pievienojušies jauni izmeklētāji, viņus iepazīstina ar noteikumiem, politiku un procedūrām un norīko darbā atbilstošā apakšgrupā.

8.3.3. Pēc tam atbildīgais izmeklētājs lūdz katras apakšgrupas vadītājam sniegt īsu ziņojumu. Apakšgrupas vadītājs organizē savu ziņojumu atbilstīgi šādam formātam:

* + - * ko mēs darījām šodien;
			* ko mēs atklājām šodien;
			* ko mēs plānojam darīt rītdien;
			* jautājumi, komentāri un ieteikumi.

8.3.4. Apakšgrupu ziņojumiem ir jābūt īsiem un kodolīgiem. Būtiskie dokumenti, piemēram, laikapstākļu ziņojumi vai līdzīgi dati, ir jāizplata pārējiem dalībniekiem un nav jālasa sanāksmē par izmeklēšanas virzību. Ziņojumi jāgatavo un jautājumi jāuzdod tikai par faktisko informāciju. Šī nav piemērota vieta spekulācijām par aviācijas nelaimes gadījuma cēloņiem vai to analizēšanai. Pienācīgi organizētai un vadītai sanāksmei par izmeklēšanas virzību nebūtu jāilgst vairāk par vienu stundu.

*Piezīme. Ja dalībniekiem ir atšķirīgas dzimtās valodas, ir būtiski izmantot tulku pakalpojumus, lai visas personas gūtu maksimālu labumu no sanāksmes par izmeklēšanas virzību ziņojumiem, saprastu informāciju un spētu nodot to saviem vadītājiem un spētu izstrādāt aviācijas nelaimes gadījumu novēršanas pasākumus. Dažos gadījumos apakšgrupu vadītājiem būtu lietderīgi iepriekš izsniegt dalībniekiem savu instruktāžas piezīmju cietās kopijas, lai dalībnieki varētu sekot līdzi šādai mutiskai instruktāžai.*

8.3.5. Pēc sanāksmes par izmeklēšanas virzību atbildīgajam izmeklētājam ir jāinformē sava vadība par izmeklēšanā konstatētajiem faktiem un izmeklēšanas virzību un jāsagatavojas iespējamai plašsaziņas līdzekļu un ģimenes locekļu informēšanai.

# 8.4. SADARBĪBA AR PLAŠSAZIŅAS LĪDZEKĻIEM

8.4.1. Visi liela mēroga aviācijas nelaimes gadījumi un lielākā daļa nelielu aviācijas nelaimes gadījumu piesaista lielu sabiedrības un plašsaziņas līdzekļu interesi. Labi sakari ar plašsaziņas līdzekļiem parasti nāk par labu izmeklēšanai. Sadarbība ar vietējiem plašsaziņas līdzekļiem var būt nepieciešama, lai netiktu izpausta precīza informācija par aviācijas nelaimes gadījuma vietu līdz brīdim, kad ir iespējams ieviest pienācīgus pūļa kontroles pasākumus. Plašsaziņas līdzekļu palīdzība var būt nepieciešama arī tam, lai iegūtu papildu informāciju par vietējo teritoriju, noskaidrotu iespējamo aculiecinieku vārdus un uzvārdus vai arī lūgtu sabiedrības palīdzību trūkstošo gaisa kuģa atlūzu fragmentu atgūšanā.

8.4.2. Lai sekmētu faktiskās informācijas izplatīšanu un samazinātu spekulācijas un baumas par aviācijas nelaimes gadījumu, *[izmeklēšanas iestādei]* ir regulāri jāsniedz plašsaziņas līdzekļiem informācija par izmeklēšanas virzību un fakti, kurus ir iespējams izpaust, nekaitējot izmeklēšanai. Šā iemesla dēļ atbildīgajam izmeklētājam un *[izmeklēšanas iestādei]* ir jāizveido vienots kontaktpunkts darbam ar plašsaziņas līdzekļu pieprasījumiem. Šāda kontaktpersona parasti ir atbildīgais izmeklētājs vai persona, kuru ir norīkojis *[izmeklēšanas iestādes] [vadītājs/priekšnieks]* vai atbildīgais izmeklētājs. Atbildīgajam izmeklētājam, apspriežoties ar pilnvarotajiem pārstāvjiem, ir jāsniedz plašsaziņas līdzekļiem objektīva informācija par faktiem un apstākļiem. Vienlaikus ir jānodrošina, ka plašsaziņas līdzekļu vajadzības neapgrūtina pienācīgu izmeklēšanas norisi. Plašsaziņas līdzekļi ir jāinformē par to, ka aptuveni 30 dienas pēc aviācijas nelaimes gadījuma tiks publicēts iepriekšējs (faktu) ziņojums.

8.4.3. Arī citām iestādēm un organizācijām, kas ir iesaistītas aviācijas nelaimes gadījumā vai ko tas ir skāris (piemēram, aviosabiedrībām, lidostu pilnvarotajām iestādēm, avārijas dienestiem un gaisa kuģa ražotājiem) var būt jāinformē plašsaziņas līdzekļi par to saistību ar aviācijas nelaimes gadījumu, un iesaistītajām iestādēm un organizācijām šādas darbības ir savstarpēji jāsaskaņo, ciktāl tas ir iespējams. Tomēr *[izmeklēšanas iestāde]* ir galvenais kontaktpunkts un vienīgā organizācija, kura drīkst izpaust informāciju par izmeklēšanas virzību un tajā konstatētajiem faktiem.

8.4.4. Attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanu ārpus *[valsts nosaukums ģenitīvā]*, ko veic citas valstis, *[izmeklēšanas iestādes]* ieceltais pilnvarotais pārstāvis un viņa padomnieki, kas piedalās izmeklēšanā, nesniedz plašsaziņas līdzekļiem un sabiedrībai nekādu izmeklēšanā iegūtu informāciju un dokumentus bez tās valsts skaidras piekrišanas, kura veic izmeklēšanu. Sniedzot šādu informāciju bez izmeklēšanu veicošās valsts piekrišanas, *[izmeklēšanas iestāde]* vai citas *[valsts nosaukums ģenitīvā]* amatpersonas vājinātu iesaistīto valstu savstarpējo uzticēšanos un sadarbību, tādēļ no šādas rīcības ir jāatturas.

# 8.5. DARBS AR AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMĀ CIETUŠO PERSONU ĢIMENES LOCEKĻIEM

8.5.1. *ICAO* apkārtrakstā Nr. 285 “Vadlīnijas par palīdzības sniegšanu aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm” ir sniegti starptautiski atzīti norādījumi un prakse valstīm piemērošanai darbā ar aviācijas nelaimes gadījumā cietušajiem un viņu ģimenes locekļiem.

8.5.2. Cietušajiem un viņu ģimenēm nav atļauts piedalīties izmeklēšanā; tomēr *ICAO* 13. pielikuma 5.27. punkts “To valstu līdzdalība, kuru pilsoņi gājuši bojā vai guvuši nopietnus miesas bojājumus” paredz noteiktas tiesības valstīm, kuras ir īpaši ieinteresētas aviācijas nelaimes gadījumā saistībā ar tās valstspiederīgo nāvi vai smagiem miesas bojājumiem, ko šādas personas ir guvušas. Proti, šādām valstīm, iesniedzot lūgumu, ir atļauts iecelt “ekspertu”, kuram ir tiesības:

a) apmeklēt aviācijas nelaimes gadījuma vietu;

b) piekļūt būtiskajai faktiskajai informācijai, kuru izmeklēšanu veicošā valsts ir apstiprinājusi publiskošanai, un informācijai par izmeklēšanas virzību, un

c) saņemt nobeiguma ziņojuma eksemplāru.

8.5.3. Tas neliedz valstij arī palīdzēt cietušo personu identificēšanā un tikties ar saviem valstspiederīgajiem, kuri ir izdzīvojuši aviācijas nelaimes gadījumā.

8.5.4. Šie noteikumi neļauj ieceltajam ekspertam aktīvi piedalīties izmeklēšanā.

*Piezīme. Attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumiem, kas notiek ārpus [valsts nosaukums lokatīvā] un kuros ir cietuši [valsts nosaukums ģenitīvā] valstspiederīgie, [valsts nosaukums datīvā] var būt jānosūta eksperti, lai palīdzētu otrai valstij identificēt cietušos. Šis uzdevums nav tieši saistīts ar aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanu, un tas neietilpst [izmeklēšanas iestādes] pilnvarojumā. Lai gan [izmeklēšanas iestādei] var nebūt pieprasīts(-i) eksperts(-i) šā uzdevuma izpildei, [izmeklēšanas iestādei] ir jāmudina attiecīgās [valsts nosaukums ģenitīvā] par ārlietām atbildīgās iestādes un personāls sniegt šādu palīdzību, parasti šim nolūkam izmantojot [valsts nosaukums ģenitīvā] vēstniecību otrā valstī.*

8.5.5. *ICAO* 9. pielikuma “Pārvadājumu atvieglošanas pasākumi” 8. nodaļas I punktā “Palīdzība aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm” ir sniegti *SARP* par valstu pienākumu atvieglot aviācijas nelaimes gadījumā cietušo personu ģimenes locekļu īslaicīgu ieceļošanu šo valstu teritorijā. *[Valsts nosaukums datīvā]* ir jāpaplašina visa nepieciešamā palīdzība aviācijas nelaimes gadījumos cietušo personu ģimenes locekļiem, piemēram, pagaidu ceļošanas dokumentu izdošana, transporta organizēšana un muitošana.

