I SĒJUMS

ORGANIZĀCIJA UN VADĪBA

***IAMSAR* ROKASGRĀMATA**

**STARPTAUTISKĀ AERONAVIGĀCIJAS UN JŪRAS MEKLĒŠANAS UN GLĀBŠANAS (*IAMSAR*) ROKASGRĀMATA**

**2016. gada izdevums**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Monreāla, 2016 | *ICAO* | **Londona, 2016** | **STARPTAUTISKĀ JŪRNIECĪBAS ORGANIZĀCIJA** |

*Kopīgi 2016. gadā publicējušas*

STARPTAUTISKĀ JŪRNIECĪBAS ORGANIZĀCIJA

*4 Albert Embankment, London SE1 7SR, United Kingdom*

www.imo.org

*un*

STARPTAUTISKĀ CIVILĀS AVIĀCIJAS ORGANIZĀCIJA

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

www.icao.int

*Desmitais izdevums, 2016*

Šo izdevumu Kanādā iespiedusi *ICAO*

ISBN 978-92-9258-057-5

|  |
| --- |
| *ICAO* PUBLIKĀCIJA |
| *ICAO* pārdošanas numurs: 9731P1 |

Autortiesības © *IMO/ICAO* 2016

*Visas tiesības saglabātas.*

*Nevienu šīs publikācijas daļu nedrīkst reproducēt, uzglabāt izguves sistēmā vai pārsūtīt jebkādā veidā vai ar jebkādiem līdzekļiem bez Starptautiskās Jūrniecības organizācijas vai Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas rakstveida atļaujas.*

Saturs *Lappuse*

[**Priekšvārds** 5](#_Toc528757751)

[**Saīsinājumi un akronīmi** 7](#_Toc528757752)

[**Glosārijs** 10](#_Toc528757753)

[**1. nodaļa Vispārējā sistēmas koncepcija** 15](#_Toc528757754)

[**1.1.** Pakalpojumu izveide 15](#_Toc528757755)

[**1.2.** Pakalpojumu lietderība 15](#_Toc528757756)

[**1.3.** Pakalpojumu juridiskais pamats 16](#_Toc528757757)

[**1.4.** Sistēmas pamatfunkcijas 17](#_Toc528757758)

[**1.5.** Sistēmas vadība un atbalsts 17](#_Toc528757759)

[**1.6.** Vispārīgā koncepcija 19](#_Toc528757760)

[**1.7.** Valsts līmeņa un reģionālās sistēmas 19](#_Toc528757761)

[**1.8.** *SAR* un 1949. gada Ženēvas konvencijas un to papildprotokoli 20](#_Toc528757762)

[**2. nodaļa Sistēmas komponenti** 21](#_Toc528757763)

[**2.1.** *SAR* kā sistēma 21](#_Toc528757764)

[**2.2.** Sakari 21](#_Toc528757765)

[**2.3.** Glābšanas koordinācijas centri 24](#_Toc528757766)

[**2.4.** Glābšanas palīgcentri 30](#_Toc528757767)

[**2.5.** *SAR* infrastruktūra 31](#_Toc528757768)

[**2.6.** Koordinatora notikuma vietā (*OSC*) un lidaparātu koordinatora (*ACO*) kopīgā apmācība 33](#_Toc528757769)

[**2.7.** Atbalsta infrastruktūra 33](#_Toc528757770)

[**3. nodaļa Apmācība, kvalifikācija, sertifikācija un mācības** 35](#_Toc528757771)

[**3.1.** Profesionālisma veidošana 35](#_Toc528757772)

[**3.2.** Apmācības specifika 36](#_Toc528757773)

[**3.3.** Mācības 40](#_Toc528757774)

[**4. nodaļa Sakari** 43](#_Toc528757775)

[**4.1.** Ievads 43](#_Toc528757776)

[**4.2.** Pamatfunkcijas un prasības 43](#_Toc528757777)

[**4.3.** Svarīgi *SAR* sakaru faktori 45](#_Toc528757778)

[**4.4.** Pārvietojamais aprīkojums 47](#_Toc528757779)

[**4.5.** Sauszemes infrastruktūra 49](#_Toc528757780)

[**4.6.** Papildu spējas 54](#_Toc528757781)

[**4.7.** *MEDICO* sakari 54](#_Toc528757782)

[**4.8.** Radiosignāli meklēšanas un glābšanas operācijā iesaistītajam lidaparātam 55](#_Toc528757783)

[**4.9.** Sociālie tīkli 55](#_Toc528757784)

[**5. nodaļa Sistēmas vadība** 56](#_Toc528757785)

[**5.1.** *SAR* sistēmas izpratne 56](#_Toc528757786)

[**5.2.** Plānošanas procesi 57](#_Toc528757787)

[**5.3.** Organizācija 61](#_Toc528757788)

[**5.4.** Resursi 65](#_Toc528757789)

[**5.5.** Līderība un operācijas 69](#_Toc528757790)

[**5.6.** Sistēmas novērtēšana 69](#_Toc528757791)

[**5.7.** Sadarbība ar plašsaziņas līdzekļiem 71](#_Toc528757792)

[**6. nodaļa Pakalpojumu uzlabošana** 73](#_Toc528757793)

[**6.1.** Sekmīga vadība 73](#_Toc528757794)

[**6.2.** Sistēmas problēmu mazināšana 74](#_Toc528757795)

[**6.3.** Riska pārvaldības piemērošana 75](#_Toc528757796)

[**6.4.** Sadarbība pakalpojumu uzlabošanai 76](#_Toc528757797)

[**6.5.** Reaģēšanas laika samazināšana 78](#_Toc528757798)

[**6.6.** Masu glābšanas operācijas 81](#_Toc528757799)

[**6.7.** *SAR* operācijas ar vairāku lidaparātu iesaisti 81](#_Toc528757800)

[**6.8.** Pētniecība un izstrāde 82](#_Toc528757801)

[**6.9.** Citi faktori 82](#_Toc528757802)

[**A papildinājums** - Tiesību akta paraugs *SAR* organizācijas dibināšanai 84](#_Toc528757803)

[**B papildinājums** – Pirmās nepieciešamības līdzekļu krāsu kodi un piktogrammas 86](#_Toc528757804)

[**C papildinājums** - *SAR* palīdzības avoti 87](#_Toc528757805)

[**D papildinājums** - Informācijas avoti 91](#_Toc528757806)

[**E papildinājums** - Viltus signāls 92](#_Toc528757807)

[**F papildinājums** - Trauksmes izziņošanas un atrašanās vietas noteikšanas spējas, kurām tiek dota priekšroka jaunajās mobilajās satelītu sistēmās, ko izmanto avārijas ziņošanai 95](#_Toc528757808)

[**G papildinājums** - Mobilie sakaru pakalpojumi 97](#_Toc528757809)

[**H papildinājums** - Valstu pašvērtējums attiecībā uz meklēšanas un glābšanas darbībām 102](#_Toc528757810)

[**I papildinājums** - *SAR* nolīgumi 107](#_Toc528757811)

[**J papildinājums** - [*Nacionālās*] *SAR* [*koordinēšanas*] komitejas nolīguma paraugs [*Valsts nosaukums*] Nacionālās meklēšanas un glābšanas komitejas starpiestāžu nolīgums 113](#_Toc528757812)

[**K papildinājums** - Nolīguma paraugs par *SAR* iestādes un gaisa satiksmes vadības dienestu atbildības sadalīšanu, sniedzot reaģēšanas pakalpojumus lidaparātu avārijas situācijā 116](#_Toc528757813)

[**L papildinājums** - Riska vadības principu piemērošana, lai novērtētu *SAR* reaģēšanas pasākumus un *SAR* sistēmas darbības rādītājus 119](#_Toc528757814)

[**M papildinājums** - Starptautisko konvenciju līgumslēdzēju valstu pienākumi 124](#_Toc528757815)

[**N papildinājums** - *RCC* un *TMAS* līguma paraugs par medicīnisko konsultāciju un palīdzības sniegšanu kuģu kapteiņiem jūrā 126](#_Toc528757816)

# Priekšvārds

Galvenais šo trīs *Starptautiskās aeronavigācijas un jūras meklēšanas un glābšanas (IAMSAR) rokasgrāmatas* (*IAMSAR* rokasgrāmatas) sējumu mērķis ir palīdzēt valstīm apmierināt savas meklēšanas un glābšanas (*SAR*) vajadzības un izpildīt saistības, ko tās uzņēmušās saskaņā ar Starptautisko civilās aviācijas konvenciju, Starptautisko konvenciju par meklēšanu un glābšanu uz jūras un Starptautisko konvenciju par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*). Šajos sējumos ir sniegtas vadlīnijas par kopīgu aviācijas un jūrniecības pieeju *SAR* pakalpojumu organizēšanā un sniegšanā. Valstis tiek mudinātas izstrādāt un uzlabot savus *SAR* pakalpojumus, sadarboties ar kaimiņvalstīm un pieņemt, ka valsts *SAR* pakalpojumi ir globālās sistēmas sastāvdaļa.

Katrs *IAMSAR* rokasgrāmatas sējums ir sagatavots, ņemot vērā konkrētos *SAR* sistēmas uzdevumus, un to var izmantot kā atsevišķu dokumentu vai apvienojumā ar abām pārējām rokasgrāmatām, lai gūtu pilnīgu priekšstatu par *SAR* sistēmu. Atkarībā no paredzētajiem uzdevumiem var būt nepieciešams izmantot tikai vienu, divus vai visus trīs sējumus.

Sējumā *Organizācija un vadība* (I sējums) ir aplūkota globālās *SAR* sistēmas koncepcija, nacionālo un reģionālo *SAR* sistēmu izveide un uzlabošana un sadarbība ar kaimiņvalstīm, lai sniegtu efektīvus un ekonomiski lietderīgus *SAR* pakalpojumus.

Sējumā *Operāciju koordinēšana* (II sējums) ir sniegti norādījumi personālam, kas plāno un koordinē *SAR* operācijas un praktiskās mācības.

Sējums *Mobilās vienības* (III sējums) ir paredzēts lietošanai uz glābšanas vienību, lidaparātu un kuģošanas līdzekļu klāja, lai palīdzētu pildīt meklēšanas un glābšanas funkcijas vai koordinēšanas notikuma vietā funkcijas, un tajā ir sniegti noteikti *SAR* aspekti, kas attiecas uz pašu glābšanas vienību ārkārtas situācijām.

**Organizācija un vadība**

*1. nodaļā* ir sniegts *SAR* koncepcijas pārskats, tostarp, kas tiek iesaistīts *SAR* pakalpojumu sniegšanā un kāpēc šie pakalpojumi ir nepieciešami un noderīgi. *SAR* sistēma tiek skatīta pasaules, reģionālajā un valsts līmenī.

*2. nodaļa* iepazīstina ar dažiem *SAR* sistēmas galvenajiem komponentiem. Tie ir sakari, glābšanas koordinācijas centri un palīgcentri, operatīvās vienības, atbalsta infrastruktūra un koordinators notikuma vietā.

*3. nodaļā* ir izvērtēta apmācības, kvalifikācijas un sertifikācijas procesa izmantošana profesionāli kompetenta *SAR* personāla izveidei. Izvērstāk aplūkoti vairāki apmācībai izmantotie apmācības un mācību aspekti.

*4. nodaļā* raksturoti sakaru līdzekļi, kas nepieciešami *SAR* organizācijai, lai saņemtu briesmu signālus un nodrošinātu *SAR* sistēmas dažādu komponentu efektīvu koordināciju.

*5. nodaļā* ir sniegta informācija par *SAR* sistēmu no vispārējās vadības perspektīvas.

*6. nodaļā* aplūkoti nepieciešamie faktori un ieteikti daži paņēmieni, ko izmantot, lai izveidotu organizatorisko vidi, kas veicina pakalpojumu uzlabošanu.

Šo rokasgrāmatu ir kopīgi publicējušas Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (*ICAO*) un Starptautiskā Jūrniecības organizācija (*IMO*)[[1]](#footnote-1)\*. Šajā rokasgrāmatas izdevumā ir iekļauti grozījumi, kas pieņemti turpmāk norādītajos *MSC* apkārtrakstos.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Apkārtraksta numurs** | ***MSC* pieņēma** | **Stāšanās spēkā** |
| MSC/Circ.999 | MSC 74: 2001. gada jūnijs | 2002. gada 1. jūlijs |
| MSC/Circ.1044 | MSC 75: 2002. gada maijs | 2003. gada 1. jūlijs |
| MSC/Circ.1080 | MSC 77: 2003. gada jūnijs | 2004. gada 1. jūlijs |
| MSC/Circ.1124 | MSC 78: 2004. gada maijs | 2005. gada 1. jūlijs |
| MSC/Circ.1173 | MSC 80: 2005. gada maijs | 2006. gada 1. jūnijs |
| MSC.1/Circ.1181 | MSC 81: 2006. gada maijs | 2007. gada 1. jūnijs |
| MSC.1/Circ.1249 | MSC 83: 2007. gada oktobris | 2008. gada 1. jūnijs |
| MSC.1/Circ.1289 | MSC 85: 2008. gada decembris | 2009. gada 1. jūnijs |
| MSC.1/Circ.1311 | MSC 86: 2009. gada jūnijs | 2010. gada 1. jūnijs |
| MSC.1/Circ.1367 | MSC 87: 2010. gada maijs | 2011. gada 1. jūnijs |
| MSC.1/Circ.1415 | MSC 90: 2012. gada maijs | 2013. gada 1. jūlijs |

Jaunu izdevumu publicē ik pēc trim gadiem. Rokasgrāmatas 2016. gada izdevumā ir iekļauti 2015. gada grozījumi (ko pieņēmusi *ICAO* un apstiprinājusi *IMO* Kuģošanas drošības komiteja tās deviņdesmit piektajā sesijā 2015. gada jūnijā ar apkārtrakstu MSC.1/Circ.1513), kas ir piemērojami no 2016. gada 1. jūlija. Grozījumus sagatavoja *ICAO*/*IMO* Kopējā aviācijas un jūras meklēšanas un glābšanas harmonizēšanas darba grupa attiecīgi tās deviņpadsmitajā sesijā 2012. gada septembrī, divdesmitajā sesijā 2013. gada septembrī un divdesmit pirmajā sesijā 2014. gada septembrī, un tos apstiprināja *IMO* Radiosakaru un meklēšanas un glābšanas apakškomiteja (*COMSAR*) tās septiņpadsmitajā sesijā 2013. gada martā un *IMO* Navigācijas, sakaru un meklēšanas un glābšanas apakškomiteja (*NCSR*) attiecīgi tās pirmajā sesijā 2014. gada jūlijā un otrajā sesijā 2015. gada martā.

Uz *IAMSAR* rokasgrāmatu attiecas *ICAO* un *IMO* autortiesību aizsardzība. Tomēr operatīvai lietošanai vai apmācības nolūkos ir atļauts reproducēt veidlapas, kontrolsarakstus, tabulas, diagrammas un līdzīgu saturu ierobežotā apjomā.

# Saīsinājumi un akronīmi

***A/C*** lidaparāts

***ACC*** lidojuma rajona gaisa satiksmes vadības centrs

***ACO*** lidaparātu koordinators

***AFN*** fiksētais aviācijas tīkls

***AFTN*** fiksētais aviācijas sakaru tīkls

***AIP*** aeronavigācijas informācijas publikācija

***AIS*** aeronavigācijas informācijas pakalpojumi

***AIS*** automātiskās identifikācijas sistēma

***AIS–SART*** automātiskās identifikācijas sistēma – meklēšanas un glābšanas raidītājs

**AM** amplitūdas modulācija

***AMS*** aviācijas mobilais dienests

***AMS(R)S*** aviācijas mobilais satelītu (maršruta) dienests

***AMSS*** aviācijas mobilais satelītu dienests

***Amver*** automatizēta sistēma savstarpējai palīdzībai kuģu glābšanā

***ANC*** Aeronavigācijas komisija

***ARCC*** aviācijas glābšanas koordinācijas centrs

***ARSC*** aviācijas glābšanas palīgcentrs

***ATC*** gaisa satiksmes vadība

***ATN*** aviācijas telesakaru tīkls

***ATS*** gaisa satiksmes vadības dienests

***Cospas*** briesmās esošu kuģu meklēšanas kosmiskā sistēma

***CRS*** krasta radiostacija

***C/S*** izsaukuma signāls

***CW*** nepārtraukts vilnis

***DF*** virziena noteikšana

***DME*** attāluma mērīšanas iekārta

***DRU*** glābšanas vienība tuksnesī

***DSC*** ciparu selektīvais izsaukums

***ELT*** avārijas vietas noteikšanas radioboja

***EPIRB*** avārijas vietu norādošā radiobāka

***FIC*** lidojumu informācijas centrs

***FIR*** lidojumu informācijas rajons

***FM*** frekvences modulācija

**GHz** gigahercs

***GLONASS*** Globālā orbitālā satelītnavigācijas sistēma

***GMDSS*** globālā jūras avārijas un drošības sistēma

***GNSS*** globālā navigācijas satelītu sistēma

***GPS*** globālā pozicionēšanas sistēma

***HF*** augstfrekvence

***IBRD*** starptautiskā 406 MHz radiobāku reģistrācijas datubāze

***ICAO*** Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija

***IFR*** instrumentālo lidojumu noteikumi

***ILS*** instrumentālās nosēšanās sistēma

***IMC*** instrumentālie meteoroloģiskie apstākļi

***IMO*** Starptautiskā Jūrniecības organizācija

***IMSO*** Starptautiskā Mobilo satelītsakaru organizācija

***Inmarsat*** satelītsakaru pakalpojumu sniedzējs *GMDSS* vajadzībām

***INS*** inerciālā navigācijas sistēma

***ITU*** Starptautiskā Telesakaru savienība

***JRCC*** apvienotais (aviācijas un jūras spēku) glābšanas koordinācijas centrs

**kHz** kilohercs

***LES*** sauszemes Zemes stacija

***LRIT*** tāldarbības identifikācijas un sekošanas sistēma

***LUT*** lokālā lietotāja terminālis

***MCC*** operāciju kontroles centrs

***MF*** vidējā frekvence

**MHz** megahercs

***MMSI*** jūras mobilā dienesta identifikators

***MRCC*** jūras glābšanas koordinācijas centrs

***MRO*** masu glābšanas operācija

***MRSC*** jūras glābšanas palīgcentrs

***MRU*** glābšanas vienība kalnos

***MSI*** kuģošanas drošības informācija

***NBDP*** šaurjoslas tiešdrukas radiotelegrāfija

***NM*** jūras jūdze

***NOTAM*** ziņojums pilotiem

***OSC*** koordinators notikuma vietā

***OSV*** piekrastes apgādes kuģis

***PLB*** individuālā radiobāka

***PRU*** izpletņlēcēju glābšanas vienība

***R&D*** pētniecība un izstrāde

***RANP*** reģionālais aeronavigācijas plāns

***RCC*** glābšanas koordinācijas centrs

**RF** radiofrekvence

***RSC*** glābšanas palīgcentrs

***SAR*** meklēšana un glābšana

***Sarsat*** ar satelīta palīdzību veikta izsekošana, meklēšana un glābšana

***SART*** meklēšanas un glābšanas radiolokatora transponders

***SC*** *SAR* koordinators

***SCC*** *SAR* koordinēšanas komiteja

***SDP*** *SAR* datu sniedzējs

***SES*** kuģa zemes stacija

***SITREP*** situācijas ziņojums

***SMC*** *SAR* operācijas koordinators

***SOLAS*** Starptautiskā konvencija par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras

***SPOC*** *SAR* kontaktpunkts

***SRR*** meklēšanas un glābšanas rajons

***SRS*** meklēšanas un glābšanas apakšrajons

***SRS*** kuģu ziņošanas sistēma

***SRU*** meklēšanas un glābšanas vienība

***TLX*** telekss

***TMAS*** telemedicīniskā atbalsta dienests

***UHF*** ultra augstfrekvence

***UIR*** augšējais lidojumu informācijas rajons

***USAR*** meklēšana un glābšana pilsētvidē

***UTC*** koordinētais universālais laiks

***VFR*** vizuāla lidojuma noteikumi

***VHF*** ļoti augsta frekvence

***VMC*** vizuālie meteoroloģiskie apstākļi

***VMS*** kuģu satelītnovērošanas sistēma

***VOR*** ļoti augstas frekvences (*VHF*) riņķa darbības radiobāka

***VTS*** kuģu satiksmes vadības dienests

***WMO*** Pasaules Meteoroloģijas organizācija

# Glosārijs

|  |  |
| --- | --- |
| ***Amver*** | Globāla kuģu ziņošanas sistēma meklēšanai un glābšanai. |
| **Apvienotais glābšanas koordinācijas centrs (*JRCC*)** | Glābšanas koordinācijas centrs, kas atbild gan par aviācijas, gan jūras meklēšanas un glābšanas incidentiem. |
| **Atrašanās vietas noteikšana** | Briesmās esošu kuģu, lidaparātu, vienību vai personu atrašana. |
| **Automātiskās identifikācijas sistēma (*AIS*)** | Sistēma, ko kuģi un kuģu satiksmes vadības dienesti (*VTS*) galvenokārt izmanto kuģošanas līdzekļu identificēšanai un to atrašanās vietas noteikšanai. |
| **Avārijas vietas noteikšanas radioboja (*ELT*)** | Vispārējs termins (attiecībā uz lidaparātiem), ar kuru raksturo aprīkojumu, kas raida atšķirīgus signālus piešķirtās frekvencēs un atkarībā no pielietojuma automātiski ieslēdzas trieciena gadījumā vai tiek ieslēgts manuāli. |
| **Avārijas vietu norādošā radiobāka (*EPIRB*)** | Ierīce, kas parasti atrodas uz jūras kuģošanas līdzekļa klāja un pārraida avārijas signālu meklēšanas un glābšanas iestādēm, un ļauj glābšanas vienībām noteikt avārijas vietu. |
| **Āvārijas stāvoklis** | Vispārējs termins, kas attiecīgi var nozīmēt nenoteiktības fāzi, trauksmes stāvokli vai briesmu fāzi. |
| **Briesmu fāze** | Situācija, kad ir pamatota ticamība, ka kuģim vai citam ūdens un gaisa transportlīdzeklim, tostarp lidaparātam, vai personai draud smagas un nenovēršamas briesmas un ir nepieciešama tūlītēja palīdzība. |
| **Briesmu ziņošana** | Ziņošana par briesmu situāciju vienībai, kas var sniegt vai koordinēt palīdzību. |
| **Ciparu selektīvais izsaukums (*DSC*)** | Metode, kurā izmanto ciparu kodus, ļaujot radiostacijai nodibināt sakarus ar citu staciju vai staciju grupu un pārraidīt informāciju uz tām. |
| ***Cospas–Sarsat* sistēma** | Satelītu sistēma, kas izstrādāta, lai atklātu aktivizētās avārijas radiobākas, kas pārraida 406,0–406,1 MHz frekvencē, un lai noteiktu to atrašanās vietu. |
| **Droša vieta** | Vieta, kur glābšanas operācijas ir uzskatāmas par pabeigtām; vieta, kur izdzīvojušo dzīvība vairs netiek apdraudēta un kur var apmierināt cilvēku pamatvajadzības (piemēram, saņemt pārtiku, patvērumu un medicīnisko palīdzību); un vieta, no kuras var organizēt izdzīvojušo transportēšanu uz nākamo vietu vai galamērķi. Droša vieta var būt uz sauszemes vai uz glābšanas vienības vai cita piemērota kuģošanas līdzekļa klāja, vai uz infrastruktūras objekta jūrā, kas var kalpot par drošu vietu, līdz izdzīvojušie tiek pārvesti uz nākamo galamērķi. |
| **Glābšana** | Operācija, ko veic, lai izglābtu briesmās esošas personas, sniegtu tām pirmo medicīnisko palīdzību vai apmierinātu citas vajadzības un nogādātu tās drošā vietā. |
| **Glābšanas koordinācijas centrs (*RCC*)** | Vienība, kas atbild par meklēšanas un glābšanas pakalpojumu efektīvu organizēšanu un par meklēšanas un glābšanas operāciju veikšanas koordinēšanu meklēšanas un glābšanas rajonā.  **Piezīme.**Šajā rokasgrāmatā terminu *RCC* lieto attiecībā uz aviācijas, jūras vai apvienotajiem glābšanas koordinācijas centriem; atkarībā no konteksta lieto terminu *ARCC*, *MRCC* vai *JRCC*. |
| **Glābšanas palīgcentrs (*RSC*)** | Glābšanas koordinācijas centra padotībā esoša vienība, kas izveidota, lai papildinātu glābšanas koordinācijas centru saskaņā ar konkrētiem atbildīgo iestāžu noteikumiem.  **Piezīme.**Šajā rokasgrāmatā lieto terminu *RSC*, izņemot gadījumus, kad tas attiecas tikai uz aviācijas vai jūras glābšanas koordinācijas centru; tādā gadījumā lieto terminu *ARSC* vai *MRSC*. |
| **Globālā jūras avārijas un drošības sistēma (*GMDSS*)** | Globālie sakaru pakalpojumi, kas tiek sniegti, pamatojoties uz automatizētām satelītu un zemes sistēmām, lai sniegtu briesmu ziņojumus un izplatītu kuģošanas drošības informāciju jūrniekiem. |
| **Globālā pozicionēšanas sistēma (*GPS*)** | Īpaša satelītu sistēma, ko izmanto apvienojumā ar mobilajām iekārtām, lai noteiktu precīzu mobilās ierīces atrašanās vietu. |
| **Ģeogrāfiskās informācijas sistēma (ĢIS)** | Sistēma, kas iegūst, uzglabā, analizē, pārvalda un uzrāda ar atrašanās vietu saistītus datus. |
| **Individuālā radiobāka (*PLB*)** | Manuāli aktivizējama pārnēsājama ierīce, kas pārsūta briesmu signālu 406 MHz frekvencē un kurai var būt papildu mērķnovades signāls atsevišķā frekvencē. |
| ***Inmarsat*** | Ģeostacionāro satelītu sistēma mobilo sakaru pakalpojumu sniegšanai visā pasaulē, kas atbalsta globālo jūras avārijas un drošības sistēmu un citas ārkārtas situāciju sakaru sistēmas. |
| **Jūrniecības jomas izpratne (*MDA*)** | Visu ar jūras vidi saistītu darbību, kas varētu ietekmēt drošību, drošumu, ekonomiku vai vidi, faktiska izpratne. |
| **Kapteinis** | Kuģa kapteinis vai lidaparāta kapteinis, karakuģa komandieris vai jebkura cita kuģošanas līdzekļa ekspluatants. |
| **Koordinators notikuma vietā (*OSC*)** | Persona, kas iecelta meklēšanas un glābšanas operāciju koordinēšanai konkrētā rajonā. |
| **Kuģošanas līdzeklis** | Jūras kuģošanas līdzeklis. |
| **Kuģu izsekošana** | Vispārējs termins, ko piemēro visu veidu kuģošanas līdzekļu izsekošanas datiem, kas iegūti no dažādiem avotiem, piemēram, kuģu ziņošanas sistēmām, *AIS*, *LRIT*, *SAR* lidaparātiem, *VMS* un *VTS*. |
| **Kuģu satelītnovērošanas sistēma (*VMS*)** | Izsekošanas sistēma, kas vidi un zvejniecību reglamentējošām institūcijām nodrošina iespēju uzraudzīt rūpnieciskās zvejas kuģu atrašanās vietu, laiku konkrētajā atrašanās vietā, kursu un ātrumu. |
| **Kuģu satiksmes vadības dienests (*VTS*)** | Jūras satiksmes uzraudzības sistēma, ko izveidojušas ostu pārvaldes iestādes, lai izsekotu kuģošanas līdzekļu kustību un nodrošinātu kuģošanas drošību ierobežotā ģeogrāfiskā rajonā. |
| **Kuģu ziņošanas sistēma (*SRS*)** | Ziņošanas sistēma, kas sekmē cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras, kuģošanas drošību un efektivitāti un/vai jūras vides aizsardzību. Tā ir izveidota saskaņā ar *SOLAS* V. nodaļas 11. noteikumu vai *SAR* nolūkos saskaņā ar 1979. gada Starptautiskās konvencijas par meklēšanu un glābšanu uz jūras 5. nodaļu. |
| **Lidaparāta kapteinis** | Pilots, kas atbild par lidaparāta ekspluatāciju un drošību lidojuma laikā. |
| **Lidaparātu koordinators (*ACO*)** | Persona vai grupa, kas koordinē vairāku lidaparātu iesaisti *SAR* operācijās, sniedzot atbalstu *SAR* operācijas koordinatoram un koordinatoram notikuma vietā. |
| **Lidojumu informācijas centrs (*FIC*)** | Vienība, kas izveidota lidojumu informācijas un trauksmes izziņošanas pakalpojumu sniegšanai. |
| **Lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrs (*ACC*)** | Gaisa satiksmes vadības infrastruktūras objekts, kas galvenokārt atbildīgs par *ATC* pakalpojumu sniegšanu *IFR* lidaparātiem kontroles rajonos, kas ir to jurisdikcijā. |
| **Lokālā lietotāja terminālis (*LUT*)** | Zemes uztvērējstacija, kas uztver *Cospas–Sarsat* satelītu retranslētos radiobākas signālus, apstrādā tos, lai noteiktu radiobāku atrašanās vietu, un pārsūta signālus. |
| **Masu glābšanas operācija (*MRO*)** | Meklēšanas un glābšanas pakalpojumi, kurus raksturo tas, ka ir nepieciešams tūlītēji reaģēt uz notikumu, kurā ir liels briesmās esošu personu skaits, kad meklēšanas un glābšanas iestādēm parasti pieejamās spējas ir nepietiekamas. |
| **Meklējamais objekts** | Kuģis, lidaparāts vai cits ūdens un gaisa transportlīdzeklis, kas ir pazudis vai nonācis briesmās, vai izdzīvojušie vai saistītie meklējamie objekti vai pierādījumi, attiecībā uz kuriem ir sākta meklēšana. |
| **Meklēšana** | Operācija, ko parasti koordinē glābšanas koordinācijas centrs vai glābšanas palīgcentrs, izmantojot pieejamo personālu un infrastruktūru, lai noteiktu briesmās esošu personu atrašanās vietu. |
| **Meklēšanas un glābšanas apakšrajons (*SRS*)** | Noteikta zona meklēšanas un glābšanas rajonā, kas attiecas uz glābšanas palīgcentru. |
| **Meklēšanas un glābšanas datu sniedzējs (*SDP*)** | Avots, ar kuru sazinās glābšanas koordinācijas centrs, lai iegūtu datus meklēšanas un glābšanas operāciju nodrošināšanai, tostarp informāciju par avārijas situāciju no sakaru iekārtu reģistrācijas datubāzēm, kuģu ziņošanas sistēmām un vides datu sistēmām (piemēram, datus par laika apstākļiem vai jūras straumi). |
| **Meklēšanas un glābšanas infrastruktūra** | Visi mobilie resursi, tostarp īpaši paredzētās meklēšanas un glābšanas vienības, ko izmanto meklēšanas un glābšanas operāciju veikšanai. |
| **Meklēšanas un glābšanas kontaktpunkts (*SPOC*)** | Valsts pārvaldes iestādes noteikts meklēšanas un glābšanas kontaktpunkts, kas ir atbildīgs par briesmu signālu informācijas saņemšanu un šīs informācijas sniegšanu attiecīgajām *SAR* iestādēm. |
| **Meklēšanas un glābšanas koordinators (*SC*)** | Viena vai vairākas personas vai iestādes valsts pārvaldē, kuru vispārējais pienākums ir izstrādāt un sniegt *SAR* pakalpojumus un nodrošināt šo pakalpojumu plānošanas pienācīgu koordinēšanu. |
| **Meklēšanas un glābšanas operācijas koordinators (*SMC*)** | Uz laiku iecelta amatpersona, kas koordinē reaģēšanas pasākumus faktisku vai acīmredzamu avārijas situāciju gadījumā. |
| **Meklēšanas un glābšanas pakalpojums** | Avārijas situācijas pārraudzības, saziņas, koordinēšanas un meklēšanas un glābšanas funkciju veikšana, tostarp medicīnisko konsultāciju, primārās medicīniskās palīdzības sniegšana vai medicīniskā evakuācija, izmantojot publiskā un privātā sektora resursus, tostarp kopīgi izmantojot lidaparātus, kuģošanas līdzekļus un citus ūdens un gaisa transportlīdzekļus un ietaises. |
| **Meklēšanas un glābšanas plāns** | Vispārējs termins, ko izmanto, lai raksturotu dokumentus, kas pastāv visos valsts un starptautiskās meklēšanas un glābšanas struktūras līmeņos, kuros ir aprakstīti mērķi, pasākumi un procedūras meklēšanas un glābšanas pakalpojumu sniegšanas nodrošināšanai. |
| **Meklēšanas un glābšanas rajons (*SRR*)** | Noteiktas platības rajons, kas attiecas uz glābšanas koordinācijas centru, kurā tiek sniegti meklēšanas un glābšanas pakalpojumi. |
| **Meklēšanas un glābšanas vienība (*SRU*)** | Vienība, kuras sastāvā ir apmācīts personāls un kura ir nodrošināta ar aprīkojumu, kas ir piemērots ātrai meklēšanas un glābšanas operāciju veikšanai. |
| ***NAVAREA*** | Ģeogrāfisks jūras rajons, kas izveidots, lai koordinētu navigācijas brīdinājumu pārraidi. Terminu *NAVAREA*, pēc kura seko romiešu cipari, var izmantot konkrēta jūras rajona identificēšanai. Šādu rajonu norobežošana nav saistīta ar valstu robežām un neskar tās. |
| ***NAVTEX*** | Kuģošanas drošības informācijas raidīšanas un automātiskas saņemšanas sistēma, kurā izmanto šaurjoslas tiešdrukas radiotelegrāfiju. |
| **Nenoteiktības fāze** | Situācija, kad pastāv šaubas par lidaparāta vai jūras kuģošanas līdzekļa un uz to klāja esošo personu drošību. |
| **Nevajadzīga *SAR* trauksme (*UNSAR*)** | Ziņojums, ko *RCC* nosūtījis attiecīgajām iestādēm plānveida kontrolei, kad viltus signāla rezultātā ir nevajadzīgi aktivizēta *SAR* sistēma. |
| **Operāciju kontroles centrs (*MCC*)** | *Cospas–Sarsat* sistēmas daļa, kas pieņem brīdinājuma paziņojumus no lokālo lietotāju termināļa(-iem) un citiem operāciju kontroles centriem, lai izplatītu tos attiecīgajiem glābšanas koordinācijas centriem vai citiem meklēšanas un glābšanas kontaktpunktiem. |
| **Piespiedu nosēšanās uz ūdens** | Lidaparāta piespiedu nosēšanās uz ūdens. |
| ***SafetyNET*** | *Inmarsat* paplašinātās grupas izsaukuma (*EGC*) sistēmas pakalpojums, kas īpaši izstrādāts kuģošanas drošības informācijas (*MSI*) izplatīšanai un kas ir globālās jūras avārijas un drošības sistēmas (*GMDSS*) sastāvdaļa. |
| **Sakari, veicot meklēšanas un glābšanas koordinēšanu** | Sakari, kas nepieciešami, lai koordinētu infrastruktūru, kas iesaistīta meklēšanas un glābšanas operācijā. |
| ***SAR* darbību rajons** | Noteiktu izmēru rajons, kas izveidots, paziņots un saskaņots nolūkā pasargāt lidaparātu *SAR* operāciju laikā un kurā notiek *SAR* operācijas. |
| **Tāldarbības identifikācijas un sekošanas sistēma (*LRIT*)** | Sistēma, kas pieprasa noteiktiem kuģošanas līdzekļiem automātiski pārsūtīt savu identitāti, atrašanās vietu un datumu/laiku ik pēc sešām stundām saskaņā ar *SOLAS* V. nodaļas 19-1. noteikumu. |
| **Telemedicīniskā atbalsta dienests** | Medicīniskās aprūpes dienests, kura pastāvīgais personāls ir ārsti, kas specializējušies attālinātu konsultāciju sniegšanā un ir kompetenti sniegt konkrētā veida ārstēšanas pakalpojumus uz kuģa klāja. |
| **Trauksmes izziņošanas postenis** | Infrastruktūras objekts, kas kalpo kā starpsavienojums starp personu, kas ziņo par avārijas situāciju, un glābšanas koordinācijas centru vai glābšanas palīgcentru. |
| **Trauksmes stāvoklis** | Situācija, kad pastāv bažas par lidaparāta vai jūras kuģošanas līdzekļa un uz tā klāja esošo personu drošību. |
| **Ūdens un gaisa transportlīdzeklis** | Jebkurš transportlīdzeklis, kas pārvietojas pa gaisu, ūdens virsmu vai zem ūdens, neatkarīgi no tā veida vai izmēra. |
| **Virziena noteikšana (*DF*)** | Radionoteikšana, izmantojot radioviļņu uztveršanu, lai noteiktu stacijas vai objekta virzienu. |
| **Vispārējie sakari** | Pa radio sūtīta un saņemta operatīvā un publiskā korespondence, ziņojumi par satiksmi, kas nav briesmu ziņojumi, steidzamības un drošības ziņojumi. |

# 1. nodaļa Vispārējā sistēmas koncepcija

## 1.1. Pakalpojumu izveide

1.1.1. Visas valstis atzīst, cik liela nozīme ir cilvēku dzīvības glābšanai un vajadzībai tieši iesaistīties aviācijas un jūras meklēšanas un glābšanas (*SAR*) pakalpojumu sniegšanā briesmās esošām personām. Šajā rokasgrāmatā ir sniegts skatījums no vadītāja skatupunkta par *SAR* pakalpojumu nodrošināšanu saskaņā ar *SAR* iniciatīvu satvaru, ko sponsorē Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (*ICAO*) un Starptautiskā Jūrniecības organizācija (*IMO*), kas ir divas ANO aģentūras, kas nodarbojas attiecīgi ar aviācijas un jūras transporta drošības jautājumiem.

1.1.2. Galveno uzmanību pievēršot sava darba humānajam raksturam, *ICAO* un *IMO* dalībvalstis sadarbojas nolūkā izstrādāt un atbalstīt vitālus standartus un ieteikumus, lai nodrošinātu citu veidu atbalstu valstīm, kas nepieciešams, lai palīdzētu novērst un pārvarēt briesmu situācijas un veicinātu starptautisko sadarbību un koordināciju ikdienā.

1.1.3. Šo rokasgrāmatu ir kopīgi izstrādājušas *ICAO* un *IMO*, lai veicinātu savstarpējo sadarbību, kaimiņvalstu sadarbību un aviācijas un jūras iestāžu sadarbību. Rokasgrāmata ir izstrādāta ar mērķi palīdzēt valsts iestādēm ekonomiski lietderīgā veidā izveidot efektīvus *SAR* pakalpojumus, veicināt aviācijas un jūras *SAR* pakalpojumu saskaņošanu un nodrošināt, lai visām briesmās esošajām personām tiktu sniegta palīdzība neatkarīgi no viņu atrašanās vietas, valstspiederības vai apstākļiem. Valsts iestādes tiek mudinātas pēc iespējas veicināt aviācijas un jūras *SAR* pakalpojumu saskaņošanu.

1.1.4. Šī rokasgrāmata palīdzēs tiem, kuru pienākumos ietilpst *SAR* pakalpojumu izveide, pārvaldīšana un nodrošināšana, lai saprastu:

* *SAR* pakalpojumu funkcijas un nozīmi;
* *SAR* globālo, reģionālo un nacionālo aspektu savstarpējo saikni;
* *SAR* būtiskos komponentus un palīginfrakstruktūru;
* apmācību, kas nepieciešama, lai koordinētu, vadītu un nodrošinātu *SAR* operācijas;
* sakaru funkcijas un prasības *SAR* vajadzībām; un
* *SAR* pakalpojumu vadības un uzlabošanas pamatprincipus, lai gūtu panākumus.

1.1.5. Šis ir viens no trim *ICAO* un *IMO* izstrādātajiem rokasgrāmatas *Starptautiskā aeronavigācijas un jūras meklēšanas un glābšanas (IAMSAR) rokasgrāmata* sējumiem. Rokasgrāmatas II sējums ir *Operāciju koordinēšana* un III sējums ir *Mobilās vienības*. Šis sējums ir paredzēts vadītājiem, lai viņi saprastu *SAR* pamatkoncepciju un principus, un tajā ir sniegta praktiska informācija un norādījumi, lai palīdzētu vadītājiem izveidot un nodrošināt *SAR* pakalpojumus.

## 1.2. Pakalpojumu lietderība

1.2.1. Papildus tam, ka, sniedzot glābšanas pakalpojumus, tiek mazināts nāves gadījumu skaits un ciešanas, valstu rūpes par *SAR* pakalpojumu sniegšanu un iesaistīšanās tajos var nodrošināt arī citas priekšrocības ir norādītas turpmāk.

a) Drošāka un mazāk apdraudēta vide ar aviāciju un jūrniecību saistītajām nozarēm, tirdzniecībai, atpūtai un ceļošanai. Augstāka drošība var veicināt aviācijas un jūras vides izmantošanu un vēlmi to izmantot, tūrismu un ekonomikas attīstību. Tā jo īpaši ir gadījumos, kad *SAR* sistēma ir saistīta ar programmām, kuru mērķis ir novērst vai mazināt incidentu sekas, kas dažkārt tiek sauktas par “preventīvo *SAR*”.

b) *SAR* resursu pieejamība bieži vien nodrošina iespēju uzsākt reaģēšanas pasākumus un atslogošanas spējas, kas ir svarīgas dzīvības glābšanai dabas un cilvēka izraisītu katastrofu agrīnajos posmos. Tāpēc *SAR* pakalpojumi dažkārt ir ikviena vietēja, valsts vai reģionāla līmeņa ārkārtas situāciju vadības sistēmas neatņemama sastāvdaļa.

c) Labi īstenotas *SAR* operācijas var sniegt pozitīvu publicitāti par situācijām, kuras pretējā gadījumā tiktu uzlūkotas negatīvi. Tomēr patiess ir arī pretējais; slikti vai neefektīvi īstenoti ievērojamu avāriju vai katastrofu novēršanas pasākumi arī var gūt publicitāti visā pasaulē un negatīvi ietekmēt jutīgas nozares, piemēram, tūrismu un transporta pakalpojumus.

d) *SAR* ir lielisks līdzeklis, kā veicināt valstu un institūciju savstarpējo sadarbību un saziņu vietējā, valsts un starptautiskajā līmenī, jo meklēšana un glābšana ir salīdzinoši pretrunas neizraisoša un humāna operācija. Sadarbība šajā jomā var veicināt sadarbību arī citās jomās, un to var izmantot kā līderības rīku, lai veicinātu labas darba attiecības.

e) To īpašumu vērtība, kurus var izglābt ar *SAR* saistītās darbībās, var būt augsta, un tas var būt papildu pamatojums *SAR* pakalpojumu sniegšanai.

## 1.3. Pakalpojumu juridiskais pamats

1.3.1. Līgumvalstis, kas ir parakstījušas Starptautisko konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*), Starptautisko konvenciju par meklēšanu un glābšanu uz jūras vai Starptautisko Civilās aviācijas konvenciju, ir apņēmušas sniegt noteiktus aviācijas un/vai jūras *SAR* pakalpojumus un to koordinēšanu. Atsauce uz meklēšanu un glābšanu ir iekļauta arī ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijā. Šīs konvencijas 98. panta 2. punktā, kas attiecas uz meklēšanu un glābšanu, ir iekļauta vispārīga nostādne:

“Katra piekrastes valsts veicina atbilstoša un efektīva meklēšanas un glābšanas dienesta izveidošanu, darbību un uzturēšanu, lai nodrošinātu drošību uz jūras un virs tās, un, kad to prasa apstākļi, sadarbojas šajā nolūkā ar kaimiņvalstīm ar savstarpēju reģionālo vienošanos starpniecību.”

Starptautiskā sabiedrība cer, ka visas līgumvalstis izpildīs šo apņemšanos.

1.3.2. Šos pakalpojumus valstis var nodrošināt atsevišķi, izveidojot efektīvas valsts līmeņa *SAR* organizācijas, vai kopīgi, izveidojot apvienotu *SAR* organizāciju ar vienu vai vairākām citām valstīm. Visā šajā rokasgrāmatā ir aplūkots, kāda nozīme ir nolīgumiem un plāniem *SAR* pakalpojumu izveidē.

1.3.3. Rokasgrāmatas M papildinājumā ir sniegts pārskats par Starptautiskās konvencijas par meklēšanu un glābšanu uz jūras un Starptautiskās Civilās aviācijas konvencijas attiecīgajiem pantiem, pielikumiem un nodaļām.

1.3.4. Visām valstīm būtu jābūt izstrādātiem statūtiem un attiecīgiem noteikumiem, kas veido *SAR* organizācijas izveides un tās resursu, politikas un procedūru juridisko pamatojumu.

1.3.5. *SAR* vadītājiem būtu jāsaņem juridiskas konsultācijas, lai noskaidrotu, kā iekšzemes un starptautiskie tiesību akti attiecas uz *SAR* politiku un procedūrām.

1.3.6. Valsts tiesību akti būtu jāsaskaņo ar starptautiskajos tiesību aktos pieņemtajiem principiem, un tie varētu kalpot, piemēram, šādiem mērķiem:

* atzīšanai, ka *SAR* funkcija ir valsts atbildība;
* *IMO* un *ICAO* prasību un standartu ieviešanai;
* *SAR* iestāžu un to vispārējo pienākumu noteikšanai; un
* *RCC* jurisdikcijas un pilnvaru definēšanai saskaņā ar *ICAO* un *IMO* attiecīgajiem standartiem.

1.3.7. Tiesību aktus var izmantot arī, lai veicinātu lidaparātu, kuģošanas līdzekļu un citu ūdens un gaisa transportlīdzekļu drošu projektēšanu, būvniecību, tehnisko apkopi un ekspluatāciju.

1.3.8. Starptautiskajos tiesību aktos ir risināti ar cilvēku dzīvības glābšanu un suverenitāti saistīti apsvērumi. Kaimiņvalstīm būtu jāmeklē praktiski veidi, kā līdzsvarot šos apsvērumus situācijās, kad ir nepieciešams vai ir lietderīgi valsts teritoriālajos ūdeņos vai teritorijā ievest ārvalstu *SAR* infrastruktūru.

1.3.9. Rokasgrāmatas A papildinājumā ir sniegts tiesību aktu piemērs.

## 1.4. Sistēmas pamatfunkcijas

1.4.1. *SAR* sistēma būtu jāstrukturē tā, lai tiktu sniegti visi *SAR* pakalpojumi:

* trauksmes izziņošanas posteņa paziņojumu par avārijas situācijām saņemšana, apstiprināšana un retranslēšana;
* meklēšanas pasākumu koordinēšana;
* glābšanas pasākumu koordinēšana un izdzīvojušo nogādāšana drošā vietā; un
* medicīnisko konsultāciju, primārās medicīniskās palīdzības vai medicīniskās evakuācijas nodrošināšana.

1.4.2. Rokasgrāmatas 2. nodaļā ir aplūkoti *SAR* sistēmas primārie komponenti, kas ir pieejami vai ir nepieciešami minēto funkciju veikšanai, savukārt 4. nodaļā ir sīkāk aplūkots sakaru komponents. Dažās 2. un 5. nodaļas daļās ir sniegts pārskats par personāla komplektēšanu, kas nepieciešama *SAR* sistēmas pamatfunkciju veikšanai, un par tās vajadzībām, bet 3. nodaļā aprakstīts, kā *SAR* personāls var sasniegt pienācīgu profesionālo līmeni savā darbā.

## 1.5. Sistēmas vadība un atbalsts

1.5.1. *SAR* sistēmu nevar organizēt un tā nevar efektīvi darboties bez vadības un atbalsta. Rokasgrāmatas 5. un 6. nodaļas mērķis ir nodrošināt, ka *SAR* sistēmas vadītāji saprot:

* viņu vadītās sistēmas pamatus;
* pašu vadītāju pamatpienākumus un funkcijas;
* galvenos *SAR* plānu un plānošanas procesu veidus; un
* kā sākt ar pieejamajiem resursiem un ekonomiski uzlabot sistēmu.

1.5.2. Lai gūtu sekmes, iesaistītajām pusēm ir jāapņemas sniegt iespējami labākos *SAR* pakalpojumus ar pieejamajiem resursiem. Šī apņemšanās būtu jāietver arī valsts tiesību aktos, ar kuriem tiek ieceltas par *SAR* atbildīgās iestādes.

1.5.3. Iestādes vai personas var iecelt par *SAR koordinatoriem (SC)* un noteikt tām pienākumu veikt uzraudzību nacionālajā *SAR* organizācijā. Papildus *SAR* koordinatoriem dažādu *SAR* organizācijas un sistēmas vadības un atbalsta aspektu nodrošināšanā tiks iesaistītas arī citas personas. *SC* ir vienkārši neobligāts apzīmējums, ko var izmantot, lai uzsvērtu to, ka koordinēšana ir svarīgs aspekts *SAR* sistēmas vadības līmenī papildus koordinācijas centra un koordinācijas notikuma vietā līmenim.

1.5.4. Valstis var piešķirt *SAR* pienākumus pēc savas izvēles. Piemēram, dažas valstis ieceļ *SAR* koordinatorus no departamentiem vai ministrijām, kas atbild par kuģošanas vai aviācijas drošību vai par *IMO* vai *ICAO* konvenciju īstenošanu. Var arī iecelt satiksmes ministru, kas bieži vien atbild par kopējo aviācijas un kuģošanas drošību, vai iecelt par katru no šīm jomām atbildīgo *SC*. Ja valstis sadarbojas, lai kopīgi izveidotu reģionālo *SAR* sistēmu, katra valsts var iecelt savu *SC*, kas pārrauga savu sistēmas daļu. Valstīs, kurās *SAR* pakalpojumu sniegšanu nodrošina vairākas organizācijas, *SC* funkcijas var pildīt vairākas struktūrvienības.

1.5.5. *SC* reti kontrolē visus *SAR* operācijām pieejamos resursus. Tāpēc viņi var noslēgt nolīgumus ar militārajām un citām iestādēm vai organizācijām par resursu izmantošanu.

1.5.6. Svarīgi, lai dažādas civilās un militārās organizācijas cieši sadarbotos. Viens no veidiem, kā to nodrošināt, ir ar nacionālo *SAR* koordinēšanas komiteju starpniecību, kā sīkāk aprakstīts 6. nodaļā. Tiesību aktos varētu noteikt militāro un citu publisko resursu izmantošanu *SAR* atbalstam.

1.5.7. Resursi būs nepieciešami, lai ievāktu darbības datus un lai pārskatītu, analizētu *SAR* sistēmu un tās darbību un ieteiktu tās uzlabojumus. Taču, lai varētu uzsākt jaunu sistēmu, vispirms būtu jāizanalizē vajadzības un spējas. Rokasgrāmatas 5. un 6. nodaļa ir veltīta šim jautājumam.

1.5.8. Dažādu iestāžu un valstu centieni nodrošināt atbalstu *SAR* sistēmai bieži vien ir dokumentēti dažādos plānos, nolīgumos, saprašanās memorandos utt., kas laika gaitā parādās hierarhiskā veidā vietējā, valsts un reģionālajā līmenī. Šādi dokumenti ir izvērstāk aplūkoti vairākās šīs rokasgrāmatas vietās. Šādi dokumenti ir jāizstrādā ar lielu rūpību, lai tie nodrošinātu *SAR*, nevis lai paustu nesaistītas bažas, un lai tie joprojām saskanētu ar augstāka līmeņa dokumentiem un starptautiskajiem tiesību aktiem.

1.5.9. Gandrīz ikviena valsts var izmaksu ziņā lietderīgā veidā apmierināt savas *SAR* vajadzības, izmantojot visus pieejamos resursus, nevis tikai tam paredzētos vai īpaši atvēlētos resursus; tipiskākie resursu avoti ir aplūkoti 2. nodaļā. *SAR* organizāciju tiecas nodrošināt ar valdības, nozares un plašas sabiedrības resursiem, savukārt *SAR* vadītājiem ir jāuzņemas iniciatīva, lai izveidotu kārtību, kā šie avoti varētu to darīt. Ar retiem izņēmumiem *SAR* resursi ir dažādu operāciju infrastruktūra, kas izmantojama daudziem uzdevumiem, proti, *SAR* funkcijas tiek veiktas papildus citām operācijām.

1.5.10. Savlaicīga plānošana, apmācība un speciālais aprīkojums bieži vien var ekonomiskā ziņā uzlabot ar alternatīviem esošiem resursiem veikto *SAR* pakalpojumu kvalitāti. Dažās valstīs tas var mazināt vai pat novērst vajadzību veidot īpašas *SAR* vienības (*SRU*).

1.5.11. Vajadzības gadījumā ir jāizveido glābšanas koordinācijas centrs (*RCC*) un ar to saistītais meklēšanas un glābšanas rajons (*SRR*), un varbūt arī glābšanas palīgcentrs (*RSC*) ar vienu vai vairākiem saistītiem meklēšanas un glābšanas apakšrajoniem (*SRS*). Jānodrošina, ka visi *RCC* un *RSC* atbilst noteiktām minimālajām prasībām. Noteikumi, kas piemērojami šai un citai *SAR* infrastruktūrai, ir sīkāk aplūkoti 2. nodaļā.

1.5.12. *SAR* sistēmas vispārējie līmeņi un funkcijas ir sniegtas 1-1. tabulā.

**1-1. tabula.** *Koordinācijas struktūra*

|  |  |
| --- | --- |
| **Vispārējie līmeņi** | **Vispārējās funkcijas** |
| *SAR* koordinēšana | Vadība |
| *SAR* operācijas koordinēšana | Operācijas plānošana |
| Koordinēšana notikuma vietā | Operāciju uzraudzība |

## 1.6. Vispārīgā koncepcija

1.6.1. Valsts līmenī īstenotie *SAR* centieni ir neatņemama globālās *SAR* sistēmas sastāvdaļa, un to izpratne ietekmē to, kādu vispārējo pieeju valsts izvēlēsies, lai izveidotu, sniegtu un uzlabotu savus *SAR* pakalpojumus. Īsumā, *ICAO* un *IMO* mērķis ir nodrošināt efektīvu globālu sistēmu, lai vajadzības gadījumā *SAR* pakalpojumi būtu pieejami neatkarīgi no tā, kur cilvēki kuģo vai lido.

1.6.2. Lielākajā pasaules daļā *ātrākais, efektīvākais un praktiskākais veids, kā sasniegt šo mērķi, ir izstrādāt reģionālas sistēmas, kas attiecas uz katru okeāna rajonu un kontinentu*. Šī pieeja atšķiras no pieejas, saskaņā ar kuru katra valsts neatkarīgi izveido pilnīgu, atsevišķu *SAR* sistēmu, kuras ģeogrāfiskā zonas atbildība ir pieņemama tās kaimiņvalstīm, un šo sistēmu kopums veido globālo sistēmu. Savukārt saskaņā ar reģionālo pieeju valstīm, kas saistītas ar kādu okeāna vai sauszemes teritoriju, ir jāsadarbojas un kopīgi jāstrādā, lai izveidotu reģionālo sistēmu un darbotos tajā.

1.6.3. No pasaules mēroga skatupunkta *SAR* pamata, praktiskā un humānā iezīme ir tāda, ka katrai valstij nav nepieciešams nodrošināt *SAR* pakalpojumus saviem iedzīvotājiem, viņiem ceļojot visā pasaulē. Tā vietā pasaule ir sadalīta meklēšanas un glābšanas rajonos (*SRR*), katram no tiem ir saistītais *SAR* dienests, kas palīdz ikvienam, kas nonācis briesmās attiecīgajā *SRR*, neatkarīgi no valstspiederības un apstākļiem.