*[[Piezīme. Dažās valstīs ir spēkā tiesību akti, kas reglamentē to, kā strādāt ar aviācijas nelaimes gadījumā cietušajām personām un viņu ģimenes locekļiem. Šai rokasgrāmatas daļai jābūt veidotai tā, lai atbilstu šādām prasībām. Ja valstī nav spēkā formālu prasību, rokasgrāmatā ir vispārīgi jāapspriež darbs ar ģimenes locekļiem un cietušajām personām, lai izpildītu ICAO prasības šajā jomā. Tālāk ir sniegts ieteicamais teksts.]]*

8.5.6. Vispārējā atbildība par darbu ar ģimenes locekļiem un aviācijas nelaimes gadījumā cietušajiem ir jāuzņemas aviosabiedrībai, un tai ir jābūt izstrādātam plānam par to, kā strādāt ar aviācijas nelaimes gadījumā cietušajiem un viņu ģimenes locekļiem. Tomēr notikuma vietas valstij ir jāuzrauga šādi pasākumi. Tāpēc *[izmeklēšanas iestādei]* ir jāizveido sakari ar attiecīgajiem ģimenes locekļiem vai viņu pārstāvjiem, lai veicinātu informācijas sniegšanu par izmeklēšanā konstatētajiem faktiem un izmeklēšanas virzību un lai atvieglotu nepieciešamo piekļuvi citu valstu ekspertiem saskaņā ar *ICAO* 13. pielikuma 5.27. punktu un *ICAO* apkārtrakstu Nr. 285.

# 8.6. DOKUMENTĀCIJAS, PARAUGU UN IERAKSTU AIZSARDZĪBA

*[Izmeklēšanas iestādes]* procedūras paredz, ka tad, ja notiek aviācijas nelaimes gadījums, visi gaisa satiksmes dienestu sakaru ieraksti un dokumenti, kurus uzskata par saistītiem ar attiecīgo reisu, un aviācijas meteoroloģijas dati ir jāaizsargā un jāievieto drošā glabāšanā. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir noslēgtas vienošanās (*MoU*) ar attiecīgajām organizācijām, lai nodrošinātu šīs prasības izpildi (skat. C papildinājumu). Ir pieņemtas papildu instrukcijas, kas paredz, ka ar gaisa kuģi, lidojumu apkalpi un lidojumu saistītā gaisa kuģa ekspluatanta dokumentācija tiek nodota drošā glabāšanā.

# 8.7. GAISA KUĢA ATLŪZU EVAKUĀCIJA

Sīkāka informācija par pārvietošanās spēju zaudējuša gaisa kuģa aizvākšanas plānošanu, tam nepieciešamo aprīkojumu un procedūrām lidostās ir sniegta Lidostas dienestu rokasgrāmatas (dok. Nr. 9137) 5. daļā “Pārvietošanās spēju zaudējuša gaisa kuģa evakuācija”.

# 8.8. GAISA KUĢU ATLŪZU ATDOŠANA

8.8.1. Gaisa kuģa atlūzām ir jāpaliek *[izmeklēšanas iestādes]* uzraudzībā līdz brīdim, kad tās ir jāatdod atpakaļ gaisa kuģa īpašniekam vai īpašnieka pārstāvim (apdrošināšanas sabiedrībai). Daudzos gadījumos gaisa kuģa atlūzas ir jāatdod pakāpeniski, ievērojot izmeklētāju vajadzības, kas ir saistītas ar atlasīto detaļu testēšanu.

8.8.2. Attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumiem *[valsts nosaukums lokatīvā]*, kuros ir iesaistīti citās valstīs reģistrēti vai citu valstu ekspluatēti gaisa kuģi, *[izmeklēšanas iestādei]* ir jāatvieglo gaisa kuģa, tā satura vai tā daļu atbrīvošana no uzraudzības, tiklīdz tie vairs nav vajadzīgi izmeklēšanai, atdodot tās personai(-ām), ko ir atbilstoši norādījusi reģistrētājvalsts vai ekspluatantvalsts. Šis noteikums ir īpaši svarīgs gadījumos, kad gaisa kuģim ir radīti nelieli bojājumi un gaisa kuģis ir jāremontē un jānodod atpakaļ ekspluatācijā.

8.8.3. Gaisa kuģa atlūzu daļas vai visas gaisa kuģa atlūzas var atdot, izmantojot gaisa kuģa atlūzu un to daļu atdošanas veidlapu (skat. F papildinājumu), kurā norādīts atbildīgā izmeklētāja un gaisa kuģa īpašnieka vai īpašnieka pilnvarotā pārstāvja vārds, uzvārds un organizatoriskā informācija. Atdošanas veidlapā jāiekļauj aviācijas nelaimes gadījumu un gaisa kuģi identificējoša informācija.

8.8.4. Ja ir jāatdod visas gaisa kuģa atlūzas, atbildīgajam izmeklētājam ir jāparaksta gaisa kuģa atlūzu un daļu atdošanas veidlapa un jāsaņem paraksts no gaisa kuģa īpašnieka vai īpašnieka pārstāvja, kurš pieņem gaisa kuģa atlūzas. Ja tiek atdotas tikai gaisa kuģa atlūzu daļas, gaisa kuģa atlūzu un daļu atdošanas veidlapā jāuzskaita atdodamās detaļas un visas detaļas, kas tiek paturētas turpmākai izmeklēšanai, kā arī jāiekļauj paraksti, kas apstiprina daļu atdošanu un paturēšanu. Katru reizi, kad tiek atdota kāda gaisa kuģa atlūzu daļa, ir jāaizpilda papildu gaisa kuģa atlūzu un daļu atdošanas veidlapa, lai dokumentētu nodošanu.

*Piezīme. Pirms gaisa kuģa atlūzas tiek nodotas gaisa kuģa īpašniekam vai īpašnieka pārstāvim, [izmeklēšanas iestādes] atbildīgajam izmeklētājam ir jāpanāk pilnīga vienprātība ar visām izmeklēšanā iesaistītajām pusēm, tostarp ar policiju, par lēmumu atdot gaisa kuģa atlūzas. Atbildīgajam izmeklētājam ir arī jāsaskaņo savs lēmums ar [izmeklēšanas iestādes] vadības personālu.*

# 9. nodaļaTESTI UN DETAĻU PĀRBAUDES

# 9.1. GAISA KUĢA SISTĒMU UN DETAĻU LABORATORISKĀ PĀRBAUDE

9.1.1. Daudzos gadījumos būs nepieciešamas noteiktu detaļu specializētas pārbaudes vai testēšana. Attiecībā uz testiem un detaļu pārbaudēm *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jāievēro tā pati politika un procedūras, ko piemēro attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījuma vietā notiekošo izmeklēšanas posmu. *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) I daļas 5.7. punktā ir sniegti norādījumi par to, kā plānot detaļu specializētās pārbaudes ārpus aviācijas nelaimes gadījuma vietas.

9.1.2. Specializētas pārbaudes var būt diapazonā no bojātas daļas pārbaudes skenējošajā elektronu mikroskopā (*SEM*) līdz pat ķīmiskajai analīzei un/vai gaisa kuģa sistēmu testēšanai vai izmēģinājumu lidojumiem. Laboratoriskās pārbaudes un testēšana parasti ir saistītas ar tāda specializēta aprīkojuma izmantošanu, kas nav pieejams aviācijas nelaimes gadījuma vietā un bieži vien pārsniedz gaisa kuģa tehniskās apkopes zonas iespējas. Jāapsver attiecīgās detaļas ražotāja tehnisko iespēju izmantošana, kas sniedz pieeju specializētam aprīkojumam un apmācītam personālam. Tomēr tam ir nepieciešama cieša uzraudzība no *[izmeklēšanas iestādes]* izmeklētāju vai *[izmeklēšanas iestādes]* norīkotu izmeklētāju puses, lai nodrošinātu, ka nepastāv reāls vai šķietams interešu konflikts. Visas darbības, sevišķi demontāžas un testēšanas posmi, ir jādokumentē un jāfotografē, lai savāktu pierādījumus.

9.1.3. Specializētas pārbaudes var būt nepieciešamas arī tam, lai atšifrētu vai atkodētu informāciju no citām elektroniskām ierīcēm, piemēram, no satelītu navigācijas iekārtām (piemēram, *GPS*, *GLONASS*, *GPWS*, *TAWS*, *FMS*).

9.1.4. Laboratoriskās pārbaudes nedrīkst aprobežoties tikai ar standarta testiem. Papildus testēšanai, kurā pārbauda atbilstību attiecīgajām specifikācijām, dažkārt var būt jānosaka parauga (piemēram, metāla, materiāla, degvielas un eļļas) faktiskās īpašības. Reizēm ir jāizstrādā īpaši testi, kas pilnīgi pārbaudītu detaļu rādītājus. Plašs specializēta testēšanas aprīkojuma klāsts sniedz iespēju imitēt dažādus darbības traucējumus.

9.1.5. Ja izmeklētāji nosūta bojātas daļas vai detaļas laboratoriskai pārbaudei, viņiem ir jāsniedz iespējami daudz informācijas par apstākļiem, kas ir veicinājuši šo daļu vai detaļu bojājumus, tostarp jāinformē par savām izvirzītajām hipotēzēm/aizdomām. Izmeklētāja sniegtā informācija ir paredzēta tikai kā vadlīnijas speciālistam, kuram ir jāizpēta visi būtiskie aspekti. Nav pietiekami, ka izmeklētājs nosūta daļas specializētai pārbaudei ar vispārīgu norādi “Testēšanai”. Izmeklētājam ir jāsniedz sīkāka vēsturiskā informācija par attiecīgo daļu vai detaļu, norādot, piemēram:

* + - * datumu, kad tā tika uzstādīta gaisa kuģī;
			* kopējo ekspluatācijas stundu skaitu;
			* kopējo stundu skaitu kopš pēdējā kapitālā remonta vai pārbaudes;
			* iepriekšējos paziņotos sarežģījumus un
			* visus datus, kas var sniegt informāciju par to, kā un kāpēc ir radies daļas vai detaļas bojājums.

*Piezīme. Ja netiek nodrošināta [izmeklēšanas iestādes] pavadība, jānosaka pārraudzības kārtība, ko īsteno izmeklētājs no valsts, kurā notiks testēšana, vai izmeklētājs no citas valsts, vai atbilstoši norīkota neatkarīga persona.*

9.1.6. Lai aizsargātu pierādījumus, ir svarīgi, lai bojātās daļas un detaļas, kurām nepieciešama specializēta pārbaude, tiktu rūpīgi izņemtas no atlūzām. Lai pieņemtu atbilstošus lēmumus, jāapspriežas ar gaisa kuģa ražotāja un aviosabiedrību ekspertiem. Mehāniskās, elektriskās, hidrauliskās vai pneimatiskās gaisa kuģu sistēmas tiks noņemtas iespējami lielās daļās. Nepieciešamās daļas ir ieteicams demontēt, nevis nogriezt. Jāaizsargā krāsas pēdas, kas bieži vien ir ārkārtīgi svarīgas sadursmju un lidojuma laikā notikušo atteiču gadījumos. Tas attiecas arī uz dūmu vai sodrēju pēdām.

# 9.2. PRAKTISKI PASĀKUMI

9.2.1. Pārbaužu veikšanas vieta jāizvēlas, pamatojoties uz nepieciešamo specializēto pārbaužu raksturu un testējamo detaļu un sistēmu veidu. Izmeklētājam jābūt pārliecinātam, ka izvēlētā pārbaudes veikšanas vieta spēj nodrošināt nepieciešamo pārbaudi un testēšanu. Cik vien savlaicīgi iespējams, jānokārto nepieciešamās formalitātes ar pārbaudes veikšanas vietu, lai pārbaudes veikšanas vietas vadība varētu plānot testus, norīkot personālu un piešķirt aprīkojumu.

9.2.2. Izvēloties sistēmu un detaļas specializētai pārbaudei un testēšanai, vēlams iekļaut iespējami daudz sistēmas detaļu, piemēram, elektroinstalāciju, relejus, regulētājvārstus un regulatorus. Testos, kuros pārbauda vienu detaļu, tiks noskaidrota informācija tikai par konkrētās vienības darbību, taču problēma faktiski var būt radusies vienā no saistītajām detaļām. Derīgākie testēšanas rezultāti tiek iegūti, izmantojot iespējami daudz oriģinālās sistēmas detaļu.

9.2.3. Katrai detaļai jābūt marķētai ar tās nosaukumu, daļas numuru, sērijas numuru un aviācijas nelaimes gadījuma identifikatoru. Izmeklētājam ir jāuztur visu testējamo detaļu saraksts, apraksti un fotogrāfijas; detaļas ir jāglabā drošos apstākļos, līdz tās var nosūtīt.

9.2.4. Detaļas ir jāiesaiņo, lai iespējami samazinātu to bojāšanu transportēšanas laikā. Īpaša uzmanība jāpievērš tam, lai lūzumu virsmas tiktu aizsargātas ar piemērotu iesaiņojuma materiālu un novērstu virsmu bojājumus, kas varētu rasties, virsmām saskaroties savstarpēji vai ar citām daļām.

9.2.5. Ja iespējams, spēka iekārtas ir jānosūta to speciālajos statīvos un konteineros. Citas smagās detaļas, piemēram, lidojuma vadības bloki, stabilizatora vītņu domkratu komplekti un izpildmehānismi, jāiesaiņo aizsargiepakojumā un jāievieto atsevišķos koka konteineros. Lai transportēšanas laikā detaļas būtu nostiprinātas nekustīgā stāvoklī, konteineros ir jāuzstāda bloki vai sastiprinājumi. Mazākas un vieglākas detaļas ir jānosūta tādā pašā veidā, ievietojot vairākas vienības vienā kastē tā, lai būtu novērsta to savstarpēja saskare. Ļoti vieglas vienības ir jāiepako bieza gofrētā kartona kārbās ar pietiekamu iesaiņojuma materiāla daudzumu, lai novērstu bojājumus, kas varētu rasties, nepareizi apejoties ar sūtījumu transportēšanas laikā. Izmeklētājiem ir atbilstoši jāmarķē visas kastes un kartona kārbas, un jāsagatavo inventāra saraksts katram konteineram.

9.2.6. Dažkārt bojātā gaisa kuģa daļu vai daļas var būt jānosūta uz citu valsti tehniskas pārbaudes veikšanai vai testēšanai. Saskaņā ar *ICAO* 9. pielikumu “Pārvadājumu atvieglošanas pasākumi” 8. nodaļas B punktu katrai attiecīgajai valstij ir jānodrošina, ka šādas daļas vai daļu transportēšana notiek bez kavēšanās. Attiecīgajām valstīm ir arī jāsekmē šādas daļas vai daļu nosūtīšana atpakaļ uz valsti, kura veic izmeklēšanu.

# 9.3. PIEZĪMES UN TESTĒŠANAS REZULTĀTI

9.3.1. Pirms pārbaužu un testu veikšanas iesaistītais(-ie) izmeklētājs(-i) un pārbaudes veikšanas vietas personāls ir jāinstruē par veicamo testu veidu un apjomu, un viņiem ir jāpārskata testu procedūras, lai pārliecinātos par to atbilstību. Principā pirms jebkādas testēšanas uzsākšanas ir jāsagatavo testēšanas plāns, kas ir jāapstiprina visiem dalībniekiem. Testēšanas plāns kļūst par detaļas izmeklēšanas plānošanas un norises rakstveida protokolu.

*Piezīme. Labs paņēmiens testēšanas plāna izstrādei ir lūgt detaļas ražotājam sagatavot testēšanas plāna protokola projektu, kas pēc tam ir jāizskata un jāsaskaņo starp visiem pārbaudes dalībniekiem. Tomēr galīgo lēmumu par testēšanas plānu pieņem [izmeklēšanas iestāde].*

9.3.2. Jebkāda neatbilstība, kas ir konstatēta testēšanas laikā, ir jāfotografē un jādokumentē, papildinot to ar skaidrojumu par tās ietekmi uz sistēmas vai detaļas darbību. Jāņem vērā, ka testēšanas procedūrās pieprasītās pielaides var attiekties tikai uz jaunām detaļām vai detaļām, kurām ir veikts kapitālais remonts, bet detaļām, kuras ir ekspluatētas noteiktu laiku, pieļaujamās robežvērtības var būt ārpus šīm pielaidēm. Pēc testu pabeigšanas detaļa ir jāizjauc, lai noskaidrotu kļūmes cēloni, ja tas ir nepieciešams, ņemot vērā neatbilstības raksturu. Pirms detaļas izjaukšanas un izjaukšanas procesa daļas ir jāfotografē un konstatējumi ir jādokumentē rakstveidā.

9.3.3. Pirms izjaukšanas jāapsver detaļu caurskate ar rentgena aparātu, ja pastāv iespēja, ka izjaukšanas laikā tiks zaudēts atsperu novietojums, kontakti u. c.

9.3.4. Testēšana un pārbaudes ārpus notikuma vietas ir jāveic saskaņā ar tiem pašiem noteikumiem un procedūrām, kas tiek piemērotas notikuma vietas posmā un kas izslēdz netehniskā personāla klātbūtni. Tomēr dažos gadījumos tiesu iestāde var uzdot citam personālam, kas neietilpst izmeklēšanas grupā, piedalīties darbā vai novērot to. Šādos gadījumos izmeklētājiem jānodrošina, ka viņi neapspriež savus viedokļus vai nekomentē konstatētos faktus vai analīzes rezultātus šo netehnisko trešo personu klātbūtnē.

9.3.5. Ja apdrošināšanas zaudējumu novērtētāji vai citas puses, kas neietilpst izmeklēšanas grupā, ir saņēmušas atļauju piedalīties un novērot izjaukšanu, izmeklētājam un testēšanas vietas personālam ir jāievēro īpaša piesardzība. Konstatētos faktus un analīžu rezultātus nedrīkst apspriest tāda personāla klātbūtnē, kurš nepiedalās izmeklēšanā, jo viņi var izmantot šādu informāciju neatbilstoši.