## 1.7. Valsts līmeņa un reģionālās sistēmas

1.7.1. *SAR* sistēmas var izveidot valsts un/vai reģionālajā līmenī. Jebkurā gadījumā šis process paredz viena vai vairāku *SRR* izveidi, un katrā šajā *SRR* ar glābšanas koordinēšanas centra (*RCC*) starpniecību izveido iespēju saņemt trauksmes signālus un koordinēt un sniegt *SAR* pakalpojumus. Katram *SRR* ir nepieciešams *RCC*, taču katrai valstij nav obligāti nepieciešams savs *SRR*, ja vienu *RCC* spēj nodrošināt vairākas valstis un to var apkalpot vairākas valstis. Tas jo īpaši attiecas uz okeāna rajoniem. Šādos gadījumos katra valsts var izveidot *RSC*. Izvērstāks apraksts par *SRR* izveidi ir sniegts 2. nodaļā.

1.7.2. Reģionālā pieeja var mazināt izmaksas un uzlabot briesmu signālu izplatīšanu, pārklājumu un pakalpojumus. Piemēram, lai nodrošinātu *SAR*, operatīvā ziņā vienkāršāk, ekonomiskāk un efektīvāk ir viena reģiona valstīm kopīgi izmantot un nodrošināt tāldarbības virszemes sakarus un satelītsakaru iekārtas un sakaru reģistrācijas datubāzes. Dažkārt valstis var sniegt savstarpēju atbalstu, nodrošinot savas *SRU*, lai mazinātu pienācīgam pārklājumam un gatavībai nepieciešamo vienību kopējo skaitu. Var rīkot kopīgas apmācības un dalīties ar citu veidu resursiem, kas būtu izdevīgi visiem. Tomēr ne visām valstīm dalība reģionālajā sistēmā ir labākā pieeja.

1.7.3. Valsts līmeņa vai reģionālās *SAR* sistēmas parasti izveido, pamatojoties uz izstrādātajiem daudzpusējiem valstu vai reģionu plāniem, nolīgumiem utt. (izvērstāks apraksts tiek sniegts citās šā sējuma daļās), lai apmierinātu iesaistīto valstu vēlmes un vajadzības. Šajos dokumentos var apspriest līdzvērtīgu glābšanas palīgcentru (*RSC*) izveidi, nevis *SRR* izveidi, un šajos nolīgumos parasti nodrošina, ka tiek:

* efektīvi izmantoti visi *SAR* vajadzībām pieejamie resursi;
* noteiktas *SRR* robežas;
* aprakstītas pušu savstarpējās attiecības;
* apspriests, kā tiks īstenotas un atbalstītas augstāka līmeņa konvencijas, plāni, vienošanās utt.

1.7.4. Efektīvas *SAR* sistēmas izveides pamatprasības ir šādas:

* tiesību aktos noteikta *SAR* pakalpojuma(-u) izveide;
* pasākumi visu pieejamo resursu izmantošanai un vajadzības gadījumā citu resursu nodrošināšana;
* ģeogrāfisko atbildības zonu un saistīto *RCC* un *RSC* izveidošana;
* personāla komplektēšana, apmācība un cits personāla atbalsts sistēmas vadībai un ekspluatācijai;
* pienācīgas un funkcionējošas sakaru iespējas; un
* vienošanās, plāni un saistītie dokumenti, kas nepieciešami, lai sasniegtu mērķus un definētu darba attiecības.

## 1.8. *SAR* un 1949. gada Ženēvas konvencijas un to papildprotokoli

1.8.1. Bruņotu konfliktu laikā *SAR* pakalpojumus parasti turpina sniegt saskaņā ar 1949. gada Otro Ženēvas konvenciju (1949. gada 12. augusta Ženēvas konvencija par jūras bruņoto spēku ievainoto, slimo un kuģu avārijās cietušo stāvokļa uzlabošanu) un konvenciju I papildprotokolu.

a) Valsts pārvaldes atzītiem *SAR* dienestiem tiek sniegta aizsardzība to humānajām operācijām, ciktāl to pieļauj operāciju prasības. Šī aizsardzība attiecas uz piekrastes glābšanas peldlīdzekļiem, to personālu un stacionāro piekrastes *SAR* infrastruktūru, tostarp *RCC* un *RSC*, ja šie centri atrodas piekrastes rajonos un tiek izmantoti vienīgi meklēšanas un glābšanas operāciju koordinēšanai. *SAR* personālam ir jābūt informētam par savas valsts pārvaldes statusu attiecībā uz Ženēvas Otrās konvencijas un tās I papildprotokola īstenošanu un par tās uzskatiem šajā jomā.

b) Starptautiskā signālu koda XIV nodaļā ir ilustrēti dažādi identifikācijas līdzekļi, ko izmanto glābšanas peldlīdzekļa efektīvai aizsardzībai.

c) Uz minētajām piekrastes iekārtām bruņota konflikta laikā būtu jābūt attēlotām atšķirības emblēmām (sarkanais krusts vai sarkanais pusmēness) saskaņā ar kompetentās iestādes izdotiem noteikumiem.

d) Konflikta pusēm ieteicams paziņot otrai pusei savu glābšanas peldlīdzekļu un piekrastes iekārtu nosaukumu, aprakstu un atrašanās vietu (vai darbības rajonu) rajonā, kurā tie atrodas.

# 2. nodaļa Sistēmas komponenti

## 2.1. *SAR* kā sistēma

2.1.1. *SAR* sistēmai līdzīgi kā jebkurai citai sistēmai ir atsevišķi komponenti, kuriem ir jādarbojas kopā, lai nodrošinātu pakalpojumu kopumā. *SAR* sistēmas izstrāde paredz viena vai vairāku *SRR* izveidi, un katrā šajā *SRR* izveido iespēju saņemt trauksmes signālus un koordinēt un sniegt *SAR* pakalpojumus. Katrs *SRR* ir saistīts ar *RCC*. Aeronavigācijas nolūkos *SRR* parasti sakrīt ar lidojumu informācijas rajoniem (*FIR*). *ICAO* un *IMO* konvenciju mērķis attiecībā uz *SAR* ir izveidot globālu *SAR* sistēmu. Operatīvā ziņā globālās *SAR* sistēmas pamatā ir valstu izveidotas valsts līmeņa *SAR* sistēmas, kuras tad apvieno savu pakalpojumu sniegšanu ar citām valstīm, lai aptvertu visu pasauli.

2.1.2. Katram *SRR* ir savas unikālās transporta, klimata, topogrāfijas un fiziskās īpašības. Šie faktori rada dažādu problēmu kopumu *SAR* operācijās katrā *SRR*. Šie faktori ietekmē katra *SAR* dienesta pakalpojumu un tam nepieciešamās infrastruktūras, iekārtu un personāla izvēli un sastāvu. Sistēmas galvenie komponenti ir šādi:

* sakari *SRR* ietvaros un ar ārējiem *SAR* dienestiem;
* *RCC*, kas koordinē *SAR* pakalpojumus;
* vajadzības gadījumā viens vai vairāki *RSC* atbalsta sniegšanai *RCC* tā *SSR* robežās;
* *SAR* infrastruktūra, tostarp *SRU* ar specializēto aprīkojumu un apmācītu personālu, kā arī citi resursi, ko var izmantot *SAR* operāciju veikšanai;
* medicīnisko konsultāciju, medicīniskās palīdzības un evakuācijas pakalpojumi;
* koordinators notikuma vietā (*OSC*), kas vajadzības gadījumā iecelts, lai uz vietas koordinētu darbības, kas saistītas ar visu iesaistīto infrastruktūru; un
* atbalsta infrastruktūra, kas nodrošina pakalpojumus *SAR* operāciju atbalstam.

2.1.3. Izveidojot globālas aviācijas un jūras *SAR* sistēmas saskaņā ar attiecīgajām starptautiskajām konvencijām, tiek nodrošinātas pamatnostādnes, pamatojoties uz kurām valsts līmeņa sistēmas risina *SAR* jautājumus valsts sauszemes teritorijā un tās *SRR*. Par sauszemes *SAR* parasti atbild pašvaldības iestādes un policija, un *RCC* var netikt iesaistīts. Tomēr valsts līmeņa *SAR* sistēmas ietvaros būtu jābūt izstrādātai kārtībai, kā attiecīgā gadījumā notiek koordinācija ar pašvaldības iestādēm, veicot sauszemes *SAR* reaģēšanas pasākumus. Dažkārt *SAR* sistēma var būt izveidota tā, ka tā ir atbildīga par noteiktu sauszemes *SAR* operāciju veikšanu vai arī tai tiek piešķirta atbalsta sniedzēja loma, jo *RCC* bija saņēmis pirmo trauksmes signālu vai pašvaldības iestādes ir lūgušas tuvējās *SAR* infrastruktūras atbalstu.

## 2.2. Sakari

2.2.1. Labi sakari ir būtiski. Tiem būtu ātri jānodrošina, ka *RCC* saņem trauksmes informāciju, lai *RCC* nekavējoties varētu nosūtīt *SRU* un citus resursus uz meklēšanas rajoniem un nodrošināt divpusēju saziņu ar briesmās esošām personām. Rokasgrāmatas 4. nodaļā ir sniegts kopsavilkums, kādas vispārējo sakaru spējas būtu jānodrošina un kādam aprīkojumam būtu jābūt *RCC* rīcībā. *SAR* organizācijā tiek izziņota trauksme faktisku vai iespējamu briesmu gadījumā vai nu tiešā veidā, vai ar trauksmes izziņošanas posteņu starpniecību. Trauksmes izziņošanas posteņi ir infrastruktūras objekti, kas retranslē briesmu signālus uz *RCC* vai *RSC*. Briesmu izziņošanas posteņu un citu ziņošanas avotu savāktā informācija būtu nekavējoties jāpārsūta uz *RCC* vai *RSC*, kas lemj par reaģēšanas pasākuma veidu. *RCC* vai *RSC* var būt savas saziņas spējas vai arī tie var izmantot citus infrastruktūras objektus, lai pārsūtītu trauksmes signālus un uzturētu sakarus *SAR* reaģēšanas pasākumos. Vispārējā *SAR* sakaru sistēma ir sniegta 2-1. attēlā.

2.2.2. *SAR* sakaru sistēmas galvenās funkcijas ir šādas:

* saņemt trauksmes signālus no aprīkojuma, ko izmantojušas briesmās esošas personas;
* apmainīties ar informāciju ar briesmās esošām personām un ar *SAR* operācijas koordinatoru (*SMC*), *OSC* un *SAR* infrastruktūru, lai koordinētu *SAR* incidentu reaģēšanas pasākumus; un
* virziena noteikšana (*DF*) un mērķnovade, lai varētu *SRU* nosūtīt uz avārijas vietu un mērķnovadīt signālus no aprīkojuma, ko izmantojuši izdzīvojušie.



**2-1. attēls.** *Vispārējie SAR sistēmas sakari*

***Trauksmes izziņošanas posteņi***

2.2.3. Trauksmes izziņošanas posteņos ietilpst visa infrastruktūra, kas tiek izmantota, lai saņemtu informāciju par acīmredzamu avārijas situāciju, kas tiek retranslēta *RCC* un *RSC*. Tie ir, piemēram, gaisa satiksmes vadības dienestu (*ATS*) vienības vai krasta radiostacijas (*CRS*). Trauksmes izziņošanas posteņa primārais mērķis var būt un var arī nebūt sakaru nodrošināšana, taču postenim ir jāspēj pārsūtīt informāciju par briesmu situāciju uz *RCC*. Sīkāks apraksts par trauksmes izziņošanas posteņiem ir sniegts 4. nodaļā.

2.2.4. *RCC* spēja ātri un efektīvi rīkoties ārkārtas situācijā lielā mērā ir atkarīga no informācijas, ko tam pārsūtījuši trauksmes izziņošanas posteņi. Ja izmanto trauksmes izziņošanas posteņus, *RCC* vai *RSC* ir jānodrošina, ka šie trauksmes izziņošanas posteņi ir pietiekami kompetenti savu pienākumu veikšanai. Ir svarīgi, lai trauksmes izziņošanas posteņa un *RCC*, *RSC* vai vietējās *SRU* savstarpējie sakari būtu ātri un tiktu nodrošināti ar uzticamiem līdzekļiem. Šie kanāli būtu regulāri jāpārbauda un būtu jāizveido balss vai datu sakari pa tiešo vai publisko telefonu, radiotelefonu, radiotelegrāfu vai izmantojot citus līdzekļus. Ideālā gadījumā datu trauksmes signāli būtu automātiski jāadresē atbildīgajam *RCC* vai *RSC* pa sakaru savienojumiem, kas palīdz saglabāt briesmu prioritāti.

***Atrašanās vietas noteikšana***

2.2.5. Spēja noteikt atrašanās vietu ļauj *SAR* reaģēšanas spēkiem samazināt meklēšanas laiku un iegūt faktisku avārijas notikuma vietu, lai veiktu glābšanu. Ir izstrādātas starptautiskas pamatprasības, kāda veida aprīkojumam ir jābūt uz kuģiem un lidaparātiem.

a) Lielākai daļai civilo lidaparātu, kas lido pāri okeāna rajoniem un attāliem sauszemes rajoniem, kā arī daudziem citiem lidaparātiem uz to klāja jābūt avārijas vietas noteikšanas radiobojai (*ELT*). Norādītajam *SAR* lidaparātam ir jāspēj peilēt uz *ELT* 121,5 MHz signālus no *ELT*, kas izmantota avārijas vietas un izdzīvojušo atrašanās vietas noteikšanai.

b) Kuģiem un dažiem citiem ūdens un gaisa transportlīdzekļiem uz to klāja jābūt avārijas vietu norādošām radiobākām (*EPIRB*), kas spēj pārraidīt signālus. *EPIRB* signālu mērķis ir norādīt, ka pastāv avārijas situācija, un atvieglot izdzīvojušo atrašanās vietas noteikšanu *SAR* operācijās. Tirdzniecības kuģiem un glābšanās peldlīdzekļiem ir noteiktas papildu prasības, kas apspriestas 4. nodaļā.

2.2.6. Ļoti precīza meklējamā objekta atrašanās vieta ir noderīga informācija, tomēr tas nenozīmē, ka nav vajadzīgas *SRU* peilēšanas spējas. Jo īpaši tā ir gadījumos, ja *SRU* nav precīzu navigācijas iekārtu vai ja operācija tiek veikta naktī vai citos ierobežotas redzamības apstākļos.

2.2.7. Ņemot vērā to, cik nozīmīga ir informācija par atrašanās vietu *SAR* operācijās, *SRR* būtu jānodrošina dažādi piemēroti līdzekļi atrašanās vietas noteikšanai. Tie var būt *DF* stacijas un uzraudzības sistēmas lidaparātu un kuģu satiksmes vadības dienestu sistēmām. Ja kaut kādā veidā var apstiprināt atrašanās vietu, par kuru ziņots trauksmes ziņojumā, tas būtu apdomīgi jādara, jo īpaši, izmantojot sākotnējos *EPIRB* un *ELT* trauksmes signālus, kas nosūtīti ar *Cospas–Sarsat* starpniecību un kuri sniedz patiesu atrašanās vietu attēla veidā.

***SAR koordinēšana***

2.2.8. *SAR* infrastruktūras savstarpējie sakari ir atkarīgi no vietējiem nolīgumiem un *SAR* pakalpojumu organizēšanas *SRR*, kā arī no pieejamā aprīkojuma. Sakarus, izmantojot mobilās vienības, *RCC* vai *RSC* var nodrošināt tieši vai izmantojot saistītos trauksmes izziņošanas posteņus, kam ir sakaru iespējas. Sakariem ar trauksmes izziņošanas posteņiem vai citiem *SAR* sistēmas elementiem, tostarp *RCC* savstarpējiem starptautiskajiem sakariem, ir jābūt uzticamiem un ideālā gadījumā paredzētiem prioritāriem ziņojumiem vai tādiem, kas saglabā ziņojumu prioritāti, vai ir jāparedz preventīva ziņojumu apstrāde. *RCC* parasti ieceļ *SAR* operācijas koordinatoru (*SMC*) *SAR* incidenta vadībai. *SMC* var noteikt iepriekš plānotus sakaru kanālus, ko izmanto koordinācijai ar *OSC* un saziņai starp notikuma vietā esošajiem infrastruktūras objektiem.

2.2.9. Sakariem uz un no *RCC* un *RSC* jābūt pēc iespējas savlaicīgiem, uzticamiem un pietiekamiem, lai varētu apstrādāt iespējami sliktākā scenārija vajadzības visā to daudzveidībā un apmērā. Konkrēti paskaidrojumi sniegti *IAMSAR* rokasgrāmatas II sējumā *Operāciju koordinēšana*.

2.2.10. Valsts pārvalde pilnvaro *SAR* personālu savā *RCC* un *RSC* tieši reaģēt uz palīdzības pieprasījumiem, kas sūtīti no briesmās esoša ūdens un gaisa transportlīdzekļa vai kas sūtīti no citiem *RCC* vai *RSC*. Izņemot retus gadījumus, ar šiem pieprasījumiem saistītie sakari būtu jāadresē tieši *RCC* vai *RSC*, nevis izmantojot diplomātiskus kanālus.

***Notikuma vieta***

2.2.11. Sakaru kanālus notikuma vietā izmanto starp *SRU* un *OSC*. *SMC* ir jānosaka sakaru kanāls, ko notikuma vietā izmanto visas *SRU*, ņemot vērā *SRU* rīcībā esošo aprīkojumu. Ja *SAR* operācijā ir iesaistīta gaisa un ūdens/sauszemes virsmas infrastruktūra un to savstarpējiem sakariem ir nepieciešama radiofrekvence notikuma vietā, var izmantot avārijas signālu frekvenci un notikuma vietas frekvenci. Norīkotajam *SAR* lidaparātam, kas lido jūras telpā, būtu jābūt aprīkotam ar frekvenci, kas ļauj uzturēt sakarus ar kuģošanas līdzekļiem *SAR* operāciju laikā.

2.2.12. Valsts pārvaldes iestādēm būtu jāmudina brīvprātīgi uzstādīt ultraīsviļņu (*VHF*) sakaru aprīkojumu, jo īpaši uz jūras *SAR* vienībām un valsts pārvaldes kuģošanas līdzekļiem, kā arī uz *SOLAS* kuģiem, kurus ekspluatē rajonos, kuros jāstrādā kopā ar lidaparātu, par kuru zināms, ka tas varētu nebūt aprīkots ar jūras joslas radioiekārtu.

2.2.13. *SAR* koordinatoriem būtu jāizvērtē, vai nepieciešami lidaparāta un virszemes vienību sakari *SAR* rajonos, un jānodrošina, ka šo vajadzību var nodrošināt pat lidaparātam, kas nevar tieši sazināties jūras frekvencēs. Parasti *RCC* būtu jāspēj nodrošināt sakaru savienojumu starp lidaparātu un virszemes vienībām, izmantojot to rīcībā esošo aprīkojumu vai veicot citus pasākumus. Uz *SAR* un valsts pārvaldes kuģošanas līdzekļiem būtu jāuzstāda aprīkojums, kas spēj nodrošināt tiešus sakarus aeronavigācijas frekvencēs. Pasažieru kuģiem, kuriem piemērojama *SOLAS* konvencija, ir jābūt šai iespējai.

## 2.3. Glābšanas koordinācijas centri

2.3.1. *RCC* ir operatīvs infrastruktūras objekts, kas atbild par efektīvu *SAR* pakalpojumu organizāciju un *SAR* operāciju veikšanas koordinēšanu meklēšanas un glābšanas rajonā. *RCC* koordinē *SAR* infrastruktūru visā starptautiski atzītā *SRR*, kas raksturots *ICAO* reģionālajos aeronavigācijas plānos (*RANP*) vai *IMO* globālajā *SAR* plānā, bet ne vienmēr tos nodrošina. Aviācijas *SAR* pienākumus var izpildīt aviācijas glābšanas koordinācijas centrs (*ARCC*). Piekrastes valstis, kuras papildus atbild par jūras *SAR* incidentiem, šo pienākumu var uzlikt jūras glābšanas koordinācijas centram (*MRCC*). Ja praktiski izdarāms, valstīm būtu jāizvērtē iespēja apvienot savus *SAR* resursus, veidojot apvienotu glābšanas koordinācijas centru (*JRCC*), kas atbild par aviācijas un jūras *SAR* incidentiem, vai vienā vietā jāizveido savi jūras un aviācijas *RCC*.

**Piezīme.**Šajā rokasgrāmatā terminu *RCC* izmanto attiecībā uz aviācijas vai jūras glābšanas koordinācijas centriem; atkarībā no konteksta izmanto terminu *ARCC* vai *MRCC*.

2.3.2. *SAR* vadītājiem būtu jānodrošina, ka *RCC* labi pārzina visas savā *SRR* pieejamās *SAR* infrastruktūras spējas. Visa kopā šī infrastruktūra ir resurss, ar kuru *RCC* veic savas operācijas. Daļa no šīs infrastruktūras būs piemērota tūlītējai izmantošanai, citas šīs infrastruktūras daļas var būt nepieciešams uzlabot, mainot organizatoriskās attiecības vai piegādājot papildu aprīkojumu un nodrošinot apmācību. Ja infrastruktūra, kas pieejama noteiktās *SRR* zonās, nevar sniegt pienācīgu palīdzību, jāveic pasākumi papildu infrastruktūras nodrošināšanai.

2.3.3. Ja valstis noslēdz sadarbības vienošanās, var gadīties, ka dažām valstīm nav nepieciešams savs *RCC*. Var izveidot glābšanas palīgcentru (*RSC*) (izvērstāks apraksts sniegts turpmāk šajā nodaļā), kas pakārtots attiecīgās valsts *RCC*, citas valsts vadītam *RCC* vai vairāku valstu kopīgi vadītam *RCC*.

2.3.4. Ar minimālām izmaksām var izveidot *JRCC*, apvienojot aviācijas un jūras *RCC*. Atbildīgajam iestādēm būtu jānokomplektē personāls, un apvienoto personāla komplektēšanu varētu veikt vairākas iestādes. Šāda sadarbība varētu palīdzēt izstrādāt labākas spējas un plānus, lai sniegtu palīdzību gan briesmās esošiem lidaparātiem, gan briesmās esošiem kuģiem. *JRCC* sniedz šādas priekšrocības:

* jāizveido un jāuztur mazāks skaits infrastruktūras objektu;
* mazākas izmaksas;
* trauksmes izziņošanas postenim ir vienkāršāk pārsūtīt avārijas signālus; un
* var labāk koordinēt un kopīgi izmantot *SAR* kompetences.

Var gadīties, ka piekrastes valstij ir savs *MRCC*, bet ne vienmēr tā spēj nodrošināt *ARCC*. Šādos gadījumos *SAR* vadītājam būtu jāveido piemērotas organizatoriskas attiecības, lai nodrošinātu, ka *MRCC* tiek sniegtas aviācijas konsultācijas. Šīs konsultācijas varētu nodrošināt tuvējie aviācijas infrastruktūras objekti, piemēram, lidlauka tornis, *ARCC*, lidojumu informācijas centrs (*FIC*) vai lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrs (*ACC*).

2.3.5. Ja *JRCC* ir pareizi izveidots, tas var uzlabot *SAR* pakalpojumu sniegumu gandrīz visos rajonos. *RCC* priekšnieks vada *JRCC* tā, lai ne aviācijas, ne jūras spēkiem tiktu pievērsta īpaša uzmanība, kas kaitētu otram.

***Mērķis un prasības***

2.3.6. *ICAO* 12. pielikumā un Starptautiskajā konvencijā par meklēšanu un glābšanu uz jūras ir noteikts, ka katrā meklēšanas un glābšanas rajonā *SAR* pakalpojuma sniedzējiem ir jāizveido *RCC*. Turpmākajās sadaļās ir sniegtas dažas šiem centriem piemērojamās minimālās prasības. Izvērstāka informācija par konkrētiem *RCC* un *RSC* piemērojamajām prasībām ir sniegta *IAMSAR* rokasgrāmatas II sējumā *Operāciju koordinēšana*.

2.3.7. Lai varētu atzīt, ka *RCC* ir atbildīgs par konkrēto *SRR*, tam ir jābūt noteiktām spējām, kas uzskaitītas *ICAO RANP* un *IMO* globālajā *SAR* plānā. Ja ir iespējams un ir resursi, var pievienot papildu vai uzlabotas spējas. Pilnībā rīcībspējīgam *RCC* ir divu veidu spējas – “obligātās” un “vēlamās”. Šo spēju uzskaitījums ir apkopots 2-2. tabulā.

***Infrastruktūra un aprīkojums***

2.3.8. *RCC* jāatrodas vietā, kur tas var efektīvi veikt savas funkcijas tā *SRR* robežās. *RCC* var izvietot kādā esošā piemērotā infrastruktūras objektā. Bieži vien iestādēm, kas atbild par sakariem, aizsardzību, tiesībaizsardzību, gaisa un jūras pakalpojumiem vai citām primārām operācijām, ir operāciju centri, kas jau ir pilnībā piemēroti, lai tos izmantotu kā *RCC*. Šie centri, lai arī nav pilnībā paredzēti tikai *SAR* veikšanai, var papildus savām funkcijām pildīt arī *RCC* funkcijas, ja centrs un tā personāls atbilst *SAR* prasībām. Koordinācijas prasmes, kas tiek izmantotas citiem mērķiem, ir līdzīgas tām, ko izmanto, vadot *SAR* operācijas. Šāda kārtība ļauj izmantot esošo aprīkojumu un apmācītu, pieredzējušu personālu. Tomēr atkarībā no gaidāmā *SAR* operāciju skaita un to sarežģītības var būt nepieciešamas papildu personāls vai telpas. *RCC* var izvietot arī kāda labi aprīkota centra tuvumā, piemēram, netālu no lidojumu informācijas centra (*FIC*) vai lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centra (*ACC*), lai papildus nepieciešamās sakaru infrastruktūras apmērs būtu minimāls. Papildus sakaru infrastruktūrai un vispārējam biroja aprīkojumam ir nepieciešams arī galds, vieta kursa nolikšanai, kartes, kas parāda *RCC* atbildības rajonu un blakus esošos rajonus, un vieta dokumentu reģistrēšanai. Dažādu tehnoloģiju izmantošana var uzlabot *RCC* sniegumu un ietekmēt personāla komplektēšanas un apmācības prasības.

**2-2. tabula.** *Pilnībā rīcībspējīga RCC spējas*

|  |  |
| --- | --- |
| **Obligātās** | **Vēlamās** |
| 24 stundu pieejamība  Apmācītas personas  Personas, kurām ir praktiskas angļu valodas zināšanas  Kartes, kas attiecas uz *SRR* (aeronavigācijas, jūras navigācijas, topogrāfiskās un hidrogrāfiskās kartes)  Kursa nolikšanas līdzekļi  Spēja saņemt avārijas signālus, piemēram, no *MCC*, *CES* utt.  Tūlītēji sakari ar:  saistītajām *ATS* struktūrvienībām  saistītajiem *RSC*  *DF* un atrašanās vietu fiksējošām stacijām  saistītajām *CRS*  Ātri un uzticami sakari ar:  *SRU* piederības iestādēm  blakusrajonu *RCC*  izraudzītajiem meteoroloģiskajiem dienestiem  nodarbinātajām *SRU*  trauksmes izziņošanas posteņiem  Operācijas plāni  Spēja koordinēt medicīnisko konsultāciju sniegšanu  Spēja koordinēt medicīniskās palīdzības vai evakuācijas sniegšanu | Sienas karte, kurā atzīmēts *SRR*, *SRS* un piegulošie *SRR*, *SAR* resursi  Datora resursi  Datubāzes  Kuģu izsekošanas informācija, tostarp *AIS*, *LRIT*, *VMS* un *SRS* |

2.3.9. Ja *JRCC* nevar izveidot, *ARCC* un *MRCC* joprojām spēj nodrošināt savstarpējo saziņu un personāla atbalstu. Tieša un cieša *RCC* sadarbība arī varētu samazināt izmaksas, uzlabot koordināciju un nodrošināt resursu efektīvu izmantošanu.

2.3.10. Atkarībā no tā, kādas gaidāmās prasības tiks izvirzītas *RCC* un kādas funkcijas tam būtu jāveic, tiks noteikts arī *RCC* nepieciešamā aprīkojuma klāsts.

a) *Sakari*. Nepieciešamos sakarus dažkārt var nodrošināt *ATS* kanāli, publiskie dienesti vai *Inmarsat* zemes staciju ietaises. Vēlams izmantot uzticamas, speciālās līnijas, kas var nodrošināt ziņojumu prioritāti. Papildus telefona līnijām, kuru numuri ir publiski, būtu jābūt vienai telefona līnijai ar privātu, konfidenciālu numuru, lai nodrošinātu šādas izejošās līnijas pieejamību situācijās, kad ir daudz ienākošo telefona zvanu. Nepieciešamos sakarus un ziņojumu prioritātes saglabāšanu var nodrošināt, izmantojot *ICAO* fiksēto aviācijas sakaru tīklu (*AFTN*) vai ciparu fiksēto aviācijas tīklu (*AFN*). Visas balss iekārtas, tostarp telefonus, pievieno daudzkanālu magnetofonam, vēlams, ar laika reģistrēšanas funkciju. Tas ļauj *RCC* pārskatīt mutisko informāciju. Var panākt vienošanos ar publisko telefonu pārvaldi, lai nodrošinātu, ka visi zvani, kuru ierosinātāji nevēlas segt izmaksas, nekavējoties tiktu pāradresēti uz *RCC* maksas izsaukuma vai apmaksātas atbildes veidā. Šāda kārtība būtu plaši jāpublisko, lai mudinātu ārējus avotus sniegt informāciju par pazudušu vai briesmās esošu ūdens un gaisa transportlīdzekli. Rokasgrāmatas 4. nodaļā ir sniegts kopsavilkums, kādas spējas ir jānodrošina sakariem un kādam aprīkojumam būtu jābūt *RCC* un *RSC* rīcībā.

b) *Informācija.* Tūlītēja operatīvās informācijas pieejamība palīdzēs *SMC* nekavējoties un pienācīgi rīkoties ārkārtas situācijā. Liela informācijas daļa izriet no *RCC* operāciju plāniem un *SAR* datubāzēm. Praktiski ir izmantot liela mēroga sienas kartes, kurās ir parādīts piešķirtais *SRR* un resursu atrašanās vietas, kā arī *SAR* infrastruktūras statusa paneli vai datni, kurā sniegts visu *SAR* infrastruktūras objektu pašreizējais statuss, tālruņa numuri un cita noderīga informācija. Uz kartes būtu jābūt redzamiem *SRR* blakus esošajiem rajoniem. Uz kartes ar krāsainām piespraudēm vai citiem simboliem varētu attēlot interesējošo informāciju.

c) *Kursa nolikšanas aprīkojums.* *RCC* un *RSC* rīcībā jābūt jūras navigācijas un gaisa navigācijas kartēm, kursa nolikšanas aprīkojumam un citai informācijai, kas nepieciešama izmantošanai.

d) *Publikācijas un pirmās nepieciešamības līdzekļi.* *RCC* rīcībā var būt dažādas publikācijas un pirmās nepieciešamības līdzekļi, tostarp būtu jābūt šādiem:

* *ICAO*, *IMO*, valsts un kaimiņvalstu *SAR* iestāžu publikācijām par *SAR*;
* būtiskiem valsts dokumentiem, piemēram, aeronavigācijas noteikumiem un paziņojumiem jūrniekiem, kā arī vajadzības gadījumā kaimiņvalstu izdotiem dokumentiem;
* sakaru publikācijām;
* aeronavigācijas informācijas publikācijām (*AIP*):
* vārdu un uzvārdu indeksiem, adresēm, tālruņa un faksa numuriem; un
* attiecīgiem kontrolsarakstiem un veidlapām.

***Personāla komplektēšana***

2.3.11. *RCC* veic administratīvus un operatīvus pasākumus. Administratīvie pasākumi, tostarp plānošana, sadarbība ar infrastruktūras nodrošinātājiem, vingrinājumi un situācijas izpēte, attiecas uz *RCC* uzturēšanu pastāvīgā gatavības stāvoklī. Teritorijās, kur ir zema *SAR* aktivitāte, administratīvajiem pasākumiem ir liela nozīme, jo tas ir labākais veids, kā nodrošināt personāla gatavību *SAR* gadījumiem. Administratīvos pienākumus sadala tā, lai par to pildīšanu būtu atbildīgas vairākas personas. Efektīva administratīva rīcība palīdz nodrošināt profesionālas *SAR* operācijas. Par *SAR* operācijām atbildīgs ir *SMC*, un šo pienākumu var uzņemties *RCC* priekšnieks vai cits pienācīgi apmācīts *RCC* personāls. *RCC* grupas sastāvā var būt infrastruktūras nodrošinošais dienestu vai organizāciju personāls, ja tas ir pienācīgi apmācīts un kvalificēts. Parasti šie darbinieki nodrošina eksperta funkciju atbalstu, piemēram, ugunsdzēsību vai drošību gaisā vai uz jūras. *RCC* ir jābūt gatavam uzņemties un nepārtraukti veikt operatīvos pasākumus 24 h dienā. Lai nodrošinātu šādu gatavības līmeni, vairākām personām ir jābūt apmācītām un kvalificētām *SMC* pienākumu veikšanai.

a) *RCC priekšnieks*. Par *RCC* priekšnieku var būt iecelta persona, kas veic arī citas funkcijas. Ja *RCC* ir izveidots apvienojumā ar *ATS* struktūrvienību vai līdzīgu operāciju centru, atbildību par *RCC* parasti uztic šā infrastruktūras objekta priekšniekam. Šādos gadījumos *RCC* pastāvīgās pārvaldības nodrošināšanai ieceļ citu personu. *RCC* priekšniekam ir jāveic attiecīgie sagatavošanas pasākumi un jāizstrādā plāni un kārtība, kā arī jāuzrauga *RCC* ikdienas darbība, ja šī uzraudzība nav deleģēta citam, lai nodrošinātu *SAR* operācijas tūlītēju veikšanu, ja notiek incidents.

b) *RCC personāls.* *RCC* personāls ir darbinieki, kas apmācīti un spēj plānot un koordinēt *SAR* operācijas. Ja *RCC* personālam papildus *SAR* ir arī citi pienākumi, tie ir jāizvērtē, nosakot personāla komplektēšanas vajadzības. Nepieciešamo darbinieku skaits ir atkarīgs no vietējām prasībām, satiksmes intensitātes, gadalaikam raksturīgajiem apstākļiem, meteoroloģiskiem apstākļiem un citiem *SRR* nosacījumiem. *RCC* ir jābūt pastāvīgā operatīvās gatavības stāvoklī. Ja *RCC* neuztur pastāvīgu personālu vai ja pienākumus veic tikai viena apmācīta un rīkoties spējīga *RCC* persona, jāveic pasākumi, lai varētu ātri mobilizēt gatavībā esošo *RCC* personālu.

c) *SAR operācijas koordinators.* Katrai konkrētajai *SAR* operācijai norīko *SMC*, un ir jābūt pietiekami daudz darbiniekiem, kas ir kvalificēti tūlītēji pildīt *SMC* funkcijas 24 h dienā. Šī ir pagaidu funkcija, ko var pildīt *RCC* priekšnieks vai iecelts *SAR* pienākumu izpildītājs, kuram palīdz nepieciešamais skaits darbinieku. *SAR* operācija var turpināties ilgāku laiku. *SMC* atbild par *SAR* operāciju, līdz glābšanas darbi ir veikti vai līdz brīdim, kad kļūst skaidrs, ka turpmākie centieni ir veltīgi. *RCC* operāciju plānā ir jāparedz, ka *SMC* var brīvi izmantot darbā jebkurus infrastruktūras objektus, pieprasīt papildu infrastruktūru un piekrist operācijas laikā sniegtajiem ieteikumiem vai noraidīt tos. *SMC* ir atbildīgs par meklēšanas un glābšanas operāciju plānošanu un koordinē *SAR* infrastruktūras objektu pārvešanu uz notikumu vietu un no tās. *SAR* operācijas veikšanā parasti netiek iesaistīti meklēšanas un glābšanas operācijas koordinatori (*SC*). (*SMC* pienākumi ir sīkāk aplūkoti *IAMSAR* rokasgrāmatas II sējumā *Operāciju koordinēšana*.) *SMC* amatā ieceļamo personu skaits būs atkarīgs no šādiem faktoriem:

* vai ir nepieciešams koordinēt operācijas no citas atrašanās vietas, nevis *RCC*, piemēram, no pieejamās sakaru infrastruktūras;
* gaidāmais *SAR* incidentu biežums, tostarp iespēja, ka vienlaikus var notikt vairāki incidenti;
* teritorijas lielums un dominējošie apstākļi (piemēram, klimats vai topogrāfija); un
* vajadzība piešķirt atvaļinājumu, nodrošināt mācību kursus un ņemt vērā slimību, atvieglojumus un komandējumus.

***Apmācība, kvalifikācija un sertifikācija***

2.3.12. Lai pareizi veiktu *SAR* reaģēšanas pasākumus, izšķiroša nozīme ir apmācībai un pieredzei.

a) *RCC* priekšniekiem, *SMC* un *RCC* personālam ir nepieciešama īpaša apmācība sardzes darbā, piešķirto resursu koordinēšanā, meklēšanas plānošanā un glābšanas plānošanā. *SAR* vadītāju pienākums ir nodrošināt kopējās mācību programmas efektivitāti. Parasti *RCC* priekšnieka pienākums ir nodrošināt, ka viss *SAR* dienesta personāls iegūst un uztur nepieciešamo kompetences līmeni.

b) Pati apmācība var nodrošināt tikai pamatzināšanas un pamatprasmes. Kvalifikācijas un sertifikācijas procesus izmanto, lai nodrošinātu, ka tiek gūta pietiekama pieredze, briedums un spriestspēja. Kvalifikācijas procesā personai, apliecinot savas spējas, jāpierāda sava garīgā un fiziskā kompetence darboties komandā. Sertifikācija ir process, kurā organizācija oficiāli atzīst, ka tā uztic personai izmantot šīs spējas. Papildu informācija par šiem un saistītiem jautājumiem ir sniegta 3. nodaļā.

***Operācijas plāni***

2.3.13. Katram *RCC* ir jāsagatavo vispusīgi plāni *SAR* veikšanai savā *SRR* un koordinētas rīcības veikšanai blakus esošajos *SRR*. Šajos plānos ir jāaptver viss *SRR* un tie jāsagatavo, pamatojoties uz nolīgumiem, ko noslēdzis *SAR* dienests ar *SAR* operācijās izmantojamās infrastruktūras nodrošinātājiem vai cita atbalsta sniedzējiem. Plāni ir paredzēti kā vērtīgi palīglīdzekļi, lai plānotu noteiktā laikā veicamu meklēšanu un lai koordinētu *SAR* procesus. Katram *RCC* un *RSC* būtu jāizstrādā plāni, kas:

* atbilst piemērojamo starptautisko *SAR* rokasgrāmatu prasībām;
* aptver visus avārijas situāciju scenārijus, kas var notikt *SRR*;
* tiek regulāri pārskatīti un atjaunināti; un
* ir parocīgā formātā, lai tos varētu ātri un vienkārši izmantot.

2.3.14. Operācijas plānos tiek sniegtas ziņas *SAR* veikšanai operatīvajā līmenī. *IAMSAR* rokasgrāmatas II sējumā *Operāciju koordinēšana* ir ietverts operācijas plānu izklāsts.

***Meklēšanas un glābšanas rajoni***

2.3.15. *SRR* ir noteiktu izmēru rajons, kas saistīts ar *RCC*, kurā tiek sniegti *SAR* pakalpojumi. *ICAO RANP* ir atzīmēti aviācijas *SRR* lielākajā pasaules daļā. Valstis ir piekritušas atzīt *SAR* atbildību rajonā, kas sastāv no viena vai vairākiem aviācijas *SRR*. Jūras *SRR* ir publicēti *IMO* *SAR* plānā un var būt līdzīgi aviācijas *SRR* vai atšķirties no tiem. *SRR* izveides mērķis ir skaidri noteikt, kas ir primāri atbildīgs par reaģēšanas pasākumu koordinēšanu avārijas gadījumos katrā pasaules daļā, un nodrošināt avārijas signālu ātru pārraidīšanu attiecīgajam *RCC*. Valstij var būt atsevišķs aviācijas *SRR* un jūras *SRR* vai arī atsevišķi *SRR* dažādos okeāna/jūras rajonos; pretējā gadījuma parasti pietiek, ja ir viens *SRR* (vajadzības gadījumā ar vairākiem *SRS*).

a) *SRR lielumu un apveidu ietekmējošie faktori*. Kad tiek izveidots vai grozīts *SRR*, valstīm jācenšas radīt iespējami efektīvāko sistēmu, paturot prātā, ka katrs *SRR* ir globālās sistēmas sastāvdaļa. Galvenie faktori, kas būtu jāizvērtē, ir šādi:

* atbildības rajona lielums un apveids;
* gaisa un kuģu satiksmes intensitāte un struktūra;
* *SAR* resursu pieejamība, sadalījums, gatavība un mobilitāte;
* sakaru tīkla uzticamība; un
* kura valsts ir pilnībā spējīga, kvalificēta un vēlas uzņemties atbildību.

b) Aviācijas *SRR* bieži vien specifisku iemeslu dēļ sakrīt ar *FIR*.

* *ATS* vienība, kas sniedz lidojumu informācijas pakalpojumu attiecīgajā lidojumu informācijas rajonā, ir centrālais punkts, kas apkopo un pārsūta informāciju par lidaparāta ārkārtas situācijām un koordinē *SAR* lidaparātu un citu gaisa satiksmi, kas notiek *FIR* robežās.
* Vienkāršota paziņošana, koordinēšana un sadarbība starp *RCC* un *ATS* vienību.
* Kopīgs *RCC* un *ATS* personāls, infrastruktūra un sakaru tīkli bieži vien rada ietaupījumus.

c) Dažkārt virs *FIR* sistēmas pastāv augšējie lidojumu informācijas rajoni (*UIR*). *UIR* parasti NEIZMANTO aviācijas *SRR* noteikšanai trīs iemeslu dēļ.

* Meklēšana galvenokārt tiek veikta zemā absolūtajā augstumā un ir jākoordinē ar citu līdzekļu satiksmi lidojumu informācijas rajonā.
* *ATS* sakaru infrastruktūras objekti, kas ir noderīgi *SAR*, jo īpaši gaiss–zeme infrastruktūras objekti, ir pielāgoti *FIR*, nevis *UIR*.
* *SAR* operācijās izmantotais vietējo iestāžu pilnvaru teritoriālais iedalījums kopumā sakrīt ar *FIR*.

d) Pieredze liecina, ka vairumā rajonu aviācijas un jūras *SRR* saskaņošana nodrošina operatīvas priekšrocības. Tādā veidā mazinās neskaidrība par to, kurai iestādei ir jāsūta trauksmes signāls, ja kādā konkrētā ģeogrāfiskajā atrašanās vietā ir radusies avārijas situācija. Lai uzlabotu *SAR* pakalpojumu efektivitāti, kaimiņvalstīm būtu jāvienojas par savu *SRR* robežām, tādā veidā stiprinot koordināciju un izvairoties no divkārša darba. Lai valstīm būtu vieglāk izmantot *SRR*, tā robežām iespējami būtu jābūt taisnām līnijām ziemeļu–dienvidu vai austrumu–rietumu virzienā, kas atrodas starp skaidri definētiem ģeogrāfiskiem punktiem. Šiem rajoniem būtu jābūt tuvējiem apgabaliem un pēc iespējas nevajadzētu pārklāties.

e) *SRR* robežu noteikšana nav saistīta ar valstu robežām un neskar tās. *SRR* izveido vienīgi ar mērķi nodrošināt, ka primāro atbildību par *SAR* dienestu koordinēšanu šim ģeogrāfiskajam rajonam ir uzņēmusies kāda valsts. *SRR* robežas nav jāuzskata par šķērsli, kas liegtu sniegt palīdzību briesmās esošām personām. *SAR* organizācijā uz briesmu situācijām ir jāreaģē jebkuram infrastruktūras objektam, kas spēj to darīt konkrētajā vietā un laikā. Šajā saistībā valstu un to *RCC* un *SAR* dienestu sadarbībai ir jābūt pēc iespējas ciešai.

f) Par *SRR* izveidošanu vienojas valstis. Valstis var ierosināt noteikt *SRR* robežas vai mainīt tās, ja tas varētu nodrošināt efektīvāku vai lietderīgāku *SAR* pakalpojumu sniegšanu. Attiecīgajām valstīm būtu oficiāli vai neoficiāli savstarpēji jāvienojas par *SRR* robežlīnijām, un tad jāinformē attiecīgi *IMO* vai *ICAO* reģionālais birojs atkarībā no tā, vai *SRR* ir jūras vai aviācijas rajons. Kad šis process ir noslēdzies, informācija tiek publicēta *IMO* *SAR* plānā vai piemērojamajā *ICAO RANP*. Dažkārt par *SRR* robežām var iepriekš nolemt *IMO* *SAR* darbseminārā vai *ICAO* reģionālajā aeronavigācijas sanāksmē un vēlāk apstiprināt.

## 2.4. Glābšanas palīgcentri

2.4.1. Var būt situācijas, kad *RCC* nespēj tieši un efektīvi kontrolēt *SAR* infrastruktūru savā *SRR*. Tad var būt lietderīgi izveidot *RSC* un saistīto *SRS*. Šādas situācijas var būt, piemēram:

* ja kādā *SRR* daļā sakaru infrastruktūra nav atbilstoša, lai nodrošinātu *RCC* un *SAR* infrastruktūras ciešu koordināciju;
* ja *SRR* ietver vairākas valstis vai vienas valsts teritoriālās daļas, kurā politisku vai administratīvu apsvērumu dēļ vietējos infrastruktūras objektus var vadīt un kontrolēt tikai atbildīgās vietējās iestādes; un
* ja *SAR* operāciju lokāla kontrole būs efektīvāka.

2.4.2. Šādos gadījumos *RCC* var daļēji vai pilnībā deleģēt savu atbildību *RSC*, tostarp atbildību par sakariem, meklēšanas plānošanu un *SAR* infrastruktūras organizēšanu. *RSC* spējas var būt tādas pašas kā *RCC*. Jo sarežģītāka ir valsts pārvaldes struktūra vai jo vājāki ir sakari, jo lielākas pilnvaras būtu jādeleģē *RSC*. Tad prasības attiecībā uz personālu, aprīkojumu un telpām ir līdzīgas tām, ko piemēro attiecībā uz *RCC*. Tomēr parasti *RSC* ir mazāka atbildība un spējas nekā saistītajam *RCC* un prasības attiecībā uz tā personālu, aprīkojumu un telpām arī parasti ir mazākas.

2.4.3. Aviācijas *SAR* incidentiem var izveidot aviācijas *RSC* (*ARSC*) un jūras *SAR* incidentiem var izveidot jūras *RSC* (*MRSC*).

**Piezīme.**Šajā rokasgrāmatā izmanto terminu *RSC*, izņemot gadījumus, kad tas attiecas tikai uz aviācijas vai jūras centru; tādā gadījumā izmanto terminu *ARSC* vai *MRSC*.

## 2.5. *SAR* infrastruktūra

2.5.1. *SAR* infrastruktūrā ietilpst ieceltās *SRU* un citi resursi, ko var izmantot *SAR* operāciju veikšanai vai atbalstam. *SRU* ir vienība, kuras sastāvā ir apmācīts personāls un nodrošināts aprīkojums un kas ir piemērota meklēšanas un glābšanas operāciju ātrai un efektīvai veikšanai. *SRU* var būt gaisa, jūras vai sauszemes vienība. Infrastruktūras objektiem, ko izraugās *SRU* funkciju veikšanai, ir jābūt tādiem, lai ātri varētu sasniegt avārijas notikuma vietu un jo īpaši lai varētu veikt vienu vai vairākas šādas operācijas:

* sniegt palīdzību, lai novērstu vai mazinātu negadījuma smaguma pakāpi un izdzīvojušo ciešanas, piemēram, nosūtīt lidaparātu, dežūrējot pie grimstoša kuģošanas līdzekļa;
* veikt meklēšanu;
* nogādāt uz notikuma vietu pirmās nepieciešamības līdzekļus un izdzīvošanas aprīkojumu;
* glābt izdzīvojušos;
* nodrošināt izdzīvojušajiem pārtiku, medikamentus un apmierināt citas primārās vajadzības; un
* nogādāt izdzīvojušos drošā vietā.

2.5.2. *SRU* vajadzībām nepieciešamo aprīkojumu var sagrupēt, kā norādīts turpmāk.

a) *Sakari*. *SRU* rīcībā ir jābūt līdzekļiem, ar kuriem var nodrošināt ātrus un uzticamus balss vai ziņojumu sakarus ar *SMC*, *OSC*, ja tāds ir iecelts, citām *SRU* un briesmās esošām personām. Izvērstāka informācija par *SRU* sakaru prasībām ir sniegta 4. nodaļā.

b) *Mobilitāte.* *SAR* pakalpojumu efektivitāte ir atkarīga no pieejamo lidaparātu, kuģošanas līdzekļu un sauszemes transportlīdzekļu skaita, ātruma, atrašanās vietas un lietderības.

c) *Pirmās nepieciešamības līdzekļi un izdzīvošanas aprīkojums.* Pirmās nepieciešamības līdzekļus un izdzīvošanas aprīkojumu pārvadā uz gaisa un jūras *SAR* infrastruktūras objektiem, lai sniegtu palīdzību izdzīvojušajiem un atvieglotu viņu glābšanu. Pārvadājamo krājumu un aprīkojuma veids un skaits ir atkarīgs no apstākļiem notikuma vietā. Jūras infrastruktūras objekti un helikopteri parasti var piegādāt šo aprīkojumu tieši pašiem izdzīvojušajiem. Lidmašīnas var piegādāt pirmās nepieciešamības līdzekļus izdzīvojušajiem, ja viņu tuvumā ir piemērotas nosēšanās vietas vai ja pirmās nepieciešamības līdzekļus var nomest uz notikuma vietas. Pirmās nepieciešamības līdzekļu un izdzīvošanas aprīkojumu iesaiņo tā, lai tas būtu piemērots piegādes veidam. Pirmās nepieciešamības līdzekļu un izdzīvošanas aprīkojuma konteineriem un pakām ir jābūt stingrām, labi redzamā krāsā, ūdensnecaurlaidīgām un spējīgām peldēt. To vispārējam saturam ir jābūt skaidri norādītam drukātā veidā angļu valodā un vēl vismaz divās citās valodās vai ar pašizskaidrojošiem simboliem, kā arī to var norādīt ar lentēm, kas marķētas ar dažādām krāsām, un piktogrammām, kā skaidrots B papildinājumā. Prasībām attiecībā uz pirmās nepieciešamības līdzekļiem un izdzīvošanas aprīkojumu ir jābūt pielāgotām apstākļiem, kādi valda *SRR*, kurā tos izmanto.

d) *Cits aprīkojums.* Katras *SRU* rīcībā būtu jābūt kartēm, grafikiem, kursa nolikšanas aprīkojumam un informācijai, kas attiecas uz vienu vai vairākiem *SRR*, kuros tā visticamāk darbosies.

***Specializētās meklēšanas un glābšanas vienības***

2.5.3. Valstis var vēlēties noteikt īpašus infrastruktūras objektus *SRU* funkciju veikšanai. Šīs noteiktās *SRU* var būt *SAR* dienesta vai citu valsts iestāžu tiešā jurisdikcijā vai var piederēt nevalstiskām vai brīvprātīgo organizācijām. Pēdējā minētajā gadījumā *SAR* dienestam un šīm organizācijām būtu jānoslēdz vienošanās. *SRU* nav jābūt paredzētām vienīgi *SAR* operāciju veikšanai, taču tām ir jābūt apmācītām un jābūt nepieciešamajam aprīkojumam, lai kompetenti veiktu operācijas.

***Specializētās SAR vienības***

2.5.4. Specializētās *SRU* ir speciāli apmācītas grupas, kurām ir aprīkojums, kas radīts specifiskiem glābšanas scenārijiem, piemēram, glābšanas vienībām kalnos vai tuksnesī. *SAR* dienestam un šīm organizācijām ir jānoslēdz vienošanās par pakalpojumu savlaicīgu sniegšanu.

***Citi meklēšanas un glābšanas infrastruktūras objekti***

2.5.5. Valstis, izveidojot *SAR* dienestu, var pilnībā izmantot esošo infrastruktūru, kas izveidota ar *SAR* nesaistītu uzdevumu veikšanai. Esošā infrastruktūra, to minimāli modificējot, var būt piemērota *SAR* operāciju veikšanai, ja to papildina ar aprīkojumu vai veic apkalpes papildu apmācību. Piemēram, brīvprātīgajiem un palīgorganizācijām māca novērojošas pārlūkošanas paņēmienus; uz zvejas kuģiem, jahtām un citiem mazizmēra kuģošanas līdzekļiem uzstāda radiotelefona iekārtas; un nomaļas stacijas izmanto kā trauksmes izziņošanas posteņus. Nodrošinot apmācību, uzstādot dažas izmaksu ziņā nedārgas iekārtas un integrējot visus infrastruktūras objektus *SAR* sistēmā, var izveidot efektīvu *SAR* dienestu ar ierobežotu vajadzību veidot īpašas *SRU*.

***Medicīniskās konsultācijas un medicīniskā palīdzība***

2.5.6. Starptautiskajā konvencijā par meklēšanu un glābšanu uz jūras ir noteikts, ka Konvencijas dalībvalstīm pēc kuģa kapteiņa pieprasījuma ir jāsniedz medicīniskā konsultācija un primārā medicīniskā palīdzība un vajadzības gadījumā jāveic pasākumi, lai nodrošinātu cietušo medicīnisko evakuāciju. *RCC* ir jāizveido sakari ar jūras telemedicīniskā atbalsta dienestu (*TMAS*), lai nodrošinātu, ka kapteiņi jūrā *SRR* robežās varētu saņemt medicīniskās konsultācijas 24 stundas dienā. *RCC* rīcībā būtu jābūt līdzekļiem, lai koordinētu medicīniskās konsultācijas un evakuāciju saziņā ar *TMAS*. Vēlams, lai būtu ārsts vai vidējais medicīnas personāls, kuram *TMAS* ir sniedzis instrukciju uz evakuācijas ūdens un gaisa transportlīdzekļa klāja. *RCC* var noslēgt vienošanos ar pienācīgi atzītu medicīnas iestādi par šo telemedicīniskā atbalsta pakalpojumu sniegšanu. *RCC* un *TMAS* vienošanās teksta paraugs ir sniegts N papildinājumā.

2.5.7. *SAR* operāciju laikā tajā iesaistītā *SAR* lidaparāta darbības nedrīkst traucēt, veicot citas darbības gaisā. Turklāt *SAR* operācijā neiesaistītajām aviācijas organizācijām un lidaparātiem ir par to jāpārliecinās, lai gādātu par savu drošību. Uzlabot drošību un informēt citus par *SAR* darbībām var, izveidojot atbilstošus pagaidu rajonus ap *SAR* operāciju rajonu.

2.5.8. “*SAR* darbību rajons” ir noteiktu izmēru rajons, ko izmanto atbilstošās iestādes vai kas ir saskaņota ar šīm iestādēm, lai aizsargātu lidaparātu *SAR* operāciju laikā. Pieņem, ka *SAR* darbību rajonos varētu notikt īpašas lidošanas procedūras, kas attiecas uz *SAR* operācijām. *SAR* darbību rajoni ir izvērstāk aplūkoti II sējuma 7. nodaļā.

2.5.9. *SAR* organizācijām ir jāīsteno pasākumi, lai *RCC* būtu izstrādātas *SAR* darbības rajonu izveides metodes *SAR* operāciju atvieglošanai.