9.3.6. Pēc testēšanas pabeigšanas izmeklētājam(-iem) un pārbaudes veikšanas vietas personālam ir jāizskata un jāapspriež rezultāti. Ja pastāv vienprātība par to, ka savāktie dati sniedz patiesu un faktos balstītu priekšstatu par detaļu stāvokli un rādītājiem, piezīmes un testa rezultāti ir jāapkopo lauka piezīmēs, kas tiks izmantotas kā sistēmas vai detaļas pārbaudes un testēšanas dokuments.

# NOBEIGUMA ZIŅOJUMA SAGATAVOŠANA

# 10. nodaļaNOBEIGUMA ZIŅOJUMA SAGATAVOŠANA UN DROŠĪBAS REKOMENDĀCIJU SNIEGŠANA

# 10.1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

10.1.1. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jāizdod nobeiguma ziņojums par visām izmeklēšanām. Nobeiguma ziņojuma formātam un saturam ir jāatbilst norādījumiem, kas ir sniegti *ICAO* 13. pielikuma papildinājumā un *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) IV daļā “Nobeiguma ziņojuma sagatavošana”. Nobeiguma ziņojuma apjoms un darbības joma ir atkarīga no atgadījuma apstākļiem un ar atgadījumu saistītajiem drošības jautājumiem. Attiecībā uz visiem atgadījumiem, kuros ir iesaistīti gaisa kuģi, kas reģistrēti, ekspluatēti, projektēti vai izgatavoti ārpus *[valsts nosaukums ģenitīvā]*, ir pilnībā jāievēro *ICAO* formāts. Saskaņā ar *ICAO* 13. pielikumu ziņojumam ir jābūt skaidram un kodolīgam.

10.1.2. *[Izmeklēšanas iestādes]* politika paredz iespējami ātru nobeiguma ziņojuma sagatavošanu un publiskošanu. Nobeiguma ziņojumu var nodot atklātībai, publicējot *[izmeklēšanas iestādes]* tīmekļa vietnē, kā arī nosūtot cieto kopiju visām iesaistītajām valstīm un *ICAO* saskaņā ar 13. pielikuma noteikumiem.

10.1.3. Pēc izmeklēšanas lauka posma pabeigšanas *[izmeklēšanas iestādei]* ir jānodrošina, ka atbildīgais izmeklētājs izstrādā ziņojuma sagatavošanas grafiku, kurā ir noteikti nobeiguma ziņojuma sagatavošanas termiņi. Termiņiem ir jāatbilst ar atgadījumu saistīto drošības problēmu sarežģītībai.

10.1.4. Vispārējais termiņš, kurā ir jāizmeklē “nelieli” atgadījumi ar minimālām drošības problēmām, nepārsniedz sešus mēnešus no atgadījuma dienas. Termiņš, kurā ir jāizmeklē liela mēroga atgadījumi ar sarežģītiem drošības jautājumiem, parasti ir divpadsmit mēneši vai iespējami īsākais laiks.

10.1.5. Ja kāda iemesla dēļ nobeiguma ziņojumu nav iespējams publiskot divpadsmit mēnešu laikā, *[izmeklēšanas iestādei]* katrā atgadījuma gadadienā ir jāpublisko starpposma ziņojums, kurā sīki izklāsta izmeklēšanas virzību un visas radušās drošības problēmas. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir arī jāizdod starpposma ziņojumi un/vai drošības rekomendācijas jebkurā laikā, kad uzskata to par vajadzīgu, lai izceltu drošības problēmas, kas varētu interesēt citas valstis un/vai organizācijas.

# 10.2. APAKŠGRUPAS ZIŅOJUMI

# 10.2.1. Lauka piezīmes

Katra izmeklēšanas apakšgrupa aizpilda “lauka piezīmes” izmeklēšanas lauka posmā un par visām detaļu pārbaudēm un testēšanu. Lauka piezīmes jāsagatavo tādā pašā formātā kā faktu pārskatus (skat. tālāk 10.2.2. punktu). Pēc lauka piezīmju sagatavošanas katram apakšgrupas dalībniekam ir jāparaksta šīs piezīmes, apstiprinot piezīmju saturu, tā pareizību un pilnīgumu. Ja kāds no apakšgrupas dalībniekiem nav piedalījies kādā faktu vākšanas daļā, šis aspekts ir jānorāda un jāapliecina ar šā dalībnieka parakstu. Ja starp apakšgrupas dalībnieku un apakšgrupas vadītāju pastāv domstarpības, kuras nav iespējams atrisināt, lauka piezīmēs ir jāizklāsta un ar parakstu jāapliecina šo domstarpību būtība.

# 10.2.2. Faktu pārskati

10.2.2.1. Faktu pārskati tiek sagatavoti, pamatojoties uz lauka piezīmēm, un papildināti ar turpmākā izmeklēšanas darba rezultātiem.

10.2.2.2. *[Izmeklēšanas iestādes]* apakšgrupas vadītājs saziņā ar apakšgrupas locekļiem ir atbildīgs par to pierādījumu pārbaudi, kuri ir savākti saistībā ar apakšgrupai uzticētajiem uzdevumiem, un par apakšgrupas ziņojuma sagatavošanu, kurā ir atspoguļoti visi apakšgrupas pasākumiem būtiskie fakti. Apakšgrupas faktu pārskatā var iekļaut arī pielikumus (piemēram, kartes, shēmas vai citus dokumentus), kas papildina izmeklēšanas rakstveida dokumentāciju. “Apakšgrupas faktu pārskata” projekts ir jāizplata citiem speciālistiem, kuri ir piedalījušies attiecīgajā izmeklēšanas posmā, kā arī pilnvarotiem pārstāvjiem un viņu padomniekiem, kuri piedalās izmeklēšanā. Šādas apspriešanas mērķis ir nodrošināt pilnīgumu un precizitāti, un tālāk tekstā tā ir dēvēta par “tehnisko izskatīšanu” (skat. 10.3. punktu). Pēc apspriešanas un apakšgrupas faktu pārskata izskatīšanas tā kopijas izplata visām organizācijām un speciālistiem, kuri piedalījās izmeklēšanā.

10.2.2.3. Apakšgrupas faktu pārskats ir jānoformē atbilstoši turpmāk norādītajam formātam.

|  |
| --- |
| *Lidojuma veikšanas apakšgrupas faktu pārskats (vai lauka piezīmes)/(datums)* |
| *A. Aviācijas nelaimes gadījums: XXXX ([izmeklēšanas iestādes] piešķirtais identifikācijas koda numurs)**Atrašanās vieta: XXXX [pilsēta, pavalsts, valsts]**Datums/laiks: XXXX**Gaisa kuģis: XXXX [marka, modelis, reģistrācija]* |
| *B. Apakšgrupas dalībnieki**XXXX Apakšgrupas vadītājs**XXXX Aviosabiedrības speciālists**XXXX [CAA] speciālists**XXXX Ražotāja speciālists* |
| *C. Kopsavilkums**Šajā sadaļā jāsniedz atgadījuma kopsavilkums, piemēram, jānorāda reisa numurs, pacelšanās laiks, aviācijas nelaimes gadījuma laiks (ja zināms), gaisa kuģī esošo personu skaits, gūtie miesas bojājumi u. c. Šajā sadaļā arī jāsniedz īss kopsavilkums par apakšgrupas darba apjomu. Šajā sadaļā ir jānorāda arī grupas un apakšgrupu darba uzdevums un jāsniedz īsa informācija par izmeklēšanas pasākumu īstenošanas laiku un vietu. Piemēram, “Lidojuma veikšanas apakšgrupa izjautāja pilotus, izskatīja ierakstus un veica darbu trenažierī” un “Gaisa kuģa sistēmu apakšgrupa dokumentēja gaisa kuģu detaļas notikuma vietā, izņēma atsevišķas daļas un veica detaļu pārbaudes ražotāja pārbaudes veikšanas vietās”.* |
| *D. Informācija par izmeklēšanu**Apakšgrupas konstatētie fakti un apstākļi un izmeklēšanā gūtie konstatējumi ir jāizklāsta attiecīgajās sadaļās, kurās tiek sniegta informācija par izmeklēšanas jomām. Piemēram, Lidojuma veikšanas apakšgrupas gadījumā tiks izmantotas tādas sadaļas kā informācija par apkalpes locekļiem, lidojuma plānošana, dispečeru pakalpojumi un gaisa kuģu masa un līdzsvars. Jāizklāsta visi būtiskie fakti neatkarīgi no tā, vai tie ir uzskatāmi par svarīgiem saistībā ar apakšgrupas konstatējumiem. Apakšgrupas ziņojumam ir jāpievieno visa būtiskā dokumentācija.* |

10.2.2.4. Dažos gadījumos pēc apakšgrupas faktu pārskata sagatavošanas var būt nepieciešami papildinājumi par jauniem izmeklēšanas pasākumiem, lai dokumentētu neparedzētas vai citas turpmākas izmeklēšanas darbības. Papildinājumi jāsagatavo tādā pašā formātā kā apakšgrupas faktu pārskats.