## 2.6. Koordinatora notikuma vietā (*OSC*) un lidaparātu koordinatora (*ACO*) kopīgā apmācība

2.6.1. Ja vienu operāciju kopīgi veic divi vai vairāki *SAR* infrastruktūras objekti, parasti ir lietderīgi iecelt vienu personu, kas koordinē visu iesaistīto infrastruktūras objektu darbības. *SMC* ieceļ šo *OSC*, kas var būt persona, kura atbild par meklēšanā iesaistīto *SRU*, kuģi vai lidaparātu, vai par kādu citu tuvumā esošo infrastruktūras objektu atbildīgā persona, kas var veikt *OSC* pienākumus. Persona, kura atbild par pirmo *SAR* resursu, kas ieradies notikuma vietā, parasti uzņemas *OSC* funkcijas, līdz *SMC* norāda, ka *OSC* funkcijas ir jānodod citai personai. *OSC*, iespējams, būtu jāuzņemas *SMC* pienākumi un faktiski jāplāno meklēšana un/vai glābšana, ja *OSC* ir tieši pārliecinājies par avārijas situāciju un ar *RCC* nav iespējams nodibināt sakarus. *OSC* ir jābūt rīcībspējīgākajai personai, kas ir pieejama, ņemot vērā *SAR* apmācību, sakaru iespējas un to, cik ilgi infrastruktūras objekts, uz kura klāja atrodas *OSC*, var palikt meklēšanas rajonā. Būtu jāizvairās no biežas *OSC* maiņas. Attiecīgā gadījumā *SAR* lidaparātu koordinēšanu notikuma vietā var palīdzēt veikt lidaparātu koordinators (*ACO*).

2.6.2. Atbildīgajām iestādēm būtu jāatrod veidi, kā nodrošināt apmācību un praktiskās mācības *OSC* un *ACO* funkciju veikšanai gan personām, kas pilda šo lomu, gan personām, kas cieši sadarbojas ar tām.

***Lidaparātu koordinatora (ACO) kopīgā apmācība***

2.6.3. *SAR* vadībai jānodrošina, ka dažādu organizāciju *SRU* apkalpes locekļiem, kuri varētu veikt *OSC* vai *ACO* funkcijas, tiktu sniegta *OSC* un *ACO* apmācība. Apmācība varētu veicināt *OSC* un *ACO* lomas izpratni un uzlabot kopā strādājošo *SRU* savstarpējo uzticību.

2.6.4. *OSC* un *ACO* apmācība var ietvert šādus elementus:

* reālajās *SAR* operācijās gūtās mācības;
* juridisko dokumentāciju;
* kopīgi darbojošos organizāciju pienākumus;
* *SRU* darbības raksturojumu;
* tipiskos gadījumus un metodes;
* *SMC– OSC– ACO* lomu spēles; un
* teorētiskās mācības.

## 2.7. Atbalsta infrastruktūra

2.7.1. Atbalsta infrastruktūra ļauj operatīvās reaģēšanas resursiem (piemēram, *RCC* un *SRU*) sniegt *SAR* pakalpojumus. Bez atbalsta resursiem un vienīgi ar operatīvajiem resursiem nav iespējams efektīvi veikt operācijas. Ir plašs atbalsta infrastruktūras un pakalpojumu klāsts, tostarp turpmāk norādītais.

Mācību aprīkojums Infrastruktūras objektu tehniskā apkope

Sakaru iekārtas Vadības funkcijas

Navigācijas sistēmas Pētniecība un izstrāde

*SAR* datu sniedzēji (*SDP*) Plānošana

Ārstniecības iestādes Praktiskās mācības

Lidaparātu nosēšanās lauki Degvielas uzpildīšanas pakalpojumi

Brīvprātīgo dienesti (piemēram, Sarkanais krusts) Kritisko incidentu stresa konsultanti

***Datora resursi***

2.7.2. *SAR* organizācija var lietderīgi izmantot datorus, vai nu iegādājoties tos savā rīcībā, vai, visbiežāk, zinot, kur un kā saņemt datorpakalpojumus un citu organizāciju sniegto datubāzu atbalstu, tostarp specializēto funkciju atbalstu, piemēram, meklēšanas plāna izstrādi un piekļuvi kuģu izsekošanas informācijai, piemēram, *AIS, LRIT, VMS*, ko izmanto zvejniecības uzņēmumi, un kuģu ziņošanas sistēmas (*SRS*). Izvērstāka informācija par citiem datu avotiem ir sniegta 4. nodaļā. Papildu informāciju var atrast *IAMSAR* rokasgrāmatas II sējuma *Operāciju koordinēšana* 1.11. punktā.

2.7.3. Skaitļošanas tehniku un datu uzglabāšanas spējas lielos apjomos var iegūt par salīdzinoši zemām izmaksām. Mūsdienu programmatūras pakotnes ļauj izstrādāt noderīgas veidnes, aprēķinus, datubāzes un sakarus samērā viegli un lēti. Daudzus šādus palīgrīkus var izstrādāt lokāli, un to izstrādei nav nepieciešamas īpašas kompetences. *RCC* ikdienas administratīvo funkciju veikšanai un arī meklēšanas plānošanai var izmantot parastu nedārgu personālo datoru. Mūsdienīgāki datori var ātri analizēt un prognozēt meklēšanas efektivitāti, vides datus un sniegt cita veida palīdzību meklēšanas plānošanas procesā.

2.7.4. Datubāzes var pildīt vairākas noderīgas funkcijas. Vairums datubāzu satur izvērstu informāciju, ko var ātri iegūt, izmantot un arī iekļaut ziņojumos. *SAR* vadītāji to var izmantot *SAR* sistēmas vadības atbalstam, tostarp budžeta plānošanai, un *RCC* to var izmantot meklēšanas plānošanai. Vides datubāzes, tostarp laikapstākļu un jūras straumju datus, uztur daudzas akadēmiskās, okeanogrāfijas, militārās, zinātniskās un meteoroloģiskās organizācijas, kuras var šīs datubāzes darīt pieejamas meklēšanas plānošanai. *SAR* sistēmai palielinās *SAR* datu sniedzēju (*SDP*) globālais tīkls, kas ir pieejams valstīm. Starptautiskajai Telesakaru savienībai ir informācija, kas ļauj identificēt mobilās radiostacijas, kuras pārraida avārijas signālus. *Cospas–Sarsat* arī uztur reģistrācijas datubāzes, kas satur *SAR* pamatinformāciju. Šīs datubāzes balstās uz valstu iesniegtu savlaicīgu un pareizu informāciju. Citas datubāzes ir *Inmarsat* numuri, izsaukuma signāli, jūras mobilā dienesta identifikatora (*MMSI*) numuri un kuģniecības reģistri. Ja šādas datubāzes tiek ieviestas, jānodrošina, lai jebkuram *RCC*, saņemot avārijas signālus, šie dati būtu pieejami 24 stundas diennaktī.

2.7.5. Visu pieejamo līdzekļu izmantošana būtiski uzlabo *SAR* sistēmas darbu. Iespējamo *SAR* palīgavotu uzskaitījums ir sniegts C papildinājumā.

***SAR degvielas uzpildes infrastruktūra***

2.7.6. Tajos *SRR*, kuros nav degvielas uzpildes infrastruktūras, *SAR* organizācijām ir jāizstrādā pasākumi, lai *RCC* būtu alternatīvi plāni, kā uzpildīt degvielu notikuma vietā strādājošajām *SRU*.

2.7.7. Varētu izmantot arī esošos infrastruktūras objektus, piemēram, lidlaukus, krasta tuvumā esošo sauszemes degvielas uzpildes infrastruktūru, jūras urbšanas platformas un kuģošanas līdzekļus, kas var nodrošināt degvielas uzpildi lidaparātam. Ja iespējams, ieteicams *SAR* vadībai noslēgt sagatavošanās nolīgumus ar šo infrastruktūras objektu operatoriem par to izmantošanu *SAR* operāciju laikā.

# 3. nodaļa Apmācība, kvalifikācija, sertifikācija un mācības

## 3.1. Profesionālisma veidošana

3.1.1. Laba apmācību programma sagatavo īstus profesionāļus, tas ir, personālu, kas spēj visu darīt pareizi jau sākotnēji. Apmācības mērķis ir sasniegt *SAR* sistēmas mērķus, radot *SAR* speciālistus.

3.1.2. Tā kā tipisko *SAR* situāciju risināšanai ir nepieciešama ievērojama pieredze un spriestspēja, ir vajadzīgs ilgs laiks nepieciešamo prasmju apguvei. Apmācība var būt dārgs process. Savukārt slikta apmācība var izmaksāt pat dārgāk un pasliktināt operatīvā darba efektivitāti, kā rezultātā var tikt zaudētas *SAR* personāla dzīvības, briesmās esošu personu dzīvības un vērtīgi infrastruktūras objekti. Kāda ir apmācības kvalitāte, tāda būs arī izpildījuma kvalitāte. Centienus nodrošināt profesionālismu var attiecināt arī uz karjeras pilnveidošanas darbībām, kas tiek veiktas pirms *SAR* pienākumu uzticēšanas, nodrošinot, ka pietiekami ilgu laiku tiek piešķirti *SAR* uzdevumi, lai attīstītu kompetenci un lai iegūtā pieredze noderētu turpmāk veicamajos darbos.

***Apmācība***

3.1.3. Lai nodrošinātu darbības rezultātu un drošību, izšķiroša nozīme ir apmācībai. *SAR* sistēmai ir jāspēj glābt tos, kas nonākuši avārijas situācijā, ja to var izdarīt, un arī jāizmanto apmācība, lai mazinātu riskus savam vērtīgajam personālam un infrastruktūrai. Ja personāls tiks apmācīts veikt pamatotus riska novērtējumus, tas palīdzēs nodrošināt, ka šie apmācītie profesionāļi un vērtīgie infrastruktūras objekti būs pieejami turpmākām operācijām. Izvērstāka informācija par apmācības saturu un procesu ir sniegta 3.2. sadaļā.

***Kvalifikācija***

3.1.4. Kvalifikācijas mērķis ir izvērtēt personas spēju veikt noteiktus pienākumus. Tiek prasīts pareizi apliecināt zināšanu un prasmju minimālo līmeni. Attiecībā uz noteiktiem amatiem var veikt pārbaudes darbības, pārbaudot iekārtu uzturēšanas spējas un prasmi darboties kā vienības komandas loceklim. Kvalifikācija nav paredzēta kā mācību programma, bet gan var būt tās rezultāts. Kvalifikācijas procedūras apliecina personas spēju veikt noteiktus uzdevumus. Kvalifikācijas programma aptver pamatzināšanas, kas nepieciešamas pienākumu pildīšanai noteiktajā amatā, un personu testēšanu attiecībā uz to, kā tās pārzina sistēmas, kuras tām būs jāekspluatē vai jāuztur.

***Sertifikācija***

3.1.5. Sertifikācijas mērķis ar atļaut personai pildīt dienestu noteiktajā statusā. Sertifikātus var izsniegt kandidātiem, kas atbilst dienesta, vecuma, veselības stāvokļa atbilstības, apmācības, kvalifikācijas, eksāmenu un brieduma prasībām. Lai persona varētu uzņemties sardzes pienākumus, sertifikātam ir jābūt rakstveidā.

3.1.6. Pati apmācība var nodrošināt tikai pamatzināšanas un pamatprasmes. Kvalifikācijas un sertifikācijas procesus izmanto, lai nodrošinātu, ka tiek sasniegta pietiekama pieredze, briedums un spriestspēja. Kvalifikācijas procesā personai, apliecinot savas spējas, jāparāda sava garīgā un fiziskā kompetence darboties komandā. Sertifikācija ir process, kurā organizācija oficiāli atzīst, ka tā uztic personai izmantot šīs spējas. Katrai darba vietai (kuģim, lidaparātam vai *RCC*) kvalifikācijas prasības ir atšķirīgas. Kolēģim var piešķirt praktikantu, lai viņš novērotu un varētu pārliecināties par praktikanta kompetenci veikt konkrētu uzdevumu. Jāparāda arī pilnīgas zināšanas par operāciju ģeogrāfisko rajonu. Noteikti uzdevumi dažkārt ir periodiski atkārtoti jāsertificē.

3.1.7. Lai izdotu sertifikātu, kas ir pēdējais solis, lai persona varētu pilnībā uzņemties pienākumus, atbildīgajai personai ir jābūt pārliecinātai par kvalificētās personas briedumu, spēju vadīt un godprātīgumu, lai darbotos komandā. Personas, kas ir pilnībā izgājušas kvalifikācijas procesu, ir labākais ideju avots šā procesa pilnveidošanai. Apmācība un kvalifikācija uzlabo operatīvo efektivitāti, rada godīguma sajūtu, mazina negadījumus un pretenzijas pret organizāciju.

3.1.8. *RCC* un *RSC* ir jo īpaši svarīgi pienākumi. Pēc apmācības pabeigšanas topošajam *RCC* sargam piemēro kvalifikācijas procedūras. *RCC* personālam ir jābūt kvalificētam veikt *SAR* incidentu analīzi, plānot meklēšanu un vadīt *SAR* operācijas.

**Piezīme.**Terminu “sertifikācija” plaši izmanto *IMO*, *ICAO* un citas organizācijas saistībā ar atļauju piešķiršanu personālam vai infrastruktūras objektiem veikt noteiktas funkcijas. Šajā nodaļā terminu “sertifikācija” līdzīgi izmanto saistībā ar atļauju pienācīgi apmācītai un kvalificētai personai veikt tai uzticētos uzdevumus.

## **3.2. Apmācības specifik**a

***Kas ir apmācāmais***

3.2.1. Apmācība ir nepieciešama visiem *SAR* speciālistiem, proti, *SC*, *RCC* priekšniekiem, *SMC*, *RCC* personālam, *OSC*, *ACO* un *SRU*.

3.2.2. Operatīvie infrastruktūras objekti, kuriem ir nepieciešama apmācība, ir šādi:

* *RCC* un *RSC*;
* aviācijas vienības;
* jūras vienības;
* sauszemes vienības;
* specializētās vienības (izpletņlēcēju glābšanas vienības, vidējā medicīnas personāla vienības, glābšanas vienības tuksnesī, kalnos, pilsētas *SAR* vienības, kas tiek izmantotas katastrofās), ūdenslīdēji utt.;
* pirmās nepieciešamības līdzekļu noliktavas.

3.2.3. Apmācīt var personu, grupu vai vairākas grupas. Lai veiktu atsevišķus uzdevumus, ikvienai personai vispirms ir nepieciešama apmācība. Personām, kurām jāiekļaujas grupā, ir nepieciešama grupas apmācība, lai personas varētu veicināt grupas darbību. Ja jāiekļaujas vairākām grupām, ir jāveic grupu mācības, lai atbalstītu kopējos centienus. Vairāku grupu apmācība ir, piemēram, *SRU* vienību kopīgās apmācības.

3.2.4. Aviācijas un jūras vienībām ir nepieciešama apmācība saistībā ar avārijas novēršanu, evakuēšanas procedūrām, izdzīvošanas paņēmieniem, veidiem, kā palīdzēt noteikt atrašanās vietu, un kā jārīkojas sevis paša glābšanai. Šo apmācību var veikt individuāli vai grupās. Šo apmācību var nodrošināt nozare vai iesaistītais uzņēmums. To var nodrošināt arī ar valsts vai privātizglītības līdzekļiem drošības apzināšanai.

3.2.5. *RCC* un *RSC* sargiem parasti ir nepieciešama oficiāla *SAR* apmācība. Ja nav iespējams nekavējoties apmeklēt formālās mācības, viņiem ir noteiktu laika posmu nepieciešama apmācība darbavietā un pagaidu kvalifikācija un sertifikācija.

***Ko mācīt***

3.2.6. Individuālā apmācība ir jāveic, pamatojoties uz vajadzību analīzi. Analīzē salīdzina faktisko izpildījumu un rīcību ar izpildījumu un rīcību, kas tiek prasīta konkrētajā ieņemamajā amatā. Pamatojoties uz šo analīzi, var noteikt, kāda apmācība un metodes ir nepieciešamas trūkumu novēršanai.

3.2.7. Var izvērtēt vajadzību nodrošināt angļu valodas zināšanas darba vajadzībām. *RCC* ir jāspēj sazināties ar citiem *RCC*, kā arī ar kuģu un lidaparātu kapteiņiem, kuriem ir jāspēj runāt angļu valodā. Gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām arī tiek prasītas angļu valodas runāšanas prasmes.

3.2.8. Personas pašreizējās prasmes var arī salīdzināt ar kompetencēm, kas būs nepieciešamas kāda zināma uzdevuma veikšanai nākotnē. Tas ļauj sistemātiski sagatavoties jauna uzdevuma veikšanai.

3.2.9. Turpmāko nepieciešamo apmācību var plānot efektīvāk, ja var prognozēt, kādas zināšanas un prasmes būs nepieciešamas, mainoties tehnoloģijām.

3.2.10. *SAR* dienesta personāla apmācība var ietvert šādus elementus:

* mācības par *SAR* procedūru, paņēmienu un aprīkojuma izmantošanu lekciju, demonstrējumu, filmu un *SAR* rokasgrāmatu un žurnālu veidā;
* piedalīšanās faktiskās operācijās vai to novērošana; un
* praktiskās mācības, kurās personālu apmāca koordinēt atsevišķas procedūras un paņēmienus modelētā operācijā.

3.2.11. *RCC* un *RSC SAR* apmācībā būtu jāietver vismaz turpmāk norādītās tēmas. Ja operācijās vai praktiskajās mācībās netiek regulāri izmantotas meklēšanas plānošanas kompetences, kas iegūtas formālajās mācībās, parasti ir nepieciešams periodiski atsvaidzināt šīs zināšanas. Galvenās kategorijas ir norādītas turpmāk.

Aeronautiskais dreifs Medicīniskās konsultācijas

*AFN* Medicīniskā evakuācija

*AFTN* Datu iegūšana un novērtēšana

Lidaparāta pamešanas ar izpletni scenāriji un plānošana Notikumu vietā strādājošā koordinatora pienākumi

*SRU* instruktāža/iztaujāšana Izpletņa dreifs

Situāciju izpētes Kursa nolikšanas prasmes

Jūras kartes Reģistrācijas datubāzes

Piekrastes *SAR* plānošana Glābšanas procedūras

Datora lietojumprogrammas Resursu iedalīšana

*Cospas–Sarsat* Riska novērtēšana

Atskaites punkta (*datum*) marķierbojas *SAR* nolīgumi

Atskaites punkta (*datum*) noteikšana *SAR* sakari

Rīcība ar ģimenēm *SAR* operācijas koordinēšana

Rīcība ar sabiedrību un ziņu plašsaziņas līdzekļiem *SAR* operāciju noslēgšana

Incidentu dokumentēšana *SAR* fāzes, posmi un komponenti

Elektroniskās meklēšanas joslas platums *SAR* resursu spējas

Neatliekamā medicīniskā palīdzība *SAR* sistēmas organizācija

Vides faktori *SAR* tehnoloģija

Signālraķešu novērojumu novērtēšana Meklēšanas rajoni

Noguruma faktori Meklēšanas shēmas

*Inmarsat* Meklēšanas plānošana

Starptautiskie aspekti Kuģu ziņošanas sistēmas *SAR* vajadzībām

Iztaujāšanas paņēmieni *SRU* atlase

Vēja izraisīts dreifs Stresa vadība

Juridiska rakstura problēmas Izdzīvošanas aprīkojums

Novērošanas prasmes un ierobežojumi Kuģu izsekošanas sistēmas (*AIS, LRIT, VMS*)

Manevrēšanas planšetes Vizuālās meklēšanas joslas platums

Masu glābšanas operācijas Ūdens straumes

3.2.12. *SAR* vadītājiem, kas veic administratīvās funkcijas, var noderēt šādi kursi:

* plānošana;
* organizēšana;
* personāla komplektēšana; un
* budžeta plānošana, snieguma novērtēšana un grāmatvedība.

3.2.13. Lai ekspluatētu infrastruktūru *SAR* vidē, piemēram, vētras apstākļos, var būt nepieciešamas īpašas prasmes, ko neapgūst vispārējās mācībās, tāpēc var izvērtēt vajadzību šādas prasmes apgūt ar specializētu mācību aprīkojumu.

***Kad nodrošināt apmācību***

3.2.14. Apmācība ir visnoderīgākā, ja tiek pabeigta, pirms speciālistam tiek uzticēti pienākumi, kuru veikšanai nepieciešama šī apmācība. Apmācība atbilst veicamajiem pienākumiem un parasti tiek nodrošināta trijos līmeņos.

a) Iesācēju līmenis speciālistiem, kas tikko ienākuši organizācijā.

b) Pašreizējo prasmju līmenis speciālistiem, kas paredz, ka speciālistam ir jāsaglabā noteikts kompetences līmenis, lai varētu turpināt darbu pašreizējā amatā. Tas ietver arī prasmju papildināšanu, ņemot vērā tehniskos un aprīkojuma uzlabojumus.

c) Augstākais līmenis speciālistiem, kuri jau ir pierādījuši savu sniegumu pašreizējā amatā un kuriem ir vēlme vai vajadzība pilnveidoties.

3.2.15. Mācības var būt vērstas uz izpratni un zināšanām *SAR* vadības līmenī, zināšanām un sniegumu vidējā vadības (*RCC* priekšniecības) līmenī un sniegumu operatīvās vadības līmenī (lai iekļautu *SRU* komandas apmācību). Ir dažādi mācību vadības modeļi, ko izmanto, lai noteiktu konkrētas mācību prasības un piemērotu atbilstīgu apmācības procesu.

***Kur mācīties***

3.2.16. Apmācību var īstenot dažādās vietās, kas var būt gan darba vieta, gan formālie mācību centri. Audzēkņa apmācību var organizēt vietā, kur parasti tiek veikts darbs, vai pārsūtīt uz citu vietu apmācībai darbavietā. Formālā apmācība var notikt specializētā infrastruktūras objektā vai klasē, kas ierīkota blakus darbavietai. Atrašanās vieta ir atkarīga no pieejamo telpu un aprīkojuma un mācību personāla vai ekspertu izmantošanas izmaksu lietderības. Dažkārt šīs vajadzības ļoti labi apmierina apmācība, ko nodrošina citas organizācijas ar labu reputāciju, pat ja tā tiek organizēta citās valstīs. Parasti ir labāk nebūt pilnībā atkarīgiem no citu valstu mācību infrastruktūras vai uzaicinātajiem mācībspēkiem, jo šāda apmācība var būt ierobežota, neprognozējama, dārga un var būt tikai daļēji būtiska. Dažkārt valodu atšķirības var arī mazināt citu valstu sniegtās apmācības efektivitāti.

***Apmācības veidi***

3.2.17. Ir triju veidu apmācība.

a) Uz sniegumu balstīta apmācība palīdz *SAR* speciālistiem un grupām efektīvi pildīt savus pienākumus. *SAR* vadītāja pienākums ir nodrošināt kopējās mācību programmas efektivitāti. *RCC* priekšniekam un pārējiem ir jānodrošina, ka viss *SAR* dienesta personāls iegūst un uztur prasīto kompetences līmeni.

b) Uz zināšanām balstīta apmācība nodrošina informāciju, kas nepieciešama *SAR* ekspertiem un audzēkņiem savu pienākumu veikšanai. Viena no metodēm ir sniegt zināšanas, kas dod iespēju viņiem pārskatīt *SAR* gadījumus. Gūtos ieteikumus var izmantot politikas pārskatīšanai, standartprocedūru aktualizēšanai un mācību un citu procesu uzlabošanai.

c) Izpratnes apmācība ir nepieciešama personām, kas retāk iesaistītas *SAR*, piemēram, augsta ranga administratīvajiem darbiniekiem, budžeta lēmējinstitūcijām, ģenerālpārvadājumu operatoriem un valsts satiksmes pārvaldei.

3.2.18. Uzsvars ir jāliek uz apmācības rezultātu, nevis apmācības darbībām.

3.2.19. *Apmācība darbavietā.*Apmācība darbavietā nodrošina, ka praktikanti mācās un vienlaikus arī sniedz savu ieguldījumu organizācijas mērķu sasniegšanā. Lai īstenotu šo ekonomisko pieeju, nepieciešami kompetenti speciālisti, kas var apmācīt šos praktikantus.

a) *Kontrolsaraksti.* Speciālisti, kas nodrošina apmācību, izstrādā kontrolsarakstus, kuros iekļauj darba pienākumus, prasmes, uzdevumus un procedūras, kas jāiemāca darbavietā veiktās apmācības laikā. Tādā veidā tiek nodrošināts, ka visi praktikanti saņem vienādu informāciju. Kontrolsarakstā iekļautās tēmas parasti var apgūt jebkurā secībā.

b) *Plānveidīga virzība.* Šis paņēmiens *SAR* speciālistiem sniedz skaidru priekšstatu par to, kurp viņi virzās. Speciālists zina, kādas ir paaugstinājuma amatā prasības un ar kādiem līdzekļiem to var sasniegt. Plānveidīga virzība ir pakāpeniska pieeja, saskaņā ar kuru katrā līmenī ir labi jāizpilda uzdevumi, lai pārietu uz nākamo līmeni.

c) *Amatu rotācija.* Šī pieeja paplašina speciālistu zināšanas. Dažādu darbavietu rotācija ļauj speciālistam plašāk saprast organizācijas aspektus.

d) *Individuālā apmācība.* Tas ir ikviena vadītāja amatā esošā speciālista pienākums. Speciālisti, kas sniedz efektīvu individuālo apmācību, attīsta savu padoto stiprās puses un potenciālu un palīdz viņiem pārvarēt trūkumus. Individuālā apmācība ietaupa laiku, naudu un dārgi izmaksājošas padoto kļūdas.

e) *Bibliotēka.* Mācību bibliotēka ir noderīga audzēkņiem, kas vēlas palielināt savu zināšanu līmeni. Bibliotēkā var ietvert dažādus materiālus, piemēram, videoierakstus, stundu plānus, atsauces grāmatas un dokumentus un audioierakstus. Videoierakstus var sagatavot, vienkārši ierakstot videolentē labus klasē veiktus mācību kursus. Profesionāli sagatavots videoieraksts var būt pat efektīvāks.

3.2.20. *Formālas apmācības klasē.*Daudzos infrastruktūras objektos tagad rīko kursus, darbseminārus, konferences un citas programmas *SAR* speciālistu apmācībai. Personām, kas darbosies kā *SAR* vadītāji vai kā jūras administratori, kuru pienākumos ietilps arī *SAR* vadītāja funkcijas, *IMO* Pasaules Jūrniecības universitātē tiek pasniegti kursi par *SAR* organizāciju un operācijām. *IMO* ir pieejami šā kursa materiālu paraugi. Lai saņemtu informāciju par klasi, var sazināties ar Universitāti Malmē, Zviedrijā. *IMO* un *ICAO* arī var iesniegt pieprasījumus par formālās *SAR* apmācības pieejamību ārvalstu studentiem valstīs, kurās šādu apmācību piedāvā. Dažkārt ārvalstu studenti var saņemt finansiālo palīdzību no *IMO*, *ICAO* vai citiem starptautiskiem un valsts avotiem.

a) *Pasniedzēju apmācība.* Ja personai jādodas uz formālām *SAR* apmācībām ārvalstīs, izmaksu ziņā būtu izdevīgāk izstrādāt kārtību, kas paredz, ka šī persona novēro procedūru lietošanu reālās operācijās un mācās, kā mācīt šīs procedūras. Valstis varētu tad maksimāli izmantot šo personu pēc atgriešanās, lai vadītu labi plānotu un organizētu apmācību savā valstī vai reģionā. *SAR* apmācības stratēģijas daļa varētu būt personu apmācība tādā veidā, lai viņi, strādājot savā darbā, palīdzētu apmācīt citus. Tas mazina atkarību no formālajiem mācību centriem un apmācības izdevumu slogu.

b) *Apmācības infrastruktūras uzturēšana.* Formālas apmācības infrastruktūra valstī vai reģionā palīdz uzturēt profesionālismu un standartizāciju. Studentu sūtīšana tālu prom apmācībai ir dārga un neefektīva, un kursos varētu būt iekļautas nenozīmīgas tēmas. Formālu mācību imports no citām valstīm sniedz galvenokārt īslaicīgus ieguvumus, un reti kad ir iespējams nodrošināt to pēctecību un uzticamību. Vietējie pasniedzēji vislabāk saprot vietējās vajadzības, var nodrošināt programmas nepārtrauktību un ir jo īpaši noderīgi, ja problēmu var radīt valodas atšķirības.

c) *Apmācības pievienošana izglītības programmai.* Parasti ekonomiskākais un efektīvākais veids, kā nodrošināt formālo *SAR* apmācību, ir pievienot *SAR* izglītības programmai, ko īsteno kāds esošais mācību centrs. Personālu varētu kopīgi nodrošināt organizācijas, kas izmanto apmācību, tādējādi nodrošinot instruktoru un studentu savstarpējo saskarsmi. Attiecībā uz aviācijas *SAR* jo īpaši noderīgs ir personāls, kam ir pieredze jūras un sauszemes *SAR*, jo glābšanas darbi jāveic abās šajās vidēs.

d) *Konferences*. Formālās apmācības ir jāpapildina, lai uzlabotu profesionalitāti *SAR* jomā. Operatīvo vienību savstarpējās vizītēs un konferencēs atsevišķas personas mācās no citu personīgās pieredzes un iegūst informāciju par konkrētām interesējošām tēmām.

## 3.3. Mācības

3.3.1. Mācībās pārbauda un uzlabo operatīvos plānus, sniedz mācību pieredzi un uzlabo sadarbības un koordinācijas prasmes. Mācības, kas tiek veiktas, pamatojoties uz reālajiem apstākļiem, palīdz apliecināt un novērtēt apmācības faktisko efektivitāti un *SAR* pakalpojumu operatīvo efektivitāti un kompetenci. Mācībās var atklāt *SAR* plānu trūkumus un tos novērst. Drošāk ir atklāt šos trūkumus mācībās, nevis faktisko operāciju laikā.

***Mācību veidi***

3.3.2. Mācības var veikt un tās būtu jāveic trijos līmeņos.

a) Vienkāršākais mācību veids ir *sakaru mācības*, kurām nepieciešama vismazākā plānošana. Šajās mācībās visi iespējamie lietotāji periodiski izmanto visus savstarpējās saziņas līdzekļus, lai nodrošinātu sakaru spējas faktiskās ārkārtas situācijās.

b) *Koordinācijas mācības* ir modelēta reaģēšana uz krīzes situāciju dažādos scenārijos. Tiek iesaistīti visi *SAR* dienesta līmeņi, bet tie netiek izvietoti. Šajās mācībās ir nepieciešama nozīmīga plānošana, un tās parasti notiek vienu līdz trīs dienas.

c) Trešā veida mācības, kas ir *pilna mēroga mācības* jeb *lauka mācības*, atšķiras no iepriekšējām divām ar to, ka faktiski tiek izvietoti *SAR* infrastruktūras objekti. Tādā veidā tiek palielināts *SAR* sistēmas testēšanas tvērums un pievienoti reāli laika ierobežojumi saistībā ar *SRU* izvēršanu, pārvešanu un darbībām.

***Citi apsvērumi***

3.3.3. Mācības ir nepieciešamas dažādiem nolūkiem. Dažās valstīs notiek daudzas *SAR* operācijas, tāpēc mācībām var nebūt lielas nozīmes mācību pieredzes gūšanā, ja vien tās netiek veiktas kopā ar citām valstīm, ar kurām tās nesadarbojas ikdienā. Savukārt citās valstīs gadā tiek veiktas tikai dažas *SAR* operācijas, tāpēc mācības būs svarīgs kvalifikācijas saglabāšanas faktors. Vērtīgas būs arī kopīgas mācības, ko organizē kaimiņvalstis vai *SAR* nolīguma dalībvalstis. Var rasties vajadzība pilna laika amatā iecelt personas, kas nodrošina mācību plānošanu un novērtēšanu. Mācību sekmes nosaka, novērtējot:

* cik daudz problēmu ir atklāts;
* cik daudz ir apgūts;
* cik lielā mērā ir uzlaboti operatīvie plāni; un
* par cik mazāk kļūdu ir atkārtots nākamo mācību laikā.

***Mācību elementi***

3.3.4. Lai mācības būtu sekmīgas, ir nepieciešama to plānošana, veikšana un novērtēšana. Mācības veic, lai trenētos, lai novērtētu izstrādātos plānus un procedūras un lai pārbaudītu jaunas koncepcijas. Mācībās tiek gūta pieredze arī *SAR* operāciju risku un drošības vadībā.

3.3.5. *Plānošana*. Mācības parasti tiek veiktas šādā secībā: veicamo mācību koncepcijas (vispārīgo mērķu un uzdevumu) izstrāde; dalībnieku (personāla un infrastruktūras objektu) atlase; mācību norises izvērsta plānošana; mācību norise; un mācību novērtēšana, lai noteiktu gūtās zināšanas un izstrādātu ieteikumus uzlabojumiem. Svarīgi ir skaidri saprast, kādi plāni un procedūras tiek apgūtas mācībās. Tad var izstrādāt scenārijus, kuros ietver konkrētas situācijas, uz kurām personālam ir jāreaģē. Novērtē, kā tiek vai netiek reaģēts uz izstrādāto politiku un vadlīnijām, un vai ir nepieciešamas papildu politiskās vadlīnijas.

3.3.6. *Izpilde*. Personas, kas veic mācību plānošanu, nepiedalās izstrādāto scenāriju reaģēšanas pasākumos. Tas ļauj izvairīties no tā, ka tiek iekļauti jau zināmi trūkumi, lai nodrošinātu ideālus rezultātus, nevis lai atklātu, kas varētu notikt faktiskā *SAR* situācijā.

a) Scenārijiem ir jābūt iespējami pietuvinātiem reālajiem apstākļiem. Lēmums par to, cik lielām un reāliem apstākļiem pietuvinātām ir jābūt mācībām, būs atkarīgs no *SAR* pakalpojuma apmēra, kas tiek prasīts, prasībām, kas tiks tiem piemērotas, un vispārējiem ekonomiskajiem apsvērumiem. Ja *SAR* pienākumi primāri tiek deleģēti militārajām iestādēm vai valsts pārvaldes dienestiem, pilna mēroga mācības, kurās iespēju robežās iesaista visas vienības un infrastruktūras objektus, var būt piemērots mācību programmu īstenošanas līdzeklis. Ja vairumā *SAR* darbību būtiska loma ir privātiem uzņēmumiem, galvenās mācības būtu jāorganizē tā, lai šajā laikā būtu minimāli ikdienā veicamo darbību traucējumi.

b) Būtu jāizmanto iespējas papildināt formālās mācību programmas ar mācībām, ko veic katra vienība, apvienojot tās ar parastajām darbībām mierīgos periodos. Tās būtu jāveic regulāri un jāplāno tā, lai piedalītos viss personāls. Jo īpaši tas ir svarīgi attiecībā uz tiem infrastruktūras objektiem, kuri reti saņem operatīvos izsaukumus.

c) Mācības, ko infrastruktūras objekti būs veikuši atsevišķi, nebūs tik vērtīgas kā apvienotās operācijas, taču tās var nodrošināt, ka *SAR* dienests darbosies ārkārtas situācijā.

d) Iespēju robežās mācības ir jāveic, iesaistot maksimāli daudz infrastruktūras objektus, tostarp ūdens un gaisa transportlīdzekļus, kas pārvietojas pa gaisu un ūdens/zemes virsmu. *SRU* savstarpējie sakari ir svarīga koordinācijas pārbaude.

e) Ne vienmēr ir praktiski iespējams organizācijām iesaistīties formālās *SAR* mācību programmās. Ja vien iespējams, šo organizāciju personālu uzaicina piedalīties praktisko mācību novērošanā. Šīm personām būtu jānodrošina dokumenti, publikācijas vai cita literatūra, kurā aprakstīta *SAR* politika un izmantotās procedūras un kas parāda, kāda ir dalīborganizāciju vēlamā loma *SAR* operācijās.

f) Blakus esošiem *RCC* būtu periodiski jāveic kopīgas *SAR* mācības, lai dienesti izstrādātu un uzturētu efektīvu sadarbību un koordināciju. Šīm mācībām ne vienmēr ir jābūt lielām, taču koordinēšanas mācībās būtu periodiski jāpiedalās tām *SAR* vienībām, kuras, visticamāk, darbosies kopā. Daudz var iemācīties, daloties ar informāciju par mācību metodēm (piemēram, programmām, literatūru un filmām) un rīkojot blakusesošo *SRR* personāla savstarpējas vizītes.

g) *SAR* mācību veikšanu var būtiski ierobežot drošības prasības, jo īpaši, ja izmanto dzīvus “izdzīvojušos”. *SAR* koordinēšanas iestādēm būtu jānodrošina, ka tiek izdoti konkrēti drošības noteikumi un ierobežojumi, kas jāievēro, plānojot un veicot *SAR* mācības.

3.3.7. *Novērtēšana.* Novērtēšanas process ir svarīgs elements. Ieguldījumu sniedz vērtēšanas ekspertu grupa, kas novēro mācības, un personas, kas ir faktiski piedalījušās mācību scenārijos. Personām, kas novēro un novērtē reaģēšanas pasākumus, ir jābūt ekspertiem jomā, kuru tās novērtē, un skaidri jāsaprot, ko tās novērtē. Novērtētājiem jāzina izspēlētā situācija un tad jāreģistrē, kā dalībnieki izpilda mācību mērķus. Pēdējais posms ir trūkumu identificēšana un ieteikumu izstrāde uzlabojumiem. Turpmākajās mācībās būtu jāakcentē šīs ieteiktās izmaiņas, kā arī citi jautājumi.

***Ziņojumi***

3.3.8. Mācības ir jāprotokolē, aplūkojot katru elementu, lai varētu izplatīt vērtīgu informāciju un saglabāt lietas vēsturi turpmākai situācijas izpētei, analīzei un sistēmas uzlabojumiem. Lai vēlāk lietas materiālus varētu izgūt, ieteicams izstrādāt ziņojumu indeksēšanas un reģistrēšanas sistēmu.

# 4. nodaļa Sakari

## 4.1. Ievads

4.1.1. Sakari ir sūtītāja informācijas nosūtīšana saņēmējam, izmantojot dažādus līdzekļus. Lai *SAR* personāls, izdzīvojušie, *RCC* un *RSC*, *SAR* infrastruktūra un daudzi citi varētu būt sūtītāji un saņēmēji, viņu rīcībā ir jābūt sakaru līdzekļiem. *SAR* vadītājam ir jācenšas nodrošināt sakaru pamatelementus, kas nepieciešami, lai saņemtu avārijas signālus un veiktu *SAR* operāciju. Viņiem arī jāmudina, lai personas, kurām var rasties vajadzība izmantot *SAR* pakalpojumus, izmantotu pienācīgu trauksmes nosūtīšanas aprīkojumu.

4.1.2. *SAR* vajadzībām nepieciešamie sakaru līdzekļi var būt telefons, radio, kas darbojas starptautiskajās ārkārtas frekvencēs, zemes tālsakaru un satelītu sistēmas un citas iekārtas atkarībā no ģeogrāfiskās situācijas, attiecīgajā rajonā esošajām mobilajām vienībām un citiem faktoriem, kas ietekmē personu spēju savstarpēji sazināties.

4.1.3. Šajā nodaļā ir norādīti vairāki atsauces dokumenti un konkrētas sistēmas. Rokasgrāmatas D papildinājumā ir ietverta informācija, kā sazināties ar organizācijām, lai saņemtu dokumentu kopijas un izvērstāku informāciju.

4.1.4. Papildu informāciju par sakariem var atrast arī šeit:

* šā sējuma 4. nodaļā ir sniegts apraksts par personāla kompetences celšanu;
* šā sējuma 6. nodaļā ir sniegts apraksts par sakaru uzlabošanas veidiem;
* *IAMSAR* rokasgrāmatas II sējumā *Operāciju koordinēšana* ir sniegta informācija par to, kā sakaru pakalpojumi faktiski tiek izmantoti avārijas ziņošanai un *SAR* koordinēšanai; un
* *IAMSAR* rokasgrāmatas III sējumā *Mobilās vienības* ir skaidrota sakaru izmantošana notikuma vietā.

## 4.2. Pamatfunkcijas un prasības

4.2.1. Sakari nodrošina avārijas ziņošanas, koordinācijas un atrašanās vietas noteikšanas funkcijas, ļaujot:

* avārijas situācijā nonākušajiem nosūtīt avārijas signālu uz *SAR* sistēmu;
* *SAR* sistēmai atbildēt un veikt savu operāciju; un
* izdzīvojušajiem palīdzēt *SAR* vienībām reaģēt un veikt glābšanas darbus.

4.2.2. Vispārīgās operatīvās prasības *SAR* sakaru nodrošināšanai ir norādītas turpmāk.

a) *Trauksmes signālu savlaicīga nosūtīšana*. Lai sekmīgi īstenotu glābšanu, svarīgi ātri nosūtīt trauksmes ziņojumus *RCC*, kā pienākums ir reaģēt uz trauksmes signālu. Trauksmes signāli, kas sūtīti no aviācijas vai jūras sakaru iekārtām, ir jānodod atbildīgajam *RCC* tieši un ātri. Tas aizvien biežāk tiek sasniegts, jo *IMO* un *ICAO SAR* plāni tiek pastāvīgi uzlaboti.

b) *Trauksmes signāli ir pilnīgi un ir viegli saprotami*. Informācijai visos iepriekš formatētajos trauksmes ziņojuma datu laukos ir jābūt pilnīgai, precīzai un viegli saprotamai. Trauksmes signāli ar kodētiem vai nepilnīgiem datiem, lidaparāta vai kuģošanas līdzekļa nepareiza identitāte vai atrašanās vieta, viltus signāli utt. traucē dzīvības glābšanai. *RCC* ir jāizvērtē visi saņemtie trauksmes signāli, kas attiecināmi uz reālām avārijām, un nekavējoties uz tiem jāreaģē. Tāpēc sistēmām, kas paredzētas avārijas ziņošanai, jābūt pietiekami uzticamām, lai tās ģenerētu trauksmes signālus tikai reālas avārijas gadījumā un lai trauksmes interpretēšanai nebūtu nepieciešams īpašs laiks, pūles vai apmācība no *RCC* puses. Sakaru datiem *SAR* nodrošināšanai jābūt saskanīgiem, pilnīgiem un, ja iespējams, sniegtiem vienlaikus ar saistīto trauksmes signālu vai drīz pēc tā. Bieži vien izšķiroša nozīme ir informācijai par neatliekamās palīdzības kontaktiem uz sauszemes. Kad avārijas ziņošanas iekārta ir uzstādīta, tā ir jāreģistrē.

c) *Minimāls viltus signālu skaits*. Viltus signāls ir jebkurš signāls, ko saņem *SAR* sistēma, kas norāda par faktisku vai iespējamu avārijas situāciju, lai arī šāda situācija faktiski nepastāv. Viltus signāls dažkārt rodas iekārtas darbības atteiču, traucējumu, pārbaužu un netīšas cilvēka kļūdas dēļ. Ar nolūku pārraidītu viltus signālu sauc par maldināšanu. Tā kā aizvien vairāk trauksmes izziņošanas iekārtu pārraida automātiskus iepriekš formatētus datu ziņojumus, būs vērojama viltus signālu skaita pieauguma tendence. Ja nebūs izstrādāti pretpasākumi, *SAR* sistēma tiks pakļauta aizvien lielākai slodzei, *SAR* personāls tiks pakļauts lielākam riskam un tiks iedragāta uzticēšanās trauksmes izziņošanas sistēmām, kurām ir jānodod ziņa *SAR* sistēmai, kad nepieciešama palīdzība. *SAR* personālam ikviens avārijas signāls ir jāuztver kā īsts, līdz netiek gūts apstiprinājums par pretējo. Rokasgrāmatas E papildinājumā ir aplūkots, kādus pasākumus *SAR* vadītāji var veikt viltus signālu samazināšanai.

d) *Spēja sazināties ar briesmās esošām vienībām*. Ja kuģošanas līdzeklis vai lidaparāts, kas sūtījis trauksmes signālu, joprojām spēj darboties, *RCC* būtu jāspēj sazināties ar to tiešā veidā vai izmantojot tā paša aprīkojuma sakaru iekārtu, kas tika izmantota saziņai ar *RCC* (izņemot *ELT* un *EPIRB* trauksmes signālus). Šī saziņa ir nepieciešama apstiprinājuma ieguvei un divpusēju sakaru nodibināšanai, lai iegūtu informāciju, kas nepieciešama *SAR* plānošanai un operācijas veikšanai. Ja trauksmes signāls saņemts no *ELT* vai *EPIRB*, izmantojot satelīta pakalpojumus vai *ATS*, iespējams, ka izdzīvojušajiem vairs nav nekādu citu trauksmes ziņošanas līdzekļu.

e) *Kopīga valoda.* Lai sekmīgi vadītu *SAR* operācijas un nodrošinātu efektīvu informācijas pārnesi, ir vitāli svarīgi, lai *RCC* personālam un *SAR* vienības apkalpei būtu labas runāšanas un rakstīšanas prasmes un kopīgas valodas zināšanas. Ja *SAR* operācijā kopīgi sadarbojas vairāki reģiona *RCC* un *SRU*, visērtāk ir izmantot reģionā kopīgi lietoto valodu. Ja *SAR* operācija varētu iziet ārpus reģiona teritorijas, atbilstošā kopīgā valoda ir angļu valoda. Angļu valoda jebkurā gadījumā ir iepriekšnoteiktā *SAR* darba valoda visās pārrobežu operācijās, kurās nav citas kopīgas valodas. Tomēr nav praktiski definēt un noteikt konkrētus valodas kompetences līmeņus *RCC* personālam un *SRU* apkalpei, jo *SAR* pakalpojumus reglamentējošie noteikumi nav pietiekami stingri, lai nodrošinātu valodas kompetences līmeņu īstenošanu un uzturēšanu. Tomēr *SAR* pakalpojumu sniedzējiem būtu jāapzinās, ka gadījumos, kad ir jābalstās uz mutvārdu saziņu, visbiežākais avāriju un incidentu rašanās cēlonis ir kļūdaini pārraidīta operatīvā informācija, un ka ir jāpieliek visas pūles, lai mazinātu šos riskus, pieprasot, lai *SAR* personāls iegūtu attiecīgās valodas augstākās prasmes. Lai pārvarētu valodas šķēršļus, veicot koordinēšanas pasākumus, *SAR* pakalpojumu sniedzēji kā atbalsta rīkus var izmantot tagad uzreiz pieejamos komerciālos tulku pakalpojumus. Mutisku sarunu apstiprinājums faksa vai citu rakstveida ziņojumu veidā var mazināt pārpratumus un paātrināt koordinēšanas procesu.

4.2.3. Valodas šķēršļu mazināšanai kuģošanas līdzekļu, lidaparātu, izdzīvojušo un *SAR* personāla savstarpējos sakaros var izmantot šādas publikācijas – *Starptautiskais signālu kods*, *Jūras sakaru standartfrāzes* (*SMPC*) un *IAMSAR* rokasgrāmatas II sējuma *Operāciju koordinēšana* I pielikumu *SITREP un kodi*. Šie dokumenti jāiekļauj *RCC* bibliotēkās un jāsaprot personālam, kam jāspēj pazīt kodētos ziņojumus, pamatojoties uz šīm atsaucēm. Šiem dokumentiem jābūt uz kuģu klāja, un *SRU* vienību rīcībā ir jābūt Starptautisko signālu kodu eksemplāram.

4.2.4. Lai arī tādi palīglīdzekļi kā *Starptautiskais signālu kods* un *SMCP* ir tūlītēji pieejami un ir patiešām noderīgi, nevajadzētu domāt, ka tie pilnībā ļauj efektīvi risināt ar valodas šķēršļiem saistītās komunikācijas problēmas. Ņemot vērā, ka ir daudz jautājumu un rīcības modeļu, kas jāsaprot vienoti, informācijas efektīva pārraide operatīvās ārkārtas situācijās būs atkarīga no ļoti vispusīgām valodas zināšanām. Tādējādi vajadzību apmēru nevar izteikt standartfrāžu vai kodu formā. Jābūt augstai kompetencei izteikties kopējā (vai vienkāršā) valodā.

## 4.3. Svarīgi *SAR* sakaru faktori

Turpmākajās sadaļās aplūkoti daži svarīgi faktori, kas ietekmē sakaru kvalitāti un lietderību.

***Prioritāte, uzticamība un pieejamība***

4.3.1. Lai mazinātu kavēšanos un uzlabotu sakaru vērtību, sistēmas ir visaptveroši jāuzlabo. Būtisks ir sakaru vispārējais savlaicīgums un kvalitāte, sākot ar to avotu un beidzot ar to saņēmējiem. Tāpēc ir jāpārbauda visi jūras, sauszemes, gaisa un kosmosa sakaru posmi, lai novērstu vājus sakaru savienojumus, kavēšanos un kvalitātes pasliktināšanos.

4.3.2. *Prioritāte* jeb *priekšroka* ir ar *SAR* saistīto ziņojumu un citu saziņas signālu apstrādes process. Proti, avārijas ziņojumiem vienmēr ir jādod priekšroka, tas ir, tie jāapstrādā pirms citu sakaru apstrādes.

4.3.3. *Uzticamība* ir mērs, kas nosaka, vai aprīkojums un sistēmas, ko izmanto briesmās esošas personas un *SAR* pakalpojumu sniedzēji, ir labā darba stāvoklī, kad tie ir nepieciešami. Ņemot vērā, ka *SAR* pakalpojumi ir sniedzami noteiktā laikā, sakariem ir labi jādarbojas visu laiku.

4.3.4. *Pieejamība* attiecas uz *SAR* pakalpojuma sniedzēju piekļuvi aprīkojumam. Aprīkojumam ne tikai ir labi jādarbojas, tam ir arī vienmēr jābūt pieejamam iesaistītajām personām.

***Savstarpēja izmantojamība***

4.3.5. Briesmās esošu vienību un *SAR* sistēmas un *SAR* sistēmas iekšējo komponentu savstarpējiem sakariem ir jābūt uzticamiem un ātriem gan valsts, gan starptautiskā līmenī. Lai nodrošinātu šo savstarpējo izmantojamību, visiem civilajiem kuģošanas līdzekļiem un lidaparātiem ir jābūt aprīkotiem ar trauksmes ziņošanas iekārtām, kas darbosies teritorijā, kurā tie tiek ekspluatēti. Valstīm savukārt ir jāizveido saistītā sauszemes infrastruktūra, lai ātri saņemtu, apstrādātu un adresētu avārijas signālus uz attiecīgo *SAR* sistēmas daļu, un pieejamās sakaru datubāzes, lai nodrošinātu trauksmes signālus, kas ir datu, nevis balss formā. Dažkārt sistēmas, kas nav tieši savstarpēji izmantojamas, var tomēr savienot, izmantojot netiešos pasākumus.

4.3.6. Savietojamība ir svarīga arī gadījumos, kad tiek izmantots *SAR* aprīkojums un personāls no dažādiem funkcionālajiem rajoniem. Kuģiem ir jāspēj sazināties ar lidaparātiem, un tiem abiem jāspēj sazināties ar *SAR* sistēmu. Svarīgi ir nodrošināt visu *SAR* centienos iesaistīto koordinēšanu, kas ir atkarīga no sakariem. Jānodrošina, ka visiem, kas varētu būt iesaistīti *SAR* pasākumos, ir pieejamas pietiekami savietojamas sakaru procedūras, frekvences un aprīkojums savu pienākumu veikšanai. Var izmantot speciālas komutāciju iekārtas, lai savienotu sakaru līdzekļus, kas pretējā gadījumā nav savstarpēji izmantojami.

***Identificēšana***

4.3.7. Visiem radio raidīšanas avotiem ir jābūt identificējamiem. Staciju, kas raida izsaukumu vai tiek izsaukta, var identificēt dažādos veidos, galvenokārt atkarībā no izmantotā aprīkojuma; dažkārt vienu staciju var identificēt vairākos veidos. Viens no veidiem, ko parasti izmanto, atbildot uz izsaukumu, ir īpaša identitāte, kas tiek saņemta ar izsaukuma signālu vai ziņojumu, piemēram, radio izsaukuma signāls vai identifikācijas numurs. *SAR* iestādēm ir jāsadarbojas ar valsts sakaru iestādēm, lai nodrošinātu šo pasākumu pieejamību tā, ka visi zvanītāji un ziņojumu iniciatori tiek pienācīgi identificēti.

***Ģeogrāfija***

4.3.8. Izstrādājot sakaru sistēmu, jāņem vērā arī ģeogrāfiskā situācija. Apvidus, attālumi un citi ģeogrāfiskie faktori var ierobežot to, kādu veidu aprīkojums vai metodes efektīvi darbosies. Vislabākie avoti, kas sniegs ticamu informāciju par ģeogrāfiskajiem faktoriem, ir vietējās zināšanas un testi. Tālsakari ļauj kaimiņvalstīm vai iestādēm kopīgi izmantot stacionārās iekārtas. Var izmantot arī fiksēto tālrunā līniju sistēmas, lai attālināti nosūtītu un saņemtu informācijas plūsmu, ko pārraida šaura diapazona iekārtas (piemēram, tālvadības *VHF*), lai sazinātos ar lietotājiem, kuri pretējā gadījumā nebūtu sasniedzami.

***Starptautiskā koordinācija***

4.3.9. Tradicionāli katra valsts ir izstrādājusi savu krasta un sauszemes sakaru infrastruktūru avārijas ziņošanas un *SAR* pasākumu nodrošināšanai. Lai rezultāts būtu sekmīgs, aizvien lielāka nozīme ir moderno sakaru koordinēšanai reģionālajā vai pat pasaules līmenī. Attīstoties tālsakariem un satelītsakariem, trauksmes signālu automātiskai sūtīšanai un ziņojumiem, kuru dekodēšanai ir nepieciešama starptautiska piekļuve datubāzēm, šī tradicionālā pieeja ir mazāk efektīva. Nošķirti valsts līmeņa sakari:

* kļūst aizvien dārgāki;
* tiem ir raksturīgs nepilnīgs pārklājums vai tā redundance; un
* ir nepietiekami, lai nodrošinātu viendabīgu integrāciju un datubāzes, kas nepieciešamas, lai kalpotu briesmās esošu personu, lidaparātu un kuģošanas līdzekļu interesēm.

***Pieejamās tehnoloģijas***

4.3.10. Ir pieejamas daudzu veidu sakaru sistēmas un aprīkojums. Pamata sakari var būt visi tie, kas nepieciešami *SAR* pakalpojumu sniegšanai; modernas un dārgas sistēmas var nebūt visefektīvākās. Tomēr tehnoloģiju attīstība, piemēram, internets un zemās Zemes orbītas satelīti, nodrošina izmaksu ziņā lētākas iespējamās alternatīvas vecākām sistēmām. Briesmās esošas personas var izmantot jebkādus pieejamos līdzekļus palīdzības izsaukšanai. Ja kāda sistēma gūst popularitāti sabiedrībā, tā būtu jālieto arī *SAR* sistēmā (tas nav obligāti jāveicina), ja tas ir praktiski realizējams. Piemēram, mobilie telefoni, mazjaudas pārvietojamās satelītiekārtas, peidžeru sistēmas, radioamatieru radiostacijas un portatīvie datori.

4.3.11. *SAR* personālam ir jāpārzina, kādas ir to daudzo moderno sakaru līdzekļu spējas un ierobežojumi, kurus var izmantot avārijas ziņošanai un *SAR*. Ja tiek izstrādāta jauna sistēma, būtu jāizvērtē, kā to paredzēts izmantot ārkārtas situācijās, lai vajadzības gadījumā varētu ietekmēt tās trauksmes izziņošanas, *SAR* koordinēšanas un atrašanās vietas noteikšanas funkcionālās spējas, kamēr sistēmu ir vieglāk mainīt. Rokasgrāmatas F papildinājumā ir ieteiktas lietotājiem un *SAR* sistēmai lietderīgas funkcionālās spējas, kas var būt ietvertas jaunajās satelītu sistēmās.

## 4.4. Pārvietojamais aprīkojums

4.4.1. Pārvietojamu aprīkojumu izmanto briesmās esošas personas un *SAR* infrastruktūras objekti avārijas sakariem.

4.4.2. Briesmu sakarus izmanto, ja briesmās esošām personām, lidaparātam vai kuģošanas līdzeklim ir nepieciešama tūlītēja palīdzība, tostarp medicīniskā palīdzība. Avārijas sakaru kanāli ir arī noteiktā laikā veicamie *SAR* sakari un sakari notikuma vietā. Avārijas izsaukumi ir absolūti prioritāri salīdzinājumā ar citām pārraidēm; ikvienam, kurš saņem avārijas izsaukumu, ir nekavējoties jāpārtrauc visas pārraides, kas varētu traucēt izsaukumam, un jāklausās izsaukumā izmantotā frekvence.

4.4.3. Izvērstāka informācija par aviācijas un jūras mobilo sakaru dienestiem, tostarp par kuģošanas līdzekļa un lidaparāta sakariem, ir sniegta G papildinājumā.

***Iekārtas, ko izmanto briesmās esošas personas***

4.4.4. Avārijas ziņošanai var izmantot visus pieejamos līdzekļus. Bieži vien cilvēki izmanto iekārtas, kas nekad nav bijušas paredzētas avārijas ziņošanai, un nemaz nav ideāli līdzekļi šim mērķim, piemēram, mobilie telefoni. Tomēr, kā redzams turpmākā izklāstā, dažiem kuģošanas līdzekļiem un lidaparātiem ir piemērojamas pārvadājumu prasības attiecībā uz avārijas sakariem.

a) Uz lielākās daļas civilo lidaparātu, kas lido pāri okeāna rajoniem un attāliem sauszemes rajoniem, kā arī uz daudzu citu lidaparātu klāja jābūt 406 MHz avārijas bākai, kas dēvēta par avārijas vietas noteikšanas radioboju (*ELT*). Norādītajam *SAR* lidaparātam ir jāspēj peilēt uz *ELT* 121,5 un 406 MHz signāliem avārijas vietas un izdzīvojušo atrašanās vietas noteikšanai.

b) Līdzīgi, noteiktiem kuģošanas līdzekļiem uz klāja jābūt 406 MHz avārijas bākai, tā saucamajai avārijas vietu norādošajai radiobākai (*EPIRB*), lai norādītu uz pastāvošu avārijas situāciju un lai atvieglotu izdzīvojušo atrašanās vietas noteikšanu.

c) Dažiem kuģiem uz klāja var būt radio, kas spēj raidīt un uztvert 2 182 kHz frekvencē (radiotelefons) un ko izmanto glābšanās peldlīdzekļos. Dažiem kuģošanas līdzekļiem var būt arī glābšanās peldlīdzekļa portatīvās *VHF* radiostacijas. Izvērstāka informācija par pārvadājumu prasībām *SOLAS* kuģiem ir sniegta G papildinājumā.

d) 406 MHz individuālā radiobāka (*PLB*) nav obligāts starptautisks nosacījums par aprīkošanu, tomēr to var nēsāt fiziska persona un tai ir līdzīgs raksturojums kā *ELT* un *EPIRB* avārijas radiobākām. Tomēr *PLB* ir atšķirīga specifikācija.

4.4.5. Bieži vien trauksmes signāli tiek saņemti bez atrašanās vietas norādes vai ar neprecīzu norādi. Informācija par atrašanās vietu ļauj nosūtīt *SRU* avārijas tiešā tuvumā; savukārt virziena noteikšanas vai peilēšanas ierīces, ja tādas ir pieejamas, virza *SRU* tieši pie briesmās esošām personām.

4.4.6. Veicot operācijas, precīza atrašanās vietas informācija, kas saņemta no 406 MHz avārijas radiobākas trauksmes signāla, piemēram, ko varētu sniegt, izmantojot integrētās globālās navigācijas satelītu sistēmas (*GNSS*) navigācijas funkciju, piemēram, globālo pozicionēšanas sistēmu (*GPS*), nav uzskatāma par pienācīgu aizstājēju atrašanās vietas noteikšanas signāliem. Bieži vien pietiek ar *GPS* noteikto atrašanās vietu, taču bez pietiekami precīza uz klāja esošās navigācijas iekārtas meklēšanas aprīkojuma vai gadījumos, kad ir slikta redzamība, virziena noteikšana vai peilēšana joprojām ir noderīga un dažkārt būtiska.

***Meklēšanas un glābšanas vienības***

4.4.7. Aprīkojumam, kuram jābūt uz norīkoto *SRU* klāja, ir jāspēj nodrošināt koordinēšanas un atrašanās vietas noteikšanas funkcijas.

4.4.8. *SRR* ir jābūt piemērotiem atrašanās vietas noteikšanas līdzekļiem, jo īpaši, lai noteiktu atrašanās vietu uz sauszemes vai piekrastes rajonos, tostarp sauszemes radariem, kas paredzēti lidaparātiem, kuģu satiksmes pakalpojumu sistēmām utt. Ja kaut kādā veidā var apstiprināt atrašanās vietu, par kuru ziņots trauksmes ziņojumā, tas būtu jādara apdomīgi, jo īpaši, izmantojot sākotnējos 406 MHz avārijas radiobāku signālus, kas nosūtīti ar *Cospas–Sarsat* starpniecību un kuri sniedz “A” atrašanās vietu un “B” atrašanās vietu, kas norāda, ka viena ir patiesā atrašanās vieta un otra ir atrašanās vieta attēla veidā.

4.4.9. Atrašanās līnijas (*LOP*) var iegūt ar virziena noteikšanas (*DF*) aprīkojumu radio vai citu savietojamu signālu diapazonā. Lai provizoriski noteiktu lidaparāta vai kuģošanas līdzekļa atrašanās vietu, var izmantot divas vai vairākas *LOP*. *DF* ierīce var darboties uz sauszemes vai būt uzstādīta uz *SRU* klāja.

4.4.10. Navigācijā un meklējamo objektu atrašanai var izmantot arī dažādas satelītu sistēmas. Aviācijā pievilcīgs izmantojums ir *GNSS*, piemēram, *GPS* vai *GLONASS*, kam ir trīs dimensiju funkcionalitāte un augsta precizitāte.

**Piezīme.**Globālās *GPS* sistēmas izmantošanu civiliem mērķiem koordinē ASV Krasta apsardze, kas var sniegt plašāku informāciju par šo sistēmu, savukārt par *GLONASS* informāciju var sniegt Krievijas Kosmosa spēki.

4.4.11. Izraudzītajam *SAR* lidaparātam būtu jāspēj sazināties kopīgajās jūras frekvencēs. Tā kā vairums aviācijas un jūras glābšanās peldlīdzekļu iekārtu darbojas 121,5 MHz *AM*, *SAR* un militārās aviācijas lidaparātiem jāspēj izmantot šo frekvenci balss sakariem.

4.4.12. *SAR* iestādes var nodrošināt *SRU*:

* spēju darboties 3 023 kHz, 4 125 kHz, 5 680 kHz, 121,5 MHz, 123,1 MHz un 2 182 kHz frekvencē;
* ar *AIS*, lai atklātu *AIS* meklēšanas un glābšanas raidītāju (*AIS-SART*) un/vai meklēšanas un glābšanas radiolokatora transponderu (*SART*), kas saderīgs ar 9 GHz radariem;
* ar vienreiz lietojamiem nometamiem radio, kas darbojas 123,1 MHz *AM* frekvencē un kurus var nomest izdzīvojušajiem, lai viņi varētu sazināties ar *SAR* lidaparātu notikuma vietā; un
* spēju aktivēt *DSC* trauksmes signālu uz tuvumā esošo kuģošanas līdzekļu klāja.

## 4.5. Sauszemes infrastruktūra

4.5.1. Visā pilnībā jāizvērtē avārijas sakaru nodrošināšanai izmantoto sakaru tīklu uzticamība un pieejamība. Bieži vien sauszemes infrastruktūra ir *SAR* sakaru vājākais posms, jo īpaši jūras *SAR* gadījumā.

***Trauksmes izziņošanas posteņi***

4.5.2. “Trauksmes izziņošanas postenis” ir plašs termins, ar ko apzīmē jebkuru infrastruktūras objektu neatkarīgi no tā primārā lietošanas mērķa, kas tiek izmantots, lai saņemtu informāciju par acīmredzamu avārijas situāciju, un uz kuru balstās *RCC* un *RSC*. Trauksmes izziņošanas postenis var būt tostarp, bet ne tikai:

* krasta radiostacijas (*CRS*);
* *Cospas–Sarsat* lokālo lietotāju termināļi (*LUT*) un operāciju kontroles centri (*MCC*);
* *Inmarsat* sauszemes Zemes stacijas (*LES*);
* gaisa satiksmes vadības dienesta (*ATS*) vienības; un
* kuģošanas līdzekļi, lidaparāti vai citas personas vai infrastruktūras objekti, kas var saņemt un retranslēt trauksmes signālus.

4.5.3. *RCC* spēja reaģēt ārkārtas situācijā lielā mērā ir atkarīga no informācijas, ko tam pārsūtījuši trauksmes izziņošanas posteņi. *Cospas–Sarsat* saņem un apstrādā trauksmes informāciju, kas saņemta no *ELT*, *EPIRB* un individuālajām radiobākām (*PLB*). Lidojumu informācijas centri (*FIC*) vai lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centri (*ACC*) saņem avārijas signālus tieši no lidaparāta vai ar citu infrastruktūras objektu starpniecību. *CRS* saņem trauksmes signālus no apraides vai kuģiem.

4.5.4. Trauksmes izziņošanas posteņa un *RCC*, *RSC* vai vietējās *SAR* vienības sakariem jābūt ātriem un nodrošinātiem ar uzticamiem līdzekļiem. Kanāli ir regulāri jāpārbauda. Šie balss vai datu pārraides posmi var būt nodrošināti pa speciālo vai publisko telefonu, radiotelefonu, radiotelegrāfu vai satelītu.

***SAR sakaru tīkls***

4.5.5. Sakari, ko savstarpēji izmanto *SAR* infrastruktūras objekti, ir atkarīgi no izstrādātās kārtības, *SAR* pakalpojumu struktūras *SRR* iekšienē un pieejamā aprīkojuma. Lai sazinātos ar izraudzītajām *SRU* vai citiem mobilajiem *SAR* infrastruktūras objektiem, būtu jāizraugās piemērotu frekvenci no tām frekvencēm, kas atļautas Starptautiskās Telesakaru savienības (*ITU*) Radionoteikumos vai *ICAO* 10. pielikumā un kas noteiktas un ietvertas iesaistīto pušu plānos vai nolīgumos. Šeit ietilpst iepriekšējs starptautisks nolīgums par to, kādas frekvences tiks izmantotas notikuma vietā, kad vairākas vienības vai vairākas valstis kopīgi reaģē uz avārijas situāciju. *SAR* vadītājiem jānodrošina šādu nolīgumu esamība un tas, ka *RCC* personāls zina par tiem.

4.5.6. Sakariem uz un no *RCC* un *RSC* jābūt iespējami savlaicīgiem, uzticamiem un pietiekamiem, lai varētu apstrādāt daudzveidīgos un apjomīgos sakarus iespējami sliktākā scenārija gadījumā. Konkrēti paskaidrojumi sniegti *IAMSAR* rokasgrāmatas II sējumā *Operāciju koordinēšana*.

4.5.7. Sauszemes sakaru infrastruktūra ir jāpielāgo tā, lai varētu adresēt visus avārijas sakarus uz un no *RCC* iespējami automātiskā un tiešā veidā. No operatīvā viedokļa ir svarīgi, lai *SAR* vadītāji saņemtu valsts pilnvarojumu saviem *RCC* un *RSC* tieši reaģēt uz briesmās esošu personu vai ūdens un gaisa transportlīdzekļu vai citu *RCC* vai *RSC* palīdzības pieprasījumiem; ar tiem saistītie sakari būtu tieši jāadresē *RCC* vai *RSC*, nevis izmantojot diplomātiskos kanālus.

4.5.8. Kopumā, ja *RCC* spēj veikt visas primārās *RCC* funkcijas un ir uzskaitīts kopā ar tā *SRR* *ICAO* Reģionālajā aeronavigācijas plānā (*RANP*) vai *IMO* *SAR* plānā, no *SRR* saņemtie trauksmes signāli parasti vairs netiek adresēti, izmantojot trauksmes izziņošanas posteņus, piemēram, *SAR* sakaru punktus (*SPOC*), “saistītos” *RCC*, starpposma aviācijas infrastruktūras objektus utt., izņemot, ja to attaisno kāda *SAR* pievienotā vērtība vai ja tas ir tehniski nepieciešams. Savukārt 121,5 MHz frekvencē sūtītos trauksmes signālus parasti var dzirdēt lidaparāts lidojuma laikā, kas parasti ziņotu par trauksmi *ATC* frekvencē, ko izmanto gaisa satiksmes vadības dispečeri, un tad turpināt šajā frekvencē.

4.5.9. *RCC* un *RSC* sakarus ar mobilajām vienībām var nodrošināt tieši vai izmantojot sakaru līdzekļus. Sakariem ar trauksmes izziņošanas posteņiem un citiem *SAR* sistēmas elementiem, tostarp citiem *RCC*, jābūt uzticamiem un ideālā gadījumā pa tam paredzētām līnijām, kas saglabā ziņojumu prioritāti.

4.5.10. Ja praktiski iespējams, avārijas signālu adresēšana ietver arī būtiskas saistītās avārijas informācijas automātisku izguvi no sakaru reģistrācijas datubāzēm.

4.5.11. *ARCC* un *MRCC* var uzstādīt un izmantot *LES* vai kuģa zemes stacijas (*SES*), lai uzlabotu sakarus ar briesmās esošām vienībām, mobilajām vienībām, kas veic *SAR* funkcijas, citiem *RCC* utt. Šo aprīkojumu var neuzstādīt, ja ir uzticams fiksēto tālruņa līniju savienojums starp *RCC* un to apkalpojošo *LES*; tomēr, ja izmanto *Inmarsat* *SafetyNET* (sk. G papildinājumu), lai retranslētu avārijas signālus vai citu *SAR* informāciju, būs nepieciešami atbilstīgi pasākumi apraides novērošanai. Jūras sakariem daudzpusīgākā ir *Inmarsat-C* *SES*; lai arī tā tikai apstrādā datu sakarus, to var ieprogrammēt dažādu funkciju pildīšanai – tā var retranslēt *SAR* trauksmes signālus tīklā *SafetyNET*, un lielākajai daļai kuģu tā ir.

4.5.12. *ARCC*, *MRCC* un *Cospas–Sarsat MCC* var būtiski izmantot *ICAO* fiksēto aviācijas sakaru tīklu (*AFTN*) un fiksēto aviācijas tīklu (*AFN*), jo tie abi spēj apstrādāt ziņojumus pēc to prioritātes. Dažos rajonos tie ir vieni no uzticamākajiem sakaru savienojumiem un ir plašs globāls tīkls ar galiekārtas savienojumiem aviācijas infrastruktūras objektos gandrīz visu *RCC* tuvumā. *ICAO* ir pilnvarojusi izmantot šīs sistēmas jūras *SAR* darbos, kad nav pieejami piemērotāki resursi.

4.5.13. Sakaru savienojumus ar *ARCC* parasti var nodrošināt tuvākais *FIC* vai *ACC*. Ja *ARCC* nav izvietots kopā ar šiem infrastruktūras objektiem, var būt nepieciešami strāvas slēgumi, lai pieslēgtos tiem.

***SAR datu sniedzēji***

4.5.14. Ideālā gadījumā, saņemot avārijas signālus, tajos ir jābūt identifikācijas un atrašanās vietas informācijai. Automātiskajiem iepriekš formatētajiem ziņojumiem ir jāatbilst formatēšanas standartiem un aprīkojumam, kas ģenerē ziņojumu, jābūt reģistrētam attiecīgā *SAR* datu sniedzēja (*SDP*) datubāzē. *SAR* operācijās un izsaukumu sūtošā lidaparāta/kuģošanas līdzekļa identificēšanai izšķirīga nozīme var būt pilnīgām un precīzām reģistrācijas datubāzēm, kas pieejamas 24 stundas dienā, lai izvairītos no *SAR* infrastruktūras objekta sūtīšanas, kad nevar nodibināt divpusējus sakarus.

4.5.15. Reģistrējot 406 MHz avārijas radiobākas un citas avārijas ziņošanas iekārtas, ir iespēja apkopot vērtīgu informāciju par ārkārtas situācijām, kas vēlāk vajadzības gadījumā var būt pieejama *SAR* personālam. Ja iesaistītais lidaparāts vai kuģošanas līdzeklis tiek ekspluatēts starptautiskā mērogā, iekārtas reģistrācijas datiem ir jābūt tūlītēji pieejamiem glābšanas koordinācijas centriem starptautiskā līmenī. Lai tas varētu notikt, datiem jebkādā veidā ir jābūt sniegtiem kopā ar trauksmes signālu, *RCC* ir faktiski jāuztur šie dati vai arī *RCC* ir jābūt informētam par to, kā piekļūt šiem datiem. Lietotājiem un atbildīgajām iestādēm ir jāuztur aktualizēti dati.

4.5.16. Valstīm ir jānodrošina šo avārijas ziņošanas iekārtu reģistrēšanas pasākumi un tas, lai šī reģistrācijas informācija būtu tūlītēji pieejama *SAR* iestādēm. Tas nozīmē, ka reģistra informācijai ir jābūt pieejamai 24 stundas diennaktī visām *SAR* iestādēm, tostarp citu valstu un organizāciju iestādēm.

4.5.17. Datubāzes, kurās reģistrē 406 MHz avārijas radiobākas, var izstrādāt valsts līmenī vai pēc vienošanās tās var veidot cita valsts. Ja divas vai vairākas valstis vienojušās izveidot vienu kopīgu 406 MHz avārijas radiobāku datubāzi, tās valsts kodu, kurā datubāze ir izveidota, programmē 406 MHz avārijas radiobāku 27–36 bitos, lai *SAR* iestādes, kas pieprasa informāciju, zinātu, kur šo informāciju par avārijas situāciju var iegūt.

4.5.18. 406 MHz avārijas radiobākas var reģistrēt Starptautiskajā 406 MHz radiobāku reģistrācijas datubāzē (*IBRD*), kas bez maksas pieejama internetā. *IBRD* nodrošina piekļuvi radiobāku īpašniekiem, kas vēlas tieši reģistrēt savas radiobākas *IBRD*, ja viņu pašu valstī nav šāda reģistra vai ja atbildīgā pārvalde ir piekritusi ļaut tiešu reģistrāciju *IBRD* datubāzē. Pārvaldes iestādes var arī izvēlēties centralizēti vadīt ar savas valsts kodu identificēto radiobāku reģistrāciju un šos reģistrācijas datus darīt pieejamus starptautiskajiem *SAR* dienestiem ar *IBRD* starpniecību.

Lai efektīvi apstrādātu avārijas signālus, visiem *SAR* dienestiem ir jābūt piekļuvei *IBRD* datubāzē turētajiem radiobāku reģistrācijas datiem. Pārvaldes iestādēm ir jāieceļ *Cospas–Sarsat* Sekretariāta Nacionālais *IBRD* kontaktpunkts (kontaktinformācija sniegta D papildinājumā). *Cospas–Sarsat* apstiprinās *Cospas–Sarsat*pārstāvja norīkojumus vai attiecībā uz valstīm, kas nav līgumslēdzējas, *IMO* vai *ICAO* dalībvalsts pārstāvja norīkojumus. *Cospas–Sarsat* nodrošinās katram Nacionālajam *IBRD* kontaktpunktam lietotāja identifikācijas datus un paroli, ko izmantos:

* nacionālie datu sniedzēji, lai reģistrētu radiobākas ar savas valsts kodu(-iem);
* *SAR* dienesti *IBRD* informācijas pieprasījumiem; un
* autorizēti krasta pakalpojumu infrastruktūras objekti un inspektori, lai pārliecinātos par radiobākas pareizu kodēšanu un faktisko reģistrāciju.

Par *IBRD* lietotāja identifikācijas datu un paroles izplatīšanu katrā valstī ir atbildīgs Nacionālais *IBRD* kontaktpunkts.

Izvērstāki norādījumi par *IBRD* reģistrācijas procesu, tostarp iesnieguma paraugs paroles pieprasīšanai, lai *SAR* dienesti saņemtu piekļuvi *IBRD*, ir sniegts *Cospas–Sarsat* tīmekļa vietnē.[[2]](#footnote-2)\*

4.5.19. Datubāzē, ko paredzēts izmantot *SAR* operāciju atbalstam, būtu jāiekļauj šāda pamatinformācija, ja tā netiek ietverta pašā trauksmes paziņojumā:

* elektroniskie identifikatori (jūras mobilā dienesta identifikators (*MMSI*), izsaukuma signāls, *Inmarsat* numurs, *EPIRB* un *ELT* identifikators utt.);
* ekspluatants;
* lidaparāta vai kuģošanas līdzekļa tips un/vai maksimālais cilvēku skaits uz klāja (mazāk par 5, 5–25, vairāk par 25);
* sauszemes avārijas dienesta kontaktpersonas vārds, uzvārds, adrese un tālruņa numurs;
* alternatīvais diennakts neatliekamās palīdzības numurs;
* lidaparāta reģistrācijas marķējums (ja nav norādīts iepriekš);[[3]](#footnote-3)† un
* sakaru un navigācijas aprīkojums uz klāja.†

4.5.20. Iespējams, nozīmīgākie no iepriekš minētajiem datiem ir neatliekamās palīdzības kontaktinformācija. Visu šo datu elementu lielumi nav atkarīgi no trauksmi sūtošās iekārtas tipa. Sakaru iekārtas, ko izmanto uz lidaparātu, kuģošanas līdzekļu un citu ūdens un gaisa transportlīdzekļu klāja, ir jāreģistrē tūlītēji pieejamās valsts datubāzēs. Kuģošanas līdzekļiem, kas nodarbojas ar starptautiskajiem pārvadājumiem, sakaru reģistrācijas dati ir jāiesniedz arī *ITU*.

4.5.21. Iestādei, kas uztur 406 MHz avārijas radiobāku datubāzi, jāveicina ārkārtas informācijas aktualizēšana 406 MHz avārijas radiobāku reģistrā un vismaz reizi divos gados jāsazinās ar 406 MHz avārijas radiobākas licences ņēmēju, lai pārliecinātos, ka datubāzē sniegtā informācija ir precīza.

4.5.22. Iestādei, kas uztur vai izmanto datubāzi, jānodrošina, ka 406 MHz avārijas radiobāku reģistrā sniegtā informācija tiek apstrādāta kā ierobežotas pieejamības datubāze un to izmanto tikai *SAR* vajadzībām.

4.5.23. Lai nodrošinātu 406 MHz avārijas radiobāku reģistrācijas un kodēšanas iespējami labāku rezultātu, tostarp lai nodrošinātu, ka *SAR* iestādes var savlaicīgi izgūt 406 MHz avārijas radiobāku reģistra ārkārtas informāciju, iestādei, kas uztur datubāzi:

* jāizstrādā norādījumi ražotājiem un lietotājiem par kodēšanas un reģistrācijas procedūrām;
* jānodrošina, ka *SAR* iestādēm tiek sniegti uzticami līdzekļi, kas nodrošina tūlītēju piekļuvi datubāzes informācijai 24 stundas diennaktī;
* cieši jāsadarbojas ar citām valstīm, ražotājiem, īpašniekiem, ekspluatantiem un organizācijām, lai palīdzētu atrisināt visas ar reģistrāciju vai informācijas izguvi saistītas problēmas, kas varētu rasties;
* jānodrošina, ka procedūras, kas *SAR* iestādēm jāizmanto, lai iegūtu informāciju no 406 MHz avārijas radiobāku datubāzes, ir publicētas valsts aeronavigācijas informācijas publikācijā (*AIP*);
* kopīgas datubāzes gadījumā ir jānoslēdz sadarbības vienošanās starp iesaistītajām pusēm par datubāzes uzturēšanu; un
* jāizstrādā atbilstošas procedūras 406 MHz avārijas radiobākas reģistrēšanai, kad tā tiek pārdota.

***GMDSS ģenerālplāns***

4.5.24. *SOLAS* konvencijas 1988. gada grozījumu IV nodaļas 5. noteikums paredz, ka katra valsts sniedz informāciju *IMO* par tās krasta sakaru infrastruktūras objektiem, kas nodrošina atbalstu kuģiem, kuriem ir globālās jūras avārijas un drošības sistēmas (*GMDSS*) sakaru iekārtas, ārpus tās krastiem. *IMO* apkopo un publicē šo informāciju atsaucē, kas ir saistoša *RCC*, kuras saīsinātais nosaukums ir *GMDSS* ģenerālplāns. *SAR* vadītājiem ir jānodrošina, ka šajā ģenerālplānā ir iekļauta aktuāla informācija par *SAR* infrastruktūru un ka *RCC*, sakaru infrastruktūras objektiem, kuģiem un mācību iestādēm ir šā plāna kopija.

4.5.25. Ģenerālplānā par katru valsti saraksta veidā un uz kartes ir parādīts, kādi no turpmāk minētajiem pakalpojumiem darbojas un tiek plānoti:

* *VHF*, *MF* un *HF* ciparu selektīvā izsaukuma (*DSC*) ietaises;
* *Inmarsat*, *SafetyNET*, *NAVTEX* un *HF* šaurjoslas tiešās drukas (*NBDP*) pakalpojumi;
* *EPIRB* reģistrācija, *MCC* un *LUT* informācija; un
* kuri *RCC* izmanto *SES*.

***Kuģu ziņojumi SAR un kuģu izsekošana***

4.5.26. Kuģu ziņošanas sistēmas ir sakaru ziņā intensīvas; tomēr tām bieži vien ir liela nozīme, lai varētu sekmīgi izglābt personas no lidaparāta vai kuģošanas līdzekļa attālos okeāna rajonos. Tāpēc *SAR* iestādēm tieši vai netieši ir jāiesaista kuģi šajās sistēmās un jāpalīdz tiem saprast, kā līdzdarboties. Bieži vien aviācijas un jūras *SAR* personāls var tiešā veidā vai ar savas valsts kuģošanas drošības pārvaldes starpniecību iesaistīt kuģus šajā sistēmā vai pieprasīt tiem piedalīties tajā. Ja praktiski iespējams, *SAR* iestādes:

* veic pasākumus, lai *CRS* un *LES* bez maksas retranslētu kuģu ziņojumus uz kuģu ziņošanas sistēmu *SAR* vajadzībām, un nodrošina visus atbilstošos pasākumus, lai šie ziņojumi tiktu iesniegti ar uzlabotu precizitāti un viegli; un
* izmanto priekšrocības, ko sniedz kuģu ziņošanas sistēmas, ja tādas pastāv, īstenojot glābšanas darbus jūrā ar kuģiem. Tam ir nepieciešami sakari, lai izgūtu datus no ziņošanas sistēmas un lai sazinātos ar kuģiem no sistēmas lauka.

4.5.27. Kuģu ziņošanas sistēmas darbina vairākas valstis. Papildu informācija par kuģu ziņošanas sistēmām ir sniegta *IAMSAR* rokasgrāmatas II sējumā *Operāciju koordinēšana*. Neatkarīgi no tā, kurā sistēmā kuģi piedalās, būtu jāmudina tos piedalīties *Amver* sistēmā, kas ir vienīgā globālā sistēma, kas darbojas tikai *SAR* vajadzībām. Ar *Amver* var sazināties (sk. D papildinājumu), lai saņemtu lietotāja rokasgrāmatas kuģiem un informāciju par to, kā *RCC* var iegūt kuģu informāciju *SAR* vajadzībām. Šos pakalpojumus var brīvi izmantot visi kuģi un *RCC*.

4.5.28. Meklēšanas un glābšanas darbos vērtīgas ir ne tikai kuģu ziņošanas sistēmas, bet arī citas kuģu izsekošanas sistēmas un pakalpojumi. Vērtīgi avoti ir *AIS*, *LRIT*, *VMS* un kuģu satiksmes dienesti (*VTS*), kas nodrošina kuģošanas līdzekļa atrašanās vietas datus, kurus var attēlot virsmas attēla (*SURPIC*) veidā. Virsmas attēls palīdz identificēt atbilstošus glābšanas kuģus un noteikt to atrašanās vietu, un to var izmantot potenciālo glābšanas kuģošanas līdzekļu atrašanās vietas noteikšanai. Saskaņā ar *SOLAS* V. nodaļas 19-1. noteikumu līgumslēdzējas valdības īsteno pasākumus, lai saskaņā ar piemērojamajām *IMO* vadlīnijām saņemtu *LRIT* kuģošanas līdzekļu atrašanās vietas datus *SAR* vajadzībām. Līgumslēdzējas valdības *SAR* dienests pieprasa *LRIT* informāciju *SAR* vajadzībām, tikai izmantojot *LRIT* datu centru, kas apkalpo līgumslēdzēju valdību.

## 4.6. Papildu spējas

4.6.1. Tūlītējas atskaņošanas ierakstīšanas iekārtas, kas ieraksta tūlītēji atskaņojamus aviācijas un jūras balss sakarus, var palīdzēt dokumentēt un verificēt informāciju un nodrošināt tās tūlītēju pieejamību, lai varētu vēlāk uz to atsaukties un citu *RCC* un *RSC* personāls to varētu noklausīties. Tas jo īpaši ir noderīgi radiosakaros. Ja centra vadītājs nodrošina šādu aprīkojumu, parasti tiek iekļauta šāda prakse:

* visi balss sakari tiek ierakstīti;
* datu uzglabāšanas līdzekļi tiek mainīti pēc vajadzības;
* ierakstus numurē, datē un novieto aizslēdzamā vietā, kur tos kontrolē *RCC* vai *RSC* un kas ir tiem pieejami;
* ierakstus uzglabā vismaz 30 dienas;
* ierakstus *RCC* patur, ja ir gaidāma vai notiek lietas sagatavošana izskatīšanai vai izmeklēšana, nodrošinot pārraudzības ķēdi, un datu uzglabāšanas līdzekli utilizē tikai pēc augstākas iestādes atļaujas;
* pieprasījumus sniegt ierakstus vai norakstus iesniedz *RCC* rakstveidā; un
* ierakstus vai norakstus sniedz tikai pilnvarotam personālam.

4.6.2. Iekārtas, ko uzstāda uz telefona līnijām, piemēram, automātiskie atbildētāji, balss pasts, zvanu pāradresācija, automātiskais ātrais zvans un pārzvanīšana un zvanītāja ID, var nodrošināt ierakstītus paziņojumus un aicinājumus zvanītājam atstāt ziņojumu, kā arī ietaupīt laiku un mazināt kļūdu rašanos. Tādējādi ir lielākas iespējas, ka ienākošais zvans tiks veiksmīgi saņemts, un tas ietaupa laiku un mazina kļūdas. Šīs darbu ietaupošās ierīces zvanītājam ir ērtas, ja personāls nevar tūlītēji atbildēt uz izsaukumu citu izsaukumu vai pienākumu dēļ, tomēr ar šīm ierīcēm nevar aizstāt 24 stundu sardzi.

4.6.3. Identificēt ienākošos zvanus ir vērtīgi ikvienai neatliekamās palīdzības organizācijai. Tas var ietaupīt laiku, mazināt kļūdas, palīdzēt identificēt maldinošu zvanu sūtītājus un atkārtoti sazvanīt zvanītāju, ja tas nejauši ir atslēdzies. Šī funkcija ir tehniski realizējama tālsarunām, tostarp mobilajiem zvaniem, ja pakalpojumu sniedzēji ir uzstādījuši atbilstošas komutācijas ierīces un novērsuši savstarpējās informācijas apmaiņas šķēršļus. Jāveic pasākumi, lai neatliekamās palīdzības personāls neaizturētu zvanus no privātiem numuriem. *SAR* iestādēm jāmudina pakalpojumu sniedzēji iekļaut šīs spējas savos pakalpojumos.

4.6.4. Dažas valstis un pakalpojumu sniedzēji piedāvā viegli iegaumējamus un ātri uzgriežamus divciparu vai trīsciparu numurus, uz kuriem zvanīt ārkārtas situācijās pa fiksēto tālruni vai mobilo telefonu. Šie pasākumi ļauj vispārējai ārkārtas izsaukumu centrālei (ĀIC) savienot zvanītāju ar atbilstošo avārijas novēršanas organizāciju.

## 4.7. *MEDICO* sakari

4.7.1. *ITU* *Radionoteikšanas un īpašo pakalpojumu staciju sarakstā* ir uzskaitītas komerciālās un sabiedriskās radiostacijas, kas sniedz bezmaksas medicīnisko ziņojumu pakalpojumu kuģiem. Ienākošajiem un izejošajiem ziņojums ir prefikss *DH MEDICO*. Ziņojumus, kuros lūgta medicīniskā konsultācija, parasti sūta tikai uz slimnīcām vai citām iestādēm, ar kurām valsts institūcijas vai iesaistītā sakaru infrastruktūra ir iepriekš noslēgusi vienošanos. *Inmarsat* nodrošina medicīniskās konsultācijas un medicīniskās palīdzības pakalpojuma piekļuves kodus (*SAC*). *RCC* būtu jāspēj sazināties 24 h dienā ar iecelto telemedicīniskā atbalsta dienestu (*TMAS*), lai koordinētu medicīnisko konsultāciju un medicīniskās palīdzības sniegšanu un organizētu medicīnisko evakuāciju no kuģošanas līdzekļiem jūrā.

## 4.8. Radiosignāli meklēšanas un glābšanas operācijā iesaistītajam lidaparātam

4.8.1. Izsaukuma signāla prefikss ļauj lidaparātam un citām vienībām, kas piedalās operācijā, vieglāk saprast, kāds ir konkrēta tajā pašā zonā esoša lidaparāta uzdevums/funkcija.

4.8.2. Izsaukuma signāla prefikss dažās situācijās arī nodrošina lidaparāta prioritāti.

4.8.3. Par aviācijas noteikumiem atbildīgā valsts iestāde nodrošina, ka izsaukuma signālu prefiksa izmantošana atbilst pārējai valsts aviācijas noteikumu praksei.

4.8.4. Meklēšanas un glābšanas operāciju un praktisko mācību laikā ieteicams izmantot šādus izsaukuma signālu prefiksus, ko izmanto pirms parastā radiosignāla vai kā konkrētas operācijas izsaukuma signālu.

*RESCUE* visām gaisa vienībām, kas iesaistītas glābšanas operācijā

*AIR COORDINATOR* lidaparātu koordinatoram (*ACO*)

*SAREX* visām gaisa vienībām, kas iesaistītas starptautiskās/nacionālās mācībās

## 4.9. Sociālie tīkli

4.9.1. Sociālie tīkli nav starptautiskās avārijas ziņošanas sistēmas sastāvdaļa un netiek uzraudzīti kā primārais avāriju ziņošanas līdzeklis. Tomēr sabiedrība izmanto sociālos tīklus, kur izveido interneta kopienas, lai dalītos ar informāciju, idejām, personīgiem ziņojumiem un citu saturu. Tādējādi sabiedrībā var rasties gaidas, ka *SAR* iestādēm, jo īpaši ilgāku *SAR* incidentu gadījumā, par kuriem interesējas informatīvie plašsaziņas līdzekļi, būtu jāsniedz informācija sociālo tīklu tīmekļa vietnēs vai jāapstiprina tajos paustā informācija. *RCC* ir jābūt izstrādātai sociālo tīklu efektīvas pārvaldības procedūrai.

# 5. nodaļa Sistēmas vadība

## 5.1. *SAR* sistēmas izpratne

***Plaša perspektīva***

5.1.1. Atskatoties vēsturē, globālas *SAR* sistēmas izveides pamatā bija valstu *SAR* sistēmu izstrāde un tad to savstarpēja sasaiste vienkopus. Viens veids, kā izveidot valsts *SAR* sistēmu, bija uzticēt atbildību par sistēmu vienai aģentūrai, kurai bija jābalstās uz saviem resursiem, lai gūtu sekmes. Labāka un izmaksu ziņā lietderīgāka alternatīva varētu būt globāla, reģionāla vai vairāku aģentūru pieeja.

***Globāls risinājums***

5.1.2. Palīdzības sniegšana briesmās esošam ūdens un gaisa transportlīdzeklim vai personai ir valsts interesēs, un tā ir noteikta starptautiska prakse, kas balstās uz tradicionālajām humānajām vērtībām un ir iestrādāta starptautiskajos tiesību aktos. Avārijas situācija var rasties jebkur un jebkurā laikā. Lidaparātam var rasties avārijas situācija lidojuma laikā, veicot lielu attālumu; līdzīgi briesmās esoša persona jūrā var nodreifēt ievērojamu attālumu. Abu incidentu gadījumā avārijas notikuma atrašanās vieta var šķērsot vienu vai vairākus *SRR*.

5.1.3. Globālas *SAR* sistēmas izveides mērķis ir nodrošināt, lai visām briesmās esošām personām tiktu sniegta palīdzība neatkarīgi no viņu valstspiederības vai apstākļiem, lai arī kur viņi atrastos. Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas konvencijas 12. pielikums “Meklēšana un glābšana” un *IMO* Starptautiskā konvencija par meklēšanu un glābšanu ir primārie dokumenti, kuros noteiktas *SAR* pakalpojumu prasības.

5.1.4. *SAR* pakalpojumiem piemērojamie valstu noteikumi būtu jāskata kā globālās drošības sistēmas daļa. Tālab attiecīgajām valstīm, kurām ir konkrēta sauszemes teritorija vai okeāna rajons, būtu jāsadarbojas, lai izmantotu visus pieejamos resursus, sniedzot palīdzību briesmās esošām personām.

***Reģionālā pieeja***

5.1.5. Kaimiņvalstis var izveidot reģionālu *SAR* sistēmu, noslēdzot divpusējas vai daudzpusējas vienošanās (piemēram, plānus vai nolīgumus) par sadarbību *SAR* pakalpojumu sniegšanā konkrētā ģeogrāfiskā rajonā. Šādai reģionālajai pieejai *SAR* pakalpojumu sniegšanā ir daudz priekšrocību, ko gūst gan *SAR* pakalpojumu saņēmēji, gan valstis, kas sniedz šos pakalpojumus. Ja izmanto reģionālo pieeju *SAR* pakalpojumu sniegšanā un to uzlabošanā, var izvairīties no dubulta darba un infrastruktūras objektiem, var sniegt viendabīgākus pakalpojumus visā reģionā un profesionālus *SAR* pakalpojumus ir iespējams sniegt, pat ja valstīs ir ierobežoti resursi. Dažas no priekšrocībām ir norādītas turpmāk.

a) Var samazināt *RCC* skaitu, ja vienu *RCC* atbalsta vairākas valstis; tādējādi tiek palielināta kompetence un vispārējā ekonomija un vienkāršota avārijas signālu izplatīšana.

b) Var konsolidēt sakaru datubāzes un infrastruktūru, ja viens infrastruktūras objekts var apkalpot vairākas valstis un lielākus rajonus; šie pasākumi atvieglo citiem *RCC* piekļuvi datiem, lietotājiem ir vieglāk reģistrēt iekārtas un valstīm ir vieglāk atļauties nepieciešamo sakaru atbalstu.

c) Reģionālajā līmenī bieži vien var veikt plašāku un izmaksu ziņā pieejamāku apmācību.

5.1.6. Līdzīgas priekšrocības var gūt, iesaistot vairākas aģentūras valstī, lai tās līdzdarbotos *SAR* centienos. Lai arī *SAR* vadība var kļūt nedaudz sarežģītāka, gūtās priekšrocības ir spēja darīt vairāk ar mazāk resursiem, kas padara šo pieeju vērtīgu.

***Nacionālo un reģionālo vajadzību novērtēšana***

5.1.7. Katrai valstij būtu jāizvērtē savi pienākumi un prasības un tad jānovērtē, kādas ir tās kā *SAR* pakalpojuma sniedzējas spējas, lai apmierinātu nacionālās un reģionālās vajadzības. Gan izveidojot *SAR* sistēmu, gan veicot jau izveidotas sistēmas periodisku pārskatīšanu, novērtējumi sniedz faktoloģisku pamatu uzlabojumu veikšanai. Šādi novērtējumi palīdz arī gūt pastāvīgu atbalstu *SAR* sistēmas finansējumam, saņemt palīdzību no citām aģentūrām vai arī pamatot papildu resursu iepirkumu. Rokasgrāmatas H papildinājumā ir sniegta valsts līmenī veicamā pašnovērtējuma anketa, ko var izmantot, lai novērtētu starptautiskās un valsts *SAR* sistēmas, noteiktu uzlabojamās jomas un palīdzētu *SAR* vadītājiem novērtēt vajadzības.

## 5.2. Plānošanas procesi

5.2.1. Ir konkrēti plānošanas procesi, kas atbilst katram *SAR* sistēmas līmenim. Operatīvajos līmeņos ir jāizstrādā operācijas plāni, meklēšanas plāni, glābšanas plāni utt. *SAR* vadītājiem ir jāizstrādā tā saucamie “programmas plāni”. Plāni, ko izstrādā starptautiskās vai starpaģentūru *SAR* koordinēšanas komitejas (*SCC*), drīzāk ir stratēģiski, vērsti uz jomām, kas kopīgi interesē visus dalībniekus, un tos izmanto, lai īstenotu augstāka līmeņa konvencijas, tiesību aktus un plānus, kas attiecas uz vairākiem dalībniekiem.

***Plānošanas darbības***

5.2.2. *SAR* vadības plānošanas procesos ietilpst:

* jaunāko tehnoloģiju un citu vides izmaiņu un iespēju novērtēšana;
* sistēmas vērtēšana, tostarp *SAR* statistikas datu izmantošana, lai noteiktu avārijas situāciju cēloņus, kas atkārtojas;
* negadījumu izmeklēšanā konstatēto faktu un ieteikumu analizēšana un reaģēšanas pasākumu veikšana;
* tiesību aktu, noteikumu, līgumu vai nolīgumu veicināšana, lai uzlabotu drošību;
* informācijas apmaiņa starp programmām un organizācijām; un
* piedalīšanās *SCC* un starptautiskajās un starpaģentūru *SAR* sanāksmēs.

5.2.3. *SAR* vadītājiem būtu periodiski jānovērtē sava programma un jāaktualizē ilgtermiņa plāni. Ieteicams veikt ikgadēju izvērtējumu.

***Mērķu izmantošana SAR sistēmas uzlabošanai***

5.2.4. Labi definētu un reālu mērķu noteikšana ir labs veids, kā nodrošināt pastāvīgu *SAR* sistēmas uzlabošanu. Mērķiem ir jābūt skaidri vērstiem uz sabiedrības labklājību, tiecoties mazināt cietušo, bojāgājušo un īpašuma bojājumu skaitu gaisa, jūras un sauszemes pārvadājumos. Mērķiem ir arī jāveicina valsts aģentūru sadarbība, nodrošinot publisko resursu efektīvu izmantošanu. Šādi mērķi bieži vien ir noteikti valsts tiesību aktos, ar kuriem izveido *SAR* sistēmu.

5.2.5. Noderīgi mērķi saskan ar *SAR* operāciju un nolūku; tie ir saistīti ar konkrētiem mērķiem, skaidriem īstenošanas plāniem, pamatotiem un vienlaikus stingriem termiņiem un nosakāmiem rezultātiem. Daži tipiskākie *SAR* mērķi ir norādīti turpmāk.

a) Mazināt nāves gadījumus, miesas bojājumus un īpašuma zaudējumus vai bojājumus.

b) Saīsināt laiku, kas nepieciešams briesmās esošu personu meklēšanai, izmantojot tehnoloģijas, pētniecību un izstrādi, izglītību, regulējumu un izpildi.

c) Uzlabot drošību, lai mazinātu avārijas situāciju skaitu. Lai sasniegtu šo mērķi, var būt vajadzība cieši sadarboties ar citām aviācijas un jūrniecības iestādēm, jo tieši tās, nevis *SAR* vadītāji var būt atbildīgi par drošības programmām.

d) Uzlabot aviācijas un jūras *SAR* iestāžu sadarbību, kas ir svarīgi, jo:

* lidaparātam var būt nepieciešama palīdzība virs sauszemes vai ūdens;
* *SAR* resursu koplietošana parasti ir efektīvākais veids, kā maksimāli uzlabot sistēmas darbību;
* var vienkāršot un paātrināt *SAR* operāciju koordinēšanu un operatīvās informācijas apmaiņu;
* palielinās *SAR* sistēmas personāla pārskatatbildība; un
* saskaņoti sakaru plāni un *SAR* reģioni paātrinās avārijas signālu adresēšanu attiecīgajam *RCC*.

***Uzdevumu izstrāde SAR mērķu sasniegšanai***

5.2.6. Parasti katram mērķim ir daži saistītie uzdevumi. Savukārt ar katru uzdevumu ir saistīti rīcības pasākumi, kuriem tiek noteikti termiņi un atbildīgās personas.

5.2.7. *SAR* mērķu sasniegšanai izvirza uzdevumus, kas parasti izteikti kā konkrēts reaģēšanas laiks, no nāves izglābto personu vai no bojāejas pasargātā īpašuma procentuālā daļa. Šie uzdevumi ir nozīmīgi un tos ir samērā viegli skaitliski izmērīt. Var nospraust arī citus uzdevumus, piemēram, miesas bojājumu un īpašuma bojājumu novēršanu vai nemiera mazināšanu, tomēr tos ir daudz grūtāk novērtēt. Turklāt, kad notikuma vietā ierodas glābšanas infrastruktūra, ne vienmēr personām un īpašumam draud nenovēršamas briesmas. Tomēr, ja *SAR* sistēma strauji nereaģētu, to stāvoklis varētu tikpat labi arī pasliktināties. Šādos incidentos, lai arī *SAR* sistēmas klātbūtne varbūt ir novērsusi iespējamu cilvēku vai īpašuma bojāeju, tiek uzskatīts, ka ir sniegta tikai “palīdzība”, izmantojot *SAR* sistēmu.

5.2.8. Turpmāk sniegti daži piemēri, kādiem uzdevumiem konkrētā ģeogrāfiskā reģionā var novērtēt rezultātus, lai izstrādātu un izpildītu reaģēšanas laika kritēriju:

* izglābt [*X*] % no briesmās esošiem cilvēkiem
* izglābt [*X*] % no īpašuma, kam draud iznīcināšana.

***Ilgtermiņa plānošana***

5.2.9. *SAR* vadītājiem savu attiecīgo atbildības jomu sasniegumu noteikšanai būtu jāizstrādā ilgtermiņa (parasti piecgades) plāni. Šajos plānos dokumentē mērķus, uzdevumus un paredzētās darbības. Visiem šiem mērķiem tieši vai netieši būtu jāattiecas uz *SAR* operatīvajām vajadzībām. Tie kalpo arī kā augstāka līmeņa direktīvu, tiesību aktu, *SCC* plānu un citu līdzīgu dokumentu īstenošanas rīks.

5.2.10. Izstrādājot *SAR* plānus, kas veicina *SAR* spēju pastāvīgu uzlabojumu, ieguvumi ir daudz lielāki nekā tikai iespējamās glābtās dzīvības. Piemēram, valsts līmenī mērķi bieži vien ir ne tikai dzīvības glābšana, bet arī īpašuma saglabāšana, jo bieži vien īpašuma glābšana ir dzīvības glābšanas centienu dabisks blakusprodukts. Tas labvēlīgi ietekmē izmaksu–ieguvumu pamatojumu turpmākiem ieguldījumiem *SAR* sistēmā. *SAR* devumam drošu pārvadājumu nodrošināšanā ir potenciāla saimnieciskā vērtība, kas ir nozīmīga valstīm, kuru ekonomikas veselība ir atkarīga no starptautiskās uzņēmējdarbības vai tūrisma. No otras puses, nelabvēlīga starptautiskā publicitāte, kas varētu rasties, ja nepietiekamas rīcības dēļ, reaģējot uz nopietnu avārijas situāciju, tiek zaudētas dzīvības, varētu radīt ilgstošas ekonomiska rakstura sekas.

***SAR plāni***

5.2.11. *SAR* plānos norāda, kā *SAR* pakalpojumi tiks sniegti, organizēti un atbalstīti. Šos dokumentus pārrauga un īsteno *SC*. *SAR* plāni būtu jāparaksta visām valsts aģentūrām, kuras var sniegt vai atbalstīt *SAR* pakalpojumus. Visām šīm iestādēm ir jābūt pārstāvētām *SCC*, kas pārrauga šos plānus.

5.2.12. Nacionālais *SAR* plāns ir vienots dokuments, kurā ietvertas *SRR*, *RCC* un *RSC* un ar *SAR* saistītās funkcijas, par kurām valsts ir atbildīga. Šajā plānā ir jābūt ietvertiem operatīvās koordinēšanas principiem, un tas kalpo kā pamats izvērstiem noteikumiem, kas tiek ietverti pakārtotajos valsts dokumentos, piemēram, *SAR* rokasgrāmatā vai operācijas plānos. Plānā var ietvert arī citus *SAR* sadarbības veidus, piemēram, savstarpējās vizītes un apmācību. Nacionālajā *SAR* plānā var iekļaut turpmāk norādīto:

* *SRR* aprakstu, tostarp organizācijas efektivitātes uzlabošanas vajadzībām izveidotu *SRS* robežas;
* pieejamās infrastruktūras, personāla un iekārtu aprakstu;
* *SAR* personāla apmācības programmas, kvalifikācijas standartu un sertifikācijas procedūru aprakstu;
* visu to aģentūru, kas sniedz vai atbalsta *SAR* pakalpojumus, lomu un atbildības jomu aprakstu;
* kopijas vai kopsavilkumus par visiem nolīgumiem, kas noslēgti ar iestādēm, kuras nodrošina infrastruktūru un pakalpojumus, kas nav tiešā *SAR* vadītāju kontrolē; un
* kopijas vai kopsavilkumus par visiem savstarpējas palīdzības nolīgumiem ar blakus esošiem *RCC*.

5.2.13. *SAR* plāna atbalstam vajadzības gadījumā var izstrādāt tiesību aktus vai noteikumus, vai arī attiecīgās iestādes var noslēgt saprašanās memorandu (*MOU*) pašu atbalstam. Ratificējot *MOU* ministrijas līmenī, tiek atzīta *SAR* nozīme, vienlaikus tas atvieglo pārskatīšanas procesu, nekā to ļautu augstāka līmeņa nolīgumi.

5.2.14. *SAR* iestāžu primārais pienākums ir sadarbība ar kaimiņvalstīm. Reģionālais *SAR* plāns ir veids, kā nodrošināt regulējumu, lai valstu *SAR* iestādes virzītos uz sadarbības nodrošināšanu. Tiklīdz reģionālais *SAR* plāns ir izstrādāts, var panākt valstu augsta līmeņa apņemšanos, noslēdzot rakstveida vienošanos vai daudzpusēju *MOU*. Daudzpusēja vienošanās nodrošina saskanīgu, harmonisku un ātru reaģēšanu uz avārijas situācijām. Rokasgrāmatas I papildinājumā ir sniegtas vadlīnijas un *SAR* nolīguma paraugs.

5.2.15. Rokasgrāmatas K papildinājumā parauga veidā ir aprakstīta vienošanās par glābšanas koordinācijas centra (*RCC*) un gaisa satiksmes vadības pakalpojumu (*ATS*) sniedzēja pienākumu sadali, kas ir organizācijas, kuras nodrošina valsts reaģēšanas pasākumus uz ārkārtas situācijām gaisā.

5.2.16. Dažkārt reģionālos *SAR* plānus paraksta satiksmes ministri, jo to pārziņā ir civilās aviācijas un kuģošanas drošības programmas. Parasti viņi ir vislabākajā stāvoklī, lai ieceltu un atbalstītu *SC*, kas varētu būt civilās aviācijas direktors, tirdzniecības kuģu drošības direktors vai kāda cita amatpersona, kurai ir līdzīgi pienākumi. Satiksmes ministri bieži vien vislabāk var veicināt jūras un aviācijas *SAR* koordinēšanu un saskaņošanu.

5.2.17. Tiklīdz reģionālais *SAR* plāns ir stājies spēkā, tā parakstītājiem ir jāuzrauga, ka tiek izstrādāti attiecīgie pakārtotie plāni (un to īstenošanai nepieciešamie tiesību akti vai noteikumi), lai nodrošinātu sadarbību.

***SAR dokumentu hierarhija***

5.2.18. Kā redzams 5-1. attēlā, ir vairāki *SAR* dokumentu līmeņi un veidi. Globālajā *SAR* plānā ietilpst *IMO* *SAR* plāns un *ICAO* reģionālie aeronavigācijas plāni (*RANP*). Pamatojoties uz šiem globālajiem plāniem, tiek īstenoti nacionālie un reģionālie (divpusējie vai daudzpusējie) plāni, rokasgrāmatas, vienošanās un saistītie *SAR* dokumenti. *IMO* Globālajam *SAR* plānam un piemērojamajam *ICAO RANP* varētu sekot reģionālais *SAR* plāns, ja pastāv reģionālā *SAR* sistēma. Nākamais varētu būt nacionālais *SAR* plāns, un tā tālāk *RCC* un vietēja līmeņa *SAR* plāns.

5.2.19. *SAR* rokasgrāmatās ir sniegtas vadlīnijas par plānu īstenošanu. Starptautiskajām *SAR* rokasgrāmatām seko reģionālās vai valsts līmeņa rokasgrāmatas, pēc tam *RCC* un *RSC* operāciju plāni. Daži plāni ir administratīvi, savukārt citi vērsti uz operatīvajām darbībām.

**

**5-1. attēls.** *SAR pamatdokumenti*

## 5.3. Organizācija

***Resursu vadība prasību izpildei***

5.3.1. Ir divi *SAR* sistēmas vadības pamatveidi – administratīvā vadība un operatīvā vadība. Administratīvā vadība ir *SAR* sistēmas plānošana, organizēšana, personāla komplektēšana, finansēšana un novērtēšana. Operatīvā vadība ir ikdienas un ārkārtas darbības *SAR* reaģēšanas operāciju atbalstam. No vispārējās vadības skatupunkta *SAR* sistēma sastāv no šādiem elementiem:

rajona, kurā ir jāsniedz *SAR* pakalpojumi; un

procesa, kurā operatīvās prasības un valsts saistības pārveidojas par *SAR* pakalpojumu sniegšanu.

***RCC un RSC izveide***

5.3.2. Katrā *SRR* ir jābūt savam *RCC*. Ja valsts uzņemas atbildību par *SRR*, tā apņemas izveidot pilnīgi rīcībspējīgu *RCC* un nokomplektēt personālu. Vajadzības gadījumā *RCC* pakļautībā var izveidot *RSC*, kas palīdzēs sniegt pakalpojumus *SRR*. *RSC* būtu atbildīgs par *SAR* pakalpojumu sniegšanu savā *SRS*.

5.3.3. *SAR* vadītāji ir vispārēji atbildīgi par *SAR* sistēmas izveidi, organizēšanu, personāla komplektēšanu, aprīkošanu un kontroli. Vadītāji arī nodrošina vai kārto juridisko un finansiālo atbalstu, izveido *RCC* un *RSC*, nodrošina vai vienojas par *SAR* infrastruktūras izmantošanu, koordinē neoperatīvās darbības, piemēram, *SAR* apmācību, un izstrādā *SAR* politiku un procedūras. Vadītāja lomu piešķir fiziskai personai vai atbilstošai iestādei. Vadītājs nodrošina, ka tiek ievēroti *SAR* noteikumi, kas ietverti *IMO* un *ICAO* konvencijās, kuru dalībvalsts ir viņa valsts. Tas ir administratīvs amats, kas var būt pilna vai nepilna laika amats. *SAR* vadītāji parasti veic šādus pienākumus:

* izstrādā, koordinē, administrē, pārskata un novērtē plānus, politiku, procedūras, standartus un apmācības prasības *SAR* sadarbības un koordinēšanas nodrošināšanai;
* izveido un atbalsta *RCC* un *RSC* infrastruktūras objektus;
* atbalsta, palīdz un iespējams vada *SCC*;
* veicina *SAR* sistēmas efektivitāti un *SAR* uzdevumu izpildi;
* darbojas valsts un starptautiskā līmenī, lai izveidotu atzītus *SAR* reģionus, ciešas un efektīvas darba attiecības, izmanto kopīgas procedūras un ātri apmainās ar *SAR* informāciju;
* koordinē plānus un procedūras ar citiem organizācijas vadītājiem, kas atbalsta vai piedalās *SAR* operācijās vai nodrošina tām resursus;
* uztur *SAR* plānus, rokasgrāmatas un citus *SAR* norādījumus;
* izveido un uztur sadarbību ar attiecīgajiem *SAR* kontaktpunktiem valsts, reģionālajā un starptautiskajā līmenī;
* izstrādā *SAR* budžetu un administrē piešķirtos līdzekļus;
* uztur *SAR* datus, *SAR* bibliotēku un *SAR* lietas materiālus;
* apkopo *SAR* statistikas datus un vada un pārskata *SAR* situāciju izpēti;
* izstrādā *SAR* nolīgumus un uzlabotās starptautiskās *SAR* spējas un procedūras;
* veicina visu pieejamo *SAR* resursu lietderīgu un efektīvu izmantošanu;
* uzlabo *SAR* sakarus;
* sniedz informāciju infrastruktūras objektu vadītājiem par operatīvās darbības standartiem un resursu apguvi, ģeogrāfisko sadali un gatavības statusu;
* veicina kopīgu apmācību un praktiskās mācības, kuru rezultātā tiek izstrādātas uzlabotas *SAR* procedūras un tehnoloģijas;
* ierosina, pārskata un novērtē *SAR* pētniecības un izstrādes pasākumus;
* piedalās *SAR* semināros un darbsemināros;
* veicina drošības programmu izstrādi, lai mazinātu avārijas situācijas;
* izstrādā ārkārtas situāciju plānus gadījumiem, kad *SAR* resursiem jāreaģē uz dabas un cilvēka izraisītām katastrofām;
* pārrauga *SAR* programmas apmācības;
* nodrošina atbalsta pakalpojumus, piemēram, ārkārtas degvielas uzpildi vai medicīnisko palīdzību;
* izstrādā procedūras, lai *SAR* personālam sniegtu padomus kritisku incidentu stresa situācijās; un
* veicina *SAR* programmas personāla un *RCC* un *RSC* personāla un citu speciālistu ar īpašu pieredzi *SAR* vai *SAR* atbalsta jomā savstarpējās vizītes.