# 10.3. TEHNISKĀ IZSKATĪŠANA

10.3.1. Kad izmeklēšana ir pabeigta un ir pieejami visi apakšgrupu ziņojumi un citi faktiskie dati, *[izmeklēšanas iestādei]* ir jāorganizē tehniskās izskatīšanas sanāksme, kurā pēdējo reizi pirms nobeiguma ziņojuma sagatavošanas izskata visus izmeklēšanas laikā savāktos faktiskos materiālus. Pilnvarotajiem pārstāvjiem, viņu padomniekiem un citām personām, kas piedalījās izmeklēšanā, šī ir vēl viena iespēja pārliecināties par to, vai izmeklēšanas faktiskais protokols ir pilnīgs, objektīvs un pareizs. Atbildīgajam izmeklētājam ir jācenšas panākt pilnīgu vienprātību par visiem faktiskajiem materiāliem pirms pāriešanas uz nobeiguma ziņojuma rakstīšanas posmu.

10.3.2. Saistībā ar atsevišķiem mazāka mēroga aviācijas nelaimes gadījumiem tehniskās izskatīšanas sanāksmes var rīkot ar telefonkonferences starpniecību, pa elektronisko pastu vai sarakstes veidā. Tomēr attiecībā uz liela mēroga aviācijas nelaimes gadījumiem ar sarežģītiem drošības jautājumiem ir jārīko pilna apmēra tehniskās izskatīšanas sanāksme.

10.3.3. Ja tehniskās izskatīšanas beigās joprojām nav panākta pilnīga vienprātība par savāktajiem faktiskajiem datiem, izmeklēšana var būt jāatsāk, lai atrisinātu domstarpības. Visas neatrisinātās domstarpības ir jānorāda izmeklēšanas faktiskajā protokolā.

# 10.4. NOBEIGUMA ZIŅOJUMA FORMĀTS

# 10.4.1. Vispārīga informācija

10.4.1.1. Visu *[izmeklēšanas iestādes]* ziņojumu par aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem ievadā vai priekšvārdā ir jāiekļauj šāda norāde par izmeklēšanas mērķi:

*Saskaņā ar ICAO 13. pielikumu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana netiek veikta ar mērķi noteikt vainīgo vai atbildīgo. Vienīgais izmeklēšanas un nobeiguma ziņojuma mērķis ir turpmāku aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu novēršana. (Skat. ICAO 13. pielikuma 3. nodaļas 3.1. punktu.)*

10.4.1.2. Vispārīgs nobeiguma ziņojuma formāts ir atspoguļots *ICAO* 13. pielikuma papildinājumā. Turklāt sīkāki norādījumi par nobeiguma ziņojuma formātu un saturu ir sniegti *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) IV daļas “Nobeiguma ziņojuma sagatavošana” 1. nodaļas 1. papildinājumā. Lielākajā daļā gadījumu *[izmeklēšanas iestādes]* nobeiguma ziņojumi ir jāsagatavo saskaņā ar *ICAO* formātu un norādījumiem. Attiecībā uz atsevišķiem incidentiem un neliela mēroga aviācijas nelaimes gadījumiem ziņojuma formāts var atšķirties, jo šajos gadījumos ne visas *ICAO* 13. pielikuma sadaļas var būt iespējams piemērot. Šie atsauces materiāli netiek atkārtoti šajā dokumentā.

# 10.4.2. Nobeiguma ziņojuma 1. un 2. nodaļa

*[Izmeklēšanas iestādei]* nobeiguma ziņojuma 1. un 2. nodaļa ir jāsagatavo atbilstīgi *ICAO* formātam. Nobeiguma ziņojuma 1. nodaļā “Faktiskā informācija” ir jāsniedz vispusīgs izmeklēšanā konstatēto faktu un apstākļu izklāsts. Nobeiguma ziņojuma 2. nodaļā “Analīze” ir jāsniedz vērtējums par tiem būtiskajiem faktiem un apstākļiem, kas ir sekmējuši aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu. Šajā ziņojuma daļā ir arī jānorāda izmeklēšanā atklātie drošības trūkumi neatkarīgi no tā, vai šie trūkumi bija sekmējuši aviācijas nelaimes gadījumu. Nobeiguma ziņojuma pielikumos ir jāiekļauj faktu, analīzes, secinājumu un ieteikumu pamatošanai nepieciešamie dokumenti.

# 10.4.3. Nobeiguma ziņojuma 3. nodaļa – secinājumi

*[[Piezīme. Nobeiguma ziņojuma 3. nodaļas formāts dažādās valstīs atšķiras atkarībā no to īpašajiem tiesību aktiem, politikas un procedūrām. ICAO 13. pielikuma 6.1. punktā ir noteikts, ka formātu var pielāgot aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta apstākļiem. Piemēram, valstis nobeiguma ziņojuma 3. nodaļā var runāt par “cēloņiem” un/vai “veicinošajiem faktoriem”. Dažas valstis norāda “iespējamos cēloņus”, savukārt citas valstis tikai uzskaita konstatētos faktus, sasaistot tos kā aviācijas nelaimes gadījuma cēloņus vai veicinošos faktorus. Visi šie formāti atbilst norādījumiem, kas sniegti ICAO 13. pielikumā un ICAO Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) IV daļā “Nobeiguma ziņojuma sagatavošana”. Tāpēc valstīm var nākties mainīt tālāk piedāvātos formulējumus, lai nodrošinātu, ka politikas un procedūru rokasgrāmatā izmantotie formulējumi ir saskaņoti ar konkrētās valsts prasībām.]]*

*[Izmeklēšanas iestādei]* nobeiguma ziņojuma 3. nodaļā ir jāiekļauj konstatējumu *[cēloņu un/vai veicinošo faktoru]* saraksts. *[Izmeklēšanas iestādei]* nobeiguma ziņojumā ir jānorāda gan tiešie cēloņi, gan dziļāki sistēmiskie cēloņi. *[Izmeklēšanas iestāde]* savu konstatējumu, cēloņu un veicinošo faktoru formulēšanā izmanto norādījumus, kas sniegti *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) IV daļas “Nobeiguma ziņojuma sagatavošana” 1. nodaļas 1. papildinājuma 1-3. tabulā “Cēloņu paziņojuma piemērs” un 1. nodaļas 2. papildinājumā “Ziņojuma sagatavošanas principi”. *[Izmeklēšanas iestāde]* atbilstošā vietā 3. nodaļā iekļauj arī šādu paziņojumu: *“Cēloņu identificēšana nenozīmē personu vainas vai administratīvās, civiltiesiskās vai kriminālās atbildības noteikšanu.”*

# 10.4.4. Nobeiguma ziņojuma 4. nodaļa – drošības rekomendācijas

*[[Piezīme. Nobeiguma ziņojuma 4. nodaļas formāts dažādām valstīm mēdz atšķirties atkarībā no valstu iekšējās politikas un procedūrām. Dažas valstis sadala 4. nodaļu divās daļās: “Veiktie drošības pasākumi” un “Drošības rekomendācijas”. Veiktie drošības pasākumi var izrietēt no oficiālajām drošības rekomendācijām, kas ir sniegtas izmeklēšanas laikā, vai no labošanas pasākumiem, kurus ir veikusi aviosabiedrība, ražotājs, [CAA] u. c. bez oficiālu drošības rekomendāciju izdošanas. Abas darbības ir jāreģistrē 4. nodaļā atbilstoši tam, kā ierosināts turpmāk.]]*

*[Izmeklēšanas iestādei]* nobeiguma ziņojuma 4. nodaļā ir jāiekļauj gan drošības rekomendācijas, kas ir sniegtas aviācijas nelaimes gadījumu novēršanas nolūkā, gan visi drošības (labošanas) pasākumi, kas veikti izmeklēšanas laikā. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jāizmanto *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) IV daļas “Nobeiguma ziņojuma sagatavošana” 1. nodaļā sniegtie norādījumi, kad tā izdod drošības rekomendācijas izmeklēšanas laikā un iekļauj tās savos nobeiguma ziņojumos. *(Papildu informācija par drošības rekomendācijām ir sniegta 10.8. punktā.)*

# 10.5. SASKAŅOŠANA

10.5.1. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jāievēro *ICAO* 13. pielikuma 6. nodaļā izklāstītie saskaņošanas noteikumi. Konfidenciāls nobeiguma ziņojuma projekts ir jānosūta visām valstīm, kas piedalījās izmeklēšanā, lūdzot tām sniegt pamatotus un būtiskus komentārus. Šādas valstis ir:

a) valsts, kura sāka izmeklēšanu;

b) reģistrētājvalsts;

c) ekspluatantvalsts;

e) izgatavotājvalsts un

f) ikviena valsts, kas piedalījās izmeklēšanā.

10.5.2. Lai saņemtu būtiskus tehniskos komentārus par nobeiguma ziņojuma projektu, *[izmeklēšanas iestādei]* ar ekspluatantvalsts starpniecību jānosūta ekspluatantam nobeiguma ziņojuma projekta kopija komentāru sniegšanai. Līdzīgi *[izmeklēšanas iestādei]* ar projektētājvalsts un izgatavotājvalsts starpniecību ir jānosūta nobeiguma ziņojuma projekta kopija organizācijām, kas ir atbildīgas par attiecīgā gaisa kuģa tipa projektu un galīgo montāžu, lai tās varētu iesniegt savus komentārus.

10.5.3. Nobeiguma ziņojuma projekta pavadvēstulē ir jālūdz katram saņēmējam informēt *[izmeklēšanas iestādi]* par visiem veiktajiem pagaidu drošības pasākumiem vai plānotajiem drošības pasākumiem, kurus var norādīt nobeiguma ziņojumā. Komentāri ir jāsaņem sešdesmit dienu laikā, izņemot gadījumus, kad ir panākta vienošanās par kavēšanos. Ja citas valsts komentāri tiek atzīti par pamatotiem, nobeiguma ziņojuma projektā ir jāveic atbilstoši grozījumi. Ja *[izmeklēšanas iestāde]* daļēji vai pilnīgi nepiekrīt komentāriem, tad šīs valsts sniegtie komentāri ir jāiekļauj nobeiguma ziņojuma pielikumā, ja vien šī valsts nevēlas tās komentāru pievienošanu nobeiguma ziņojumam.

10.5.4. Nobeiguma ziņojuma projekts ir jānosūta arī galvenajām pusēm *[valsts nosaukums lokatīvā]* (aviosabiedrībai, *[CAA]*, gaisa kuģu ražotājam u. c.), kuras piedalījās izmeklēšanā, lai saņemtu šo pušu objektīvos un būtiskos komentārus. Attiecībā uz šīm pusēm no *[valsts nosaukums ģenitīvā]* ir jāievēro tās pašas ar komentāru saņemšanas termiņu un apstrādi saistītās procedūras, kas ir norādītas *ICAO* 13. pielikuma 6. nodaļā.

*Piezīme. [Izmeklēšanas iestādei] nobeiguma ziņojuma projektā ir jāiekļauj paredzētās drošības rekomendācijas un jāaicina saņēmēji sniegt komentārus par tām.*

# 10.6. NOBEIGUMA ZIŅOJUMA SAŅĒMĒJI

*[Izmeklēšanas iestādei]* iespējami īsā laikā jānosūta nobeiguma ziņojuma eksemplārs šādiem saņēmējiem:

a) valstij, kura sāka izmeklēšanu;

b) reģistrētājvalstij;

c) ekspluatantvalstij;

d) projektētājvalstij;

e) izgatavotājvalstij;

f) ikvienai valstij, kura piedalījās izmeklēšanā;

g) ikvienai valstij, kuras valstspiederīgie ir gājuši bojā vai guvuši smagus miesas bojājumus, un

h) ikvienai valstij, kura ir sniegusi būtisku informāciju, nozīmīgas iekārtas vai ekspertu palīdzību.

# 10.7. NOBEIGUMA ZIŅOJUMU IZPLATĪŠANA UN PUBLICĒŠANA

10.7.1. Nobeiguma ziņojumā izklāstītās izmeklēšanas atziņas ir svarīgas aviācijas drošības uzlabošanai. Lai novērstu turpmākus atgadījumus un informētu plašu sabiedrību, ir svarīgi plaši izplatīt nobeiguma ziņojumu. Attiecīgi *[izmeklēšanas iestādei]* ir jāievēro *ICAO* 13. pielikuma 6.5. punkta prasības un jāpublisko nobeiguma ziņojumi iespējami drīz un, ja iespējams, divpadsmit mēnešu laikā.

10.7.2. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jāizplata nobeiguma ziņojuma eksemplāri visām valstīm un pusēm, kuras piedalījās izmeklēšanā, kā arī aviācijas nelaimes gadījumā cietušo personu ģimenēm pēc to pieprasījuma. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jānosūta nobeiguma ziņojuma eksemplāri arī *ICAO*, ja attiecīgā gaisa kuģa maksimālā masa pārsniedz 5700 kg.

10.7.3. Pārredzama izplatīšana plašai sabiedrībai palīdz saglabāt sabiedrības uzticību aviācijas sistēmai. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jānodrošina, ka nobeiguma ziņojums plašai sabiedrībai ir pieejams tās tīmekļa vietnē.

10.7.4. Ja nobeiguma ziņojumu nav iespējams publiskot divpadsmit mēnešu laikā, tad *[izmeklēšanas iestādei]* katrā atgadījuma gadadienā ir jāpublisko starpposma ziņojums, kurā sīki izklāsta izmeklēšanas virzību un visas radušās drošības problēmas.

# 10.8. DROŠĪBAS REKOMENDĀCIJAS

# 10.8.1. Vispārīga informācija

10.8.1.1. Ņemot vērā saskaņā ar *ICAO* 13. pielikumu veiktas aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas vienīgo mērķi, *[izmeklēšanas iestādei]* datētā vēstulē ir jāiesaka attiecīgajām iestādēm *[valsts nosaukums lokatīvā]* un arī iestādēm citās valstīs veikt visus preventīvos pasākumus, ko tā uzskata par vajadzīgiem, lai nekavējoties uzlabotu aviācijas drošību. *[Izmeklēšanas iestādei]* datētā pavadvēstulē ir jānosūta visas drošības rekomendācijas, kas izriet no tās veiktās izmeklēšanas, citu valstu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādēm un arī *ICAO*, ja drošības rekomendācijas attiecas uz *ICAO* dokumentiem.

10.8.1.2. Turklāt *[izmeklēšanas iestādei]* ir jāaicina visi izmeklēšanas dalībnieki veikt atbilstošus un tūlītējus drošības pasākumus, lai novērstu drošības jomā konstatētos trūkumus, bez nepieciešamības izsniegt oficiālas drošības rekomendācijas.

10.8.1.3. *[Izmeklēšanas iestādes]* izmeklētājiem ir jāsniedz informācija par visām konstatētajām drošības problēmām un veiktajiem drošības pasākumiem un priekšlikumi par drošības rekomendācijām, lai varētu apsvērt to iekļaušanu nobeiguma ziņojumā. *ICAO* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) IV daļā “Nobeiguma ziņojuma sagatavošana” ir sniegti sīki norādījumi par drošības rekomendāciju sagatavošanu un valodu, kādā ir jāraksta drošības rekomendācijas.

# 10.8.2. Drošības rekomendāciju turpmākā izpilde

10.8.2.1. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir drošības rekomendāciju “uzraudzības sistēma”, ar kuru nodrošina to drošības rekomendāciju turpmāko izpildi, kas ir izdotas *[valsts nosaukums ģenitīvā]* organizācijām un citām valstīm, un nosaka, vai ir veikti rekomendācijām atbilstoši drošības pasākumi, ja ir plānoti kādi pasākumi, vai arī iemeslus, kāpēc saņēmēji nav veikuši nekādus pasākumus. Par drošības rekomendācijām, kas ir saņemtas no citas valsts, *[izmeklēšanas iestādei]* deviņdesmit dienu laikā pēc pavadvēstules saņemšanas ir jāinformē drošības rekomendācijas sniegusī valsts par veiktajiem vai izskatīšanā esošajiem drošības pasākumiem vai par iemesliem, kāpēc nav jāveic nekādi pasākumi.

10.8.2.2. *[Izmeklēšanas iestādes]* aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas materiālos ir jāglabā arī izejošo un ienākošo drošības rekomendāciju turpmākas izpildes sarakste ar *[valsts nosaukums ģenitīvā]* organizācijām un ar citām valstīm.

####

# 10.9. IZMEKLĒŠANAS ATSĀKŠANA

Ja izmeklēšanas gaitā, pat pēc nobeiguma ziņojuma izdošanas, kļūst pieejama jauna faktiskā informācija vai ja sākotnējās analīzes rezultāti tiek atzīti par kļūdainiem, *[izmeklēšanas iestādei]* ir jāatsāk izmeklēšana, lai pārbaudītu jaunos pierādījumus vai kļūdainos analīzes rezultātus, izmantojot tās pašas procedūras, kas tika izmantotas sākotnējā izmeklēšanā. Atkarībā no atsāktās izmeklēšanas rezultātiem *[izmeklēšanas iestādei]* ir jākoriģē izmeklēšanas faktiskais protokols un vajadzības gadījumā jāpublicē pārskatīts nobeiguma ziņojums.

# 11. nodaļaINFORMĀCIJAS SNIEGŠANA *ICAO* AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU/ INCIDENTU DATU PAZIŅOŠANAS (*ADREP*) SISTĒMAI

# 11.1. *ADREP* IEPRIEKŠĒJI ZIŅOJUMI

11.1.1. Ja aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā gaisa kuģa maksimālā masa pārsniedz 2250 kg, *[izmeklēšanas iestādei]* ir jānosūta iepriekšējs ziņojums (skat. *ICAO* 13. pielikuma 7. nodaļas 7.1. punktu):

a) reģistrētājvalstij vai attiecīgā gadījumā notikuma vietas valstij;

b) ekspluatantvalstij;

c) projektētājvalstij;

d) izgatavotājvalstij;

e) ikvienai valstij, kura ir sniegusi būtisku informāciju, būtiskas iekārtas vai ekspertu palīdzību, un

f) *ICAO*.