5.3.4. Dažas *SAR* iestādes ir izveidojušas reģionālā vai valsts līmeņa *SCC*. Šī grupa sanāk kopā un palīdz koordinēt visu to iestāžu darbības, kas nodarbojas ar *SAR* vai var sniegt atbalstu *SAR* jomā. Ja pastāv *SCC*, tā ir institūcija, kas apstiprina *SAR* plānā iekļauto politiku un procedūras. *SCC* pārstāv *SAR* pakalpojuma sniedzēju un iespējamo pakalpojuma saņēmēju intereses *SAR* politikas, plānu un nolīgumu izstrādē.

5.3.5. *RCC* un tiem pakārtotie *RSC* ir *SAR* organizācijas primārie operatīvie elementi. To loma un pienākumi ir aplūkoti 2. nodaļā.

5.3.6. *SAR* operācijas parasti tiek veiktas *SMC* vadībā un uzraudzībā, kas parasti ir *RCC* vai *RSC* sardzes grupa. Vairāku incidentu gadījumā šī amatpersona var būt *SMC* visiem incidentiem, bet, ja koordinē dažus no šiem incidentiem, *SMC* lomu var deleģēt citam pienācīgi kvalificētam sardzes darbiniekam. *SMC* vienmēr atbalsta *RCC* sardzes personāls, lai koordinēšanas procesā uzņemtos tādas funkcijas kā sakarus, kursa nolikšanu, pierakstu veikšanu žurnālā un meklēšanas plānošanu. Sarežģītākos vai ilgstošākos gadījumos palīdzību sniedzošā grupa, kā arī *SMC* ir regulāri jānomaina. *SMC* ir jāspēj kompetenti ievākt informāciju par ārkārtas situāciju, ārkārtas situācijas informāciju pārvērst precīzos un darbam derīgos plānos un nosūtīt un koordinēt infrastruktūras objektus, kas veiks *SAR* operācijas.

5.3.7. *SMC* parasti norīko *OSC*, kas palīdz koordinēt rūpīgi izstrādātas darbības *SAR* notikuma vietā. *OSC* parasti ir viens no reaģēšanas kuģošanas līdzekļa kapteiņiem, reaģēšanas lidaparāta kapteiņiem vai kompetentākā persona no zemes personāla. Vēlams, lai *OSC* būtu apmācīts veikt koordinēšanas funkcijas, tomēr tas ne vienmēr ir iespējams.

5.3.8. *SRU* ir vienības, kas reaģē avārijas situācijā un kurām ir personāls, kas veic konkrēto *SAR* operāciju. *SRU* prasības un apsvērumi ir sniegti 2. nodaļā.

5.3.9. Trauksmes izziņošanas postenis ir jebkurš infrastruktūras objekts, kas tiek izmantots, lai saņemtu informāciju par acīmredzamu avārijas situāciju, un uz kuru balstās *RCC* vai *RSC*. Sk. 4. nodaļu.

***Sistēmas efektivitātes un priekšrocību palielināšana***

5.3.10. Efektīvi *SAR* pakalpojumi ir ne tikai reaģēšana apstākļos, kad avārijas situācijā ir nonākuši cilvēki. Lai *SAR* sistēma būtu maksimāli efektīva, ir jāveic noteiktas darbības.

a) Jāuztur augsta gatavības pakāpe. Avārijas signāli var ieskanēties jebkurā laikā, un sistēmai ir vienmēr jābūt gatavai tos saņemt un reaģēt. Cilvēki, iekārtas, sakaru savienojumi utt. ir regulāri jāpārbauda un jādarbina, lai nodrošinātu, ka viņi (tie) pareizi darbojas avārijas situācijā. Šīs pārbaudes ir vienlīdz svarīgas gan *SAR* personāla drošībai, gan personām vai ūdens un gaisa transportlīdzekļiem, kam tiek sniegta palīdzība.

b) Periodiskā apmācība un mācības ir jāveic, izmantojot dažādus *SAR* sistēmas komponentus, lai saglabātu kompetenci un drošību. Apmācība un jo īpaši mācības ļauj agrīnā stadijā atklāt un novērst procesuālās un aprīkojuma problēmas pirms ārkārtas situācijas rašanās. Apmācība un mācības ir skatītas 3. nodaļā.

c) Svarīgi ir “preventīvi *SAR* pasākumi”. Visās *SAR* sistēmās būtu jāietver darbības, kuru mērķis ir novērst un mazināt *SAR* incidentus. Patruļas, lielu notikumu uzraudzība, piemēram, regašu, aviošovu uzraudzība, drošības pārbaudes un sabiedrības informēšanas kampaņas ir daži no veidiem, kā palīdzēt novērst *SAR* incidentus vai mazināt radušos incidentu sekas. Brīvprātīgo organizācijas bieži vien var palīdzēt šajās darbībās, kas *SAR* iestādēm radītu mazas izmaksas vai neizmaksātu neko.

d) Visām darbībām, kas nav faktiskās *SAR* operācijas, ir jābūt vērstām uz *SAR* sistēmas pastāvīgu uzlabošanu. Rokasgrāmatas 6. nodaļā aplūkoti nepieciešamie faktori un ieteikti paņēmieni, ko izmantot, lai izveidotu organizatorisko vidi, kas veicinātu pastāvīgu uzlabošanu.

5.3.11. Turpmāk sniegti vairāki piemēri, kādas iniciatīvas valstis varētu izvērtēt, lai uzlabotu drošību un *SAR* efektivitāti; vadītājiem ir jānosaka, kas ir atbilstīgi konkrētajos apstākļos.

a) Izmanto tiesību aktus, lai ieceltu konkrētas iestādes, kas organizē un koordinē *SAR* pakalpojumus.

b) *SAR* speciālisti nepiekopj politiku, kas paredz izdarīt priekšlaicīgu spriedumu par to, vai ir droši un pienācīgi sniegt palīdzību konkrētajā situācijā.

c) Nodrošina steidzamus dzīvības glābšanas pasākumus neatkarīgi no palīdzības lūdzēju valstspiederības vai apstākļiem.

d) Apstiprina, ka personas, kas tiek norīkotas *SAR* operācijā, ir atbilstīgi nobriedušas un kompetentas veikt konkrētos pienākumus.

e) Izmanto starptautiski atzītas procedūras, infrastruktūru un aprīkojumu.

f) Nodrošina, ka *RCC* un *RSC* personāls ir sagatavots pareizi saņemt, apkopot, novērtēt, izmantot, saglabāt un sniegt ar avārijas situāciju saistīto informāciju vai koordinēt *SAR*.

g) Nodrošina, ka operatīvais personāls ir apmācīts pastāvīgi strādāt komandā, pazīt nevajadzīgus riskus un no tiem izvairīties un novērst negadījumus, bojājumus, traumas, cilvēku bojāeju vai briesmās esošu cilvēku stāvokļa pasliktināšanos.

h) Atzīst, ka glābšanas operācijas bieži vien tiek veiktas galēja stresa, apdraudējuma un krīzes apstākļos, kad ātri ir jāpieņem lēmumi un jāizdara izvēles, kas ne vienmēr būtu bijušas identiskas, ja būtu bijis vairāk laika un informācijas un ja nebūtu tik apgrūtinoša vide; un ka ar avārijas situāciju saistītās briesmas bieži vien var radīt smagākas sekas nekā kļūdas, ko pieļāvuši glābēji, glābjot cietušos no šīm briesmām.

i) Uztur pilnīgu un precīzu *SAR* operāciju reģistru un iekļauj izvērstu informāciju par problēmām, kas rodas, lai palīdzētu veikt pienācīgu izmeklēšanu un ziņot par incidentu, kā arī lai meklētu veidus, kā izmantot gūtās mācības, kas ļautu novērst situācijas atkārtošanos nākotnē.

j) Izmanto norādījumus, politiku, noteikumus, plānus, rokasgrāmatas utt., lai dokumentētu *SAR* vadlīnijas vai prasības.

k) Neizdara pieņēmumu, ka viena *SAR* sistēmas pasākuma veikšana (piemēram, dzīvības glābšana) automātiski nozīmē, ka ir jādara arī otrs pasākums (piemēram, īpašuma glābšana).

l) Saprot, ka ne vienmēr tiem, kas atrodas notikuma vietā, vai citiem iesaistītajiem ir iespējams zināt, kā vislabāk rīkoties; piemēram, cenšoties novilkt no sēkļa laivu, tā var nogrimt, savukārt, atstājot to uz sēkļa, tā, sitoties pret akmeņiem, var tikt sadragāta, tādējādi bojājums var rasties neatkarīgi no tā, vai *SAR* personāls cenšas glābt īpašumu.

5.3.12. Turpmākie noteikumi var palīdzēt veidot spēcīgāku un elastīgāku *SAR* sistēmu:

* jānodrošina, ka tiesību aktos *SAR* tiek atzīta par oficiālu funkciju, ko nodrošina valsts, tādējādi tas, visticamāk, atvieglos *SAR* vadītāja centienus saņemt atbalstu;
* *SAR* plānos un procedūrās ir jānosaka prasība izmantot visus pieejamos resursus, cik vien tas praktiski iespējams; un
* jāpieņem pasākumi, kas veicina lidaparātu, kuģu un citu jūras kuģošanas līdzekļu drošu projektēšanu, būvniecību, apkopi un ekspluatāciju.

5.3.13. Terminus “glābšana” (*saving*) un “īpašuma glābšana”(*salving*) starptautiskā līmenī parasti izmanto attiecībā uz īpašuma pasargāšanu no riskiem. Daži faktori, kas jāizvērtē, izstrādājot politiku par īpašuma glābšanu, ir:

* ar īpašuma glābšanu saistītās izmaksas un riski;
* izglābtā īpašuma vērtības noteikšanas priekšrocības un metodes;
* vai īpašuma pamešana var radīt kādas citas problēmas, piemēram, piesārņojumu vai apdraudējumu kuģošanai;
* vai konkrētu īpašumu glābšanas operāciju veikšanai ir pieejami pareizi infrastruktūras objekti un aprīkojums un vai ir pienācīgas prasmes;
* drošības labad un īpašuma bojājumu mazināšanas nolūkos ir jāievēro pienācīga rūpība;
* iespējams, ir nepieciešamas pieejamās *SRU*, lai pildītu augstākas prioritātes pienākumus attiecīgajā laikā; un
* *SAR* personāla padomi notikuma vietā, jo parasti tas vislabāk spēj novērtēt situāciju.

5.3.14. Īpašuma glābšana:

* parasti ir dabisks dzīvības glābšanas darbību papildinājums;
* var būt dzīvības glābšanas līdzeklis, piemēram, kuģošanas līdzekļa glābšana var būt labākais veids, kā glābt uz kuģošanas līdzekļa klāja esošo cilvēku dzīvību;
* var palīdzēt pamatot *SAR* resursus, ņemot vērā izglābtā īpašuma vērtību; un
* *SAR* infrastruktūras iespējas tiks izmantotas, kad citi īpašuma glābšanas līdzekļi var nebūt pieejami vai ir pārāk dārgi.

5.3.15. Rīcība ārkārtas situācijās, kas nav *SAR*:

*IAMSAR* rokasgrāmatas II sējuma *Operāciju koordinēšana* 7. nodaļā ir apspriests jautājums par to, kā izmantot *SAR* pakalpojumus, reaģējot uz ārkārtas situācijām, kas neatbilst tradicionālajām aviācijas vai jūras meklēšanas un glābšanas operācijām. Tiek gaidīts vai pieprasīts, ka *SAR* personālam un resursiem ir jāpalīdz šādās situācijās un ka tas ir jādara sadarbībā ar citām iestādēm, kurām ir jāreaģē uz ārkārtas situācijām.

## 5.4. Resursi

***Resursu ieguve***

5.4.1. *SAR* organizācijas primārie resursi ir operatīvā infrastruktūra, ko tai nodrošina dažādas iestādes. Lai arī šo infrastruktūru administratīvi pārvalda attiecīgās iestādes, *SAR* vajadzībām tās darbības koordinē un vada *SMC*.

5.4.2. *SAR* vadītājiem ir jānodrošina primārā *SAR* infrastruktūra vai arī jāvienojas par tās izmantošanu. Lai arī par *SAR* operāciju koordinēšanu vispārīgi atbild *SC* un operatīvā līmenī par to atbild *RCC*, tiešā to kontrolē var būt ierobežoti infrastruktūras objekti. Parasti tie ir atkarīgi no citām iestādēm un organizācijām, kas nodrošina *SAR* infrastruktūru reaģēšanas pasākumu veikšanai. Primārais avots, kas nodrošina reaģēšanas līdzekļus, bieži vien ir militārie dienesti, jo tiem ir resursi un apmācīts personāls. *SC* un *RCC* līmenī būtu jānoslēdz *MOU*, lai vajadzības gadījumā nodrošinātu militāro resursu efektīvu izmantošanu. Šiem nolīgumiem ir jābūt *SAR* plāna sastāvdaļai. Bieži vien *SCC* var nodrošināt šo jautājumu risināšanas platformu.

5.4.3. Izveidojot *SAR* pakalpojumus, valstīm būtu pēc iespējas pilnīgāk jāizmanto esošā infrastruktūra. *SAR* organizāciju var sekmīgi izveidot arī tad, ja nav speciālo pilna laika *SAR* vienību. *SAR* pakalpojumus bieži vien var daudz lietderīgāk veikt, izmantojot infrastruktūru, ko izmanto ar *SAR* nesaistītām operācijām, piemēram, brīvprātīgajiem un palīgorganizācijām sniedz instrukcijas pirmās palīdzības un radiotelefonijas procedūru veikšanai, uzstāda radiotelefona iekārtas uz zvejas kuģiem, jahtām un citiem mazizmēra kuģošanas līdzekļiem, kā arī izmanto nomaļas stacijas kā trauksmes izziņošanas posteņus. Nodrošinot apmācību un iekārtas un integrējot visus infrastruktūras objektus, var izveidot efektīvu *SAR* pakalpojumu, kurā ir pavisam maz vai vispār nav speciālo *SAR* vienību.

5.4.4. Katrā ģeogrāfiskajā rajonā ir savas problēmas saistībā ar *SAR* operāciju veikšanu, ko rada klimats, topogrāfija vai fiziskās īpašības. Šie faktori ietekmēs to, kāda infrastruktūra, aprīkojums un personāls ir nepieciešams un pieejams *SAR* pakalpojumiem. Rokasgrāmatas C papildinājumā ir uzskaitīti iespējamie palīdzības saņemšanas avoti; izplatītākie avoti ir:

* valsts, reģionālie un pašvaldību departamenti;
* ugunsdzēsēju depo un policijas iecirkņi, militārie, krasta apsardzes, glābšanas laivu un citi palīgdienesti;
* sakaru līdzekļi;
* lidaparātu ekspluatācijas aģentūras;
* visu izmēru un veidu tirdzniecības kuģi;
* zvejas kuģi, jahtas un mazizmēra kuģošanas līdzekļi;
* kuģu ziņošanas sistēmas un kuģu izsekošanas sistēmas;
* palīgorganizācijas (privātie ūdens un gaisa transportlīdzekļi, kas organizēti *SAR* vajadzībām);
* brīvprātīgās *SAR* organizācijas;
* sporta klubi un līdzīgas organizācijas; un
* komercuzņēmumi.

5.4.5. Dažkārt ir nepieciešams tūlītēji reaģēt uz notikumu, kurā ir liels briesmās esošu personu skaits, un *SAR* iestādēm parasti pieejamās spējas ir nepietiekamas. Šādus notikumus sauc par masu glābšanas operācijām, sk. 6. nodaļu. *SAR* vadītājam ir jābūt plānam, kā rīkoties šādās operācijās:

* jāvienojas par *SAR* infrastruktūras koplietošanu reģionālā un/vai starptautiskā līmenī;
* jāidentificē papildu *SAR* infrastruktūras objekti vietējā līmenī, tostarp tirdzniecības kuģi, kas atrodas attiecīgajā rajonā; un
* jānosaka, kādā veidā var sniegt atbalstu briesmās esošām personām, kamēr tās nav izglābtas.

***Finansējuma ieguve***

5.4.6. *SAR* sistēmai ir nepieciešams finansiālais atbalsts atbilstoši valsts mērķiem. Atbalsts bieži vien ir lielāks, ja vadītājs spēj izglītot citus par *SAR* sistēmas nozīmīgumu un informēt par nozīmīgām darbībām, kas tiek veiktas. Finansējuma apmēru var mazināt, ja tiek izmantoti visi pieejamie resursi, tomēr *SAR* var būt īpašas vajadzības, piemēram, apmācība, specializētas iekārtas u. c., kam nepieciešams finansējums. Valsts *SAR* plāns un *SCC* var sniegt atbalstu budžeta jautājumos.

5.4.7. Par skaidru finansējumu var izlemt, pamatojoties uz precīziem *SAR* sistēmas novērtējumiem. Lai izmērītu *SAR* sistēmas efektivitāti, parasti ir nepieciešams apkopot informāciju vai statistikas datus un noteikt saskaņotus mērķus. Būtu jāievāc visa atbilstošā informācija, tostarp par gadījumiem, kad sistēma nav darbojusies tā, kā tai vajadzētu; sistēmas atteices un sekmīga darbība sniedz vērtīgu informāciju, kas ļauj novērtēt efektivitāti un noteikt sistēmas uzlabošanas līdzekļus.

5.4.8. Starptautiskā līmenī saskaņā ar tradīcijām un praksi ir pieņemts, ka valsts, kas sniedz aviācijas un jūras *SAR* pakalpojumus, tos arī finansē, pat ja palīdzība tiek sniegta pēc citas struktūras pieprasījuma, piemēram, ja to pieprasa citas valsts *RCC*. Parasti netiek prasīts atmaksāt šīs izmaksas valstij, kas pieprasījusi vai saņēmusi pakalpojumus.

5.4.9. Parasti no tiem, kam tiek sniegti iekšzemē sniegti *SAR* pakalpojumi, praksē netiek iekasēta maksa, jo vairumā gadījumu pakalpojuma saņēmēji nespētu segt visas izmaksas. Tomēr dažas iestādes ir ierosinājušas priekšapmaksas, ko iekasē no noteiktām grupām vai dalībniekiem, kas piedalās bīstamās darbībās, lai palīdzētu kompensēt vispārējās izmaksas par *SAR* pakalpojumiem, kas nepieciešami šīm grupām vai kas nepieciešami, veicot šīs darbības. Svarīgi ir ņemt vērā, ka tādas politikas piekopšana, kad par *SAR* pakalpojumiem pēc to sniegšanas tiek iekasēta maksa, var radīt situāciju, ka personas, kas nonākušas avārijas situācijā, kavējas lūgt palīdzību, līdz tiek nokavēta iespēja viņus glābt vai ir nepieciešami daudz apjomīgāki *SAR* pasākumi. Lēmumam katrā atsevišķā gadījumā par to, vai iekasēt maksu par reaģēšanas pasākumiem, bieži vien ir jābūt arī subjektīvam.

***Vispārēji apsvērumi par personāla komplektēšanu***

5.4.10. Veidojot *SAR* struktūru, administratīvās un atbalsta funkcijas apvieno ar operatīvajām funkcijām, kā parādīts 5-2. tabulā.

**5-2. tabula.** *Pārskats par SAR sistēmas personāla komplektēšanu*

| ***SAR* prasības** | **Funkcionālās jomas** | **Amati** |
| --- | --- | --- |
| Valsts vai reģionālo *SAR* sistēmu izveidošana globālas *SAR* sistēmas ietvaros | Tiesību aktu izstrāde  Resursu izmantošanas organizēšana  Resursu sniegšana  *SRR* izveide, kurā darbojas *RCC*  *SRS* izveide, kurā darbojas *RSC*  Personāla nodrošināšana  Personāla apmācība  Pienācīgu sakaru nodrošināšana  Plānu un nolīgumu izstrāde  *SAR* komiteju izveide | *SAR* koordinatori un vadītāji, valsts pārvaldes administratīvais personāls un atbalsta personāls |
| Avārijas signālu saņemšana | Vispārējo trauksmes izziņošanas līdzekļu uzraudzība  Avārijas signālu apstiprināšana  Avārijas signālu retranslācija uz *RCC* | Sakaru sargiem trauksmes izziņošanas posteņos un *RCC* |
| *SAR* pakalpojumu koordinēšana | Avārijas signālu retranslācija vajadzības gadījumā  Avārijas signālu apstiprinājums vajadzības gadījumā  Reaģēšanas pasākumu koordinēšana  Meklēšanas un glābšanas operāciju plānošana   * Trauksmes ierosināšana un *SAR* infrastruktūras nosūtīšana * *OSC* norīkošana un *OSC* pienākumu noteikšana * *SAR* rīcības plānu sagatavošana * Medicīnisko konsultāciju sniegšana * Katra gadījuma dokumentēšana | *SMC* ar *RCC* vai *RSC* personāla atbalstu |
| *SAR* operāciju veikšana | Koordinēšana notikuma vietā  Meklēšana  Glābšana  Medicīniskā evakuācija | Personāls uz *SRU* vienību un citu pārvietojamo *SAR* infrastruktūras objektu klāja |
| Atbalsta *SAR* pakalpojumi | Atbalsta *SAR* infrastruktūra un personāls  Apmācība, sakari, pirmās nepieciešamības līdzekļi  Infrastruktūras apkope | Loģistikas un atbalsta vadītāji, administratīvais un apmācību personāls, piegādātāji, uzturētāji, datoroperatori, sakaru nodrošinātāji utt. |

5.4.11. Personāla komplektēšana nozīmē, ka, lai aizpildītu amata vietas *SAR* organizācijā, vispirms nosaka darba prasības un pēc tam notiek nepieciešamā personāla rekrutēšana, atlase, pieņemšana darbā, novērtēšana, paaugstināšana amatā, atlīdzināšana un apmācība. Personāla komplektēšana ir cieši jāsasaista ar organizatoriskajām lomām un amatiem.

5.4.12. Personāla komplektēšanas mērķis ir nodrošināt, ka organizatoriskās lomas pilda kvalificētas personas. Skaidras organizatoriskās lomas un prasības, kā arī stingrs vadības vērtējums un mācību metodes palīdz nodrošināt kvalitatīvu sniegumu.

5.4.13. Personāla komplektēšanā ir jāņem vērā vairāki galvenie aspekti.

a) *Amata noteikšana*. Jo precīzāk tiek noteiktas amata funkcijas un uzdevumi, jo labāk var noteikt amatam piemērojamās prasības.

b) *Prasmju noteikšana*. Ir jānosaka personai nepieciešamās prasmes un individuālās īpašības.

c) *Kvalifikācijas saskaņošana*. Kandidāta spējas tiek salīdzinātas ar amata prasībām.

d) *Snieguma novērtējums*. Ja ir skaidri amata mērķi, personāla sniegumu var labāk novērtēt.

e) *Apmācība, kvalifikācija un sertifikācija*. Kvalifikācija ir prasmju sasniegšana. Sertifikācija ir vispārējo kompetenču apstiprināšana.

f) *Pastāvīga pilnveidošanās*.

Pirmie četri minētie aspekti ir aplūkoti šajā nodaļā, savukārt pēdējie divi iztirzāti 3. un 6. nodaļā.

5.4.14. Noteikts vispārēju prasmju klāsts palīdz *SAR* personālam būt efektīvākam.

a) Jo īpaši augstākajos organizatoriskajos līmeņos vadītājiem būtu jāspēj saskatīt problēmu un izstrādāt realizējamu risinājumu. Ja viņi tikai redz problēmu un kļūst par “problēmas vērotājiem”, viņi šo amatu nespēs veikt.

b) Spēja redzēt “kopējo ainu”, lai atpazītu nozīmīgus elementus katrā situācijā un saprastu šo elementu savstarpējo saikni, ir vērtīga spēja visos līmeņos, ja nu vienīgi izņemot operatīvo līmeni, kas vērsts uz uzdevuma izpildi.

c) Visā *SAR* organizācijā ir nepieciešama spēja strādāt ar cilvēkiem, lai sadarbojoties veicinātu kopīgu darbu un radītu vidi, kurā cilvēki jūtas droši un brīvi, lai izteiktu savu viedokli.

d) Kompetence veikt darbības, kurās ir iekļautas metodes, procesi un procedūras, kas parasti tiek pielietotas strādājot ar atbalsta iekārtām, ir jo īpaši noderīga *SAR* infrastruktūras ekspluatantiem, meklētājiem un glābējiem.

5.4.15. *SAR* personāla vēlamās individuālās īpašības ir norādītas turpmāk.

a) *Noturība*. *SAR* persona izrāda apņēmību atrast cietušo. *SAR* komandas biedriem ir raksturīga pacietība, izturība un neatlaidība.

b) *Apņēmība glābt nelaimē nonākušos*. *SAR* personālam bieži vien ir jāspēj atrast smalko līniju starp savu personīgo drošību un sevis pakļaušanu briesmām glābšanas laikā. Glābēja prātā cietušo glābšanai var būt augstāka prioritāte par personisko drošību.

c) *Spēja sazināties empātiskā veidā*. Ar *SAR* saistītiem ziņojumiem, vēstulēm, runām un apspriedēm ir jābūt skaidrām un precīzām, tomēr ir jāspēj saprast arī citu cilvēku jūtas un izskatīt saziņas emocionālos aspektus.

d) *Godīgums un atklātums*. *SAR* locekļiem ir jābūt morāli noturīgiem un tādiem, kuriem var uzticēties. Godīgums *SAR* darbā nozīmē, ka ir jābūt atklātam par meklēšanas parametriem un rezultātiem, jāinformē priekšniecība un vienmēr jābūt pilnīgi patiesam.

e) *Pieredze*. Nonākšana dažādās *SAR* situācijās ir vērtīga pieredze. Agrākā pieredze palīdz prognozēt turpmāko izpildījumu. Lai arī organizācijas bieži vien savu operatīvā darbā pieredzējušo personālu paaugstina vadības un administratīvajos amatos, ir jābūt piesardzīgiem, lai nodrošinātu, ka prasītā kompetence joprojām saglabājas pieejama operatīvajā līmenī, lai varētu mācīt citus.

5.4.16. Kad ir noteiktas *SAR* amata vietas, atlasa kandidātus, kas vislabāk atbilst konkrētajām amata prasībām, lai tās aizpildītu pēc vajadzības.

5.4.17. Ļoti vērtīgas ir sistēmas, kurās personāla darbības rezultāti tiek vērtēti, ņemot vērā iepriekš noteiktus pārbaudāmus mērķus.

## 5.5. Līderība un operācijas

5.5.1. Drošības sistēmas virsmērķis ir stiprināt drošību. Samazinoties nedrošu notikumu skaitam, mazinās arī manāmā vajadzība pēc drošības sistēmas. Ja neviens neaizstāvēs drošības sistēmas nepieciešamību, tā savas sekmīgās darbības dēļ varētu zaudēt atbalstu. Izstrādājot *SAR* sistēmu, ir svarīgi, ka šī persona var koncentrēties uz problēmu un vajadzību sadarboties.

5.5.2. *SAR* sistēma ir veiksmīga ik reizi, kad cilvēks ir izglābts no avārijas situācijas. Sistēmas operatīvais mērķis ir salāgot glābēju ar briesmās esošu(-ām) personu(-ām) un pārvietot šo(-īs) personu(-as) drošā vietā. Tālab visiem sistēmas elementiem un komponentiem ir jāstrādā kopā.

## 5.6. Sistēmas novērtēšana

5.6.1. Izveidojot *SAR* pakalpojumus, būtu jāizvērtē šādi jautājumi.

a) Vai pakalpojumu mērķis ir vienmēr nodrošināt visaptverošus *SAR* reaģēšanas pasākumus pēc pieprasījuma vai reaģēt ar pieejamiem resursiem, kad to var darīt droši un pakalpojuma sniedzējs ir nospriedis, ka reaģēšanas pasākums tiks garantēts?

b) Vai valsts *SAR* pakalpojumos ietilpst īpašuma glābšana, un, ja ietilpst, kādos apstākļos?

c) Vai valsts atbalsta *SAR* vajadzībām izmantotos resursus, kas nav valsts pārvaldes resursi, nodrošina šo resursu apmācību un mācības kopā ar valsts resursiem un vai tos ekspluatē saskaņā ar tādu pašu pilnvarojumu un politiku kā valsts infrastruktūru?

d) Kādā apmērā *SAR* organizācija nodrošina pienācīgu tvērumu un gatavību savos ģeogrāfiskās atbildības rajonos?

e) Kā tiks norobežoti ģeogrāfiskās atbildības rajoni?

f) Vai civilajām *SAR* operācijām parasti tiks dota prioritāte pār citām operācijām, ko veic, izmantojot dažādu operāciju infrastruktūru, un kā tas tiks nodrošināts šādā gadījumā?

g) Kā tiks nodrošināts, ka fiziskie riski attiecībā uz tiem, kas sniedz palīdzību, un tiem, kuriem tā tiek sniegta, ir saprātīgā līmenī, un kas būs tā persona, kas noteiks, kad operācijas konkrētais aspekts varētu radīt nevajadzīgu risku?

***Datu prasības***

5.6.2. Ir svarīgi statistiski analizēt programmas datus, lai dokumentētu, cik labi darbojas un cik efektīva ir *SAR* sistēma. Ja ir zināms izglābto dzīvību skaits, cik cilvēkiem palīdzēts un cik lieli īpašuma zaudējumi ir novērsti, tas var ļoti noderēt, sacenšoties par ierobežotiem resursiem. *SAR* programmas statistikas datos parasti nav pietiekami novērtēti kopējie valsts *SAR* pasākumos iztērētie līdzekļi, jo *SAR* sistēmā parasti netiek apzinātas visas avārijas situācijas vai sniegtā palīdzība.

5.6.3. *SAR* sistēmā būtu jāiekļauj dati par vismaz šādu notikumu kopējo skaitu vai apjomu:

* incidentiem;
* reaģēšanas pasākumiem;
* patruļām;
* izglābtajām dzīvībām;
* zaudētajām dzīvībām;
* personām, kurām sniegta citāda palīdzība;
* zaudētā īpašuma vērtību;
* izglābtā/palīdzību saņēmušā īpašuma vērtību;
* novērstajiem īpašuma zaudējumiem; un
* pavadīto laiku patruļās.

5.6.4. Būtu jānorāda dati arī par *SAR* infrastruktūras objektu veidiem, kas piedalās operācijā, kāda veida vienībām ir sniegta palīdzība un par *SAR* gadījumu ģeogrāfisko sadalījumu. Noderīgi ir arī tādi dati kā trauksmes izziņošanas līdzekļu veids, ar kādām metodēm tiek noteikta briesmās esošas personas vai īpašuma atrašanās vieta, incidenta raksturs un cēlonis, attālums no krasta, cik lielas ir vienības, kurām sniegta palīdzība, un kāda palīdzība ir sniegta. Analīzes vajadzībām šie dati būtu jākodē un jāievada elektroniskā datubāzē, lai atvieglotu informācijas vadību un lai datus varētu izmantot pēc vajadzības.

5.6.5. Lai rezultāti būtu ticami, ir jānodrošina, ka katru gadu tiek apkopoti vienu veidu dati un tiek saglabāta apkopošanas metodika un *SAR* izmaksu aprēķina metodes. Jāiekļauj inflācijas korekcija (*nav* nepieciešams līdzīgi koriģēt efektivitātes pasākumus).

***Sistēmas efektivitāte un lietderīgums***

5.6.6. Valstīm, kas izmanto *SAR* sistēmu bojāgājušo skaita un īpašuma zaudējumu mazināšanai, sistēmas efektivitāte ir jānovērtē nosakot, cik labi programma izpilda šos mērķus.

5.6.7. *SAR* sistēmas efektivitāti attiecībā pret primārajiem ieguvumiem sabiedrībai, kurai sistēma kalpo, novērtē pēc turpmāk minētajiem kritērijiem.

Programmas efektivitāte attiecībā uz nāves gadījumu novēršanu = EFF(L) = 

Programmas efektivitāte attiecībā uz īpašuma zaudējumu novēršanu = EFF(P) = 

kur LS = izglābtās dzīvības;

LLA = pēc paziņojuma saņemšanas zaudētās dzīvības;

PLP = izglābtā īpašuma vērtība (aprēķina provizorisko īpašuma zaudējuma summu, ja *SAR* sistēma nesniegtu palīdzību.)

PL = zaudētā īpašuma vērtība

5.6.8. Abiem rādītājiem saucējs ir kopējais dzīvību skaits vai īpašumi, kas jāglābj. Skaitītājs ir faktiski izglābtās dzīvības vai īpašums. Iegūtais rādītājs ir faktiski izglābto dzīvību vai īpašuma attiecība pret kopējo cilvēku skaitu vai īpašumu vērtību, kas jāglābj.

5.6.9. Cilvēki, kas gājuši bojā pirms *SAR* sistēma saņēmusi paziņojumu, nebija izglābjami, tāpēc tos neiekļauj dzīvības glābšanas efektivitātes rādītājā. Bojāgājušie pēc paziņojuma saņemšanas ir potenciālais to cilvēku skaits, kuru dzīvību varēja glābt. Pētījumi liecina, ka no visiem bojāgājušajiem, kas miruši pēc paziņojuma saņemšanas *SAR* sistēmā, apmēram trešdaļa ir miruši vai nu drīz pēc paziņojuma saņemšanas, kamēr palīdzība nav paspējusi ierasties, vai smagu traumu vai slimības dēļ, kādēļ dzīvību nav bijis iespējams glābt. Pārējās zaudētās dzīvības var attiecināt uz *SAR* sistēmas mazāk optimālu sniegumu.

5.6.10. Pēc paziņojuma saņemšanas zaudētā īpašuma vērtība ir subjektīvāks rādītājs. Tā kā nav citas labākas vērtības, ko ielikt īpašuma zaudējumu vienādojumā, no īpašuma vērtības, kāda tā bija pirms *SAR* paziņojuma, atņem īpašuma vērtību pēc zaudējumiem, no kā atlikums ir zaudējumu vērtība.

5.6.11. Sistēmas efektivitātes rādītājam ir jābūt atkarīgam no *SAR* sistēmas izmaiņām. Labāks glābšanas vienību reaģēšanas laiks, labāka trauksmes izziņošana un atskaites punktu (*datum*) noteikšana, kā arī labāki meklēšanas sensori un meklēšanas paņēmieni ir daži no uzlabojumiem, kas varētu palielināt efektivitāti. Un otrādi, šo faktoru pasliktināšanās pazeminās efektivitātes līmeni.

5.6.12. Efektivitātes rādītājus ietekmē arī faktori, kas neietilpst *SAR* sistēmā. Piemēram, aviācijas un kuģošanas drošības iniciatīvas vai tiesību akti saistībā ar alkoholisko dzērienu patēriņa mazināšanu varētu samazināt glābjamo cilvēku un īpašumu skaitu. Tie ir rādītāji, kuru mainīgums daļēji nav atkarīgs no *SAR* sistēmas. Viens incidents, kurā ir liels skaits izglābto vai bojāgājušo, vai smaga dabas katastrofa var būtiski mainīt konkrētā gada rādītājus. Tomēr šie dati palīdzēs noteikt ilgtspējīgas ilgtermiņa *SAR* sistēmas efektivitātes tendences.

5.6.13. Lai novērtētu *SAR* sistēmas lietderību, var izmantot izmaksu un ieguvumu attiecību; tomēr tam ir nepieciešams noteikt, cik vērta kopumā ir cilvēka dzīvība, un to ir grūti izdarīt. Dažkārt var izmantot citus valsts pārvaldes dienestus, kuri jau ir nodarbojušies ar cilvēka dzīvības vērtības jautājumu, jo parasti ar drošības programmu izmaksu un ieguvumu analīzi nodarbojas vairākas valsts iestādes. Cita pieeja ir dzīvības glābšanas efektivitāti sasaistīt ar kopējām tiešajām *SAR* gada izmaksām, kā norādīts turpmāk.

Programmas efektivitāte = 

Lai atmestu pārāk mazus skaitļus, izmanto patvaļīgi pieņemtu mērogošanas koeficientu (šajā piemērā 100 000). Dzīvības glābšanas efektivitātes rādītājs, nevis īpašuma glābšanas efektivitātes rādītājs tika izraudzīts vienkārši tāpēc, ka dzīvības glābšana ir *SAR* sistēmas primārais mērķis.

5.6.14. *SAR* datiem ir jābūt ticamiem, lai arī daži datu elementi, piemēram, izglābtās dzīvības, personas, kurām sniegta citāda palīdzība, un izglābtā īpašuma vērtība, ir subjektīvi. *SAR* datu vākšanas un turpmāko analīžu ticamību nemazina tas, ka *SAR* sistēma nespēj apkopot datus saistībā ar incidentiem, par kuriem netiek ziņots vai uz kuriem tā nav reaģējusi.

## 5.7. Sadarbība ar plašsaziņas līdzekļiem

5.7.1. Plašsaziņas līdzekļu pārvaldība ir nozīmīgs *SAR* operāciju elements, kam jābūt neatņemamai *SAR* sistēmas sastāvdaļai. Tādējādi tā būtu pienācīgi jāizvērtē un jāplāno. Ja plašsaziņas līdzekļi nesaņem informāciju no pirmavota, tie meklē informāciju citviet. Tad var parādīties nepareiza vai maldinoša informācija, kas nebūs nevienam noderīga un var izraisīt nevajadzīgas bažas radiniekiem.

5.7.2. Tā kā meklēšanas un glābšanas operācijas bieži notiek atklāti, ir svarīgi, ka izskanējusī informācija ir pareiza. Tāpēc *SAR* dienestiem ir jānodrošina, ka atveidotā ziņa ir precīza. Tā kā *SAR* dienests ir pirmavots, tam ir proaktīvi jāziņo fakti plašsaziņas līdzekļiem. No citiem avotiem pieejamas informācijas noklusēšana var radīt situāciju, ka plašsaziņas līdzekļi izplata nepareizu informāciju.

5.7.3. Personālam, kura pienākumos ietilpst tieša sazināšanās ar plašsaziņas līdzekļiem, jābūt pienācīgi apmācītam.

# 6. nodaļa Pakalpojumu uzlabošana

## 6.1. Sekmīga vadība

***SAR vadītāja uzdevums***

6.1.1. *SAR* uzdevums ir atrast briesmās esošas personas, palīdzēt tām un nogādāt tās drošā vietā. Lai izveidotu sekmīgus *SAR* pakalpojumus, galvenā persona ir *SAR* vadītājs, kuram ir jāveic savi pienākumi tā, lai *SAR* operācijas tiktu labāk veiktas, proti, lai briesmās esošas personas saņemtu labākus pakalpojumus.

6.1.2. Šajā nodaļā ir sniegtas vadlīnijas un principi, kas jāievēro *SAR* vadītājam, lai darbotos efektīvāk. *SAR* vadītājam būtu arī jācenšas panākt, lai attiecīgā gadījumā šie principi tiktu ievēroti *SAR* organizācijas operatīvajā līmenī.

6.1.3. Nevienu *SAR* sistēmu, ne iekšzemes, ne kādu citu, nevar izveidot vienā dienā. Nekad nav un arī nebūs pietiekamu *SAR* resursu, lai nodrošinātu sekmīgu reaģēšanu uz visām avārijas situācijām. Tāpēc vadītājam vispirms ir jānosaka, kādi resursi tam ir pieejami tiešā tā kontrolē vai saskaņā ar sadarbības vienošanos, un jānodrošina, ka tiek izmantots viss šo resursu potenciāls *SAR* operāciju atbalstam vai veikšanai. Pēc tam būtu jāizmanto procesi, kas nodrošina šo resursu izmantošanas, spēju, kvalitātes un daudzuma pastāvīgu uzlabojumu. Vadītājs vienmēr sāk ar pieejamiem resursiem un pēc tam sadarbojas ar pārējiem, kas var palīdzēt plānot un ieviest uzlabojumus.

***Uzsvars uz kvalitāti***

6.1.4. Bieži vien *SAR* vadītāja neveiksmju iemesls ir tas, ka vadītājs dara nepareizas lietas, pareizas lietas dara nepareizā veidā vai cenšas visu izdarīt viens pats; šīs nodaļas mērķis ir palīdzēt izvairīties no šīm kļūdām.

6.1.5. Koncentrēšanās uz *SAR* pakalpojumu kvalitātes uzlabošanu vienlaikus uzlabo rezultātus un samazina izmaksas; šie mērķi ir svarīgi jebkurai valsts pārvaldes iestādei neatkarīgi no tā, kādi resursi ir tās rīcībā. *SAR* organizācija, kurā uzsvars ir likts uz kvalitāti:

* var paveikt vairāk un pieļaut mazāk kļūdu;
* ir ieguvusi labu reputāciju; un
* piesaista resursus, kas nepieciešami izaugsmei un labākiem darbības rezultātiem.

6.1.6. Ja *SAR* organizācija nekoncentrējas uz kvalitāti, tā ir pakļauta kļūdām, kuru rezultātā:

* mazinās izglābto cilvēku skaits;
* tiek pieņemti slikti vai novēloti operatīvie lēmumi;
* rodas sajukums, nelaimes gadījumi un iekārtu atteice; un
* tiek nepietiekami vai nepareizi izmantoti resursi.

***Sekmīgas SAR vadības profils***

6.1.7. Sekmīgs *SAR* vadītājs parasti uzsver turpmāk norādītās jomas.

a) *Svarīgāks ir process nekā rezultāts*. Jebkurai organizācijai ir svarīgs darbības moto, mērķi un uzdevumi, tomēr, ja izmanto skaidrus procesus, vēlamos rezultātus var dabiskāk noteikt un sasniegt.

*b) Lielāks uzsvars uz nozīmīgākiem jautājumiem nekā uz steidzamiem jautājumiem*. *SAR* vadītājam vispirms ir jāpārvalda laiks. Ir jāveltī laiks plānošanai, koordinēšanai, norādījumiem, novērtēšanai un citām vadības pamatfunkcijām, kas nodrošina paliekošus uzlabojumus, un šis laiks ir jāatlicina, jānodrošina un jāizmanto šiem mērķiem.

c) *Citu personu vajadzību apmierināšana*. Lai tiktu izpildīta *SAR* operācija, vadītājs ir atkarīgs no *SAR* organizācijā un ārpus tās strādājošajiem cilvēkiem. Visi šie cilvēki savukārt ir atkarīgi no *SAR* vadītāja, kas nodrošina viņiem to, kas nepieciešams; vadītājam ir jāiesaista šie cilvēki vajadzību noteikšanā. Vajadzības ir, piemēram, informācija, apmācība, politika un finansējums. Sekmīgs vadītājs identificēs šos cilvēkus un centīsies ieraudzīt, kas viņiem nepieciešams, lai *SAR* sistēmai tiktu sniegts atbalsts.

d) *Pastāvīgu uzlabojumu filozofija*.

## 6.2. Sistēmas problēmu mazināšana

6.2.1. *SAR* vadītājam ir jāidentificē un jārisina problēmas, kas kavē *SAR* pakalpojumu uzlabošanos. Lai identificētu *SAR* sistēmas problēmas un noteiktu to prioritāro secību, lai atlasītu nākamo risināmo problēmu un lai meklētu un risinātu šīs problēmas cēloni(-ņus), jāieklausās citu cilvēku domās, kas pārzina situāciju, un jāņem tās vērā. Turpmākajās sadaļās aplūkota *SAR* sistēmas vispārējo problēmu risināšana.

***Cēloņa atrašana***

6.2.2. Viens no veidiem, kā atrast problēmas avotu, ir pajautāt, kāpēc problēma pastāv. Ikreiz, kad ir atbildēts uz jautājumu “kāpēc?”, uz saņemto atbildi ir jāuzdod atkal jautājums “kāpēc?”, kamēr nonāk līdz problēmas patiesajai saknei. Piemēram, ja problēma ir pārāk lielais negadījumu skaits uz *SAR* operācijām izmantoto kuģošanas līdzekļu klāja, sākotnēji var likties, ka cēlonis ir nepietiekami apmācīts personāls un nepienācīgi veikta iekārtu apkope. Kāpēc pastāv apmācības un apkopes problēmas? Iespējams, personāls tika norīkots darbā pirms tam nepieciešamās apmācības sniegšanas un sniegtā apmācība neietvēra visas nepieciešamās prasmes. Iespējams, nebija pieejama iekārtu pienācīgai apkopei nepieciešamā uzraudzība un rīki. Uzdodot vēl vienu vai divus jautājumus “kāpēc?” šajā procesā, drīz vien tiks atrasts galvenais pamatcēlonis.

***Risinājuma rašana***

6.2.3. Tiklīdz ir izanalizēta *SAR* problēma un tās cēloņi, ir jāizstrādā saprātīgi risinājumi. Izvērtējot risinājumus, būtu jāpatur prātā vispārēji faktori, kas, risinot problēmas agrāk:

* ir snieguši risinājumu; un
* ir kavējuši darbu gaitu, lietderību un efektivitāti.

6.2.4. Iespējams, labvēlīgos faktorus var izmantot atkal, un vajadzības gadījumā var izstrādāt plānu, kā rīkoties ar nelabvēlīgiem faktoriem. Piemēram, ja iepriekšējās reizēs visu skarto personu iesaistīšana risinājuma izstrādē ir sekmīgi īstenojusies, līdzīgu pieeju varētu izskatīt arī attiecībā uz jauno problēmu; vai ja slikti informēta augstākā vadība nav apstiprinājusi iepriekšējā plāna izmantošanu, šoreiz prātīgāk būtu lielāku vērību pievērst tam, lai šīs personas tiktu labāk informētas par problēmu, risinājumiem un vēlamo risinājumu priekšrocībām.

***Rezultātu uzraudzība***

6.2.5. Tiklīdz ir izstrādāts *SAR* sistēmas problēmas risināšanas plāns, īsteno uzlaboto plānu vai procesu un uzrauga rezultātus. Plānu pārskata un izmēģina, cik bieži vien tas nepieciešams. Tiklīdz tas labi darbojas, to var institucionalizēt ar jaunu vai labāku politiku, standartu, iekārtas konstrukciju, koordinācijas procedūru, apmācības prasību vai citu risinājumu.

6.2.6. *SAR* problēmas mazina un *SAR* pakalpojumu efektivitāti optimizē, nodrošinot, ka tiek veiktas tikai atbilstošas un pareizas darbības un ka šīs darbības tiek veiktas pareizā veidā.

## 6.3. Riska pārvaldības piemērošana

6.3.1. Sistēmas problēmu mazināšanas procesam līdzīgu procesu var izmantot, lai pārbaudītu, kā var piemērot riska pārvaldības metodiku *SAR* reaģēšanas pasākumu un *SAR* sistēmas snieguma uzlabošanai. Šo procesu var piemērot ikviena valsts neatkarīgi no tās politiskās sistēmas vai organizatoriskās struktūras.

6.3.2. Meklēšanas un glābšanas (*SAR*) organizācijas var daudz mācīties no ārkārtēju situāciju vadības kopienas, kur tiek izmantoti riska pārvaldības principi tā, ka nenoteiktības, kas pastāv potenciāli bīstamās situācijās, var mazināt un sabiedrisko drošību paaugstināt. Ārkārtas situāciju vadītāji parasti izmanto trīs fāzes, lai raksturotu savu reakciju uz dabas vai tehnoloģiju izraisītām katastrofām. Tās ir gatavība (t. i., fāze pirms avārijas izziņošanas), reaģēšana (t. i., fāze uzreiz pēc avārijas) un atlabšana (t. i., atgriešanās normālā stāvoklī). No *SAR* skatupunkta šīs fāzes var nosaukt šādi – pirmsincidenta fāze, reaģēšana uz incidentu un pēcincidenta fāze; katrai šai fāzei *SAR* praktiķi pievērš uzmanību, jo viņiem ir jāsaprot sava konkrētā loma attiecīgajā brīdī, tas ir, vai tā ir vadošā vai atbalsta loma, un kāda ir mijiedarbība plašākā valdības kontekstā.

6.3.3. Riska pārvaldības piemērošana var sakārtot nenoteikto vidi, kurā *SAR* organizācija atrodas. Tas ir ļoti noderīgs rīks, kas ļauj noteikt turpmākā darba prioritātes un uzlabot spēju izpildīt organizācijas mērķi, proti, atrast briesmās esošas personas un nogādāt tās drošā vietā.

6.3.4. Riska analīze ir vērtīgs rīks, ko var izmantot *SAR* organizācijas vadītāji, lai noteiktu organizācijas resursu prioritātes un lai tās rezultātus izmantotu ārēji *SAR* jautājumu virzīšanai. *SAR* organizācijas tiek mudinātas veikt riska analīzes procesu un izmantot iegūto informāciju dzīvību glābšanas mērķa sasniegšanai.

6.3.5. Riska pārvaldības procesa piemērs ir sniegts L papildinājumā.

## 6.4. Sadarbība pakalpojumu uzlabošanai

***Citu personu iesaistīšana SAR vadītāju vajadzībām***

6.4.1. Vadītājiem būtu jāsaprot, cik svarīgi ir iesaistīt citas personas *SAR* sistēmas atbalstam, un jācenšas radīt vidi, kur šāda iesaiste var pieaugt. Ja tas netiek darīts, bieži vien vadītājs kļūst par savu ļaunāko ienaidnieku. Ņemot vērā *SAR* gandrīz unikālo humāno un nepolitisko būtību, tai piemīt priekšrocība veicināt sadarbību un iesaistīt citus. *SAR* vadītājam ir jādara viss, lai pārvarētu šādas organizatoriskas iezīmes, ja tādas pastāv; piemēram turpmāk norādītās:

* ierobežota organizatorisko elementu savstarpējā saziņa;
* koncentrēšanās vienīgi uz īstermiņa plānošanu un izmaksu samazināšanu;
* lielākas rūpes par problēmu atklāšanu nekā to novēršanu;
* naidīga attieksme, vainas novelšana uz citiem, egocentrisms; un
* varoņu, nevis sekmīgi darbojošās komandas apbalvošana.

6.4.2. *SAR* vadītājiem ir jāsadarbojas ar citiem, lai:

* līdzdarbotos un kopīgi strādātu ar citu *SAR* personālu, piegādātājiem un atbalsta iestādēm un ar citu valstu *SAR* personālu un organizācijām;
* sagatavotu īstermiņa un ilgtermiņa *SAR* pakalpojumu plānus;
* koncentrētos uz pastāvīgu uzlabošanu un kļūdu novēršanu, lai nodrošinātu iespējami labākos *SAR* pakalpojumus; un
* pilnveidotu augstākās vadības atbalstu.

6.4.3. Efektīvs *SAR* koordinēšanas process ir *SAR* koordinēšanas komiteju (*SCC*) izveide, kurās ietilpst *SAR* sistēmā ieinteresētās personas. Šīs komitejas var izveidot *SAR* iestādes, valsts vai reģionālajā līmenī un ideālā gadījumā – visos trijos līmeņos. *SAR* iestādes līmenī *SCC* būtu jānodarbojas ar operatīvajiem *SAR* jautājumiem un vajadzības gadījumā jāspēj nodot tos augstāk. Valsts līmeņa komitejas var izvērtēt stratēģiskos *SAR* politikas jautājumus, un tām būtu jāspēj nodot jautājumus savai valdībai izvērtēšanai. Reģionālajām *SCC* būtu jāspēj nodot reģionālas dabas *SAR* jautājumus savām iekļautajām nacionālajām komitejām izvērtēšanai. Izveidojot šādas *SAR* komitejas, var uzlabot un atbalstīt *SAR* sistēmu dažādos veidos, tostarp:

* izstrādāt un ieteikt nacionālo stratēģisko politiku savām attiecīgajām valdībām;
* nodrošināt pastāvīgu forumu, kurā koordinē administratīvos un operatīvos *SAR* jautājumus;
* izstrādāt plānus, politiku, nostāju, rokasgrāmatas utt., lai:
* risinātu starpiestāžu jurisdikcijas jautājumus;
* izstrādātu kopīgus risinājumus kopīgas intereses *SAR* jautājumiem;
* noteiktu un koordinētu *SAR* pienākumus; un
* izstrādātu un ieviestu *SAR* prasības un standartus.
* efektīvi izmantot *SAR* pieejamos resursus, tostarp globālos, reģionālos, valsts, privātos, komerciālos un brīvprātīgo resursus (piemēram, šie resursi var būt padoms, sakaru līdzekļi un datubāzes, kuģu ziņošanas sistēmas, apmācība, *SAR* infrastruktūra, meklēšanas plānošanas kompetence, tehniskā palīdzība, svešvalodu palīdzība, medicīniskā vai degvielas uzpildes infrastruktūra, reglamentējošais atbalsts un citi);
* attīstīt pēc vajadzības kopīgu aprīkojumu, infrastruktūru un procedūras;
* sadarboties ar citām valsts un starptautiskajām organizācijām, kas iesaistītas ārkārtas pakalpojumu sniegšanā;
* veicināt civilo un militāro iestāžu un organizāciju ciešu sadarbību un koordināciju, lai sniegtu efektīvus *SAR* pakalpojumus;
* kalpot par forumu, lai apmainītos ar informāciju un izstrādātu nostāju un politiku, kas interesē vairākas dalībiestādes;
* uzlabot aviācijas, jūras un sauszemes *SAR* spēku sadarbību;
* noteikt veidus, kā veicināt *SAR* pakalpojumu vispārējo efektivitāti un lietderību;
* reklamēt drošības programmas, lai palīdzētu iedzīvotājiem izvairīties no avārijas situācijām vai tikt tām pāri; un
* izstrādāt ārkārtas situāciju plānus *SAR* resursu izmantošanai katastrofu laikā.

6.4.4. *SCC* izveido, pamatojoties uz *SAR* plānu vai reģionālu *SAR* nolīgumu. Tas nodrošina *SAR* sadarbības un koordinēšanas procesu. Dalīborganizācijas varētu būt organizācijas, kas tieši iesaistītas *SAR* pakalpojumu sniegšanā, un organizācijas, kas sniedz atbalstu.

6.4.5. *SAR* vadītāji var uzskatīt, ka ir lietderīgi izveidot regulāras konferences, kurās piedalās departamentu pārstāvji un publiskie un privātie uzņēmumi. Tādējādi varētu veicināt sadarbību ar tiem, kuru primārā funkcija nav *SAR*, un vienoties par to, kādas lomas pildīs šie infrastruktūras objekti. *SCC* nolīgums ir sniegts J papildinājumā. Paraugs attiecas uz valsts *SCC*, taču tekstu var pārfrāzēt, lai to pielāgotu arī reģionālajam *SCC*.

***Starptautiskās sadarbības izmantošana SAR pakalpojumu uzlabošanai***

6.4.6. Lai uzlabotu *SAR* pakalpojumus, var izmantot starptautisko sadarbību, piemēram, šādās jomās:

* apmācībā un mācībās;
* kopīgā operatīvā un ilgtermiņa plānošanā;
* *SCC*;
* *SAR* vadītāju darba attiecībās;
* *SAR* personāla sadarbības vizītēs;
* apmainoties ar atziņām, kas gūtas no faktiskajiem *SAR* incidentiem un mācībām;
* kopīgo *SAR* un sakaru procedūru izstrādē;
* publiskās izglītības kombinētajos pasākumos;
* *SAR* statistikas datu vākšanā, integrēšanā, analīzē un izmantošanā;
* *JRCC* un informācijas datubāzu izveidē;
* sadarbībā pētniecības un izstrādes jomā;
* padarot degvielas uzpildes infrastruktūru un medicīnas iestādes, kā arī medicīniskās konsultācijas pieejamas starptautiskā līmenī *SAR* atbalstam;
* sadarbojoties drošības pārbaužu veikšanas jomā;
* piedaloties tādās organizācijās vai sistēmās kā *IMO, ICAO, Cospas–Sarsat, Inmarsat* un *Amver*; un
* izmantojot ar *SAR* saistītās starptautiskās konvencijas, nolīgumus, plānus un rokasgrāmatas un izmantojot tajos noteikto atbalstu.

## 6.5. Reaģēšanas laika samazināšana

6.5.1. *SAR* pakalpojumu efektivitāti vislabāk var uzlabot, samazinot patērēto laiku, kas paiet no incidenta rašanās brīža līdz briesmās esošu personu izglābšanai. *SAR* vadītājs var nebūt tieši atbildīgs par visiem pasākumiem, kas nepieciešami, lai mazinātu patērēto laiku, taču viņam pēc vajadzības būtu kopīgi jāstrādā ar citiem, lai risinātu šo vitāli svarīgo laika elementu.

6.5.2. Visiem *SAR* incidenta aspektiem, proti, trauksmes izziņošanai, pārvadājumu plānošanai, atrašanās vietas noteikšanai un glābšanai, ir jābūt jutīgiem pret savlaicīgumu. Informācija, kas iegūta no datiem par izdzīvojušajiem un no incidentiem ar bojāgājušajiem, liecina, ka kopumā vidējais kritiskais laiks, kas nepieciešams, lai izglābtu briesmās esošu personu dzīvību, ir divas (2) stundas. Sākotnējai rīcībai būtu jāsākas piecu minūšu laikā pēc sākotnējā paziņojuma par avārijas situāciju.

6.5.3. Trauksmes stāvokļa darbības, t. i., ziņu par avārijas situāciju saņemšanu, šīs informācijas efektīvu apstrādi un attiecīgo reaģēšanas darbību virzīšanu, var uzlabot, izmantojot šādas iniciatīvas:

* sakaru sistēmu uzlabošanu, lai izsaukumu varētu saņemt tieši no briesmās esošām personām;
* meklēšanas laika samazināšanu, jo īpaši veicinot, atbalstot un izmantojot tādas sistēmas kā *Cospas–Sarsat*;
* atrašanās vietas noteikšanas aprīkojuma izstrādi un uzstādīšanu;
* piekļuves nodrošināšanu kuģu ziņošanas un kuģu izsekošanas sistēmām (*AIS, LRIT, VMS, VTS*);
* *IMO* un *ICAO* centienu uzlabot avārijas ziņošanu aktīvu veicināšanu un atbalstīšanu;
* atbalstu *RCC* automatizācijas pētniecībai un izstrādei, lai paātrinātu lēmumu pieņemšanu un *SAR* infrastruktūras izvietošanu;
* pastāvīgu to tehnoloģiju pārskatīšanu, kas varētu uzlabot trauksmes stāvokļa efektivitāti un lietderību; un
* agrāk notikušo incidentu pārskatīšanu, lai noteiktu un labotu trauksmes stāvokļa darbību nepilnības.

6.5.4. Lai uzlabotu *SAR* sakarus, *SAR* iestādēm būtu jāizvērtē iniciatīvas, kas kā piemērs ir minētas turpmāk:

* nodrošināt, ka tiek izstrādāti piemēroti valsts tiesību akti un noteikumi, un atbalstīt starptautisko aviācijas un jūras mobilo sakaru pakalpojumu pilnveidojumus;
* samazināt sakaru līdzekļu kopējo deficītu un izmaksas organizācijām vai valstīm, kurām ir līdzīgas vajadzības, koplietojot infrastruktūru un apkalpojot vairākas vienības, kas atrodas blakus vai kuras var pienācīgi savienot;
* izstrādāt rakstveida sakaru uzturēšanas plānus un rakstveida politiskās nostādnes attiecībā uz sakaru procedūrām, ziņojumiem, datnēm un reģistrācijas žurnāliem;
* ja iespējams, izmantot fiksētās tālruņa līnijas, kabeļus vai mikroviļņus punkta–punkta vai fiksētajiem sakariem;
* izmantot efektīvākos ar prasīto uzticamību, ātrumu un datplūsmas apjomu samērojamus signāla raksturojumus un kontroles paņēmienus tālsakariem un tiešās redzamības metodes šaura diapazona sakariem;
* pēc iespējas nodrošināt saderīgus *SAR* operācijās izmantoto civilo un militāro infrastruktūras objektu sakarus;
* nodrošināt iekārtas un personālu, kas pienācīgi spēj apstrādāt gan operatīvos sakarus, gan avārijas, steidzamos un drošības sakarus;
* nodrošināt, ka sakarus var veikt ātri ar operatīvajiem infrastruktūras objektiem un ka augstas prioritātes ziņojumus var ātri adresēt;
* izstrādāt kārtību, saskaņā ar kuru sakaru personāls ziņo par novērotajiem frekvences pārkāpumiem izpildiestādēm;
* izveidot sakaru uzticamības mērķus pārklājuma zonām un novērtēt sniegumu;
* institucionalizēt pietiekamu apmācību pareizai sakaru līdzekļu ekspluatācijai un administrēšanai;
* nodrošināt, ka komerciālā konfidenciālā informācija, piemēram, kuģa ziņojumi *SAR* vajadzībām, paliek konfidenciāla un tiek izmantota tikai *SAR* vai drošības mērķiem, lai palīdzētu garantēt šīs informācijas pastāvīgu pieejamību;
* nodrošināt, ka avārijas sakari vienmēr tiek atpazīti un tiem tiek piešķirta augstāka prioritāte nekā loģistikas, administratīvajiem, apmācības un ikdienas operatīvajiem sakariem;
* ja praktiski iespējams, nodrošināt, ka *SAR* personāls tieši sazinās ar iespējamo briesmās esošo ūdens un gaisa transportlīdzekli, tostarp lidaparātu, kuģi, zvejas kuģi, izklaides kuģošanas līdzekli un citu veidu jūras kuģošanas līdzekli;
* nodrošināt visaptverošus avārijas sakarus visā *SRR*, bet jo īpaši gar krastu un uz sauszemes;
* izmantot automatizācijas paņēmienus un spēju ar radiostaciju pieslēgties telekomunikāciju tīklam, lai līdz ar darba slodzes palielināšanos resursu vajadzības būtu pamatotas;
* nodrošināt, ka sakaru finansējuma vajadzības tiek iekļautas *SAR* iestādes un *SAR* infrastruktūras budžeta plānos;
* risināt personāla kvalifikācijas un aizstāšanas vajadzības no *SAR* un sakaru skatupunkta;
* sagatavot radiopārklājuma kartes;
* izstrādāt rakstveida testu un bojājumu novēršanas procedūras; un
* sadarboties ar citām organizācijām, lai savstarpēji nodrošinātu ārkārtas atkopšanas infrastruktūru svarīgiem trauksmes izziņošanas posteņiem, datorcentriem un *RCC*.

6.5.5. Turpmāk uzskaitīti daži pasākumi, ko *SAR* iestādes var palīdzēt īstenot, lai uzlabotu avārijas ziņošanu sauszemes daļā:

* izmantot īpaši paredzētus slēgumus, lai no sauszemes infrastruktūras objektiem, piemēram, *LES*, *DSC* krasta stacijām un *MCC* pieslēgtos *RCC*, un izmantot komutācijas un programmatūras procedūras, lai saglabātu ziņojumu prioritāti;
* apgabalos, kur fiksēto tālruņa līniju darbība nav uzticama, *RCC* jāaprīko ar *Inmarsat* stacijām, lai atvieglotu ārkārtas sakarus starp *RCC* vai nodrošinātu tiešus sakarus ar lidaparātiem (kuri tagad aizvien biežāk tiek aprīkoti ar satelītsakaru (*satcom*) iekārtām, kas savienotas ar *LES*);
* modernizēt slēgumus, kas savieno *RCC* ar *LES* un *DSC* krasta stacijām, *RCC* uzstādot izsaucēja identifikācijas displejus, kur tas praktiski izdarāms, lai saņemtu ziņojumus no kuģiem, kas izmanto *Inmarsat* vai *DSC* ierosinātu radiotelefonu; un
* nodrošināt atbilstošu datorprogrammatūru, lai automātiski dekodētu ziņojumu saturu, kas ir šifrētā veidā, pirms avārijas signāla pārsūtīšanas uz *RCC*, un lai iespējami ātri automātiski izgūtu palīgdatus par briesmās esošu lidaparātu vai kuģošanas līdzekli no pieejamajām datubāzēm nosūtīšanai uz *RCC*.

6.5.6. Pārsūtīšanas laikam ir jābūt minimālam. *SRU* ir nekavējoties jādodas ceļā un jāierodas avārijas vietā vai meklēšanas rajonā, ja faktiskā atrašanās vieta nav zināma. Pārsūtīšanas laiku var mazināt tostarp šādos veidos:

* pārskatot resursu gatavības standartus, lai mazinātu resursa nepieejamības laiku (piemēram, *SAR* iekārtām un personālam ir jābūt gatavam ātri izvērsties, taču ne vēlāk kā 30 minūšu laikā pēc paziņojuma);
* pārskatot *SAR* infrastruktūras ģeogrāfiskās atrašanās vietas, lai nodrošinātu, ka tā ir optimāli novietota kārtējās vai prognozētās avārijas situācijas gadījumā; izvērtējot, vai vienības, kas nav optimāli izvietotas vai lietotas, būtu jāslēdz, jāsamazina, jāizmanto sezonāli vai jāpārvieto (piemēram, *SAR* vienībām būtu jāierodas notikuma vietā 90 minūšu laikā pēc izvēršanas);
* pārskatot *SAR* infrastruktūras resursu kopumu; nodrošinot, ka resursi atbilst vides apstākļiem un notikušās vai paredzamās avārijas veidam;
* nomainot *SAR* resursus, tiklīdz beidzies to lietderīgās lietošanas laiks, sekot līdzi jauninājumiem, lai noteiktu labākus un izmaksu ziņā izdevīgākus reaģēšanas resursus;
* uzraugot *SAR* līdzekļu uzticamību un vajadzības gadījumā veicot korektīvas darbības;
* iespēju robežās standartizējot *SRU* un uzturēšanu;
* apmācot personālu, lai nodrošinātu, ka tas spēj droši un efektīvi veikt *SAR* operācijas paredzētajā vidē(-s);
* pārskatot un aktualizējot *SAR* palīdzības politiku, reaģējot uz mainīgajiem apstākļiem;
* maksimāli izmantojot *SAR* resursu sekundāros avotus mazāk kritiskos gadījumos, lai palielinātu pieredzējušu un spējīgu papildu resursu pieejamību;
* uzturot ciešu sadarbību ar citām organizācijām; zinot to spējas, lai nodrošinātu, ka uz *SAR* situācijām reaģē spējīgākie un savlaicīgākie resursi neatkarīgi no tā, kam tie pieder; un
* pārskatot agrāk notikušos incidentus un izmantojot gūtās mācības, lai noteiktu un labotu ar pārsūtīšanu saistītos trūkumus.

6.5.7. Palielināt spēju noteikt briesmās esoša ūdens un gaisa transportlīdzekļa atrašanās vietu un sniegt tam palīdzību pēc ierašanās meklēšanas rajonā ar, piemēram, šādām darbībām:

* nodrošinot, ka meklēšanas vienības un sensori izmanto labākos pieejamos vizuālās un elektroniskās meklēšanas joslas platuma datus;
* uzlabojot atskaites punkta (*datum*) aprēķināšanu uz ūdens, tostarp izmantojot informāciju par reāllaika vēju un straumi;
* palielinot noteikšanas varbūtību, izmantojot sensorus;
* izvērtējot apkalpes nogurumu, kad tiek pirkti jauni meklēšanas resursi un ikdienas darbībās;
* pārskatot un mainot pēc vajadzības *SAR* apmācību, lai optimizētu meklēšanas efektivitāti;
* pārskatot prasības, kas piemērojamas kvalificētam medicīniskajam personālam *SAR* programmā;
* novērtējot uzlaboto glābšanas un izdzīvošanas aprīkojumu; un
* pārskatot agrāk notikušos incidentus un izmantojot gūtās mācības, lai noteiktu un labotu notikuma vietā veikto operāciju nepilnības.

## 6.6. Masu glābšanas operācijas

6.6.1. Masu glābšanas operācija (*MRO*) ir tāda operācija, kad ir nepieciešams sniegt neatliekamu palīdzību lielam briesmās esošu personu skaitam un *SAR* iestādēm parasti pieejamās spējas ir nepietiekamas.

6.6.2. *MRO* notiek retāk nekā parastie glābšanas pasākumi, tomēr tām ir lielākas sekas. Vajadzība veikt *MRO* var rasties, piemēram, plūdu, zemestrīces, terorisma un liela pasažieru lidaparāta vai kuģa katastrofas gadījumā. Lai sekmīgi veiktu *MRO*, ir nepieciešama vērienīga sagatavošanās un resursi.

6.6.3. Šādos incidentos var ciest simti vai tūkstoši briesmās esošu personu, un tie var notikt attālā un naidīgā vidē. Piemēram, ja notikusi liela pasažieru kuģa sadursme, var nākties glābt tūkstošiem pasažieru un apkalpi sliktos laika un jūras apstākļos, kad daudziem izdzīvojušajiem ir maz iespēju sev palīdzēt. Lai novērstu lielu bojāgājušo skaitu, ir kritiski svarīgi būt sagatavotiem īstenot plašus un ātrus reaģēšanas pasākumus.

6.6.4. *MRO* plāni un mācības ir izaicinošas un samērā sarežģītas. Svarīgi ir noslēgt faktiskus nolīgumus par valsts un bieži vien starptautisku resursu izmantošanu papildus tiem, kas tiek parasti izmantoti *SAR* operācijās. Lai sagatavotos, *SAR* iestādēm, pārvaldes iestādēm, pārvadājumu uzņēmumiem, avotiem, kas sniedz militāro un komerciālo palīdzību, un citām personām ir jāuzņemas būtiskas saistības un jāveido partnerattiecības.

6.6.5. *MRO* bieži vien ir jāveic un jākoordinē plašākā ārkārtas reaģēšanas pasākumu kontekstā, ietverot apdraudējuma mazināšanu, bojājumu kontroli un īpašuma glābšanas operācijas, piesārņojuma kontroli, sarežģītu satiksmes vadību, liela mēroga loģistiku, medicīniskās un tiesu medicīnas ekspertu funkcijas, nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu, intensīvu sabiedrības un politisko aprindu uzmanības pievēršanu utt. Pasākumi bieži vien ir nekavējoties jāīsteno intensīvā apmērā, un tie ilgst dienas vai pat nedēļas.

6.6.6. *SAR* iestādēm būtu jākoordinē *MRO* plāni ar uzņēmumiem, kas ekspluatē lidaparātus un kuģus, ar kuriem var pārvadāt daudzus cilvēkus. Šiem uzņēmumiem būtu jāpiedalās sagatavošanās darbos, lai novērstu *MRO* un lai palīdzētu nodrošināt sekmes, ja operāciju ir nepieciešams veikt.

6.6.7. Tas, ko ziņo plašsaziņas līdzekļi, var nozīmēt vairāk nekā tas, kādu sabiedrisko domu par *MRO* veido *SAR* pakalpojumi. Nedrīkstētu būt nepamatotas kavēšanās sniegt informāciju plašsaziņas līdzekļiem. Informācijai ir jābūt tūlītēji pieejamai un brīvā apritē starp ārkārtas pakalpojumu sniedzējiem un kuģniecībām, aviosabiedrībām un citiem iesaistītajiem primārajiem uzņēmumiem.

6.6.8. Tā kā iespējas rīkoties faktiskos incidentos, kuros jāīsteno masu glābšana, ir retas un problemātiskas, ir jo īpaši svarīgi *MRO* plānus īstenot mācībās.

## 6.7. *SAR* operācijas ar vairāku lidaparātu iesaisti

6.7.1. *SAR* operācija ar vairāku lidaparātu iesaisti ir tāda operācija, kurā piedalās divi vai vairāki lidaparāti.

***Drošība***

6.7.2. *SAR* organizācijām būtu jāizstrādā plāni un procedūras, lai nodrošinātu *SAR* operāciju efektīvu veikšanu ar vairākiem lidaparātiem, vienlaikus saglabājot lidojumu drošību.

**Piezīmes.**

1. Atkarībā no valsts aviācijas reglamentējošiem noteikumiem *SAR* organizācijām var noteikt, ka tām šādu plānu un procedūru izstrādē ir jādarbojas un jāsadarbojas ar attiecīgajām valsts civilās aviācijas reglamentējošajām iestādēm, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un militārās aviācijas iestādēm.

2. Izstrādājot plānus un procedūras, jāņem vērā iespējamās civilo un militāro operāciju operatīvās un procesuālās atšķirības.

***Kopīgas procedūras***

6.7.3. Ņemot vērā, ka dažādiem *SRR* atšķiras gaisa *SRU* pieejamība, spējas un ģeogrāfiskie apstākļi, reģionāli atšķiras arī *SAR* operāciju plāni ar vairāku lidaparātu iesaisti. Nozīmīgas atšķirības var palielināt drošības riskus tādās operācijās, kurās kopā darbojas dažādu *SAR* organizāciju lidaparāti, *SRU* vai personāls.

6.7.4. Lai veicinātu drošību, efektivitāti un labu praksi, ir svarīgi, lai *SAR* organizācijas izstrādātu *SAR* operāciju plānus ar vairāku lidaparātu iesaisti, pamatojoties uz kopīgām procedūrām un principiem. Attiecīgās procedūras un principi ir aplūkoti *IAMSAR* II sējuma 7. nodaļā un III sējuma 5. sadaļā.

6.7.5. *SAR* organizācijām ir ieteicams savstarpēji un ar valsts civilās un militārās aviācijas iestādēm dalīties pieredzē un sniegt ieteikumus par *SAR* operācijām ar vairāku lidaparātu iesaisti, lai uzlabotu šīs procedūras un plānus.

## 6.8. Pētniecība un izstrāde

6.8.1. Pētniecības un izstrādes pasākumi *SAR* jomā, kas tiek veikti atsevišķi vai sadarbībā ar citām valstīm, bieži vien ļauj uzlabot *SAR* pakalpojumus. Šādi pasākumi parasti ir vērsti uz datu, procedūru vai iekārtu pilnveidi, lai padarītu *SAR* pakalpojumus efektīvākus. Pētniecība un izstrāde parasti ir vērsta uz jaunu un jaunāko tehnoloģiju izpēti *SAR* jomā, lai varētu izdarīt vairāk ar mazāk resursiem. Šīs nodaļas citās daļās ir sniegti ieteikumi, kādās jomās pētniecības un izstrādes pasākumi varētu sniegt panākumus.

6.8.2. Ar pētniecības un izstrādes rezultātiem būtu jādalās, lai mazinātu centienu dublēšanās risku un maksimāli izmantotu rezultātus. Valstīm, kas nav tieši iesaistītas pētniecības un izstrādes pasākumos, būtu jācenšas darīt visu, lai tās būtu informētas par pasākumiem, ko īstenojušas citas valstis.

## 6.9. Citi faktori

6.9.1. Turpmāk uzskaitīti daži praktiski principi un ieteikumi, kas palīdzēs *SAR* vadītājiem efektīvāk uzlabot *SAR* pakalpojumus. *SAR* vadītājiem tie būtu jāizvērtē un jāpievieno savas personiskās pieredzes sarakstam.

a) Jāuzklausa to cilvēku ieteikumi, kurus visvairāk skars jūsu lēmumi.

b) Nekad nevar samierināties ar *status quo*, bet pastāvīgi jācenšas uzlabot procesus.

c) Jāsaprot, ka problēmas novēršana vienmēr izmaksā lētāk nekā tās risināšana.

d) Jāvelta laiks tam, lai pilnībā saprastu starptautiskās *SAR* pamatprincipus, procedūras un leksiku.

e) Jāatļauj pieņemt operatīvos lēmumus *RCC* līmenī un jāsniedz vispārīgi norādījumi vai procedūras, kas nepieciešamas, lai *RCC* varētu pieņemt šos lēmumus.

# A papildinājums Tiesību akta paraugs *SAR* organizācijas dibināšanai

**Piezīme.**Šo tiesību akta paraugu var pielāgot, lai izmantotu aviācijas un/vai jūras iestādes dibināšanai.

[*Likumdošanas struktūras*] [*tiesību akta veids*]

par

meklēšanas un glābšanas organizācijas dibināšanu

[*Datums*]

**1. pants.** Meklēšanas un glābšanas organizāciju izveido ar mērķi sniegt meklēšanas un glābšanas pakalpojumus saskaņā ar grozīto *IMO* 1979. gada Starptautisko konvenciju par meklēšanu un glābšanu uz jūras un ar Starptautiskās Civilās aviācijas konvencijas 12. pielikumu.

Meklēšanas un glābšanas organizācija, cik vien tās primārā funkcija to ļauj, palīdz citās ārkārtas situācijās.

**2. pants.** Par meklēšanas un glābšanas pakalpojumu sniegšanu ir atbildīgas kompetentās valsts iestādes.

**3. pants.** Meklēšanas un glābšanas operāciju laikā kompetentās valsts iestādes ir tiesīgas lūgt citu valstu dienestu sadarbību un atbalstu.

Kompetentās valsts iestādes ir pilnvarotas slēgt nolīgumus par palīdzības sniegšanu ar vietējām (valsts, apgabala, pašvaldības) iestādēm un piemērotām privātām aģentūrām vai personām.

**4. pants.** Kompetento valsts iestāžu pienākums ir apspriest starptautisko nolīguma noteikumus ar citu valstu meklēšanas un glābšanas organizācijām.[[4]](#footnote-4)\*

Visi valsts dienesti veic pasākumus, lai iespēju robežās veicinātu, ka citu valstu personāls un iekārtas, kas saskaņā ar vienošanos ar kompetentām valsts iestādēm piedalās meklēšanas un glābšanas operācijās, var nekavējoties un uz laiku ienākt valsts teritorijā.

Visi valsts dienesti cenšas attiecīgi īstenot Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas un/vai Starptautiskās Jūrniecības organizācijas ieteikumus un standartus meklēšanas un glābšanas jomā.

**5. pants.** Jautājumi par izmaksu piešķiršanu saistībā ar meklēšanas un glābšanas operācijas veikšanu nav atļauti, lai [*par civilo aviāciju un/vai tirdzniecības kuģiem atbildīgajiem dienestiem*] netraucētu tās tūlītēju un efektīvu izpildi.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **6. pants** | Šis | [*tiesību akta veids*] | stājas spēkā no | [*datums*]. |
|  |  | [*vieta*] | [*datums*] |  |
|  |  | [*likumdošanas struktūras*] | vārdā |  |
|  |  |  | [*paraksts*] |  |

# B papildinājums Pirmās nepieciešamības līdzekļu krāsu kodi un piktogrammas

1. Konteineru vai iepakojumu, kuros ir izdzīvošanas aprīkojums, ko met lejā izdzīvojušajiem, saturam jābūt vispārējā veidā apzīmētam ar krāsu kodu, ar norādi drukātā veidā un ar pašizskaidrojošiem simboliem.

2. Uz konteineriem un iepakojumiem, ar kuriem met lejā izdzīvošanas aprīkojumu, satura apzīmēšanai ar krāsu kodiem izmanto turpmāk norādīto kodu krāsu lentes.

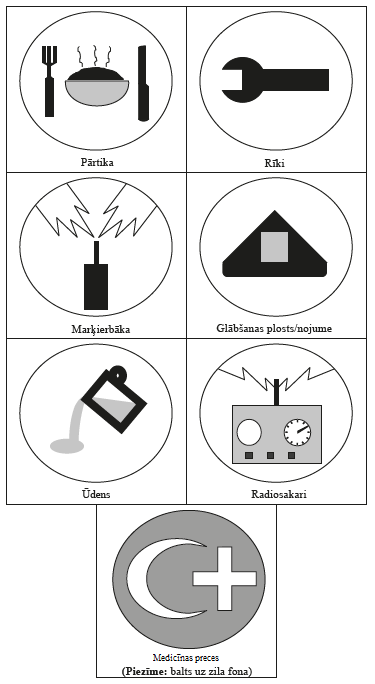
SARKANS: medicīnas preces un pirmās palīdzības piederumi

ZILS: pārtika un ūdens

DZELTENS: segas un aizsargapģērbs

MELNS: dažāds aprīkojums, piemēram, krāsniņas, cirvji, kompasi un ēst gatavošanas instrumenti.

3. Būtu jāizmanto arī atstarojoša materiāla līmlentas ar piemērotām piktogrammām. Piktogrammas ir parādītas B-1. attēlā.



**B-1. attēls.**

# C papildinājums *SAR* palīdzības avoti

**C.1. Valsts, reģionālie un pašvaldību dienesti**

C.1.1. Daudzi valsts dienesti var sniegt vērtīgu palīdzību *SAR* operācijās. Valsts *SAR* plānā būtu jānorāda, kādā apmērā un veidā katrs dienests sniegtu palīdzību *SAR* sistēmai, ja tiktu lūgts. Jāizvērtē būtu palīdzības lūgšana valsts dienestiem, nevis privātuzņēmumiem, jo tie varētu prasīt ievērojamu maksu par pakalpojumiem. Valsts dienesti un infrastruktūra, kas varētu sniegt palīdzību *SAR* operācijās, ir norādīti turpmāk.

a) *Lauksaimniecības un mežsaimniecības dienesti*. Personāls un organizācijas meklēšanai uz sauszemes, ugunsdzēsēji un pirmās palīdzības personāls, sakaru tīkli, vieglie lidaparāti un helikopteri.

b) *Apraides stacijas*. Sakaru tīkli un sabiedrības informēšanas apraides.

c) *Civilās aviācijas administrācijas*. Gaisa satiksmes vadības dienestu personāls, sakaru tīkli un dienesta lidaparāti.

d) *Krasta apsardze un glābšanas laivu iestādes*. Ja šādas iestādes ir nodibinātas, tās parasti ir pirmais avots, kas sniedz palīdzību jūras *SAR*. Šīs iestādes var nodrošināt plašu pakalpojumu klāstu, bet svarīgākie ir šādi:

* apmācīts personāls un specializēts, visiem laika apstākļiem piemērots *SAR* aprīkojums;
* medicīniskā palīdzība un neatliekamā medicīniskā evakuācija;
* trauksmes izziņošanas posteņi, sakaru tīkli, virziena atrašana un radio aprīkojums;
* izdzīvošanas aprīkojums; un
* testēšanas, prototipa un eksperimentālais aprīkojums.

e) *Elektrības un sabiedrisko darbu dienesti*. Pirmās palīdzības personāls, helikopteri un sakaru līnijas.

f) *Ugunsdzēsības depo*. Ugunsdzēsības depo bieži vien ir kontaktpunkti, pie kuriem sabiedrība vēršas pēc palīdzības vai ziņo par nelaimes gadījumu. Tie var sniegt:

* trauksmes izziņošanas posteņa pakalpojumus; un
* glābšanas vienības, tostarp kuģošanas līdzekļus, neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļus, neatliekamās medicīniskās palīdzības tehniķus un ugunsdzēsības brigādes.

g) *Veselības aprūpes dienesti*. Slimnīcas un pirmās palīdzības iestādes, ātrā medicīniskā palīdzība un medicīniskās stacijas attālos rajonos, telemedicīniskā atbalsta dienesti (*TMAS*).

h) *Hidrogrāfijas un citi jūras apsekošanas dienesti*. Jūras kuģošanas brīdinājumi un informācija un kuģošanas līdzekļi.

i) *Sauszemes apsekošanas dienesti*. Lidaparāti, aerofotografēšana un fotogrāfiju atšifrēšanas personāls.

j) *Bākas un loču stacijas*. Kuģošanas līdzekļi un apkalpes.

k) *Jūras un zvejniecības dienesti*. Kuģošanas līdzekļi, apkalpes un kuģošanas līdzekļu ziņošanas sistēmas.

l) *Meteoroloģiskie dienesti*. Laika ziņas un sakaru tīkli.

m) *Militārie dienesti*. Bieži vien militārie dienesti ir labākais avots, kas nodrošina visiem laika apstākļiem piemērotu infrastruktūru un apmācītu personālu, *SAR* spēju nodrošināšanā pārspējot pat izveidotos krasta apsardzes un glābšanas laivu dienestus. Ņemot vērā militāro operāciju centru sakaru tīklus, šie centri ir izcila vieta, lai tiem līdzās izvietotu *RCC*.

n) *Policijas iestādes*, tostarp pašvaldības policijas, valsts policijas vai reģionālās policijas spēki. Policijas iestādes ir kontaktpunkti, kuriem sabiedrība bieži vien ziņo par neparastiem novērojumiem. Policijas iestādes var nodrošināt ar *SAR* saistītus pakalpojumus:

* trauksmes izziņošanas posteņus;
* helikopterus, mazizmēra kuģošanas līdzekļus, dežūrlaivas un vienības, kas veic meklēšanas darbus uz sauszemes;
* sakaru līdzekļus;
* satiksmes kontroli; un
* avārijas vietas norobežošanu un apsargāšanu.

o) *Dzelzceļa iestādes*. Sakaru tīkli.

p) *Telefona un telegrāfa dienesti.* Sakaru tīkli un to labošanas personāls.

**C.2. Sakaru līdzekļi**

C.2.1. Sakari ir būtiski *SAR* sistēmas efektīvai darbībai. Ir jānodrošina, kādā veidā *SAR* sistēma saņem avārijas signālus un novirza *SAR* infrastruktūru, kas veic reaģēšanas pasākumus. Vissvarīgākais ir nodrošināt tūlītēju piekļuvi sakaru līnijām, kas pieder valsts dienestiem un privātuzņēmumiem. *SAR* vadītājiem būtu jānodrošina, ka iespēju robežās katram *RCC* ir pieejami šādi sakaru tīkli:

* gaisa satiksmes vadības dienestu tīkli;
* radioamatieru radiostacijas;
* valsts un privātās apraides stacijas;
* kabeļa, telefona un telegrāfa sakaru uzņēmumi;
* krasta radiostacijas;
* meteoroloģiskie sakaru tīkli;
* militāro spēku sakaru tīkli;
* dzelzceļa sakaru sistēmas;
* specializētie *SAR* sakaru tīkli;
* satelītsakaru sistēmas, piemēram, *Inmarsat* un *Cospas–Sarsat*; un
* transporta sakaru sistēmas.

**C.3. Lidaparātu ekspluatācijas aģentūras**

C.3.1. Ar lidaparātu ekspluatācijas aģentūrām būtu jānoslēdz vienošanās par sadarbību *SAR* operācijās. Tās varētu sniegt šādu ierobežotu palīdzību:

* pieprasīt lidaparātu apkalpēm vizuāli vai ar radio novērot to maršruta tuvumā pazudušas lidmašīnas vai kuģošanas līdzekļus;
* novirzīt ceļā esošu lidaparātu, cik vien praktiski iespējams *SAR* vajadzībām;
* piemērotus lidaparātus un apkalpi nodot *SAR* operāciju veikšanai;
* sniegt *RCC* izvērstu informāciju par savu briesmās esošo lidaparātu un par izdzīvošanas aprīkojumu, kas ir uz šā lidaparāta klāja; un
* veicināt lidaparātu ekspluatantus un lidlaukus uzraudzīt 121,5 MHz radiofrekvenci.

**C.4. Zvejas kuģi, jahtas un mazizmēra kuģošanas līdzekļi**

C.4.1. Zvejas kuģi, jahtas un citi privāti mazizmēra kuģošanas līdzekļi ir brīvprātīgas palīdzības avots. Šiem avotiem ir dažāds apmācības līmenis *SAR* operāciju veikšanai. Policijai, muitai un ostas iestādēm arī parasti ir mazizmēra kuģošanas līdzekļi, kas ir piemēroti *SAR* operācijām piekrastes vai aizsargātos ūdeņos.

**C.5. Tirdzniecības kuģi**

C.5.1. Vairākās starptautiskajās konvencijās ir noteikts, ka kuģa kapteinim, saņemot ziņojumu par briesmās esošām personām jūrā, ir jārīkojas, lai sniegtu palīdzību, ja to var izdarīt, nepakļaujot nevajadzīgam riskam sava kuģa un apkalpes drošību.

C.5.2. Jūrā esošie kuģošanas līdzekļi, lai arī ne vienmēr var piedalīties plašās meklēšanas operācijās, ir iespējamie *SAR* līdzekļi. Kuģu kapteiņu pienākums ir palīdzēt citiem, ja vien to var izdarīt, neapdraudot palīdzību sniedzošo kuģošanas līdzekli vai apkalpi. Kuģu ziņošanas un izsekošanas sistēmas ļauj *SMC* ātri uzzināt to aptuveno atrašanās vietu, kursu un kuģošanas līdzekļa braukšanas ātrumu avārijas situācijas vietas tuvumā un citu vērtīgu informāciju par kuģošanas līdzekli, piemēram, vai uz tā ir ārsts. Kuģu kapteiņi, kas atrodas interesējošajā rajonā, būtu jāmudina sūtīt regulārus ziņojumus iestādei, kas atbild par kuģu ziņošanas sistēmas darbību, attiecībā uz *SAR* šajā rajonā. Kuģi ir galvenais *SAR* resurss, ko izmanto *RCC*, tomēr pieprasījums *RCC* sniegt palīdzību ir jālīdzsvaro ar ievērojamām izmaksām, kas rodas kuģošanas sabiedrībām, kad tās novirzās no sava maršruta, lai sniegtu palīdzību. Kuģu ziņošanas sistēmas ļauj *RCC* ātri identificēt kuģošanas līdzekli, kas spēj palīdzēt un kuram novirzīšanās nodarīs mazāko kaitējumu; tādējādi citi tuvumā esošie kuģošanas līdzekļi netiks traucēti. Kuģu ziņošanas sistēmas funkcionālās pamatprasības ir šādas:

* viena vai vairākas sakaru stacijas, kas saņem un retranslē kuģu ziņojumus;
* infrastruktūra (personāls un iekārtas) kuģu ziņojumu ierakstīšanai, kursa nolikšanai, aktualizēšanai un reģistrēšanai;
* standarta operāciju procedūra, kas pieejama kuģiem, kuri piedalās sistēmā; un
* *RCC*, kuram var būt nepieciešami dati, var nekavējoties piekļūt sistēmas informācijai.

**C.6. Palīgorganizācijas**

C.6.1. Jūras un aviācijas palīgorganizācijas ir organizācijas, kas nodrošina apmācību un darbības regulējumu privātiem ūdens un gaisa transportlīdzekļiem, kas brīvprātīgi piedalās *SAR*. Lai arī šie ūdens un gaisa transportlīdzekļi nav speciāli paredzēti *SAR*, bieži vien tie noder virs sauszemes un piekrastes ūdeņos. Šie ūdens un gaisa transportlīdzekļi atšķiras lieluma, tipa, konstrukcijas, jaudas, ilgizturības un noturības ziņā. *SAR* plānotājiem būtu jāuztur aktualizēta informācija par to, kā sazināties ar šiem brīvprātīgajiem resursiem, un jāzina to iespējas un ierobežojumi.

**C.7. Sporta klubi un līdzīgas organizācijas**

C.7.1. Aviācijas klubi, izpletņlēkšanas klubi, skautu pulki, kalnos kāpēju un pārgājienu rīkošanas klubi var sniegt būtisku palīdzību, jo īpaši *SAR* operācijās virs sauszemes. Izpletņlēcēju klubu lidmašīnas var izmantot pirmās nepieciešamības līdzekļu nomešanai, savukārt aviācijas klubiem piederošas lidmašīnas var izmantot meklēšanai no gaisa, kas jāveic ar zemu lidošanas ātrumu un mazā augstumā pilotiem labi zināmās teritorijās.

**C.8. Komercuzņēmumi**

C.8.1. Vairāki komercuzņēmumi var sniegt būtisku devumu *SAR* operācijās, ņemot vērā to atrašanās vietu, aprīkojumu un uzņēmējdarbības veidu. Šādu uzņēmumu piemēri ir minēti turpmāk.

a) *Augu un insektu miglošanas uzņēmumi*. Lidmašīnas un helikopteri.

b) *Polārie tirdzniecības posteņi un tropiskās plantācijas*. Trauksmes izziņošanas posteņi.

c)*Naftas uzņēmumi un citi dabas resursu izmantošanas uzņēmumi*. Kuģošanas līdzekļi un apkalpes; lidmašīnas un helikopteri, ko parasti izmanto cauruļvadu patrulēšanai, transportam un apsekojumiem; pirmās palīdzības un sakaru līdzekļi.

d) *Īpašuma glābšanas uzņēmumi*. Zemūdens īpašuma glābšanas aprīkojums un personāls, kuģošanas līdzekļi un apkalpe, kompetence īpašuma glābšanas darbos, aprīkojums un velkoņi, kas dodas okeānā.

e) *Kuģošanas informācijas aģentūras un klasificēšanas sabiedrības*. Kuģošanas un kuģu ienākšanas grafiki, aprakstoša informācija un kuģošanas dati.

**C.9. Citas iestādes**

C.9.1. *SAR* sistēmai var jo īpaši noderēt iestādes, kas atrodas izolētās vietās. Parasti tās ir labi aprīkotas, lai kalpotu kā trauksmes izziņošanas posteņi, organizētu meklēšanas vienības un sniegtu medicīnisko palīdzību. Tās ir, piemēram, misionārās un medicīniskās stacijas, klosteri, konventi un citi brīvprātīgi anklāvi.

# D papildinājums Informācijas avoti

Lai saņemtu šajā rokasgrāmatā minētos atsauces dokumentus, var noderēt turpmāk sniegtā kontaktinformācija. Starptautiskie dokumenti it pieejami sponsorējošo organizāciju oficiālajās valodās. Organizācijas tīmekļa vietnē būtu jābūt aktuālākajai kontaktinformācijai, piemēram, tālruņa numuram, faksa numuram un e-pastam.

|  |  |
| --- | --- |
| Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (*ICAO*)  *999 University Street*  *Montreal, Quebec H3C H7*  *Canada* | Tīmekļa vietne: www.icao.int  E-pasts: icaohq@icao.int |
| Starptautiskā Jūrniecības organizācija (*IMO*)  *4 Albert Embankment*  *London SE1 7SR*  *United Kingdom* | Tīmekļa vietne: www.imo.org  E-pasts: info@imo.org |
| Starptautiskā Telesakaru savienība (*ITU*)  *Bureau des radiocommunications (BR)*  *Place des Nations*  *CH-1211 Genève 20*  *Switzerland* | Tīmekļa vietne: www.itu.int/ITU-R/  E-pasts: brmail@itu.int |
| *Inmarsat*  *99 City Road*  *London EC1Y 1AX*  *United Kingdom* | Tīmekļa vietne: www.inmarsat.com  E-pasts: customer\_care@inmarsat.com |
| Starptautiskā *Cospas–Sarsat* progamma  *700 de la Gauchetière West, Suite 2450*  *Montreal, Quebec H3C H7*  *Canada* | Tīmekļa vietne: www.cospas-sarsat.int  E-pasts: mail@cospas-sarsat.int |
| Starptautiskais Radio medicīnas centrs [*Centro Internazionale Radio-Medico* (*CIRM*)]  *Viale dell’Architettura, 41*  *00144 Rome*  *Italy* | Tīmekļa vietne: www.cirm.it  E-pasts: telesoccorso@cirm.it |
| *Amver Maritime Relations*  *1 South Street*  *USCG Battery Park Building*  *New York, NY 10004*  *United States* | Tīmekļa vietne: www.amver.com |
| Globālā pozicionēšanas sistēma (*GPS*)  *U.S. Coast Guard*  *NAVCEN MS 7310*  *7323 Telegraph Road*  *Alexandria, VA 20598-7310*  *United States of America* | Tīmekļa vietne: www.navcen.uscg.gov |
| Globālā navigācijas satelītu sistēma  (*GLONASS*) | Tīmekļa vietne: www.glonass-iac.ru  E-pasts: glonass-ianc@mcc.rsa.ru |

# E papildinājums Viltus signāls

**E.1. Viltus signāla novēršanas nozīmīgums**

E.1.1. Viltus signāls ir jebkurš signāls, ko saņem *SAR* sistēma, kas norāda par faktisku vai iespējamu avārijas situāciju, lai arī šāda situācija faktiski nepastāv. Viltus signāls dažkārt rodas iekārtas darbības atteiču, traucējumu, pārbaužu un netīšas cilvēka kļūdas dēļ. Ar nolūku pārraidītu viltus signālu sauc par maldināšanu.

E.1.2. Tā kā tirgū ienāk aizvien vairāk trauksmes izziņošanas iekārtu, kas pārraida automātiskus iepriekš formatētus datu ziņojumus, neizbēgami ir vērojama tendence, ka palielinās saņemto viltus signālu skaits. Ja nebūs izstrādāti pretpasākumi, *SAR* sistēma tiks pakļauta aizvien lielākai slodzei, *SAR* personāls tiks pakļauts lielākam riskam un tiks iedragāta uzticēšanās trauksmes izziņošanas sistēmām, kurām ir jānodod ziņa *SAR* sistēmai, kad nepieciešama palīdzība.

E.1.3. *SAR* personālam ikviens avārijas signāls ir jāuztver kā īsts, līdz netiek gūts apstiprinājums par pretējo.

E.1.4. Ja ir viltus signāls, *RCC* būtu jānosūta attiecīgajām iestādēm nevajadzīgas *SAR* trauksmes (*UNSAR*) ziņojums, lai sekotu tam, ka tiek novērsta līdzīgu viltus signālu atkārtošanās. Plānveida kontrolē jāiekļauj arī par viltus signālu atbildīgā(-ās) persona(-as) un var iekļaut tādu informāciju kā, piemēram, kādas pūles *SAR* organizācija ir veltījusi reaģēšanai uz viltus signālu.

**E.2. Viltus signāla novēršana**

E.2.1. *SAR* iestādēm ir ieteicams veikt šādus pasākumus, lai mazinātu viltus signālu skaitu:

* informēt lidaparātu un kuģošanas līdzekļu īpašniekus un ekspluatantus par sekām, ko izraisa viltus avārijas signālu skaita pieaugums;
* nodrošināt, lai kuģošanas līdzekļi pareizi reģistrētu visas sakaru iekārtas un lai šie reģistrācijas dati būtu tūlītēji pieejami *RCC*;
* sekot *UNSAR* ziņojumiem;
* izvērtēt, vai ir jāizstrādā un jāveic izpildes pasākumi, lai vērstos pret tiem, kas:
* netīši pārsūta viltus avārijas signālu, pareizi to neanulējot, vai kas neatbild uz avārijas apstiprinājumu nepareizas lietošanas vai nolaidības dēļ;
* atkārtoti pārsūta viltus signālus; un
* ar nolūku pārsūta viltus signālus;
* izmantot *ITU* pārkāpumu ziņošanas procedūru attiecībā uz viltus avārijas signāliem;
* nodrošināt, ka sakaru iekārtu operatori ir labi informēti par iekārtas izmantošanu, par to, cik svarīgi ir izvairīties no viltus signāliem, un kādi pasākumi jāveic, lai novērstu viltus signālu pārsūtīšanu;
* informēt iekārtu apstiprinātājiestādes par viltus signālu problēmām, lai tās pievērstu uzmanību radioiekārtu testēšanas un brīdināšanas funkcijām tipveida apstiprinājuma procesa laikā;
* mudināt uzņēmumus, kas uzstāda radioiekārtas, apmācīt šo iekārtu lietotājus, lai nodrošinātu, ka viņi ir iepazinušies ar uzstādītās iekārtas darbības principiem;
* izmeklēt cēloņus, ja kāds konkrēts sakaru iekārtas modelis atkārtoti pārsūta netīšas trauksmes, un informēt attiecīgās organizācijas;
* nodrošināt, ka apsekotāji un inspektori ir informēti par sakaru iekārtu un jo īpaši par to, kā to izmantot un pārbaudīt, nenosūtot viltus signālu;
* pieprasīt, lai operatori būtu pienācīgi sertificēti attiecībā uz uzstādīto sakaru iekārtu;
* mudināt sakaru iekārtu *ražotājus, piegādātājus un uzstādītājus*:
* sniegt skaidras un precīzas lietošanas instrukcijas, kas ir viegli saprotamas (uzturēšanas un lietošanas instrukcijas būtu jānošķir, un tām būtu jābūt angļu valodā un pēc vajadzības citās valodās);
* nodrošināt, ka piegādātājs un uzstādīšanas personāls saprot, kā iekārta darbojas un kādas ir viltus signāla pārsūtīšanas sekas;
* nodrošināt, ka iekārta ir konstruēta avārijas ziņošanai tā, ka nav iespējams trauksmi nosūtīt nejauši; ārkārtas situācijā veicamo darbību panelis ir nošķirts no parasti veicamo darbību paneļa, ir aprīkots ar vāku un tam ir ar krāsu kodēti slēdži, un vadības paneļiem ir standartizēta konfigurācija un darbības standartprocedūras;
* testa funkcijas projektēt tā, lai testēšanas aprīkojums neizraisītu viltus avārijas signālus;
* nodrošināt, ka tiklīdz ir uzstādīta sakaru iekārta, lietotājiem tiek sniegtas nepieciešamās instrukcijas, jo īpaši norādot darbības procedūras (žurnālā reģistrē, ka instrukcijas ir sniegtas);
* nodrošināt, ka avārijas signāla aktivizācija tiek norādīta vizuāli un/vai ar skaņu, parādot, ka iekārta nosūta avārijas signālu, līdz tiek manuāli deaktivizēta;
* īstenot piemērotus tehniskos un operatīvos pasākumus, lai novērstu trauksmes nejaušu nosūtīšanu;
* nodrošināt, ka *ELT* vai *EPIRB* apstrādes procedūras un ietaises, tostarp to atrašanās vieta uz lidaparāta vai kuģošanas līdzekļa klāja un izlaišanas un aktivizēšanas mehānismi novērš nejaušu trauksmes aktivizēšanu;
* *EPIRB* konstrukcijai ir jābūt tādai, lai tad, kad radiobāka ir izņemta no skavām, tā automātiski aktivizētos tikai tad, kad ir iegremdēta ūdenī; ja to iedarbina manuāli, ir nepieciešama divpakāpju aktivizēšanas procedūra; un
* izvērtēt *ELT* un *EPIRB* uzstādīšanas vietu jaunos ūdens un gaisa transportlīdzekļos to projektēšanas un būvēšanas agrīnajos posmos;
* mudināt *instruktorus un pedagogus* :
* nodrošināt, ka aviācijas un jūras izglītības centri ir informēti par viltus signāla problēmām un kādas sekas tās rada drošībai un *SAR*, un māca par tām;
* iegūt un mācību laikā izmantot faktiski notikušus gadījumus kā piemērus;
* visās teorētiskajās un praktiskajās mācībās, kas tiek veiktas aviācijas un jūrniecības jomā, uzsvērt vajadzību izvairīties no viltus avārijas signāliem;
* nodrošināt, ka sakaru apmācību laikā nejauši netiek nosūtīti viltus avārijas signāli;
* *sakaru iekārtu lietotājiem un viņu darba devējiem* māca:
* nodrošināt, ka visiem darbiniekiem, kas atbild par avārijas signālu sūtīšanu, ir sniegtas instrukcijas un viņi ir kompetenti darbināt visas radio iekārtas uz lidaparāta vai kuģošanas līdzekļa klāja;
* ka persona(-as), kas atbild par sakariem avārijas situācijā, sniedz nepieciešamās instrukcijas un informāciju visiem apkalpes locekļiem, kuriem būtu jāzina, kā nosūtīt avārijas signālu;
* ka katrās praktiskajās mācībās par evakuāciju no lidaparāta vai kuģošanas līdzekļa ir jāsniedz instrukcijas apkalpei par to, kā izmantojams avārijas aprīkojums avārijas funkcijām;
* nodrošināt, ka iekārtas testēšana tiek veikta tikai tad, ja to uzrauga persona, kas atbild par sakariem avārijas situācijā;
* nodrošināt, ka iekārtas testēšanas vai praktisko mācību laikā nekad nepieļauj viltus avārijas signāla ieslēgšanos;
* nodrošināt, ka 406 MHz avārijas radiobāku (*ELT*, *EPIRB* un *PLB*), ko izmanto *SAR* personāls, reaģējot uz avārijas situācijām, kodētās identitātes ir pareizi reģistrētas datubāzē, kas pieejama 24 h dienā vai automātiski tiek sniegta *SAR* iestādēm (lidaparātu un kuģošanas līdzekļu ekspluatantiem būtu jāapstiprina, ka viņi ir reģistrējuši savas radiobākas šajā datubāzē, lai palīdzētu *SAR* dienestiem identificēt vienību avārijas gadījumā un ātri iegūtu citu informāciju, lai palīdzētu tiem reaģēt);
* nekavējoties aktualizēt 406 MHz avārijas radiobākas, *Inmarsat* un *DSC* reģistrācijas datus un vajadzības gadījumā pārprogrammēt iekārtas kodus, ja mainās lidaparāta vai kuģošanas līdzekļa īpašumtiesības, nosaukums, karogs vai tamlīdzīga informācija;
* uzmanīgi uzstādīt un uzturēt *ELT* un *EPIRB* saskaņā ar ražotāja norādījumiem un izmantojot kvalificētu personālu;
* neaktivizēt *EPIRB*, ja palīdzība jau ir pieejama (*EPIRB* ir domāta palīdzības izsaukšanai, ja kuģošanas līdzeklis nespēj saņemt palīdzību ar citiem līdzekļiem, un tā sniedz informāciju par atrašanās vietu un sūta peilēšanas signālus *SAR* vienībām);
* tiklīdz *EPIRB* tiek ar nolūku ieslēgta, kuģošanas līdzeklim būtu jācenšas sazināties ar *SAR* iestādēm, izmantojot citus sakaru veidus, lai paziņotu par situāciju;
* ja *EPIRB* ir aktivizēta nejauši, tā būtu iespējami ātrāk jāizslēdz, un *RCC* ir jāinformē par to, ka ir notikusi viltus trauksme. Gadījumā, ja radiobāku nevar izslēgt, jāveic pasākumi, lai novērstu vai kavētu signāla pārraidīšanu. Veicot šādas darbības, radiobāka var kļūt nederīga turpmākai lietošanai, ja vien vien atbilstīga remontiestāde neveic tās remontu;
* pēc *EPIRB* lietošanas avārijas situācijā, ja iespējams, tā būtu pēc tam jāatgūst un jādeaktivizē;
* ja 406 MHz avārijas radiobāka ir bojāta un ir jāutilizē vai ja lidaparāts vai kuģošanas līdzeklis ir pārdots metāllūžņos, vai arī radiobāka vairs netiek izmantota kādu citu iemeslu dēļ, nodrošināt, ka to vairs nevar iedarbināt, ja iespējams, izņemot bateriju un atgriežot radiobāku ražotājam vai iznīcinot to;
* veikt pasākumus, piemēram, ietīt 406 Mhz avārijas radiobāku alvas folijā, lai novērstu, ka notiek signālu pārraidīšana, kamēr radiobāka kādu iemeslu dēļ tiek sūtīta ražotājam; un
* pēc *ELT* vai *EPIRB* iznīcināšanas nodrošināt, ka radiobāka ir izņemta no reģistrācijas sarakstiem.

# F papildinājums Trauksmes izziņošanas un atrašanās vietas noteikšanas spējas, kurām tiek dota priekšroka jaunajās mobilajās satelītu sistēmās, ko izmanto avārijas ziņošanai

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| *PSTN* – publiskais komutējamais telefonu tīkls |  | *R* – nepieciešamā spēja |
| *PSDN* – publiskais komutējamais datu tīkls |  | *D* – vēlamā spēja |
| ĀIC – ārkārtas izsaukumu centrāle, izņemot glābšanas koordinācijas centru (*RCC*) |  |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Uzlabotā** | ***SAR* sistēma, kas nodrošina pamatspējas** | **Spējas un funkcijas** |
| 1 | *R* | *R* | Divpusējo datu vai balss sakaru izveide |
| 2 | *R* | *R* | *PSTN* ir savietojams ar vārtejas starpniecību, lai varētu izmantot telefonus bez īpašām iekārtām |
| 3 | *R* | *R* | *PSDN* ir savietojams ar vārtejas starpniecību, lai varētu izmantot parastas datu iekārtas bez īpašām iekārtām |
| 4 | *R* | *D* | Datu ziņojuma apstiprinājums datu sistēmām, lai uzlabotu izdzīvojušo izredzes dzīvot |
| 5 | *R* | *D* | Ziņojuma pārskatatbildība, lai nodrošinātu, ka atbildīgais *RCC* ir saņēmis trauksmes signālus |
| 6 | *R* | *R* | Spēja atzvanīt, lai atkārtoti nodibinātu sakarus ar avārijas situācijā nonākušajiem |
| 7 | *RCC* vai ĀIC | Pakalpojuma sniedzējs | Savienojamība, lai ar minimālu aizturi adresētu trauksmes signālus *RCC* vai ĀIC; pretējā gadījumā pakalpojuma sniedzēja operatoram |
| 8 | *R* | *D* | Atrašanās vieta, kas pieejama *RCC* vai ĀIC *SAR* plānu izstrādei |
| 9a | *D* | *D* | Atrašanās vietas precizitāte < 100 m, lai palīdzētu atrast avārijas vietu |
| 9b | *R* | *D* | Atrašanās vietas precizitāte < 5 km, lai palīdzētu atrast avārijas vietu |
| 10 | *R* | *D* | Atrašanās vietas noteikšana, lai to peilētu |
| 11 | *D* | *D* | Globāls pārklājums, lai nodrošinātu maksimālas *SAR* priekšrocības |
| 12 | *D* | *D* | Minimāli apvidus ierobežojumi, lai būtu maksimāli lielāka labu sakaru iespējamība |
| 13 | *D* | *D* | Starptautiski darbināms, lai būtu maksimālas *SAR* priekšrocības |
| 14 | *D* | *D* | Selektīvā apjautāšana atrašanās vietā, lai iztaujātu nespējīgo pusi |
| 15 | *D* | *D* | Trauksmes izziņošanas laiks īsāks par piecām minūtēm, lai palielinātu iespējas atklāt izdzīvojušos |
| 16 | *R* | *D* | Prioritāra piekļuve ātram sakaru savienojumam |
| 17 | *R* | *R* | Izsaucēja identificēšana līdz ar trauksmes signāla saņemšanu (var būt nepieciešama piekļuve datubāzei reālā laikā), lai apstiprinātu avārijas situāciju, palīdzētu plānot glābšanu un mazinātu viltus signāla ietekmi |
| 18 | *R* | *D* | Kontaktpersona no reģistra, ar kuru var sazināties avārijas situācijā 24 h dienā, lai iegūtu nepieciešamo papildu informāciju |
| 19 | *D* | *D* | Vienības tipa, piemēram, lidaparāta vai kuģošanas līdzekļa, identitāte, lai adresētu trauksmes signālu pareizajam *RCC* ar minimālu aizkavēšanos |

**Meklēšanas un glābšanas un katastrofu atbalsta spēju matrica mobilajiem satelītu dienestiem fāzē pēc trauksmes izziņošanas**

Šajā matricā ir uzskaitītas piecpadsmit spējas, kas apzīmētas ar “X” pamatpakalpojumu un uzlaboto pakalpojumu slejās. Dažviet sniegtas piezīmes, lai paskaidrotu, kas ir domāts ar konkrētajām spējām.