11.1.2. Ja aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā gaisa kuģa masa ir mazāka par 2250 kg un ja gadījums ir saistīts ar lidojumderīgumu vai citas valstis interesējušiem jautājumiem, *[izmeklēšanas iestādei]* ir jānosūta iepriekšējs ziņojums (skat. *ICAO* 13. pielikuma 7. nodaļas 7.2. punktu):

a) reģistrētājvalstij vai attiecīgā gadījumā notikuma vietas valstij;

b) ekspluatantvalstij;

c) projektētājvalstij;

d) izgatavotājvalstij un

e) ikvienai valstij, kura ir sniegusi būtisku informāciju, būtiskas iekārtas vai ekspertu palīdzību.

11.1.3. Iepriekšējs ziņojums ir jānosūta 30 dienu laikā pēc aviācijas nelaimes gadījuma dienas. Ja atgadījums ir saistīts ar jautājumiem, kas tieši skar drošību, iepriekšējs ziņojums ir jānosūta, tiklīdz ir pieejama informācija, izmantojot piemērotākos un ātrākos pieejamos līdzekļus (skat. *ICAO* 13. pielikuma 7. nodaļas 7.4. punktu).

11.1.4. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jānosūta iepriekšējs ziņojums iesaistītajām valstīm un *ICAO* saskaņā ar *ICAO* 13. pielikuma 7. nodaļas 7.1.–7.4. punktu.

# 11.2. *ADREP* AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMA/INCIDENTA DATU ZIŅOJUMS

11.2.1. Ja aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā gaisa kuģa maksimālā masa pārsniedz 2250 kg, tad *[izmeklēšanas iestādei]* iespējami īsā laikā pēc izmeklēšanas ir jānosūta *ICAO* aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta datu ziņojums. Turklāt *[izmeklēšanas iestādei]* pēc pieprasījuma jāsniedz citām valstīm atbilstoša informācija papildus tai, kas pieejama aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta datu ziņojumā (skat. *ICAO* 13. pielikuma 7. nodaļas 7.5. un 7.6. punktu).

11.2.2. Ja *[izmeklēšanas iestāde]* izmeklē incidentu, kurā ir iesaistīts gaisa kuģis ar maksimālo masu virs 5700 kg, tad šai *[izmeklēšanas iestādei]* iespējami drīz pēc izmeklēšanas jānosūta incidenta datu ziņojums *ICAO* (skat. *ICAO* 13. pielikuma 7. nodaļas 7.7. punktu).

11.2.3. *[Izmeklēšanas iestādei]* ir jānosūta aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta ziņojums iesaistītajām valstīm un *ICAO* saskaņā ar *ICAO* 13. pielikuma 7. nodaļas 7.5.–7.7. punktu.

# 12. nodaļaAVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU NOVĒRŠANAS PASĀKUMI – AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU/INCIDENTU DATUBĀZES SISTĒMA

*[[Prasība nodrošināt obligātās un brīvprātīgās incidentu ziņošanas sistēmas ir noteikta ICAO 13. pielikuma 8. nodaļā. Šajā nodaļā ir jāiekļauj sīka informācija par valsts incidentu ziņošanas sistēmām, kā arī par tās politiku un procedūrām datu analīzei un apmaiņai no šādām sistēmām. Tālāk sniegts ierosinātais teksts.]]*

# 12.1. INCIDENTU ZIŅOŠANAS SISTĒMAS

12.1.1. Saskaņā ar *ICAO*13. pielikuma 8. nodaļu *[valsts nosaukums nominatīvā]* ir izveidojusi obligāto incidentu ziņošanas sistēmu, lai atvieglotu informācijas vākšanu par faktiskiem vai iespējamiem trūkumiem drošības jomā. *[Valsts nosaukums nominatīvā]* ir izveidojusi arī brīvprātīgo incidentu ziņošanas sistēmu, kas nav represīva un aizsargā informācijas avotus.

12.1.2. Informācija, kas ir iekļauta aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas ziņojumos un incidentu ziņošanas datubāzē(-ēs), ir jāanalizē, lai noteiktu nepieciešamās preventīvās darbības. Ja datu analīzē tiek identificēti citas valstis interesējoši drošības jautājumi, *[valsts nosaukums datīvā]* ir iespējami īsā laikā jānosūta šāda drošības informācija citām valstīm.

12.1.3. Ja drošības rekomendācijas ir jānosūta citai valstij, tad neatkarīgi no drošības rekomendāciju avota (ziņojumi par aviācijas nelaimes gadījumu/incidentu, datubāzes analīze vai drošības pētījumi) tās ir jānosūta arī šīs citas valsts izmeklēšanas iestādei.

# 12.2. EIROPAS KOORDINĀCIJAS CENTRA AVIĀCIJAS INCIDENTU ZIŅOŠANAS SISTĒMĀM (*ECCAIRS*) DATUBĀZE, ANALĪZE UN DATU APMAIŅA

*[[Ja valstij ir aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu datubāze un datu analīzes sistēma, kas ir saderīga ar ICAO ADREP sistēmu, šajā punktā ir jāsniedz šīs sistēmas apraksts. Ja valstij nav tādas aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu datubāzes un analīzes sistēmas, kas būtu saderīga ar ICAO ADREP sistēmu, tā var apsvērt iespēju pieņemt programmu, kas paredzēta Eiropas Koordinācijas centra aviācijas incidentu ziņošanas sistēmām (ECCAIRS), lai nodrošinātu atbilstību ICAO 13. pielikuma 8. nodaļas prasībām, kā ieteikts tālāk tekstā.]]*

12.2.1. *ICAO* 13. pielikumā ir noteiktas prasības valstīm izveidot un uzturēt aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu datubāzi, lai sekmētu informācijas par faktiskajiem vai potenciālajiem drošības trūkumiem (arī no tās incidentu ziņošanas sistēmas saņemtās informācijas) efektīvu analīzi un noteiktu nepieciešamās preventīvās darbības.

12.2.2. Dalībvalstīm ir jāapsver ar *ICAO* *ADREP* saderīgas sistēmas ieviešana ziņošanai par aviācijas nelaimes gadījumiem/incidentiem un arī būtiskās drošības informācijas savākšanai, glabāšanai un izplatīšanai.

12.2.3. Jāatzīmē, ka Eiropas Savienība (ES) ir izveidojusi aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu datubāzi, pamatojoties uz *ECCAIRS* programmatūru, kas ir pilnībā saderīga ar *ICAO* *ADREP* sistēmu. Valstis tiek aicinātas veidot savu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu datubāzi, pamatojoties uz *ECCAIRS*, kas ir pieejama bez maksas.

# PAPILDINĀJUMI

# A papildinājums*[Valsts nosaukums ģenitīvā]* tiesību akti par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu

* ***[Valsts nosaukums ģenitīvā]* Aviācijas likums**

##### [Valsts nosaukums ģenitīvā] [dekrēts vai cits likums]

*[[Piezīme. Šajā papildinājumā ir jāiekļauj attiecīgie valsts tiesību akti, ar kuriem ir izveidota neatkarīga aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas iestāde un kuros ir noteiktas šādas iestādes tiesības un pienākumi. Šajā pielikumā jāiekļauj arī tiesību akti, kas reglamentē šīs iestādes finansēšanu.]]*

# B papildinājums[*Izmeklēšanas iestādes*] darbības noteikumi

*[[Piezīme. Šajā papildinājumā iekļauj [izmeklēšanas iestādes] darbības noteikumus. Šajos noteikumos jābūt noteiktām vismaz tām valsts prasībām, kuras izriet no tiesību aktiem, kas attiecas uz aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu, un standartizētiem izmeklēšanas procesiem atbilstoši ICAO 13. pielikumā iekļautajiem SARP un arī ICAO Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatā (dok. Nr. 9756) sniegtajiem norādījumiem.]]*

# C papildinājumsLīgumi un saprašanās memorandi (*MoU*) ar citām organizācijām

*[[Piezīme. Šajā pielikumā jāiekļauj MoU un citu līgumu noraksti par palīdzību un sadarbību starp [izmeklēšanas iestādi] un citām organizācijām valstī, piemēram, tiesu iestādēm, CAA, ārkārtas reaģēšanas dienestiem, ATS utt., kā arī starp [izmeklēšanas iestādi] un citām valstīm.]]*

# D papildinājumsNopietnu incidentu piemēru saraksts (skat. *ICAO* 13. pielikuma C pievienojumu)

*Piezīme. Sarakstā ir norādīti tādu tipisku incidentu piemēri, kurus var uzskatīt par nopietniem incidentiem. Saraksts nav pilnīgs un ir sniegts vienīgi ar nolūku paskaidrot nopietna incidenta definīciju.*