*PSTN* – publiskais komutējamais telefonu tīkls

*PSDN* – publiskais komutējamais datu tīkls

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Spējas** | **Pamatpakalpojumi** | **Uzlabotie pakalpojumi** | **Piezīmes** |
| 1. Divvirzienu datu un/vai balss sakari | X |  |  |
| 2. Faksimilie sakari |  | X |  |
| 3. Nekustīgi attēli |  | X |  |
| 4. Videoattēli |  | X |  |
| 5. *PSTN* savietojamība vai *PSDN* savietojamība | X | X |  |
| 6. Atrašanās vieta pieejama mobili |  | X |  |
| 7. Atrašanās vietas precizitāte 125 m 2 drms |  | X |  |
| 8. Selektīvā apjautāšana |  | X | Spēja vaicāt vienībai par tās atrašanās vietu |
| 9. Apraide |  | X | Vienvirziena pārsūtīšana uz konkrēto terminālu ģeogrāfiskā rajonā ar zemes termināla starpniecību |
| 10. Konference |  | X | Spēja izveidot privātus sakarus ar atlasītajām pusēm |
| 11. Globāls pārklājums |  | X | Spēja sazināties no jebkuras vietas pasaulē |
| 12. Spēja atzvanīt | X |  | Spēja atjaunot sakarus ar citu pusi |
| 13. Starptautiska sadarbspēja | izmantojot *PSDN*  un izmantojot *PSTN* |  | Spēja darboties dažādās valstīs |
| 14. Prioritāra piekļuve | X |  | Spēja iegūt prioritāru piekļuvi salīdzinājumā ar citiem sakariem |
| 15. Piekļuves kontrole | X |  | To zvanu bloķēšana, kas nāk no ārpus katastrofas skartā rajona, ja nav pieejamas pietiekamas spējas |

# G papildinājums Mobilie sakaru pakalpojumi

**G.1. *ITU* Radionoteikumi**

G.1.1. *ITU Radionoteikumos*, kas tika izstrādāti sadarbībā ar tās dalībvalstīm, *IMO* un *ICAO*, ir sniegta informācija par to radiofrekvenču izmantošanu, kas *SAR* personālam būtu jāzina. Turpmāk sniegts pārskats par mobilo sakaru pakalpojumiem un frekvencēm, ko tie lieto.

G.1.2. Noteikumus un citus *ITU* dokumentus, kas minēti šajā papildinājumā, var iegūt no *ITU*.

**G.2. Aviācijas mobilais dienests**

G.2.1. Frekvenču joslas, ko *ITU* piešķīrusi aviācijas mobilajam dienestam, ietilpst augstas frekvences (*HF*) spektrā (3 000–30 000 kHz), ļoti augstas frekvences (*VHF*) spektrā (30–300 MHz) un ultra augstfrekvences (*UHF*) spektrā (300–3 000 MHz).

G.2.2. *ICAO reģionālajos aeronavigācijas plānos* (*RANP*) vai citos reģionālajos *SAR* plānos vai nolīgumos var sniegt norādījumus par atbilstošāko aviācijas frekvenču joslu izvēli *SAR* vajadzībām.

G.2.3. *RANP* un citus šajā papildinājumā minētos *ICAO* dokumentus var saņemt, sazinoties ar *ICAO*.

G.2.4. *Starptautiskās Civilās aviācijas konvencijas 10. pielikumā* ir noteikti *VHF* frekvenču joslu bloki lidaparātiem; daži no tiem noteikti īpašiem nolūkiem, savukārt citus var piešķirt. 10. pielikumā ir sniegts pamats reģionālo plānu izstrādei, piemēram, noteikumi, kas atrodami piemērojamajā *RANP*.

G.2.5. 121,5 MHz sakaru pakalpojumi parasti ir pieejami visos aviācijas infrastruktūras objektos, kuros nepieciešams nodrošināt tūlītēju avārijas zvanu saņemšanu. Lidlaukiem vienmēr būtu jāuzrauga 121,5 MHz frekvence avārijas situācijas balss izsaukumiem un *ELT* skaņas signāliem (kuriem ir *WOW WOW* skaņa, ko rada divu mainīgu toņu pārsūtīšana). 123,1 MHz frekvenci var izmantot sakariem notikuma vietā.

**G.3. Sakari starp kuģošanas līdzekli un lidaparātu**

G.3.1. Norīkotajam *SAR* lidaparātam, kas lido jūras telpā, ir jābūt aprīkotam ar frekvenci, kas ļauj uzturēt sakarus ar kuģošanas līdzekļiem *SAR* operāciju laikā.

G.3.2. Tas var palīdzēt aprīkot *SAR* lidaparātu ar automātisko trauksmes signālu ierīci, lai tā varētu tieši norādīt kuģim, ka lidaparāts vēlas sazināties ar to. Tādā veidā var novērst lidaparāta kavēšanos, ko varētu izraisīt retranslācijas staciju izmantošana. *SAR* organizācija savukārt var efektīvi pārvarēt šo faktoru, sniedzot tūlītēju sakaru līdzekļus un izstrādājot procedūras, kas nosaka, ka kuģiem meklēšanas rajonos ir jāsargā konkrētā frekvence. Tas ļautu *SAR* lidaparātam tūlītēji nodibināt sakarus ar attiecīgajiem kuģošanas līdzekļiem.

G.3.3. Sakarus starp *SAR* lidaparātu un civilo lidaparātu varētu nodrošināt, sniedzot *SAR* lidaparātam frekvences, ko izmanto civilais lidaparāts ikdienas sakaros. Tas nozīmētu, ka *SAR* lidaparāts būtu jānodrošina ar sakaru iekārtām, kas darbojas aviācijas mobilajos *HF* un *VHF* kanālos.

G.3.4. Papildu informāciju par iekārtu un sistēmu veidiem, ko izmanto uz lidaparātu, kuģošanas līdzekļu un glābšanās peldlīdzekļu klāja, var iegūt no *IMO* un *ICAO* publikācijām, valsts pārvaldes sakaru iestādēm, pakalpojuma sniedzējiem, iekārtu ražotājiem, attiecīgajām mācību iestādēm utt.

G.3.5. Automātisku radiotelefona trauksmes signālu ierīču uzstādīšana vai ar *DSC* savietojamu radio turēšana uz borta ir jautājums, ko *SAR* iestādes nosaka, ņemot vērā, kā šīs ierīces var tikt izmantotas problēmas skartajos rajonos, jo īpaši ņemot vērā to, cik daudziem kuģiem ir šādas iekārtas.

G.3.6. Saskaņā ar *SOLAS* konvenciju visiem pasažieru kuģiem ir jābūt aprīkotiem ar radiosakaru līdzekļiem, lai nodrošinātu divvirzienu radiosakarus notikuma vietā *SAR* mērķiem, izmantojot 121,5 MHz un 123,1 MHz frekvenci no vietas, kur kuģis parasti kuģo.

**G.4. Jūras radiosakaru dienests**

G.4.1. Kuģošanas līdzekļi sazinās ar krasta radiostacijām un savā starpā, izmantojot jūras frekvences, kas pieejamas *MF*, *HF* un *VHF* joslās.

G.4.2. Vidējo viļņu frekvences (*MF* –300 līdz 3 000 kHz) reti izmanto lidaparāti, bet tās parasti izmanto jūras dienesti.

G.4.3. Radiotelegrāfijai un radiotelefonijai ir piešķirtas un iedalītas jūras *HF* frekvences (3 000–30 000 kHz) plašā diapazonā. *HF* radio var noderēt polārajos apgabalos, kur ģeostacionārā satelīta pārklājums var būt ierobežots. Pastāv arī *HF* e-pasta iespējas.

G.4.4. 156,8 MHz (16. kanāls) frekvence ir starptautiskā *VHF* balss avārijas, drošības un izsaukšanas jūras frekvence. 156,3 MHz (06. kanāls) frekvenci var izmantot sakariem notikuma vietā. *AIS* pārraides no kuģiem nodrošina kuģošanas līdzekļa identitātes, atrašanās vietas un citu datus, kas var noderēt *SAR* vajadzībām.

**G.5. Globālā jūras avārijas un drošības sistēma (*GMDSS*)**

G.5.1. Kuģiem, uz kuriem attiecas *SOLAS* konvencija, ir jābūt aprīkotiem ar konkrētām sakaru iekārtām, kas kopā tiek sauktas par globālās jūras avārijas un drošības sistēmas (*GMDSS*) uz kuģiem uzstādāmo aprīkojumu. Noteiktiem zvejas kuģiem un citiem jūras kuģošanas līdzekļiem arī var būt saistoši uzstādīt ar *GMDSS* savietojamu aprīkojumu, vai arī tie var to darīt brīvprātīgi.

G.5.2. *GMDSS* izstrādi ieteica *SAR* eksperti, kuri 1979. gadā Hamburgā, Vācijā izstrādāja *IMO* Starptautisko konvenciju par meklēšanu un glābšanu uz jūras. Ieteikumu mērķis bija izstrādāt sakarus, kas būtu pienācīgi, lai atbalstītu Konvencijā noteikto globālo *SAR* plānu un uzlabotu kuģošanas drošību.

G.5.3. *SAR* konvenciju un citus *IMO* dokumentus var iegūt no *IMO*.

G.5.4. *GMDSS* risina arī tādas problēmas kā radio sakaru pārslodze, kavēti, sliktas kvalitātes un ierobežota diapazona sakari, nenoteiktība par ziņojumu saņemšanu un kuģošanas līdzekļi, kas pazūd bez pēdām vai bez sekmīgi nosūtīta izsaukuma pēc palīdzības. Kad sistēma ir pienācīgi izstrādāta, tai būtu jāspēj izziņot trauksmi un atrašanās vietu ar minimālu kavēšanos, automātiski izziņot trauksmi, nodrošināt uzticamu tīklu *SAR* sakariem, integrēt satelīta un zemes sakarus un pienācīgas frekvences visās jūras frekvenču joslās.

G.5.5. Valsts pārvaldes iestādēm ir jānodrošina, ka uzstādītā krasta sakaru infrastruktūra ir pietiekama, lai atbalstītu uz kuģa uzstādītās *GMDSS* iekārtas. Turklāt *GMDSS* var darboties tikai tad, kad ir izstrādāts saskaņots starptautisks *SAR* plāns saskaņā ar *IMO SAR* konvenciju, lai nodrošinātu, ka *SAR* pakalpojumi ir pieejami un ka trauksmes signālus var ātri un uzticami adresēt uz pareizo vietu *SAR* sistēmā.

G.5.6. *RCC* personālam būtu jāpārzina *SOLAS GMDSS* noteikumi un saistītie *IMO* dokumenti. *GMDSS* galvenais mērķis ir izmantot pieejamās tehnoloģijas priekšrocības, lai trauksmes izziņošanu pārslēgtu no kuģis–kuģis (lai arī to joprojām var darīt) uz kuģis–krasts, kad *SAR* speciālisti var palīdzēt organizēt palīdzības sniegšanu. Kuģošanas līdzekļu, uz kuriem neattiecas *SOLAS* konvencija, *GMDSS* spējas var būt robežās no pilnīgas atbilstības *SOLAS* konvencijas prasībām līdz pilnīgai *GMDSS* spēju neesamībai.

G.5.7. Tikai dažiem kuģošanas līdzekļiem, uz kuru klāja ir *GMDSS*, šī sistēma sniedz papildu spējas, bet vienlaikus rada arī nesavienojamību ar kuģošanas līdzekļiem, kas nav aprīkoti ar *GMDSS*. *SAR* iestādēm tas rada vajadzību atbalstīt divas jūras mobilās sistēmas – gan krastā, gan jūrā. *IMO* atzīst šo nesavienojamību un ir izstrādājusi vadlīnijas attiecībā uz dažiem jautājumiem, kas ir kopīgi *SOLAS* konvencijas kuģošanas līdzekļiem un nereglamentētajiem ūdens un gaisa transportlīdzekļiem. *IMO* ir nolēmusi, ka visi *GMDSS* kuģi, kamēr tie atrodas jūrā, iespēju robežās turpina pastāvīgi klausīties *VHF* 16. kanālu, jo lielākā daļa mazizmēra kuģošanas līdzekļu joprojām ir atkarīgi no 16. kanāla saistībā ar avārijas situācijām, drošību un izsaukumiem.

G.5.8. Modernie sakari rada jaunus izaicinājumus, piemēram, jaunas apmācības prasības un sarežģītāku iekārtu vadību, automatizēto avārijas signālu salīdzinoši zemu uzticamību, dažādus *GMDSS* sistēmu integrācijas līmeņus, atbalstošo datubāzu neatbilstību un nepilnīgi izstrādātu saistīto krasta infrastruktūru. Kamēr šie jautājumi nav atrisināti, būs jāveltī lielas pūles, lai apmācītu *SAR* personālu un citus ar sakariem saistītajos jautājumos un lai pārvarētu un mazinātu ar *GMDSS* saistītās grūtības.

G.5.9. *CRS* ar *DSC* pieejamību, *NAVTEX* raidītāji utt. var ietekmēt iekārtas, kurām ir jābūt uz kuģa saskaņā ar *SOLAS* konvenciju. Piemēram, ja valsts nenodrošina šaura diapazona *DSC* piekrastes pārklājumu, kuģi ir jāaprīko ar tāldarbības iekārtām, pat ja tie kuģo tikai šajos piekrastes ūdeņos.

G.5.10. Cits būtisks apsvērums ir tāds, ka visām attiecīgā rajona valstīm nav vajadzības dublēt dārgos sauszemes uztvērējus tāldarbības sistēmām, piemēram, *HF DSC* vai satelītu sistēmām; sadarbības vienošanās par šādu iekārtu nodrošināšanu un izmantošanu var ne tikai samazināt izmaksas, bet arī vienkāršot avārijas signālu izplatīšanu.

**G.6. 406 MHz avārijas radiobākas**

G.6.1. Ir triju veidu 406 MHz avārijas radiobākas, proti, jūras avārijas vietu norādošā radiobāka (*EPIRB*), kas ir *GMDSS* sastāvdaļa, aviācijas avārijas vietas noteikšanas radioboja (*ELT*) un individuālā radiobāka (*PLB*). Visu triju veidu avārijas radiobākas signālu retranslē ar *Cospas–Sarsat* satelītu, lokālo lietotāju termināļu (*LUT*) un operāciju kontroles centru (*MCC*) starpniecību uz *SAR* kontaktpunktiem (*SPOC*), kas ietver *RCC*.

G.6.2. Attiecībā uz daudziem civilajiem lidaparātiem visā pasaulē, jo īpaši tiem, kas veic starptautiskos lidojumus un lidojumus pāri okeāna rajoniem, tiek pieprasīts, lai uz to klāja atrastos 406 MHz avārijas radiobāka. Tomēr dažu valstu noteikumi var ļaut izmantot 121,5 MHz *ELT* iekšzemes lidojumiem. Šī vecā parauga *ELT* ir atkarīga no citu lidaparātu vai lidostu infrastruktūras spējas noteikt tās skaņas signālu.

G.6.3. Lielākā daļa 406 MHz avārijas radiobāku nodrošina peilēšanas spēju 121,5 MHz, 243 MHz un 406 MHz frekvencē, un dažu radiobāku konstrukcijā var būt integrēts arī *SART*.

G.6.4. *ELT* un *EPIRB* lietotājiem ir jāzina, kā pareizi uzstādīt, reģistrēt un izmantot šo iekārtu un kas notiek, kad šīs ierīces tiek aktivizētas. Viņiem būtu jāsaprot, ka šīs ierīces ir galējie trauksmes izziņošanas līdzekļi un ar tiem nebūtu jāaizstāj divpusējie sakari, kas ir primārais trauksmes izziņošanas līdzeklis.

G.6.5. 406 MHz *PLB* nav obligāts starptautisks aprīkojuma nosacījums, tomēr to var izmantot fiziska persona, un tai ir līdzīgs raksturojums kā *EPIRB* un *ELT*. Tomēr *PLB* ir atšķirīga specifikācija.

**G.7. Satelītsakari**

G.7.1. Primārās sistēmas, ko tagad izmanto, lai nodrošinātu atbilstību *SOLAS* konvencijai, ir *Cospas–Sarsat* un *Inmarsat*.

G.7.2. Daudzfunkcionālākās *Inmarsat* iekārtas var nodrošināt avārijas sakarus, telefona, teleksa, faksimilos, datu pārraides un citus vispārīgos pakalpojumus. *Inmarsat-C SES* nenodrošina balss sakarus, tomēr tā ir svarīga, jo spēj uztvert kuģošanas drošības informāciju, tai ir salīdzinoši zemas iegādes un lietošanas izmaksas, tā ir daudzfunkcionāla, kad ir saslēgta ar personālo datoru, un tā tiek plaši izmantota. Citiem parastiem jūras termināļiem ir tādi *Inmarsat* apzīmējumi kā *B*, *M*, *Mini-C* un *F77*. *Inmarsat SES* veido sakarus ar abonentiem krastā, izmantojot nacionālos un starptautiskos publiskos komutējamos telefonu tīklus (*PSTN*) un publiskos komutējamos datu tīklus (*PSDN*), kas savieno *Inmarsat* ar citām sistēmām, un var nodrošināt sakarus arī ar pienācīgi aprīkotām *SES* jebkurā okeāna rajonā.

G.7.3. Lai saņemtu sīkāku informāciju par iekārtām, darbības standartiem, trauksmes ziņojumiem, izplatīšanas procedūrām, lietotāja rokasgrāmatām un citiem ar *Inmarsat* saistītiem jautājumiem, var sazināties ar *Inmarsat*.

G.7.4. Daudzi cilvēki brīvprātīgi izmanto *Inmarsat* un līdzīgas globālas vai reģionālas sistēmas, izmantojot tās pašas frekvences. Lietotājiem ir jāzina, kā šīs sistēmas darbojas, kā izmantot iekārtas ārkārtas situācijās un kā nodrošināt, ka atrašanās vietas informācija ir pareiza un pastāvīgi tiek aktualizēta avārijas ziņošanas gadījumiem. Ja lietotājs sūta trauksmes signālu, viņam ir jābūt gatavam, ka ar viņu sazināsies *RCC*, lai saņemtu plašāku informāciju. Lietotājiem ir jāsaprot iekārtas ierobežojumi un spējas saņemt drošības un *SAR* pārraides. Lietotāji būtu jāmāca, ka papildus pusautomātiskajiem trauksmes signāliem (avārijas poga), ja iespējams, ir jāsniedz papildu informācija *SAR* iestādēm.

G.7.5. Parādās jaunas satelītu sistēmas, kas var retranslēt avārijas signālus. Daudzi kuģošanas līdzekļi ir aprīkoti ar sistēmām, kas nodrošina vispusīgus tiešus savienojumus interneta, balss, faksimilo un datu sakaru nodrošināšanai tādām funkcijām kā tiešsaistes e-pasts, īsziņu pakalpojumi (*SMS*), videokonferences un medicīniskās apskates un ziņojumi. Šīs komerciālās satelītu sistēmas nav primāri paredzētas trauksmes izziņošanai, bet tās var izmantot turpmākiem *SAR* sakariem starp kuģošanas līdzekli vai lidaparātu un *RCC* vai *RSC* vai lai izveidotu savienojumu ar koordinatoru notikuma vietā.

**G.8. *Inmarsat SafetyNET***

G.8.1. *Inmarsat* var izmantot un būtu jāizmanto arī *MSI* pārraidīšanai. Katram *RCC* būtu jānoslēdz vienošanās ar saistīto *NAVAREA* koordinatoru vai citu *Inmarsat* atzītu iestādi veikt *RCC* vārdā šādas apraides, izmantojot *Inmarsat SafetyNET* sistēmu.

G.8.2. Ir ieteicams izplatīt avārijas signālus, izmantojot gan *NAVTEX*, gan *SafetyNET*. Sagaidāms, ka *SOLAS* konvencijas kuģiem un daudziem zvejas un citiem kuģošanas līdzekļiem, kas kuģo *NAVTEX* pārklājuma rajonos, ir 518 kHz *NAVTEX* uztvērēji. Tomēr uz dažiem kuģošanas līdzekļiem var būt iekārtas, ar kurām uztver *MSI*, izmantojot *SafetyNET* sistēmu *NAVTEX* sistēmas vietā vai papildus tai, un uz dažiem nav šādu iekārtu.

G.8.3. Lai arī *SafetyNET* un *NAVTEX* ir vērtīgi rīki *SAR* personālām, ņemot vērā to krasta iekārtu klāstu, kas pārsūta šīs apraides, ne visām valstīm ir nepieciešams nodrošināt šīs iekārtas. Parasti šos pakalpojumus organizē, sniedz un kopīgi izmanto starptautiskā mērogā, lai saglabātu atbilstošu globālās apraides koordinēšanu, samazinātu liekas trauksmes un šo pakalpojumu sniegšanas izmaksas.

**G.9. Pārnēsājamie telefoni – satelīttelefoni un mobilie telefoni**

G.9.1. Pārnēsājamais telefons var būt satelīttelefons vai mobilais telefons. Satelīttelefons pieslēdzas orbitālajiem satelītiem un var nodrošināt reģionālu vai globālu pārklājumu. Mobilie telefoni pieslēdzas radiosakaru bāzes staciju lokālajam zemes tīklam, ko sauc par mobilo telesakaru stacijām. Ar pārnēsājamo telefonu zvanītājs var pieslēgties publiskajam taksofonu tīklam, tostarp citām pārnēsājamo telefonu un fiksēto telefonu līnijām un veidot savienojumu no tiem. Pārnēsājamās satelīta un mobilo telefonu sistēmas netika izstrādātas kā starptautiskās *SAR* sistēmas daļa, un tām ir ierobežojumi saistībā ar avārijas ziņošanu. Taču, ņemot vērā, ka avārijas ziņošanai vai izmantot visus pieejamos līdzekļus, valsts pārvaldes iestādēm būtu jāizstrādā pienācīga kārtība un procedūras, kā apstrādāt avārijas signālus, kas saņemti no pārnēsājamajiem telefoniem.

G.9.2. Tā kā mobilie telefoni tiek plaši lietoti, *IAMSAR* rokasgrāmatas II sējuma 2. nodaļā “Sakari” ir sniegtas īpašas vadlīnijas. Minētajā nodaļā sniegtās vadlīnijas attiecībā uz mobilajiem telefoniem var attiecināt arī uz satelīttelefoniem.

# H papildinājums Valstu pašvērtējums attiecībā uz meklēšanas un glābšanas darbībām

**1. nodaļa. Vispārējā sistēmas koncepcija**

1. Vai valsts ir turpmāk norādīto konvenciju dalībvalsts?

1.1. 1944. gada Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas?

1.2. 1979. gada Starptautiskās konvencijas par meklēšanu un glābšanu uz jūras?

1.3. 1974. gada grozītās Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS*)?

1.4. 1958. gada Konvencijas par atklāto jūru?

1.5. 1982. gada Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijas (*UNCLOS*)?

2. Vai valsts ir izveidojusi struktūrvienību, kas 24 h diennaktī savās teritorijās nodrošina meklēšanas un glābšanas (*SAR*) pakalpojumus, lai nodrošinātu, ka palīdzība tiek sniegta briesmās esošām personām?

2.1. Ja “nē”, vai valsts ir vienojusies ar citu valsti vai valstu grupu par *SAR* pakalpojumu sniegšanu?

3. Kurām valsts iestādēm ir pilnvaras un pienākums koordinēt aviācijas *SAR*?

4. Kur šīs pilnvaras un atbildība ir raksturota (likumā, noteikumos, nolīguma utt.)?

5. Vai par aviācijas *SAR* koordinēšanu virs sauszemes un virs jūras ir atbildīga viena iestāde?

6. Kurām valsts iestādēm ir pilnvaras un pienākums koordinēt jūras *SAR*?

7. Kur šīs pilnvaras un atbildība ir raksturota (likumā, noteikumos, nolīguma utt.)?

8. Vai valsts ir izveidojusi kopīgo *RCC*, lai koordinētu aviācijas un jūras *SAR* operācijas?

9. Vai valsts nodrošina centru praktiski īstenojamo ciešāko savstarpējo koordināciju, ja aviācijas un jūras glābšanas koordinācijas centri (*RCC*) apkalpo vienu rajonu?

10. Vai valsts nodrošina aviācijas un jūras iestāžu praktiski īstenojamo ciešāko attiecīgo savstarpējo koordināciju, lai nodrošinātu efektīvākos un lietderīgākos *SAR* pakalpojumus?

11. Vai valsts ir izstrādājusi nacionālo *SAR* plānu, kurā aprakstīta visu to valsts un nevalstisko organizāciju loma, kurām ir resursi *SAR* atbalstam?

12. Vai ir bijušas problēmas, strādājot ar *RCC* ārpus jūsu reģiona?

12.1. Ja “jā”, kādi pasākumi tika veikti, lai atrisinātu šīs problēmas?

13. Vai *ICAO* un *IMO* tika sniegta aktualizēta informācija par jūsu *RCC*, *RSC*, *SAR* resursiem un atbildības jomām?

**2. nodaļa. Sistēmas komponenti**

14. 14.1. Vai jūsu valstī ir izveidoti aviācijas un jūras *SAR* rajoni (*SRR*) vai *SAR* apakšrajoni (*SRS*)?

14.2. Vai jūsu valsts jūras un aviācijas *SRR* vai *SRS* ģeogrāfiskās robežas sakrīt?

14.3. Ja jūsu valstij ir aviācijas lidojumu informācijas rajons (*FIR*), vai tā robežas sakrīt ar aviācijas *SRR*?

15. Vai aviācijas *SRR* vai *SRS* robežas ir oficiāli saskaņotas ar kaimiņvalstīm vai jurisdikcijām?

16. Vai jūras *SRR* vai *SRS* robežas ir oficiāli saskaņotas ar kaimiņvalstīm vai jurisdikcijām?

17. Vai saistībā ar nacionālajiem *SRR* vai *SRS* ir kādi pārrāvumi, pārklāšanās, izmēra vai formas problēmas?

18. Vai valsts ir izveidojusi *RCC* katrā meklēšanas un glābšanas rajonā (*SRR*)?

19. Vai jūsu *RCC* regulāri sadarbojas ar citiem *RCC* ārpus jūsu reģiona?

20. Vai pastāv noteikumi, kas paredz, ka jūras *SAR* iestādēm ir jābūt informētām par aviācijas avārijas situācijām un ka tām ir jākoordinē *SAR* pasākumi, ja ir notikusi vai var notikt lidaparāta piespiedu nosēšanās uz jūras ūdens?

21. Vai valsts ir izstrādājusi kārtību, kas paredz izmantot *SAR* vienības un citu pieejamo infrastruktūru, lai palīdzētu visiem lidaparātiem vai kuģošanas līdzekļiem un uz tiem esošajiem cilvēkiem, kas nonākuši vai ir šķietami nonākuši ārkārtas situācijā.

22. Vai *RCC* vai *RSC* ir jāveic arī citi uzdevumi, kas varētu mazināt to spējas pildīt *SAR* pienākumus?

23. Vai visās lidostās, kas atrodas ūdens tuvumā, ir izstrādāti plāni rīcībai ārkārtas situācijās un ir atgūšanas resursi, lai glābtu izdzīvojušos uz ūdens?

24. Vai infrastruktūras objekti, kas kalpo kā trauksmes izziņošanas posteņi aviācijas un jūras avārijas informācijas saņemšanai, darbojas 24 h diennaktī?

25. Vai katram *RCC* un *RSC* ir pilna informācija par visu to atbildības rajonā pieejamo primāro glābšanas vienību spējām (darbības rādiusu, personu skaitu, ko tās var izglābt, trauksmes gatavības statusu, palaišanas iestādes kontaktpunktu utt.)?

26. Vai katram *RCC* vai *RSC* ir darbības rokasgrāmata, kurā sniegtas procedūras un vadlīnijas, kā rīkoties visās paredzamajās *SAR* situācijās?

27. Vai jūsu *RCC* un *RSC* izmanto starptautiskās sistēmas, kas palīdz *SAR*, piemēram, *Amver*, *Cospas–Sarsat*, datorizētu meklēšanas plānošanu?

28. Vai jūsu *RCC* var uzraudzīt *SAR* reaģēšanas pasākumu progresu un vajadzības gadījumā koriģēt meklēšanas plānu?

29. Vai *RCC* vai *RSC* var dot rīkojumu par visu primāro *SAR* vienību izvietošanu?

29.1. Ja nevar, vai *SAR* resursu izmantošanas koordinēšana notiek savlaicīgi?

30. Kādā apjomā tiek organizēti brīvprātīgie *SAR* resursi, tostarp privātie lidaparāti un laivas, zvejas kuģi, nozares helikopteri un laivas un profesionālās organizācijas?

31. Vai *RCC* un *RSC* darbības rokasgrāmatās ir ietvertas vadlīnijas par brīvprātīgo *SAR* resursu izmantošanu?

32. Vai jūsu valstī *SAR* vienībām ir speciālais aprīkojums medicīniskās evakuācijas veikšanai?

**3. nodaļa. Apmācība, kvalifikācija, sertifikācija un mācības**

33. Vai valsts ir nodrošinājusi, ka katrā *RCC* un *RSC* ir pietiekams darbaspēks, kam ir prasmes veikt *SAR* koordinēšanas un operatīvās funkcijas?

34. Vai visam personālam ir izstrādāti rakstveida darba apraksti?

35. Vai valsts ir nodrošinājusi, ka katrā *RCC* un attiecīgā gadījumā *RSC* ir izveidota personāla apmācības politika un programma?

36. Vai katra *RCC* vai *RSC* personāls ir pilnībā apmācīts:

36.1. atpazīt *SAR* operācijas posmus un fāzes;

36.2. noteikt meklēšanas atskaites punktu (*datum*), meklēšanas rajonus un sekmīga iznākuma varbūtību;

36.3. ņemt vērā dreifu gaisa telpā un jūras telpā;

36.4. izstrādāt meklēšanas rīcības plānus un glābšanas rīcības plānus;

36.5. iedalīt resursus;

36.6. organizēt gaisa spēku konvoju, kuģus un citu palīdzību lidaparātam situācijās, kad pastāv tā piespiedu nosēšanās uz ūdens draudi;

36.7. pildīt starptautiskās *SAR* saistības?

37. Vai valsts nodrošina regulāru *SAR* personāla apmācību un rīko atbilstošas *SAR* mācības?

38. Vai primāro glābšanas vienību apkalpe regulāri piedalās *SAR* apmācībā vai mācībās?

39. Vai šīs mācības tiek formāli plānotas un novērtētas?

40. Vai jūsu *RCC* vai *RSC* regulāri veic mācības, kurās iesaistīti citi *RCC* un *RSC*, kā arī glābšanas vienības?

41. Vai visi *SAR* organizācijas elementi regulāri novērtē sava personāla apmācības statusu un veic pasākumus, lai nodrošinātu visas identificētās apmācību vajadzības?

42. Vai tiek uzturēti *RCC* personāla apmācības pieraksti vai datnes?

43. Vai attiecībā uz visiem *SAR* notikumiem tiek uzturēti pilnīgi pieraksti (pietiekami, lai rekonstruētu incidentu)?

44. Vai *SAR* lietas materiāli tiek izmantoti *SAR* sistēmas analīzei un uzlabošanai?

45. Vai *SAR* lietas materiāli atbilst juridiskajām prasībām?

**4. nodaļa. Sakari**

46. Vai pastāv ātri, uzticami sakaru līdzekļi *RCC* savstarpējai saziņai un saziņai starp *RCC* un *RSC*?

47. Vai jūsu nacionālā fiksēto tālruņu līniju sakaru sistēma nodrošina pilnīgu visas valsts pārklājumu un ātru, uzticamu pakalpojumu?

48. Vai jūsu *RCC* un *RSC* ir uzticamas radiosakaru spējas, kas aptver visu(-s) atbildības rajonu(-s), kurā(-os) ekspluatē kuģus, lidaparātus un *SAR* vienības?

49. Vai jūsu *RCC* vai *RSC* izmanto satelītsakarus?

50. Vai jūsu *RCC* ir pastāvīgas un spējīgas angļu valodas zināšanas?

51. Vai *RCC* personāls, kas iesaistīts radiotelefonijas sakaru nodrošināšanā, pārvalda angļu valodu?

52. Kuru kategoriju lidaparātiem un kuģiem, kas reģistrēti jūsu valstī, ir jābūt 121,5 MHz avārijas radiobākām, 406 MHz bākām vai *EPIRB*?

53. Vai datubāzē tiek uzturēta 406 MHz radiobāku reģistrācija?

54. Vai tiek uzturēta *ELT*, *EPIRB* un *PLB* 406 MHz avārijas radiobāku datubāze?

55. Vai *SAR* iestādēm šī datubāze ir pieejama 24 h diennaktī?

56. Vai valsts ir izveidojusi *SAR* kontaktpunktu (*SPOC*) *Cospas–Sarsat* avārijas datu saņemšanai 24 h diennaktī?

57. Vai valsts ir izstrādājusi kārtību, kā *ELT*, *EPIRB* un individuālo radiobāku (*PLB*) avārijas bāku trauksmes no *SPOC* tiek tālāk izplatītas attiecīgajām iestādēm?

58. Vai līdztekus jūsu *RCC* un *RSC* atrodas fiksētais aviācijas sakaru tīkls (*AFTN*) vai fiksētais aviācijas tīkls (*AFN*) vai arī šie tīkli ir tūlītēji pieejami jūsu *RCC* un *RSC*?

59. Vai jūsu valsts ievieš *IMO* globālās jūras avārijas un drošības sistēmas (*GMDSS*) noteikumus?

60. Vai *RCC* un *RSC* ekspluatācijas rokasgrāmatās ir iekļautas procedūras sakaru nodibināšanai ar civiliem kuģiem un lidaparātiem?

61. Vai kuģiem un lidaparātiem, kas tiek izmantoti *SAR* operācijās, ir sakaru un elektroniskās virziena atrašanas spējas, kas aptver visas frekvences, kuras, visticamāk, tiek lietotas?

62. Vai kuģiem un lidaparātiem, kas tiek izmantoti *SAR* operācijās, ir precīzas navigācijas sistēmas?

63. Kādi līdzekļi visbiežāk tiek izmantoti, lai paziņotu *RCC* vai *RSC* par avārijas situāciju?

64. Kādi līdzekļi tiek izmantoti, lai izziņotu trauksmi un informētu glābšanas vienības par avārijas situāciju un lai tās norīkotu?

65. Vai visām *SAR* vienībām ir savstarpēji savietojami sakari?

66. Vai jūsu valsts plāno mainīt sakaru vai virziena noteikšanas spējas kādā no šīm jomām?

66.1. Vidējo viļņu frekvence (*MF*)

66.2. Augstfrekvence (*HF*)

66.3. *VHF-FM*

66.4. *VHF-AM*

66.5. *UHF*

66.6. Telefons

66.7. Telekss

66.8. Satelītsakari

67. Vai jūsu *RCC* un *RSC* ir izstrādātas procedūras savlaicīgai un kompetentai medicīniskās palīdzības sniegšanai un konsultāciju sniegšanai kuģiem?

**5. nodaļa. Sistēmas pārvaldība**

68. Kuras valsts iestādes vai organizācijas ir atbildīgas par:

68.1. lidaparātu reģistrāciju un drošību;

68.2. gaisa satiksmes drošību;

68.3. aviācijas negadījumu un incidentu izmeklēšanu;

68.4. jūras kuģošanas līdzekļu reģistrāciju un drošību;

68.5. jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanu;

68.6. radiofrekvenču izmantošanas noteikumiem un piemērošanu;

68.7. *SAR* kontaktpunkta funkciju veikšanu *Cospas–Sarsat* trauksmes signāla datu saņemšanai;

68.8. individuālo radiobāku lietošanu;

68.9. *SAR* operācijām uz sauszemes;

68.10. valsts civilo avārijas situāciju vadību;

68.11. valsts aizsardzību;

68.12. *SAR* maksas pakalpojumu sniegšanu;

68.13. brīvprātīgo *SAR* resursu nodrošināšanu;

68.14. valsts tiesību aktu piemērošanu;

68.15. neatliekamo medicīnisko konsultāciju un aprūpes sniegšanu;

68.16. medicīnisko evakuāciju;

68.17. atbalstu kuģu dalībai kuģu ziņošanas sistēmās, piemēram, automatizētajā sistēmā savstarpējai palīdzībai kuģu glābšanā (*Amver*)?

69. Vai ir oficiāla nacionālā *SAR* koordinēšanas komiteja, kas koordinē 70. punkta atbildēs minēto organizāciju darbības?

70. Vai valsts noteiktie *SAR* vienību elementi, kas sniedz publiskos vai privātos pakalpojumus, ir atbilstoši novietoti un aprīkoti *SAR* operāciju veikšanai?

71. Vai valsts koordinē savu *SAR* organizāciju ar kaimiņvalstu *SAR* organizāciju?

72. Vai visiem valsts *RCC* ir izstrādāts detalizēts operācijas plāns *SAR* operāciju veikšanai attiecīgajos *SRR*?

73. Vai jūsu valsts ir noslēgusi oficiālus *SAR* nolīgumus par starpiestāžu koordināciju un sadarbību ar kaimiņvalstīm?

74. Vai *RCC* un *RSC* koordinē darbības ar slimnīcām, lai tās uzņemtu visas personas, kas evakuētas medicīnisko ārkārtas situāciju dēļ?

75. Vai ir izstrādātas formālas procedūras medicīniskās palīdzības un konsultāciju sniegšanai un lēmumu pieņemšanai par medicīnisko evakuāciju?

76. Vai jūsu valsts uztur statistikas datubāzi par *SAR* notikumiem?

**6. nodaļa. Pakalpojumu uzlabošana**

77. Vai valsts atļauj, pamatojoties uz nosacījumiem, ko varētu būt noteikušas pašu valsts iestādes, ienākt savā teritorijā citu valstu *SAR* vienībām ar mērķi meklēt un glābt aviācijas un jūras incidentos un negadījumos izdzīvojušos?

78. Vai valsts pilnvaro tās *RCC* pēc pieprasījuma sniegt palīdzību citiem *RCC*, tostarp palīdzību lidaparātu, kuģošanas līdzekļu vai aprīkojuma veidā?

79. Vai valsts ir izstrādājusi kārtību, kas paredz, ka visi lidaparāti, kuģošanas līdzekļi un vietējie pakalpojumi un infrastruktūra, kas neietilpst *SAR* organizācijā, pilnībā ar to sadarbojas *SAR* darbos un var sniegt iespējamu palīdzību aviācijas un jūras negadījumā izdzīvojušajiem?

80. Vai jūsu valsts sūta pārstāvjus, kas tieši piedalās *ICAO* un *IMO* sanāksmēs, kas veltītas *SAR* jautājumiem?

81. Kā jūsu *SAR* vadītāji tiek informēti par *ICAO* un *IMO* vadīto sanāksmju lēmumiem un rezultātiem?

# I papildinājums *SAR* nolīgumi

Piezīmes par *SAR* nolīgumiem un nolīguma paraugs, kas sākas nākamajā lapā.

Puses var būt valstī darbojošās organizācijas, divu vai vairāku valstu jūras un/vai aviācijas *SAR* iestādes (jo īpaši tām valstīm, kurām robežojas meklēšanas un glābšanas rajoni) vai divu vai vairāku valstu augstākās iestādes, t. i., šo nolīguma paraugu var pielāgot lietošanai vietējā, valsts vai starptautiskā līmenī.

Katru nolīguma parauga sadaļu var izmantot fakultatīvi vai pielāgot saskaņā ar pušu vienošanos, paturot prātā saskanību ar starptautisko tiesību aktu principiem un *IMO*, *ICAO* un attiecīgo valstu un organizāciju mērķiem.

Specifisku informāciju, piemēram, tālruņa numurus vai adreses, parasti ieteicams iekļaut pielikumos vai citos dokumentos atsevišķi no parakstītā pamatnolīguma.

Ja šajos nolīgumos tiek atrunāti *SRR*, parasti apraksta tikai līnijas, kas atdala pušu *SRR*, jo cita veida *SRR* norobežošana parasti ietvertu valstis, kas nav puses. Nolīgumos starp valsts organizācijām var risināt vai nerisināt jautājumus par ģeogrāfiskās atbildības zonām. Nolīguma pusēm būtu jāatzīst, ka *SRR* izveido galvenokārt, lai nodrošinātu *SAR* pakalpojumu pieejamību un lai veicinātu avārijas signālu pareizu sadali *RCC*; *SRR* nav jāuzskata par teritoriju, kas ietekmē politiskās robežas, un nav jāsalāgo ar politiskajām robežām, ja puses tā vienojas *SAR* operāciju uzlabošanas vai vienkāršošanas nolūkos. Starptautiskajos ūdeņos *SRR* norobežošanas mērķis nav apgrūtināt *SAR* pakalpojumu sniegšanu jebkādā veidā. Turklāt *SAR* pakalpojumi *SRR* tiek sniegti neatkarīgi no briesmās esošu personu valstspiederības vai apstākļiem.

Ja nolīgumā tiek atrunāta ienākšana valsts teritorijā *SAR* pakalpojumu sniegšanai, noteikumos ir jālīdzsvaro jautājumi par suverenitāti un jautājumi par dzīvību glābšanu.

Ar jēdzienu “teritorija” saprot teritoriālo sauszemi, teritoriālos ūdeņus un gaisa telpu virs šīm teritorijām.

*SAR* nolīgumos jutīgos jautājumus ieteicams risināt tādā pakāpē, kas nepieciešama, lai puses varētu praktiski sadarboties *SAR* operācijās, vienlaikus uzsverot *SAR* humāno dabu un izvairoties no tēmām, kas neattiecas uz *SAR* vai kas ir politiski jutīgas un nevajadzīgas.

*IMO* un *ICAO* izmanto terminu “nolīgums”, bet daudzas valstis to uzskata par juridiska dokumenta veidu. Šo juridisko dokumentu var saukt dažādi, piemēram, “vienošanās”, “saprašanās memorands”, “kārtība” vai kā citādi. Par dokumenta veidu var lemt iesaistītās valstis, ja vien tas atbilst starptautisko konvenciju mērķim kalpot par pamatu sadarbībai un ātrai un efektīvai *SAR* pakalpojumu sniegšanai.

Dažkārt terminu “glābšanas koordinācijas centrs (*RCC*)” var aizstāt ar terminu “meklēšanas un glābšanas kontaktpunkts (*SPOC*)”. *SPOC* definīcijā ietilpst *RCC* un dažas nacionālās *SAR* iestādes, kurām var nebūt starptautiski noteikta *RCC*.

Šī veidne kalpo kā vadlīnijas, ko valstis var izmantot *SAR* nolīguma izstrādei (kas var būt arī saprašanās memorands vai vienošanās, vai kāds cits dokuments), un puses pašas izlemj, kādu tekstu iekļaut šajā dokumentā.

**Divpusējs vai reģionāls *SAR* nolīgums**

SADARBĪBAS nolīgums STARP *[valsts iestādes/valsts nosaukums]*

UN *[valsts iestādes/valsts nosaukums]*

*Piezīme. Terminu “nolīgums” izmanto, lai nodrošinātu saskanību ar ICAO 12. pielikumu un Starptautisko konvenciju par meklēšanu un glābšanu uz jūras. Valstis var izvēlēties izmantot citu terminu, piemēram, “saprašanās memorands”, “saprašanās dokuments”, “vienošanās” u. c.*

*Šī veidne kalpo kā vadlīnijas, ko valstis var izmantot SAR nolīguma izstrādei (kas var būt arī saprašanās memorands vai SAR vienošanās, vai kāds cits dokuments), un iesaistītās puses pašas izlemj, kādu tekstu iekļaut šajā dokumentā.*

**Par aviācijas un/vai jūras meklēšanas un glābšanas darbiem**

**1. Ievads**

1.1. *[valsts iestādes/valsts nosaukums]* un *[valsts iestādes/valsts nosaukums]* (turpmāk tekstā – “Puses”) atzīst priekšrocības, ko sniegusi līdzšinējā ciešā sadarbība saistībā ar meklēšanu un glābšanu *SAR* operācijās un apmācībā, un atzīst, ka var gūt vēl lielākas priekšrocības, noslēdzot šeit izklāstīto sadarbības vienošanos; un

1.2. attiecīgās valdības ir atzinušas, ka Puses ir primāri atbildīgas par aviācijas un jūras *SAR* pakalpojumu koordinēšanu un sniegšanu attiecīgajos savas valsts aviācijas un jūras *SAR* rajonos.

1.3. Puses atzīst, cik liela nozīme ir sadarbībai aviācijas un jūras *SAR* operācijās un ātrai un efektīvai *SAR* pakalpojumu sniegšanai, lai glābtu dzīvības un mazinātu ciešanas, un ir uzņēmušās attiecīgo atbildību par *SAR* saskaņā ar 1979. gada Starptautisko konvenciju par meklēšanu un glābšanu uz jūras, 1944. gada Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju un Starptautisko aviācijas un jūras meklēšanas un glābšanas (*IAMSAR*) rokasgrāmatu.

1.4. Attiecīgi puses ir panākušas turpmāko vienošanos.

**2. Mērķi un darbības joma**

2.1. Pamatojoties uz šo nolīgumu, Puses vienojas par sadarbību, veicot ar *SAR* saistītās darbības gaisa un/vai jūras vidē, un nosaka dažādas savas atbildības jomas.

2.2. Pusēm būtu cieši jākoordinē savas darbības ar attiecīgajām nacionālajām aviācijas un jūras *SAR* iestādēm, lai palīdzētu veicināt kopīgus un efektīvus *SAR* pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu.

**3. Atbildības jomas**

3.1. *[valsts iestādes nosaukums]* un *[valsts iestādes nosaukums]* ir atbildīgas par dzīvības drošības nodrošināšanu savā attiecīgajā aviācijas un jūras *SAR* rajonā, kuru pārrauga attiecīgais glābšanas koordinācijas centrs (*RCC*).

3.2. Pusei, saņemot informāciju par incidentu, proti, ka tās *SAR* rajonā persona ir nonākusi avārijas situācijā, būtu jāveic steidzami pasākumi, lai nodrošinātu atbilstošāko palīdzību, neatkarīgi no personas valstspiederības vai statusa vai no tā, kādos apstākļos incidents ir noticis vai atklāts.

3.3. *SAR* operācijas parasti būtu jāveic saskaņā ar attiecīgajām *SAR* rokasgrāmatām un Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) un Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (*IMO*) ieteikumiem, tostarp saskaņā ar *IAMSAR* rokasgrāmatu (kurā laiku pa laikam izdara grozījumus), ņemot vērā valsts tiesību aktos noteiktās *SAR* procedūras.

3.4. Pusēm būtu jāveic viss iespējamais, lai atrastu briesmās esošas personas, sniegtu tām pirmo medicīnisko vai apmierinātu citas to vajadzības un nogādātu tās drošā vietā; papildus tam Puses var censties izglābt lidaparātu vai kuģošanas līdzekli, uz kura klāja atradās avārijas situācijā nonākušās personas, ja netiek pārmērīgi apdraudētas *SAR* operācijā iesaistītās vienības vai ja tas nerada pārmērīgas izmaksas.

3.5. Lai nodrošinātu, ka *SAR* operācijas tiek veiktas efektīvā un koordinētā veidā, Pusēm vajadzības gadījumā būtu attiecīgi savstarpēji jākonsultējas un jāsadarbojas, sniedzot savstarpēju palīdzību atbilstoši savām spējām.

3.6. Katra Puse var veikt *SAR* operācijas otras Puses *SAR* rajonā, ko koordinē šīs otras Puses *RCC*.

3.7. Katra Puse atbilstoši savām spējām dara visu iespējamo, lai ar attiecīgā *RCC* starpniecību ātri noorganizētu otras Puses *SAR* vienību ienākšanu savā teritorijā vai virs savas teritorijas *SAR* operācijas veikšanai.

3.8. Valsts piešķir atļauju ienākt savā teritorijā otras valsts meklēšanas un glābšanas vienībai(-ām) ar vienīgo mērķi meklēt negadījuma vietu, glābt šajā negadījumā izdzīvojušos, sniegt neatliekamo palīdzību avārijas situācijā vai briesmās nonākušām personām, kuģošanas līdzekļiem vai lidaparātiem, ja ir pietiekami labi zināma atrašanās vieta, ar nosacījumu, ka pieprasījums ir nosūtīts attiecīgās valsts glābšanas koordinācijas centram vai citai valsts ieceltai iestādei.

3.9. Tās valsts *RCC*, kas lūdz palīdzību vai izmanto piemērotu otras valsts *SAR* infrastruktūru (attiecīgi “pieprasītājs *RCC*” un “palīdzību sniedzošā valsts”), sniedz izvērstu informāciju par palīdzības apjomu un nepieciešamajiem infrastruktūras objektiem. Pieprasītājs *RCC* tiešā vai netiešā veidā pirms *SAR* vienību ierašanās pieprasītāja *RCC* meklēšanas un glābšanas rajonā sniedz pilnīgu instruktāžu pieejamajām palīdzību sniedzošās valsts *SAR* vienībām par operācijas tvērumu. Ja palīdzību sniedzošās valsts *SAR* vienībām ir nepieciešams nosēsties lidlaukā vai izmantot pieprasītāja *RCC* infrastruktūru dotā *SAR* uzdevuma izpildes gaitā, attiecīgajam *RCC* būtu jāveic viss nepieciešamais, lai izpildītu šīs darbības vai pasākumus.

3.10. Lai veicinātu šajā punktā minēto koordinēšanu, Pusēm savu iespēju robežās jādara viss iespējamais, lai pilnībā un nekavējoties informētu otru Pusi par attiecīgajām *SAR* operācijām. Pusēm būtu jāizstrādā atbilstošas procedūras saskaņā ar *IAMSAR* rokasgrāmatu, lai nodrošinātu efektīvākos un lietderīgākos sakaru līdzekļus.

**4. *SAR* rajoni**

4.1. [Valsts] un [valsts] aviācijas un jūras *SAR* rajonus ģeogrāfiski nošķir šāda nepārtraukta līnija:

[sniedz tikai abu valstu *SAR* rajonu robežlīniju ģeogrāfiskās koordinātas. Papildus pievieno valstu reģionālajos *SAR* nolīgumos noteiktās robežlīnijas.]

4.2. *SAR* rajonus izveido tikai tālab, lai būtu saprotams, kurā rajonā katra Puse uzņemas galveno atbildību par *SAR* operāciju koordinēšanu.

4.3. Šo *SAR* rajonu norobežošana nav saistīta ar valstu robežu norobežošanu un neskar tās.

**5. Glābšanas koordinācijas centri (*RCC*)**

5.1. Saskaņā ar šo nolīgumu primārais operatīvais kontaktpunkts ir starptautiski atzītie Pušu aviācijas un jūras *RCC*.

5.1.1. [Norāda nacionālo *RCC*]

5.2.1. [Norāda nacionālo *RCC*]

5.2. Puses savu spēju robežās dara visu iespējamo, lai savstarpēji apmainītos ar informāciju, kas varētu būt noderīga koordinēšanas paātrināšanai un uzlabošanai.

5.3. Šajā pantā minēto operatīvo kontaktpunktu norādīšana neliedz Pušu *SAR* infrastruktūras objektiem vai organizatoriskajām vienībām savstarpēji koordinēties tiešā veidā, jo īpaši, kad dzīvību glābšanai svarīgs ir laiks.

5.4. Pēc apspriešanās *RCC* vajadzības gadījumā var nodot savus *SAR* operācijas koordinēšanas pienākumus otram *RCC*.

**6. Sadarbība**

6.1. Izveidojot atbilstīgas operatīvās vienošanās un procedūras saskaņā ar šo nolīgumu, var nodrošināt Pušu pakārtoto elementu turpmāku koordinēšanu un sadarbību.

6.2. Papildus informācijai, kas attiecas uz konkrētajiem *SAR* gadījumiem, Puses var apmainīties arī ar citu informāciju, kas varētu palīdzēt uzlabot *SAR* operāciju efektivitāti. Šī informācija varētu būt tostarp šāda:

6.2.1. saziņas dati;

6.2.2. informācija par *SAR* infrastruktūru;

6.2.3. pieejamo lidlauku apraksts;

6.2.4. zināšanas par degvielas uzpildes infrastruktūru un medicīniskajām iestādēm; un

6.2.5. *SAR* personāla apmācībai noderīga informācija.

6.3. Puses centīsies veicināt savstarpējo sadarbību *SAR* jomā, pienācīgi izvērtējot kopīgu darbu, tostarp izvērtējot šādas jomas:

6.3.1. *SAR* personāla apmaiņas vizītes;

6.3.2. kopīgas *SAR* mācības un apmācību;

6.3.3. kuģu ziņošanas sistēmu izmantošanu *SAR* vajadzībām;

6.3.4. informācijas sistēmu, *SAR* procedūru, paņēmienu, iekārtu un infrastruktūras koplietošanu;

6.3.5. pakalpojumus *SAR* operāciju atbalstam;

6.3.6. valstu nostāju par savstarpēji interesējošiem starptautiskiem *SAR* jautājumiem koordinēšanu;

6.3.7. tādu kopīgu pētniecības un izstrādes iniciatīvu atbalstīšanu un vadīšanu, kuru mērķis ir mazināt meklēšanas laiku, uzlabot glābšanas efektivitāti un mazināt *SAR* personāla riskus; un

6.3.8. sakaru regulāras pārbaudes un mācības, tostarp attiecībā uz rezerves sakaru līdzekļiem, kurus varētu izmantot lielās *SAR* operācijās sakaru pārslodzes gadījumos.

**7. Finanses**

7.1. Ja vien Puses nav vienojušās citādi, katra Puse sedz savas izmaksas par darbībām, kas veiktas saskaņā ar šo nolīgumu.

7.2. Nolīguma noteikumi ir piemērojami tikai tad, ja ir pieejams *SAR* personāls, infrastruktūra un finansējums.

7.3. Briesmās vai avārijas situācijā nonākušām personām, kas saņēmušas Pušu nodrošinātos *SAR* pakalpojumus, netiek prasīts pēc tam segt izmaksas par šo palīdzību.

**8. Šā nolīguma piemērošana**

8.1. Šis nolīgums nekādā veidā neskar tiesības un pienākumus, kas noteikti, pamatojoties uz starptautiskajiem nolīgumiem vai citiem Pušu vai to attiecīgo valdību savstarpējiem nolīgumiem.

8.2. Visām darbībām, kas tiek veiktas saskaņā ar šo nolīgumu, ir jāatbilst Pušu spēkā esošajiem valsts tiesību aktiem, kā arī attiecīgajām starptautiskajām konvencijām.

8.3. Šā nolīguma noteikumi nav uzskatāmi par šķērsli jebkurai Pusei tūlītēji un efektīvi rīkoties, lai novērstu avārijas situāciju neatkarīgi no tā, kur un kad tā tiktu konstatēta.

8.4. Jebkādus strīdus saistībā ar šā nolīguma interpretāciju vai īstenošanu Puses risina konsultējoties un nenosūta izskatīšanai nevienai starptautiskai organizācijai, tiesai vai trešām personām.

**9. Grozījumi**

9.1. Šo nolīgumu Puses var grozīt rakstveidā.

**10. Darbības termiņš, atsaukšana un izbeigšana**

10.1. Saskaņā ar šo nolīgumu sadarbība var sākties no parakstīšanas dienas un turpināties nenoteiktu laiku.

10.2. Puses var jebkurā laikā izstāties no šā nolīguma, rakstveidā par to paziņojot otrai Pusei vismaz sešus (6) mēnešus iepriekš.

10.3. Sadarbību saskaņā ar šo nolīgumu var izbeigt, Pusēm rakstveidā savstarpēji vienojoties vai aizstājot to ar citu vienošanos.

10.4. Pusēm būtu jānodrošina, ka šāda sadarbības izbeigšana negatīvi neietekmē *SAR* operācijas vai citus sadarbības pasākumus, kas notiek laikā, kad šī izbeigšana stājas spēkā, un pastiprināti konsultējas šajā jautājumā.