* + Ir gandrīz notikusi sadursme, kas prasījusi manevra veikšanu, lai izvairītos no sadursmes vai nedrošas situācijas.
	+ Kontrolējama lidojuma laikā pēdējā brīdī ir notikusi izvairīšanās no sadursmes ar zemi.
	+ Pārtraukta pacelšanās uz slēgta vai aizņemta skrejceļa vai manevrēšanas ceļa[[1]](#footnote-1), vai nepiešķirta skrejceļa.
	+ Pacelšanās no slēgta vai aizņemta skrejceļa vai manevrēšanas ceļa1, vai nepiešķirta skrejceļa.
	+ Nosēšanās vai nosēšanās mēģinājumi uz slēgta vai aizņemta skrejceļa, vai manevrēšanas ceļa1, vai nepiešķirta skrejceļa.
	+ Būtiska kļūda paredzēto parametru sasniegšanā gaisa kuģa pacelšanās laikā vai lidojuma sākuma augstuma uzņemšanas laikā.
	+ Liesmas vai dūmi pasažieru nodalījumā, kravas telpās vai liesmas dzinējā pat, ja šādas liesmas tika nodzēstas, izmantojot ugunsdzēšanas vielas.
	+ Gaisa kuģa apkalpei ir bijusi nepieciešamība avārijas situācijā izmantot gaisa kuģa skābekļa sistēmu.
	+ Gaisa kuģa konstrukcijas bojājums vai dzinēja izjukšana, ieskaitot nekontrolējamu turbīndzinēja atteici, kas netiek klasificēti kā aviācijas nelaimes gadījums.
	+ Daudzkārtēji vienas vai vairāku gaisa kuģu sistēmu bojājumi, kas būtiski ietekmē tā vadīšanu.
	+ Gaisa kuģa apkalpes loceklis lidojuma laikā ir kļuvis darbnespējīgs.
	+ Degvielas atlikuma daudzums, kas rada nepieciešamību pilotam paziņot par avārijas stāvokli.
	+ Skrejceļa nesankcionēta šķērsošana, kas klasificējama bīstamības kategorijā A. Informācija par bīstamības klasifikāciju sniegta Rokasgrāmatā par nesankcionētas skrejceļa šķērsošanas novēršanu (dok. Nr. 9870).
	+ Incidenti pacelšanās vai nosēšanās laikā. Tādi incidenti kā nosēšanās pirms skrejceļa vai pārbraukšana aiz skrejceļa, vai noskriešana no skrejceļa pa sānu malu.
		- Sistēmas atteices, laikapstākļu parādības, darbības ārpus apstiprinātā lidojuma režīmu diapazona vai citi notikumi, kuru dēļ varētu rasties grūtības kontrolēt gaisa kuģi.
		- Vairāk nekā vienas rezervēšanas sistēmas atteice, kas ir obligāta lidojuma veikšanai un navigācijai.

# E papildinājumsIndividuālais attīstības plāns

#### Individuālais attīstības plāns. Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklētājs

|  |
| --- |
| **Izmeklētāja vārds, uzvārds:****Amats (lidojumi / tehnika / *ATC* / izdzīvošanas faktori / u. c.):****Kategorija vai postenis:****Uzrauga vārds, uzvārds:** |
| *Zināšanas, prasmes un pieredze* | *Avots/kurss* | *Saņemšanas datums* | *Praktiskās pieredzes datums* | *Plānotais apmācības datums* | *Piezīmes (gadu skaits, kategorijas u. c.)* |
| **Sākotnējās reaģēšanas procedūras** |
| Dežūras procedūras |  |  |  |  |  |
| Citu valsts iestāžu un organizāciju informēšana |  |  |  |  |  |
| Dokumentācijas, ierakstu un paraugu aizsardzība |  |  |  |  |  |
| Nelaimes gadījuma vietas jurisdikcija un aizsardzība |  |  |  |  |  |
| Izmeklētāja drošība – apmācība bioloģiskā apdraudējuma jomā un aprīkojums |  |  |  |  |  |
| Izmeklētāja drošība, tostarp psiholoģiskās spriedzes iepazīšana |  |  |  |  |  |
| Cilvēku mirstīgo atlieku atgūšana |  |  |  |  |  |
| Autopsiju pieprasīšana |  |  |  |  |  |
| Palīdzība ģimenēm |  |  |  |  |  |
| **Izmeklēšanas procedūras** |
| Pilnvaras un atbildība |  |  |  |  |  |
| Izmeklēšanas apmērs un tvērums |  |  |  |  |  |
| Izmeklēšanas vadība (apakšgrupas vadītājs un atbildīgais izmeklētājs) – notikuma vietā pašu valstī un ārvalstīs |  |  |  |  |  |
| Speciālistu izmantošana |  |  |  |  |  |
| Izmeklēšanā iesaistītās puses, pilnvarotie pārstāvji, padomnieki un novērotāji |  |  |  |  |  |
| Darbs ar plašsaziņas līdzekļiem |  |  |  |  |  |
| Specializētas procedūras (lidojumi, tehnika, cilvēkfaktori u. c.) |  |  |  |  |  |
| **Izmeklētāja vārds, uzvārds:****Amats (lidojumi / tehnika / *ATC* / izdzīvošanas faktori / u. c.): Kategorija vai postenis:****Uzrauga vārds, uzvārds:** |
| *Zināšanas, prasmes un pieredze* | *Avots/kurss* | *Saņemšanas datums* | *Praktiskās pieredzes datums* | *Plānotais apmācības datums* | *Piezīmes (gadu skaits, kategorijas u. c.)* |
| **Ziņojuma sagatavošana** |
| Iekšējā un ārējā korespondence |  |  |  |  |  |
| Speciālistu pieraksti no notikuma vietas un faktu izklāsti |  |  |  |  |  |
| Speciālistu analītiskie ziņojumi |  |  |  |  |  |
| Drošības rekomendācijas |  |  |  |  |  |
| Nobeiguma ziņojumi |  |  |  |  |  |
| Tehniskā dokumentācija |  |  |  |  |  |
| Runas |  |  |  |  |  |
|  |
| **Semināru un sanāksmju apmeklējums** |
| Starptautiskā Lidojumu drošības izmeklētāju biedrība (*ISASI*) |  |  |  |  |  |
| Lidojumu drošības fonds (*FSF*) |  |  |  |  |  |
| Ar tehnisko specialitāti saistīti semināri |  |  |  |  |  |
| *ICAO* darba grupas |  |  |  |  |  |
| Reģionālās darba grupas |  |  |  |  |  |
| Cits |  |  |  |  |  |
| **Apmeklētie pamatkursi, kvalifikācijas paaugstināšanas kursi un specializācijas kursi, kā arī sertifikāti – pēc pieņemšanas darbā** |
| *Kursa vai organizācijas nosaukums* | *Datumi* | *Piezīmes (sertifikāti u. c.)* |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| **Atkārtota apmācība** |  |  |
| *Kursa vai organizācijas nosaukums* | *Datumi* | *Piezīmes (sertifikāti u. c.)* |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| **Stažēšanās (*OJT*) (vismaz divi gadījumi)** |
| *Aviācijas nelaimes gadījumu identificēšana* | *Datumi* | *Piezīmes* |
| Stažēšanās – vietējs aviācijas nelaimes gadījums |  |  |
| Stažēšanās – vietējs aviācijas nelaimes gadījums |  |  |
|  |  |  |
| **Līdzdalība novērotāja statusā citu valstu veiktā izmeklēšanā (stažēšanās)** |
| *Aviācijas nelaimes gadījumu identificēšana* | *Datumi* | *Piezīmes* |
|  |  |  |
|  |  |  |

# F papildinājums

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***[Izmeklēšanas iestāde]*****Izmeklēšanas numurs** |  | Gaisa kuģa atlūzu un daļu atdošanas veidlapa |

*[Izmeklēšanas iestāde]* izmeklē tālāk norādīto aviācijas drošības jautājumu.

|  |
| --- |
| Izmeklēšanas nosaukums un/vai cits apraksts – gaisa kuģa marka, modelis, reģistrācija, atgadījuma datums u. c. |

*[Izmeklēšanas iestādei]* vairs nav nepieciešamas tālāk uzskaitītās vienības drošības izmeklēšanas vajadzībām.

*Piezīme. Detaļas pirms to nodošanas atpakaļ ekspluatācijā ir ļoti ieteicams pārbaudīt pilnvarotam personālam.*

|  |  |
| --- | --- |
| Informācija par vienību (apraksts un stāvoklis) | Atdošanas datums |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

***[Izmeklēšanas iestādes]* atbildīgais izmeklētājs vai deleģēta persona**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Atbildīgā izmeklētāja/deleģētās personas paraksts |  | Atbildīgā izmeklētāja/deleģētās personas vārds, uzvārds |
|  |  |  |
|  | Datums |
|  |  |  |  |
|  |  |  |
| Tālrunis |  | Fakss |  | E-pasts |
| ( ) |  | ( ) |  |  |

**Lūdzam iesniegt parakstītu šīs veidlapas eksemplāru iepriekš minētajai personai *[izmeklēšanas iestādē]***

**Īpašnieka vai aģenta apstiprinājums**

Es pieņemu veidlapā minētās vienības savā pārziņā.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Īpašnieka vai aģenta vārds, uzvārds |  | Tālrunis |
|  |  | ( ) |
| Īpašnieka vai pārstāvja paraksts |  |  |
|  |  | Datums |
|  |  |  |

— BEIGAS —

1. Izņemot sankcionētas helikopteru operācijas. [↑](#footnote-ref-1)