Parakstīts divos eksemplāros [*pilsēta, valsts*] [datums].

*[Valsts iestādes nosaukums]* vārdā:

Paraksttiesīgās personas paraksts

Vārds, uzvārds:

Ieņemamais amats:

Organizācija:

Parakstīts divos eksemplāros [*pilsēta, valsts*] [datums].

*[Valsts iestādes nosaukums]* vārdā:

Paraksttiesīgās personas paraksts

Vārds, uzvārds:

Ieņemamais amats:

Organizācija:

# J papildinājums [*Nacionālās*] *SAR* [*koordinēšanas*] komitejas nolīguma paraugs [*Valsts nosaukums*] Nacionālās meklēšanas un glābšanas komitejas starpiestāžu nolīgums

**1. Mērķis**

1.1. Šis nolīgums ir noslēgts ar mērķi valsts līmeņa komitejai koordinēt civilos meklēšanas un glābšanas (*SAR*) jautājumus, kas skar dažādas iestādes [*valsts nosaukums*] iekšienē.

**2. Priekšvēsture**

2.1. Nacionālā meklēšanas un glābšanas komiteja (*NSARC*) ir izveidota kā pastāvīga starpiestāžu grupa, kas pārrauga Nacionālo meklēšanas un glābšanas plānu (*NSP*) un darbojas kā koordinēšanas forums nacionālo *SAR* jautājumu risināšanai. [Piezīme. Ja vispirms ir izstrādāts Nacionālais meklēšanas un glābšanas plāns (*NSP*), tad pirmo punktu varētu izteikt šādi: [*Valsts nosaukums*] Nacionālais meklēšanas un glābšanas plāns (*NSP*) ir izveidots kā pastāvīga starpiestāžu grupa, kas pārrauga *NSP* un darbojas kā koordinēšanas forums nacionālo *SAR* jautājumu risināšanai. Šo grupu sauc par Nacionālo meklēšanas un glābšanas komiteju (*NSARC*).]

**3. Finansiālais atbalsts**

3.1. *NSARC* finansiāli atbalsta [*valsts iestādes nosaukums*]. *[Valsts iestādes nosaukums]*:

3.2. ieceļ izpildvaras līmeņa personu komitejas priekšsēdētāja amatā, kurš ziņo [*departamenta vai ministrijas nosaukums*] sekretāram ar [*valsts iestādes nosaukums*] starpniecību; un

3.3. ieceļ komitejas sekretāru, lai nodrošinātu, ka komiteja darbojas saskaņā ar spēkā esošajās direktīvās noteikto politiku un procedūrām.

**4. Dalība, novērotāji un konsultanti**

4.1. Komitejas dalībiestādes ir:

…………………………………………………

…………………………………………………

…………………………………………………

[piemēram, Aizsardzības departaments/ministrija, Satiksmes departaments/ministrija; Tirdzniecības departaments/ministrija, Valsts policija, Ārkārtas situāciju vadības aģentūra, medicīnas iestāde utt.]

4.2. Visas dalībiestādes ieceļ vienu pārstāvi – konkrētu personu vai ņemot vērā šīs personas amatu – kas pilda primārā komitejas biedra funkcijas, un vēl vienu, kas pilda komitejas biedra vietnieka funkcijas.

4.3. Katrs komitejas biedrs var uzaicināt šīs iestādes amatpersonas konsultāciju sniegšanai un dalībai komitejas vai komitejas pakārtoto grupu sanāksmēs.

4.4. Citus ar komitejas priekšsēdētāja atļauju var aicināt piedalīties kā valdības vai nevalstiskos novērotājus katrā atsevišķā gadījumā.

**5. Dalība Nacionālajā meklēšanas un glābšanas plānā**

5.1. *NSARC* dalībiestādes, ņemot vērā savu dalībnieka statusu, ir arī [*valsts nosaukums*] Nacionālā meklēšanas un glābšanas plāna dalībnieces.

**6. Mērķi**

6.1. Komitejas mērķi ir šādi:

6.1.1. ieteikt īstenošanas stratēģijas un darbības, kas nodrošina, ka [*valsts nosaukums*] izpilda iekšzemes vajadzības un starptautiskās saistības, lai sniegtu efektīvus civilos *SAR* pakalpojumus;

6.1.2. uzņemties pilnu atbildību par *NSP* noteikumiem;

6.1.3. būt par primāro koordinēšanas forumu valsts pārvaldē, kas veic un atbalsta *NSP* ietvertās civilās *SAR* operācijas un kas skata jautājumus saistībā ar nacionālo civilo *SAR* politiku un nostāju;

6.1.4. administrēt Starptautiskās aeronavigācijas un jūras meklēšanas un glābšanas (*IAMSAR*) rokasgrāmatas Nacionālo meklēšanas un glābšanas papildinājumu, lai sniegtu starpiestāžu vadlīnijas par *NSP* īstenošanu;

6.1.5. censties nodrošināt *NSP* un Nacionālā [avārijas gadījumu] novēršanas plāna (*NRP*) savietojamību, lai *NSP* varētu īstenot neatkarīgi vai vienlaicīgi ar *NSP* valsts nozīmes incidenta gadījumā;

6.1.6. veicināt pētniecības un izstrādes, uzlabotu standartu un procedūru, jaunu tehnoloģiju, noteikumu un izglītības piemērošanu, lai uzlabotu avārijas ziņošanas un citu civilo *SAR* pakalpojumu efektivitāti un lietderību un mazinātu saistītos riskus;

6.1.7. palīdzēt koordinēt *NSARC* dalībiestāžu un citu nacionālo un starptautisko valdību, privāto un brīvprātīgo organizāciju civilos *SAR* pakalpojumus;

6.1.8. veicināt visu pieejamo resursu efektīvu izmantošanu civilo *SAR* operāciju atbalstam;

6.1.9. stimulēt *SAR* nolīgumu un citu nolīgumu un plānu pienācīgu izmantošanu, lai uzlabotu dažādu nacionālo un starptautisko civilo *SAR* kopienu sadarbību un savstarpējo atbalstu;

6.1.10. veicināt civilo un militāro iestāžu un organizāciju ciešu sadarbību, lai sniegtu efektīvus civilos *SAR* pakalpojumus;

6.1.11. veicināt analīzi un iniciatīvas, lai palīdzētu iedzīvotājiem izvairīties no avārijas situācijām vai tās pārvarēt; un

6.1.12. izvērtēt pēc vajadzības ārkārtas situāciju plānus *SAR* resursu izmantošanai ārkārtas situācijās, kas nav civilie *SAR* pasākumi.

**7. Procedūras**

7.1. Komiteja, veicot savas darbības, ievēro turpmāk norādītās procedūras.

7.1.1. Komiteja organizē regulāras sanāksmes vismaz [reizi ceturksnī].

7.1.2. Priekšsēdētājs vai jebkura dalībiestāde ar sava attiecīgā komitejas locekļa starpniecību var sasaukt īpašu sanāksmi nepieciešamības gadījumā.

7.1.3. Sanāksmes pienācīgi dokumentē sekretārs. Lēmumus parasti pieņem pēc vienošanās. Ja vienošanos nespēj panākt, lēmumus iesniedz komitejā, kas lēmumu pieņem regulārajā sanāksmē vai izpildsanāksmē ar balsu vairākumu, vai sekretārs veic komitejas locekļu neformālu aptauju, rezultātus pienācīgi dokumentējot.

7.1.4. Priekšsēdētājs ir pilnvarots tieši pārstāvēt komitejas viedokļus, rīcību, ieteikumus un lēmumus vai kā citādi rīkoties komitejas vārdā sarakstē vai kā citādi, izņemot, ja šī sarakste ir adresēta [*Valsts drošības sekretāram*] [*Satiksmes departamentam*], to virza ar [*valsts iestādes nosaukums*] starpniecību.

7.1.5. Lai valsts iestādi iekļautu *NSARC* sastāvā un *NSP* sastāvā, parasti ievēro šādu procedūru:

i) pamatojoties uz komitejas vienprātīgu balsojumu, priekšsēdētājs iesniedz kandidējošajai dalībiestādei rakstveida uzaicinājumu, un iestāde iesniedz priekšsēdētājam rakstveida apstiprinājumu; un

ii) tad priekšsēdētājs ar dalībiestādes izpildsekretāra vai šādu paziņojumu saņemšanai ieceltas personas starpniecību paziņo visām dalībiestādēm par piekrišanu. Ja neviena dalībiestāde [60] dienu laikā neiesniedz iebildumu, uzaicinātā iestāde no šīs dienas kļūst par *NSARC* dalībiestādi un par *NSP* dalībnieci. Visiem šiem paziņojumiem, iecelšanas rakstiem un iebildumiem ir jābūt noformētiem rakstveidā.

7.1.6. Vai arī vēl viena valsts iestāde var kļūt par dalībiestādi un *NSP* dalībnieci, visām pašreizējām dalībiestādēm un kandidējošajai dalībiestādei savstarpēji rakstveidā vienojoties.

7.1.7. Ja iestāde izbeidz savu dalību komitejā, tā automātiski izbeidz savu dalību *NSP*; par izstāšanos iestāde rakstveidā paziņo pārējām dalībiestādēm vismaz sešus mēnešus iepriekš.

7.1.8. Politikas jautājumus vai plānus, kuriem nepieciešama parakstītāju uzmanība vai apstiprinājums, piemēram, lai pieņemtu *NSP*, priekšsēdētājs iesniedz ar ieteikumu rīkoties. Šādos gadījumos iekļauj visu komitejas locekļu viedokļus.

7.1.9. Šis nolīgums neuzliek dalībiestādēm pienākumu izpildīt komitejas lēmumus.

**8. Stāšanās spēkā, grozījumi, atjaunošana un darbības izbeigšana**

8.1. Nolīgums stājas spēkā komitejas pirmās sanāksmes dienā, kas tiek rīkota pēc tam, kad visu dalībiestāžu sekretāri (vai līdzvērtīga līmeņa pilnvarotie) ir parakstījuši nolīgumu.

8.2. Pamatojoties uz komitejas vienprātīgu balsojumu, ierosinātie šā nolīguma vai *NSP* grozījumi ir jāpieņem kādā no turpmāk norādītajiem veidiem.

8.2.1. Priekšsēdētājs ar dalībiestādes izpildsekretāra vai šādu paziņojumu saņemšanai ieceltas personas starpniecību paziņo visām dalībiestādēm par ierosinātajiem grozījumiem. Ja neviena dalībiestāde [60] dienu laikā neiebilst, grozījums(-i) tiek uzskatīts(-i) par pieņemtu(-iem). Visiem šiem paziņojumiem, iecelšanas rakstiem un iebildumiem ir jābūt noformētiem rakstveidā.

8.2.2. Grozījumu(-us) pieņem, visām dalībiestādēm savstarpēji rakstveidā vienojoties.

8.3. Šo grozīto nolīgumu automātiski atjaunina [*gads*]. gada 1. janvārī un pēc tam ik pēc pieciem gadiem, ja vien netiek noslēgta jauna vienošanās vai nolīgums netiek izbeigts.

*[Iestāžu nosaukumi un parakstītāji]*

# K papildinājums Nolīguma paraugs par *SAR* iestādes un gaisa satiksmes vadības dienestu atbildības sadalīšanu, sniedzot reaģēšanas pakalpojumus lidaparātu avārijas situācijā

**1. Mērķis**

1.1. Šā dokumenta mērķis ir sadalīt atbildības jomas nacionālajā sistēmā starp ietilpstošo *SAR* iestādi un gaisa satiksmes vadības dienestu (*ATS*), kas veic reaģēšanas pasākumus uz ārkārtas situācijām gaisā, un piedāvāt abu pušu sadarbības vienošanās paraugu.

**2. Priekšvēsture**

2.1. Atbildību par dažādiem nacionālās avārijas reaģēšanas sistēmas aspektiem saskaņā ar Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju var uzņemties divas vai vairākas valsts pārvaldes iestādes. *SAR* iestādei ir plašāka atbildība par *SAR* reaģēšanas pasākumiem saskaņā ar 12. pielikumu (un palīgfunkcijas ir aprakstītas 10. un 15. pielikumā), savukārt *ATS* sniedzējam ir plašāka atbildība par *SAR* trauksmes izziņošanu saskaņā ar 11. pielikumu. *ATS* sniedz arī reaģēšanas pakalpojumus lidaparātiem, kas nonākuši avārijas situācijā lidojuma laikā, un palīdz glābšanas koordinācijas centriem (*RCC*) ar saviem *SAR* reaģēšanas spēkiem, sniedzot piekļuvi savām aviācijas kompetencēm un resursiem.

**3. Darbības laiks un grozījumi**

3.1. Saprašanās memorands (*MoU*) var būt spēkā piecus gadus no tā spēkā stāšanās dienas, un to var pagarināt uz nākamo vienu vai vairākiem periodiem, pusēm par to vienojoties, saskaņā ar šādiem principiem:

a) *MoU* vai saskaņotajās operatīvajās procedūrās, kas attiecas uz avārijas situācijām lidojuma laikā vai *SAR* trauksmes izziņošanas procedūrām, izmaiņas var veikt tikai ar abu pušu piekrišanu;

b) ja puses ir vienojušās veikt izmaiņas *MoU*, izmaiņām ir jābūt noformētām rakstveidā, un tās ratificē šā *MoU* abu pušu parakstītāji, pienācīgi to paziņojot, lai varētu pieņemt saskaņoto grozīto praksi.

**4. Darbības joma**

4.1. Šis *MoU* un saistītā operatīvā informācija, kas iekļauta saistītajās procedūrās, ir izstrādāta ar mērķi veicināt sistēmu, kas nodrošina efektīvu darbības saskarni, un sekmīgi vadīt operatīvās atbildības pāreju starp *ATS* sniedzēju un *RCC* lidaparāta ārkārtas stāvoklī.

4.2. Ar šo *MoU* netiek mainītas pušu attiecīgās ar likumu noteiktās, administratīvās vai citas saistības, un šajā *MoU* noteiktās konkrētās prasības neietver nekādas šo saistību izmaiņas.

**5. Vadības pasākumi**

5.1. Iestādes vadītājiem būtu regulāri jākonsultējas, lai pārskatītu operatīvās procedūras, uz kurām attiecas šis dokuments.

5.2. Konsultācijas ir jāveic, ja kāda no pusēm apsver iespēju veikt izmaiņas procedūrās, lai tās atbilstu operatīvajām saistībām, un vismaz ik pēc 12 mēnešiem no šā *MoU* spēkā stāšanās brīža.

**6. Darbības principi**

6.1. Iestāžu savstarpējās attiecības un šajā *MoU* ietvertās darbības tiek īstenotas, pamatojoties uz vispārējo principu, ka dzīvības glābšana ir svarīgākais faktors.

6.2. Visi ar šo *MoU* saistītie pakalpojumi ir jāsniedz saskaņā ar šajā *MoU* noteikto saskaņoto praksi un saskaņotajām operatīvajām procedūrām. Šie pakalpojumi var būt palīdzības sniegšana briesmās esošam lidaparātam valsts meklēšanas un glābšanas rajonā (*SRR*).

6.3. Veicot pasākumus saistībā ar lidaparāta avārijas situāciju vai reaģējot uz *SAR* incidentu, *RCC* un *ATS* sniedzējam ir kopā efektīvi jāsadarbojas. Svarīgi, ka jābūt viennozīmīgai skaidrībai, kura iestāde uzņemas vadību un kura nodrošina atbalstu incidenta gaitā. Vadošās iestādes lomu, savstarpēji vienojoties, nosaka saskaņā ar pienākumu sadali, kā noteikts 9. punktā.

**7. Reģistrētā operatīvā informācija**

7.1. *RCC* var piekļūt *ATS* vienību rīcībā esošai informācijai. *SAR* vajadzībām, cik vien ātri iespējams, *ATS* sniedz *RCC* visu informāciju, kas attiecas uz lidaparāta avārijas stāvokli, tostarp žurnālu, lidojuma plānu, audio ierakstu, reģistrēto radara datu diagrammu un citas attiecīgās dokumentācijas kopijas.

7.2. Abas puses apstiprina, ka abu iestāžu savstarpējās telefona sarunas par operācijām vai mācībām var tikt ierakstītas ar vai bez iepriekšēja brīdinājuma.

**8. Informācijas sniegšana**

8.1. Puses piekrīt apmainīties ar informāciju, kas nepieciešama, lai sekmīgi veiktu reaģēšanas pasākumus ārkārtas situācijās, ievērojot savus juridiskos pienākumus saistībā ar privātumu un komerciālās konfidenciālās informācijas aizsardzību. Puses izmanto šo informāciju tikai savu juridisko pienākumu pienācīgai izpildīšanai.

8.2. Puses piekrīt, ka tās neizpaudīs no otras puses saņemto informāciju bez tās iepriekšējas piekrišanas, izņemot, ja tas nepieciešams, lai atbilstīgi izpildītu savas likumā noteiktās saistības.

**9. Pienākumu sadale**

**Piezīme.**Šā punkta 1. un 2. apakšpunktā ir ieskicēti *ATS* un *RCC* pienākumi, ko valstis var paplašināt, lai piemērotu saviem individuālajiem apstākļiem.

9.1. Attiecībā uz avārijas reaģēšanas sistēmu *ATS* sniegs šādu veidu pakalpojumus:

a) reaģēšanas pasākumus avārijas situācijās lidojuma laikā, palīdzot pilotam lidaparātu ekspluatēt drošā gaisa telpā un droši to nosēdināt;

b) *SAR* trauksmes izziņošanu un lidlauka avārijas procedūru gadījumā trauksmes izziņošanu attiecīgajām ārkārtas situāciju novēršanas iestādēm;

c) palīdzību *RCC*, sniedzot *ATS* speciālās zināšanas, informāciju un resursus.

9.2. Attiecībā uz valsts aviācijas *SAR* un sistēmu reaģēšanai ārkārtas situācijās *RCC* sniegs šādu veidu pakalpojumus:

a) attiecīgo *SAR* reaģēšanas pasākumu koordinēšanu;

b) palīdzību *ATS* saistībā ar attiecīgajiem datiem;

c) pasākumu koordinēšanu ar *ATS*, kad *ATS* vada avārijas situāciju lidojuma laikā un *RCC* vada paralēlos *SAR* pasākumus, reaģējot uz incidentu.

**10. Izmaksas**

10.1. Katra puse ir atbildīga par visām izmaksām, kas saistītas ar tās pienākumu pildīšanu saskaņā ar šo *MoU*, ja vien puses nevienojas par pretējo.

**11. Paraksts**

11.1. Parakstot šo *MoU*, puses vienojas ievērot tā noteikumus.

*Paraksts Paraksts*

**A iestāde B iestāde**

# L papildinājums Riska vadības principu piemērošana, lai novērtētu *SAR* reaģēšanas pasākumus un *SAR* sistēmas darbības rādītājus

**Riska vadības process**

Lai riska analīze būtu efektīva, uz *SAR* sistēmu vai reaģēšanas pasākumiem ir jāraugās plaši un ideālā gadījumā būtu jāiesaista visas ieinteresētās personas un interešu grupas. Process būtu jādokumentē, atzīmējot, ka riska analīzes vērtība ir tā, ka tas ir iteratīvs process, kuru atkārtojot, tiek sniegta vērtīga atgriezeniskā saite par riska mazināšanas efektivitāti. Riska vadības procesa posmi ir attēloti L-1. attēlā, kas nodrošina loģisku un sistemātisku metodiku risku identificēšanai, analīzei, novērtēšanai, vadībai un uzraudzībai.



**L-1. attēls.** *Riska vadības process*

Lai noteiktu riskus, ir nepieciešama labi strukturēta pieeja, iteratīvā procesā aplūkojot visus riska faktorus. Lai arī *SAR* vajadzībām tas būtu jāizmanto, lai novērtētu vispārējo *SAR* sistēmu, šo paņēmienu var piemērot arī *SAR* reaģēšanas fāzei.

**Konteksta noteikšana**

Pirmais procesa posms ir **noteikt, kādā kontekstā** varēs noteikt *SAR* riskus. Vai tiks analizētas citu organizāciju, to resursu un novēršanas plānu daļas, kas palīdz pildīt *SAR* funkcijas? Vai tiks spriests par kompleksiem valsts pasākumiem un to efektivitāti, ja notiks nozīmīgs *SAR* incidents? Ja tiek skatīts šāds konteksts, ir nepieciešams plašs atbalsts analīzes veikšanai, veicinot to ieinteresēto pušu iesaisti, kas ir attiecīgie lēmuma pieņēmēji ārpus *SAR* organizācijas.

Ja konteksts ir iekšēji vērsts, joprojām var būt vajadzība veikt ārējās vides vērtējumu, un analīzē var noteikt prioritātes un to, kādā secībā tās risināt. Ir arī jāsaprot, kādā valdības politikas satvarā *SAR* organizācija pastāv un kāds ir tās finansējuma pamats. Tomēr riska novērtēšanas procesā jautājums par pieejamajiem ierobežotajiem līdzekļiem būtu jāatliek malā, līdz analīze tiek pabeigta, lai iznākumu vēl pirms analīzes sākšanas nesagrozītu pašierosinātie ierobežojumi.

**Risku identificēšana**

Procesa otrais posms ir **risku identificēšana**, proti, tas ir process, kurā nosaka, “kas var notikt, kāpēc var notikt un kā var notikt” kā turpmākās analīzes pamatu. Cilvēki dažādi uztver riskus, un šajā posmā ir nepieciešams objektīvs skatījums uz pašreizējo vai iespējamo situāciju, kurā var tikt apdraudēts mērķis atrast briesmās esošas personas un nogādāt šīs personas drošā vietā.

Risku identificēšanai var izmantot, piemēram, tādas pieejas, ar kurām nosaka, vai risku ir viegli vadīt, ja pakļautība riskam ir brīvprātīga, ar kurām nosaka, vai risks ir zināms, ar kurām veic novērtējumu, ka situācija var kļūt katastrofiska, ar kurām var noteikt, vai pastāv dabiskas bailes par to, ka var notikt ļaunākais, un ar kurām var veikt personisko vai organizatorisko guvumu/zaudējumu novērtējumu. Procesam par pamatu attiecīgā gadījumā var izmantot formālus analīzes rīkus (piemēram, kvantitatīvo analīzi, Pareto analīzi, sistēmu inženierzinības utt.). Tomēr attiecībā uz *SAR* lielākoties to vienkāršāk var veikt cilvēki, kas sasēžas kopā un nonāk pie kopīga viedokļa par to, kādiem riskiem organizācija ir pakļauta (piem., pieredze, prātavētras, scenāriju analīze, gūtās mācības utt.).

Lai veidotu analīzes dalījumu, jautājuma priekšmetu var apspriest, izmantojot *IAMSAR* rokasgrāmatas dalījumu. Proti, “Organizācija un vadība” (I sējums), “Operāciju koordinēšana” (II sējums) un “Mobilās vienības” (III sējums).

**Risku analīze**

Procesa trešais posms ir **risku analīze**. Šajā posmā nosaka risku cēloni, kas ir svarīgi, kad risks ir jārisina, un nosaka tā iespējamību un sekas. Iespējamība ir varbūtības vai biežuma kvalitatīvs raksturojums; sekas ir notikuma iznākums, kas izteikts kvalitatīvi vai kvantitatīvi kā zaudējumi, ievainojumi, zudumi vai guvumi.

Lai dokumentētu šo mijiedarbību, parasti nosaka katra riska iespējamības un seku vērtības. Piemērs, kas varētu būt noderīgs *SAR* iespējamības noteikšanai, ir parādīts L-1. attēlā.

**L-1. tabula.** *Iespējamības kvalitatīvie rādītāji*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Līmenis** | **Deskriptors** | **Vispārīgs apraksts** |
| **A** | Gandrīz noteikti | notiek katru dienu |
| **B** | Ir ticami | gadījums reizi nedēļā |
| **C** | Neregulāri | gadījums reizi mēnesī |
| **D** | Iespējami | gadījums reizi gadā |
| **E** | Maz ticami | 1 gads < gadījums < 10 gadi |
| **F** | Reti | > 10 gadi |

Seku veidus arī iedala, izmantojot vispārīgos aprakstus, un piemērs ir sniegts L-2. tabulā. Seku veidus iedala ar piesardzību, jo ne katrs incidents rada iespējamu ievērojamu katastrofu. Iedalot seku veidus, labs sākuma punkts ir *SAR* incidentu vēsture pēdējos desmit gados un to iznākumi.

**L-2. tabula.** *Seku vai ietekmes kvalitatīvie rādītāji*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Līmenis** | **Deskriptors** | **Vispārīgs apraksts** |
| **1** | Ļoti zemas | * ikdienas vai uzņēmuma vadības uzdevums bez dzīvības glābšanas sekām * mazāk svarīgs atbalsts citai iestādei, kas vada incidenta reaģēšanas pasākumus * personālam ir pieejami labi *SAR* atbalsta rīki * pieejamas ļoti uzticamas sakaru sistēmas * pieejami izcila līmeņa reaģēšanas līdzekļi |
| **2** | Zemas | * ikdienas vai uzņēmuma vadības uzdevums ar iespējamām dzīvības glābšanas sekām * vadošā loma ar *SAR* nesaistītā/dzīvības drošības darbībā * personālam ir pieejami pienācīgi *SAR* atbalsta rīki * pieejamas diezgan labas sakaru sistēmas * pieejami pienācīga līmeņa pirmās reaģēšanas līdzekļi |
| **3** | Vidējas | * ikdienas vai uzņēmuma vadības uzdevums ar demonstrētām dzīvības glābšanas sekām * personālam nav pieejami pienācīgi *SAR* atbalsta rīki * pieejamas vājas sakaru sistēmas * nav pieejami pienācīgi pirmās reaģēšanas līdzekļi * situācija, kas var radīt vajadzību pieņemt iekšēju lēmumu būtiski mainīt procedūras, struktūru vai personāla komplektēšanu * bojāgājušie (1–5 cilvēki) * lidaparāts/kuģošanas līdzeklis pilnībā iznīcināts |
| **4** | Lielas | * situācija, kas var radīt vajadzību pieņemt ārēju lēmumu būtiski mainīt struktūru vai personāla komplektēšanu vadības līmenī * bojāgājušie (6–14 cilvēki) * lidaparāts/kuģošanas līdzeklis pilnībā iznīcināts |
| **5** | Ekstrēmas | * *SAR* organizācijas un tās efektivitātes politiska pārskatīšana * bojāgājušie (>14 cilvēki) * lidaparāts/kuģošanas līdzeklis pilnībā iznīcināts |

Tiklīdz ir noteikta seku iespējamība un to elementi, izstrādā riska analīzes matricu un to testē, izmantojot scenāriju piemērus. Šis ir nozīmīgākais posms, jo ļauj riska analīzes grupai izstrādāt kopīgu sapratni par iespējamību un sekām un to savstarpējo mijiedarbību. Var būt arī situācijas, kad ir vairākas iespējamību un seku mijiedarbības, un katra no tām būtu jāizvērtē un riska analīzes nākamajā posmā jāieraksta augstākā rezultāta vērtība.

**Risku novērtēšana**

Procesa ceturtais posms ir **risku novērtēšana**. Šajā posmā salīdzina iespējamību pret sekām, kā parādīts L-3. tabulā, un salīdzina rezultātus ar iepriekš veiktām riska analīzēm. L-3. tabulas salīdzinājuma matrica ļauj noteikt risku secību un palīdz izstrādāt efektīvu riska mazināšanas plānu. Ekstrēma riska gadījumā ir jāveic tūlītējas korekcijas, augsta riska gadījumā ir jāpievērš steidzama uzmanība, vidējs risks būtu jārisina prioritāri, bet zema līmeņa riskus var risināt ikdienas procedūrās.

**L-3. tabula.** *Riska analīzes kvalitatīvā matrica*

*(Riska līmenis: E = ekstrēms; H = augsts, M = vidējs, L = zems)*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | **Sekas** | | | | |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** |
| **Iespējamība** | A | H | H | E | E | E |
| B | M | H | H | E | E |
| C | L | M | H | H | E |
| D | L | L | M | H | H |
| E | L | L | L | M | H |
| F | L | L | L | L | M |

**Risku apstrāde**

Procesa piektais posms ir **risku apstrāde**. Attiecībā uz *SAR* ir svarīgi mazināt risku, ja to ir praktiski iespējams mazināt, ņemot vērā izmaksu/lietderības attiecību. Zema līmeņa riskus ir iespējams mazināt, īstenojot vienkāršus riska mazināšanas pasākumus, piemēram, personāla papildu apmācību vai *SAR* klientu izglītošanu. Skalas otrajā galā esošos ekstrēmos riskus ne vienmēr ir iespējams risināt nepietiekamu resursu vai valdības politisko lēmumu dēļ. Tomēr riska analīzes procesā šie faktori tiek sakārtoti pēc prioritātēm, un *SAR* vadītājam šis process var būt spēcīgs sabiedrotais, kas palīdz izmaiņu pārvaldībā.

**Uzraudzība un pārskatīšana**

Procesa sestais posms ir riska vadības sistēmas darbības rādītāju un to ietekmējošo izmaiņu **uzraudzība un pārskatīšana**. Analīze būtu regulāri jāpārskata (piemēram, ik pēc sešiem mēnešiem), un atkārtoti jāpārbauda riska mazināšanas stratēģiju efektivitāte. Daži riski var būt pārejoši (piemēram, līgumu atjaunošana, procedūru izmaiņas utt.), savukārt citi var būt raksturīgi *SAR* sistēmas darbībai. Analīzes iteratīvā pieeja nozīmē, ka *SAR* organizācijām būs laba izpratne par izaicinājumiem, ar ko tās saskarsies, un ka tās būs izvērtējušas šo izaicinājumu risināšanas pieejas. Dažus riskus ir iespējams tikai mazināt, nevis tos pilnībā novērst.

**Paziņošana un konsultēšanās**

Procesa septītais un pēdējais posms ir nozīmīgākais posms, proti, **paziņošana un konsultēšanās**. Svarīgi, lai būtu plāns, kā sniegt paziņojumus ieinteresētajām personām un kā viņus iesaistīt procesā. Nozīmīgas ieinteresētās personas varētu būt nozares augstākās pārstāvniecības struktūras, ja tādas pastāv, jo tām ir noteiktas intereses par iznākumu un var būt spēja ietekmēt augstākā līmeņa valdības lēmumu pieņemšanas procesus.

# M papildinājums Starptautisko konvenciju līgumslēdzēju valstu pienākumi

**M.1. Pasākumi aviācijas jomā**

M.1.1. Konvencija par starptautisko civilo aviāciju (Čikāgas konvencija) nodrošina pamatu līgumslēdzēju valstu starptautiskai sadarbībai, sniedzot starptautiskos civilos *SAR* pakalpojumus. Konvencijas nodaļās, pantos un pielikumos ir izklāstīti noteikti principi un pasākumi, kas jāņem vērā, lai starptautiskos civilās aviācijas pakalpojumus varētu izstrādāt drošā un secīgā veidā, starptautiskie gaisa pārvadājumi tiktu izveidoti, pamatojoties uz vienlīdzīgām iespējām, un visi šie pakalpojumi tiktu sniegti pamatoti un ekonomiski.

M.1.2. Konvencijā ir iekļauti turpmāk norādītie panti.

Panti, kas ir specifiski meklēšanas un glābšanas operācijām un lidaparātu avārijas situācijām, ir norādīti turpmāk.

**1. un 2. pants** Gaisa telpa un suverenitāte

**12. pants** Normas un noteikumi

**25. pants** Meklēšana un glābšana

**26. pants** Negadījumu un incidentu izmeklēšana

**28. pants** Aeronavigācijas aprīkojums

**31. pants** Lidotspējas sertifikāts

**32. pants** Personāla licences

**68. pants** Maršrutu un lidostu noteikšana

M1.3. Pantu paskaidrojumi ir sīkāk izstrādāti Konvencijas pielikumos.

Pielikumi, kas attiecas uz ārkārtas situācijām, kurās iesaistīti lidaparāti, ir norādīti turpmāk.

**2. pielikums** Lidojumu noteikumi

**3. pielikums** Meteoroloģiskie pakalpojumi

**6. pielikums** Lidmašīnu un helikopteru ekspluatācija

**10. pielikums** Sakari

**11. pielikums** Gaisa satiksmes vadības dienesti (tostarp atbildība par meklēšanas un glābšanas trauksmi un reaģēšanas pasākumiem avārijas situācijās lidojuma laikā)

**12. pielikums** Meklēšana un glābšana

**13. pielikums** Aviācijas negadījumu izmeklēšana

**14. pielikums** Lidlauku un helikopteru lidostu projektēšana un ekspluatācija

**17. pielikums** Drošība un nelikumīga iejaukšanās

M.1.4. Jāatzīmē, ka Čikāgas konvencijā netiek sniegti minimālie reaģēšanas standarti vai sankcijas saistībā ar aviācijas meklēšanas un glābšanas pakalpojumu nesniegšanu, bet ir paļaušanās uz to, ka līgumslēdzējas valstis nodrošinās tādu pakalpojumu līmeni, kas būtu samērīgs ar šķietamajām prasībām un pieejamajiem resursiem. Tiek arī pieņemts, ka kaimiņvalstis strādās kopā, lai sasniegtu kopīgu mērķi.

**M.2. Pasākumi uz jūras**

M.2.1. 1979.gada Starptautiskā konvencija par meklēšanu un glābšanu uz jūras, ko sauc par 1979. gada *SAR* konvenciju, ir izstrādāta ar mērķi nodrošināt pamata noteikumus meklēšanas un glābšanas operāciju veikšanai, ja noticis negadījums jūrā.

M.2.2. Grozītajā *SAR* konvencijā ir skaidroti valdību pienākumi un uzsvērta reģionālā organizatoriskā pieeja un jūras un aviācijas darbību koordinācija.

M.2.3. Konvencijas I–VIII pantā ir aplūkotas Konvencijas līgumslēdzēju pušu vispārējās saistības un kuģošanas līdzekļu pienākumi vai tiesības, kādus paredz citi starptautiskie dokumenti.

M.2.4. Nodaļas un rezolūcijas, kas attiecas uz ārkārtas situāciju vadību jūrā, kurās iesaistītas briesmās esošas personas, ir norādītas turpmāk.

**1. nodaļa** Termini un definīcijas

**2. nodaļa** Meklēšanas un glābšanas pakalpojumu organizācija un koordinēšana

**3. nodaļa** Valstu sadarbība

**4. nodaļa** Glābšanas koordinācijas centra un Glābšanas palīgcentra operatīvo procedūru pārskats

**5. nodaļa** Kuģu ziņošanas sistēmu operatīvās prasības

# N papildinājums *RCC* un *TMAS* līguma paraugs par medicīnisko konsultāciju un palīdzības sniegšanu kuģu kapteiņiem jūrā

**1. Telemedicīniskā atbalsta dienesta (*TMAS*) un glābšanas koordinācijas centra (*RCC*) lomas un funkcijas**

**1.1. Vispārīgi norādījumi**

1.1.1. 1979. gada Starptautiskajā konvencijā par meklēšanu un glābšanu uz jūras ir noteikts, ka Konvencijas dalībvalstīm pēc kuģa kapteiņa pieprasījuma ir jāsniedz medicīniskās konsultācijas un primārā medicīniskā palīdzība vai jāveic pasākumi, lai nodrošinātu cietušo medicīnisko evakuāciju.

1.1.2. *RCC* ir atbildīgs par meklēšanas un glābšanas pakalpojumiem, kuros ietilpst medicīnisko konsultāciju un palīdzības organizēšana. *RCC* ir noteicis vienu vai vairākus šā pakalpojuma sniedzējus. [*Organizācijas nosaukums*], kas atrodas [*atrašanās vieta*], ir viena no [*valsts nosaukums*] ieceltajiem telemedicīniskā atbalsta dienestiem (*TMAS*).

1.1.3. Šajā dokumentā ir sniegtas *TMAS* un glābšanas koordinācijas centram noteiktās procedūras un prakse, tostarp atbildības jomas, saistībā ar medicīnisko konsultāciju un palīdzības koordinēšanu un sniegšanu kuģiem jūrā un medicīnisko konsultāciju sniegšanu *RCC*, lai sniegtu atbalstu meklēšanas un glābšanas operācijās.

1.1.4. Sīkākas vadlīnijas par medicīniskās palīdzības sniegšanu jūrā un telemedicīniskā atbalsta dienesta lomas nozīmību, kā arī par medicīnisko palīdzību jūrā un jūras radiosakariem var atrast *IMO* apkārtrakstā *MSC/Circ*.960.

**1.2. Lomas un pienākumi**

***1.2.1. Kuģu kapteiņi***

1.2.1.1. Par kuģa apkalpes un uz tā klāja esošo pasažieru veselību un drošību galīgo atbildību uzņemas kuģa kapteinis.

***1.2.2. Jūras sakaru stacija***

1.2.2.1. Jūras sakaru stacijas pienākums ir:

1.2.2.1.1. atbildēt uz visiem medicīnisko konsultāciju vai palīdzības pieprasījumiem;

1.2.2.1.2. nodrošināt efektīvu jūrā esoša kuģa kapteiņa un *TMAS* sakaru saskarni;

1.2.2.1.3. ja tiek prasīta *MEDEVAC*, pieprasīt un nodot visu nepieciešamo informāciju *RCC*.

***1.2.3. Telemedicīniskā atbalsta dienests (TMAS)***

1.2.3.1. *TMAS* ir atbildīgs par šādu funkciju veikšanu:

1.2.3.1.1. tas ir pieejams 24 h dienā 7 dienas nedēļā, lai saņemtu pieprasījumus no kuģošanas līdzekļiem jūrā un/vai *RCC*, lai sniegtu medicīniskās konsultācijas;

1.2.3.1.2. nekavējoties attālināti novērtēt cietušo veselības stāvokli un nekavējoties sniegt konsultāciju kuģa kapteinim par to, kādu ārstēšanu piemērot šiem cietušajiem, ko parasti veic nemedicīniskais personāls;

1.2.3.1.3. vajadzības gadījumā nekavējoties sniegt medicīnas speciālista konsultāciju;

1.2.3.1.4. ņemot vērā visus apstākļus, sniegt ieteikumu kuģa kapteinim un *RCC* par cietušo evakuāciju uz iestādi krastā vai uz citu kuģošanas līdzekli, ja tas ir būtiski cietušā drošībai;

1.2.3.1.5. konsultēt *RCC* par īpašām medicīniskām prasībām vai ierobežojumiem, kas var ietekmēt cietušo evakuācijai uz iestādi krastā vai uz citu kuģošanas līdzekli izmantojamā uzņemšanas līdzekļa veidu un atbilstošo aprīkojumu;

1.2.3.1.6. sniegt norādījumus vidējam medicīnas personālam vai ārstam, kas var pavadīt *MEDEVAC* transportlīdzekli un kas var pastāvīgi nodrošināt medicīnisko uzraudzību un arī konsultēt par evakuācijas procedūrām un ierobežojumiem;

1.2.3.1.7. ja cietušais ir jāevakuē uz medicīnas iestādi krastā vai ja kuģa kapteinis ir nolēmis doties uz ostu, konsultēties ar *RCC* un evakuācijas ūdens un gaisa transportlīdzekli un ieteikt, uz kuru medicīnas iestādi cietušo vajadzētu evakuēt. Veikt atbilstošus pasākumus, lai medicīnas iestāde varētu uzņemt cietušo;

1.2.3.1.8. īstenojot nepieciešamo sadarbību, nodrošināt, ka uzņemošā slimnīca ir informēta par cietušā stāvokli un ārstēšanu;

1.2.3.1.9. ja saziņai ar kuģa kapteini vai apkalpi ir nepieciešami tulka pakalpojumi, ja iespējams, nodrošināt to pieejamību. Jāatzīmē, ka tulka pakalpojumus var organizēt arī *RCC*;

1.2.3.1.10. sniegt medicīniskās konsultācijas *RCC* par to, kādas ir uz sauszemes un/vai jūras vidē meklējamo un glābjamo personu izdzīvošanas izredzes/iespējamie ievainojumi; un

1.2.3.1.11. sniegt *RCC* ikgadējos statistikas datus par sniegtajiem pakalpojumiem.

***1.2.4. Glābšanas koordinēšanas centrs***

1.2.4.1. *RCC* pienākums ir veikt šādas funkcijas:

1.2.4.1.1. nodrošināt, lai kuģu kapteiņiem būtu pieejama informācija, kas nepieciešama, lai viņi spētu sazināties ar *TMAS*;

1.2.4.1.2. pēc pieprasījuma koordinēt *MEDEVAC*, līdztekus nodrošinot *TMAS* sniegtās medicīniskā konsultācijas;

1.2.4.1.3. organizēt ūdens vai sauszemes transportlīdzekļus, vai aviācijas līdzekļus, kas nepieciešami *MEDEVAC* veikšanai, lai nogādātu personu uz *TMAS* ieteikto medicīnas iestādi. Evakuācijas ietvaros *RCC* iespēju robežās organizē vidējo medicīnas personālu, lai tas būtu klāt uz uzņemšanas līdzekļa klāja;

1.2.4.1.4. ja ir nepieciešama un tiek pieprasīta evakuācija, koordinēt ar kuģa kapteini darbības, kas nepieciešamas, lai saņemtu glābšanas līdzekli un izpildītu cietušā nodošanas pasākumus;

1.2.4.1.5. ja *TMAS* iesaka cietušo steidzami nogādāt uz sauszemi un kuģa kapteinis lūdz palīdzību, *RCC* konsultē kuģa kapteini un *TMAS* par piemērotu(-ām) ostu(-ām), pamatojoties tikai uz operatīvo novērtējumu; un

1.2.3.1.6. ja saziņai ar kuģa kapteini vai apkalpi ir nepieciešami tulka pakalpojumi, ja iespējams, nodrošināt to pieejamību.

**2. Prakse un procedūras**

**2.1. Vispārīgi norādījumi**

2.1.1. Gaidāms, ka *TMAS* saņems palīdzības pieprasījumus no:

2.1.1.1. apkārtējos ūdeņos peldošiem kuģiem; un

2.1.1.2. kuģiem ar valsts karogu un ārvalstu kuģiem, kas peld ārpus valsts noteiktā meklēšanas un glābšanas rajona.

2.1.2. Šajā sadaļā ir skatītas procedūras, kas pieņemamas, reaģējot uz triju veidu galvenajiem apstākļiem:

2.1.2.1. medicīniskās konsultācijas kuģiem;

2.1.2.2. kuģa novirzīšana uz citu ostu; un

2.1.2.3. *MEDEVAC*.

2.1.3. Kad *TMAS* ir saņēmis pieprasījumu sniegt medicīnisko palīdzību, tā pienākums ir:

2.1.3.1. nekavējoties attālināti novērtēt cietušā veselības stāvokli; un

2.1.3.2. nekavējoties sniegt kuģa kapteinim atbilstošu medicīnisko konsultāciju par to, kāda veida medicīnisko palīdzību sniegt (galvenokārt nemedicīniskajam personālam).

2.1.4. Ja cietušā stāvoklis ir tāds, ka ir jāgarantē steidzamāka un specializētāka aprūpe, *TMAS* var arī pieņemt lēmumu, ka kuģa kapteinim tiek ieteikts:

2.1.4.1. cietušo steidzami nogādāt uz sauszemi/pēc iespējas drīzāk nodrošināt cietušajam kvalificētu ārstēšanu; vai

2.1.4.2. cietušo evakuēt nekavējoties/pēc iespējas drīzāk nogādāt uz medicīnas iestādi uz sauszemes.

**2.2. Medicīniskās konsultācijas kuģiem**

2.2.1. Saņemot kuģa kapteiņa pieprasījumu sniegt medicīnisko konsultāciju, *TMAS* konsultēs kuģa kapteini pēc vajadzības un sniegs atbilstošo medicīnisko konsultāciju.

2.2.2. Ja *TMAS* tieši saņēmis medicīniskās konsultācijas pieprasījumu vai ja tas nodots no citiem kuģiem, pieprasījums nav jānodod vai par to nav jāziņo *RCC*, ja vien netiek ieteikta evakuācija.

2.2.3. Gadījumā, ja *TMAS* ir aizdomas, ka medicīniskā problēma var būt saistīta ar robežkontroles darbībām:

2.2.3.1. *TMAS.* *TMAS* pienākums ir sniegt *RCC* šādu informāciju:

2.2.3.1.1. kuģa nosaukumu;

2.2.3.1.2. skartās personas vārdu, uzvārdu;

2.2.3.1.3. medicīnisko stāvokli; un

2.2.3.1.4. iespējamo ieiešanas ostu;

2.2.3.2. *RCC.* *RCC* pienākums ir informēt attiecīgās robežkontroles iestādes.

**2.3. Kuģa novirzīšana uz ostu**

2.3.1. Kuģa kapteinis pēc medicīniskās konsultēšanās ar *TMAS* var nolemt, ka ir vai varētu būt nepieciešams novirzīties uz citu ostu, nevis nākamo ostu.

2.3.2. *TMAS* pienākums ir informēt *RCC*, ka novirzīšanās tiek vai varētu tikt veikta.

2.3.3. *RCC* pēc kuģa kapteiņa pieprasījuma ir jāsniedz nepieciešamā palīdzība kuģa kapteinim. Piemēram, *RCC* var sniegt konsultāciju par pieejamajām ostām un konsultēt kuģa aģentu, ostu, medicīniskās un robežkontroles iestādes ostā, uz kuru kuģis ir novirzījies.

**2.4. *MEDEVAC***

2.4.1. Lēmumu par cietušā *MEDEVAC* pieņem kuģa kapteinis, pamatojoties uz *TMAS* sniegto medicīnisko konsultāciju. Jāizvērtē arī citi faktori, piemēram, iespējamās evakuēšanas laikā dominējošie vides apstākļi (laika apstākļi, jūras stāvoklis utt.) un kuģa ģeogrāfiskā atrašanās vieta. *MEDEVAC* stratēģiju vai lēmumu var ietekmēt arī glābšanas līdzekļa(-u) pieejamība un veids. Attiecīgi kuģa kapteinim, kuģa aģentam, *TMAS*, *RCC*, ekspluatantam/glābšanas līdzekļa apkalpei un uzņemošajai medicīnas iestādei ir pastiprināti un pastāvīgi jākonsultējas.

2.4.2. Medicīnisko evakuāciju parasti veic ar helikopteri, iespējams, to atbalstot ar fiksētu spārnu lidaparātu. *TMAS* ir jāņem vērā, ka šādu evakuāciju var veikt tikai tad, ja kuģis atrodas helikoptera lidojuma attālumā no sauszemes un ja ir pieejams pienācīgi aprīkots helikopters. Ārkārtējas medicīniskās steidzamības apstākļos ir iespējams izmantot ūdens/sauszemes un aviācijas transportlīdzekļus (kuģi kā nosēšanās platformu un helikopteru); tomēr šo līdzekļu pieejamību nevar prognozēt vai garantēt.

2.4.3. Ja kuģa kapteinis pieprasa *MEDEVAC* un tās nepieciešamību atbalsta *TMAS*, kuģa kapteinis var sazināties ar *RCC* tieši vai ar jūras sakaru stacijas starpniecību, turpmāk neatsaucoties uz *TMAS*. Šajā gadījumā jūras sakaru stacija vai *RCC* noskaidros, piemēram, šādu informāciju:

2.4.3.1. cietušā vārdu, uzvārdu un valstspiederību;

2.4.3.2. cietušā stāvokli;

2.4.3.3. kapteiņa vārdu, uzvārdu un valstspiederību;

2.4.3.4. kuģošanas līdzekļa nosaukumu, karogu un *IMO* numuru;

2.4.3.5. izsaukuma signālu;

2.4.3.6. kuģa atrašanās vietu;

2.4.3.7. kuģa īpašnieku/ekspluatantu un viņa valsti; un

2.4.3.8. tuvāko ostu un *ETA*.

2.4.4. *RCC* pienākums ir:

2.4.4.1. sazināties ar *TMAS*, lai saņemtu medicīnisko konsultāciju, kas var ietekmēt:

2.4.4.1.1. nodrošinātā glābšanas līdzekļa veidu;

2.4.4.1.2. medicīniskos ierobežojumus vai prasības, kas var ietekmēt evakuēšanas vietu un metodi;

2.4.4.1.3. ieteicamo medicīnisko transportlīdzekli cietušā nogādāšanai; un

2.4.4.1.4. citus apsvērumus, kas varētu ietekmēt *MEDEVAC* īstenošanu;

2.4.4.2. sameklēt un norīkot ūdens/sauszemes un/vai aviācijas līdzekļus, kas izmantojami kā cietušā uzņemšanas līdzeklis;

2.4.4.3. konsultēt *TMAS* par uzņemšanas līdzekļa un tā ekspluatējošās iestādes datiem;

2.4.4.4. konsultēt kuģa kapteini par *MEDEVAC* pasākumiem, tostarp par sagaidīšanu un evakuēšanas priekšdarbiem;

2.4.4.5. konsultēt *TMAS* un medicīnas iestādi par cietušā evakuēšanas faktisko laiku un prognozēto nogādāšanas laiku uz medicīnas iestādi krastā;

2.4.4.6. vajadzības gadījumā veicināt *MEDEVAC* un uzraudzīt *MEDEVAC* procesa gaitu, līdz cietušais tiek nogādāts uz medicīnas iestādi; un

2.4.4.7. paziņot *TMAS* un jūras sakaru stacijai par *MEDEVAC* iznākumu pēc tās pabeigšanas.

2.4.5. *TMAS* pienākums ir:

2.4.5.1. sniegt glābšanas koordinēšanas centram:

2.4.5.1.1. medicīniskās konsultācijas par jautājumiem, kas var ietekmēt nodrošinātā glābšanas līdzekļa veidu;

2.4.5.1.2. konsultācijas par medicīniskiem ierobežojumiem vai prasībām, kas var ietekmēt evakuēšanas vietu un metodi;

2.3.4.1.3. citus apsvērumus, kas varētu ietekmēt *MEDEVAC* īstenošanu;

2.4.5.2. vajadzības gadījumā konsultēt par piemērotāko medicīnas iestādi, uz kuru būtu jāevakuē cietušais, un koordinēt cietušā uzņemšanu ar uzņemošo medicīnas iestādi;

2.4.5.3. sazināties ar ekspluatantu/uzņemšanas līdzekli, lai konsultētu par cietušā medicīnisko stāvokli, ieteicamajiem ierobežojumiem vai prasībām saistībā ar tūlītējo ārstēšanu vai *MEDEVAC* procesiem un ieteicamo medicīnas iestādi, kas uzņems cietušo;

2.4.5.4. turpināt konsultēt kuģa kapteini saistībā ar cietušā stāvokli, ja tas nepieciešams attiecīgajos apstākļos;

2.4.5.5. informēt medicīnas iestādi par cietušā medicīnisko stāvokli, sākot *MEDEVAC*; un

2.4.5.6. informēt *RCC* par visiem apstākļiem, kas var radīt nepieciešamību mainīt uzņemšanas līdzekļa veidu vai laika grafiku, tostarp, ja *MEDEVAC* vairs nav nepieciešama.

**3. Sakari**

**3.1. Vispārīgi norādījumi**

3.1.1. *TMAS* visu laiku ir jāuztur balss un datu sakaru līdzekļu darbība, lai nodrošinātu sakarus ar *RCC*, jūrā peldošo kuģi un glābšanas personālu. Būtu jānodrošina šādas sakaru iespējas:

3.1.1.1. balss sakari;

3.1.1.2. teksta ziņojumi;

3.1.1.3. faksimilie sakari; un

3.1.1.4. digitālo datu pārraide (fotoattēli un elektrokardiogrammas).

3.1.2. Šo sakaru spēju atbalstam *TMAS* ir jānodrošina atsevišķas specializētās telefona un faksimilo sakaru līnijas.

**3.2. *TMAS* un jūrā peldošo kuģu sakari**

3.2.1. Kuģi, kas lūdz medicīnisko konsultāciju, parasti sazinās ar kādu no jūras sakaru stacijām. Tad zvans tiek pāradresēts vai retranslēts *TMAS*. Tādējādi konsultācijas pieprasījumi nonāk *TMAS*:

3.2.1.1. tieši no kuģa, pāradresējot telefona zvanu;

3.2.1.2. ar jūras sakaru stacijas starpniecību, kas saņēmusi palīdzības pieprasījumu no kuģa pa:

3.2.1.2.1. radiotelefonu (*RTF*);

3.2.1.2.2. radio teleksu;

3.2.1.2.3. faksu/telefonu;

3.2.1.2.4 *Inmarsat*;

3.2.1.2.5. e-pastu; vai

3.2.1.2.6. no *RCC*.

3.2.2. Medicīniskās palīdzības pieprasījumi, kas nosūtīti jūras sakaru stacijai, parasti tiek retranslēti uz *TMAS* pa telefonu, un atbildes parasti tiek sūtītas ar attiecīgās jūras sakaru stacijas starpniecību.

3.2.3. Dažkārt ne vienmēr ir iespējams tieši sazināties ar kuģi medicīniskās konsultācijas sniegšanai. Šādos gadījumos saziņa ir jāveic ar jūras sakaru staciju starpniecību.

***3.2.4. Inmarsat sakari***

3.2.4.1. Dažādas *Inmarsat* sistēmas piedāvā divus saīsinātos kodus (īpašas piekļuves kodus – *SAC*) 32 un 38, kurus var izmantot medicīnisko konsultāciju un medicīniskās palīdzības saņemšanai jūrā pa telefonu, faksu vai teleksa sakariem, izmantojot satelītsakarus.

3.2.4.1.1. ***SAC* 32** izmanto medicīniskās konsultācijas saņemšanai. Ja izmanto šo kodu, sauszemes stacija nodrošina tiešu saikni ar *TMAS*.

3.2.4.1.2. ***SAC* 38** izmanto gadījumos, kad uz kuģa klāja esošās cietušās vai slimās personas veselības stāvokļa dēļ ir pamatota vajadzība saņemt medicīnisko palīdzību (evakuāciju uz krastu vai ārsta pakalpojumus uz klāja). Šis kods ļauj zvanu adresēt uz saistīto *RCC*.

**3.3. Sakari starp *TMAS* un *RCC***

3.3.1. Sakari starp *TMAS* un *RCC* ir jānodrošina pa telefonu vai faksimilu vai izmantojot atbilstošāko un uzticamāko telesakaru sistēmu.

***TMAS* kontaktinformācija:** Tālrunis Medicīnisko pakalpojumu līnija

Vispārējā līnija

Faksimila sakari

*(saskaņot ar TMAS pirms pārsūtīšanas)*

E-pasts

***RCC* kontaktinformācija:** Tālrunis

Rezerves

Faksimila sakari

E-pasts

**3.4. Sakari starp valsts *TMAS* un attālu *TMAS***

3.4.1. Ņemot vērā jūras navigācijas starptautisko mērogu, medicīniska rakstura problēmas var rasties uz kuģa klāja ļoti tālu no kuģa izcelsmes valsts. Šādos gadījumos kapteinis, kas atbild par tiem, kas atrodas uz kuģa klāja, parasti zvana savas valsts *TMAS*, kas var sniegt attālinātu konsultāciju dzimtajā valodā. Ja pēc attālinātās konsultācijas nepieciešams veikt evakuāciju uz tuvāko krastu, kapteinis sazinās ar *RCC*, kas atbild par *SAR* operācijām attiecīgajā meklēšanas un glābšanas rajonā (*SRR*). Lai veicinātu un atvieglotu medicīnisko aspektu plānošanu, veicot *SAR* operāciju, kas ietver medicīniskās palīdzības sniegšanu uz jūras, visa pieejamā medicīniskā informācija, ko apkopojis attālināto konsultāciju sniedzošais *TMAS*, tiks pārsūtīta *TMAS*, kas pievienots atbildīgajam *RCC*. Ir jādara viss iespējamais, lai otram *TMAS* nebūtu otrreiz jāsniedz attālinātā konsultācija.

3.4.2. Medicīniskās informācijas apmaiņai ir pieejama kopīga veidne, kas atvieglo visas pieejamās un būtiskās informācijas pārsūtīšanu starp diviem *TMAS*. Sk. *MSC/Circ*.1218.

3.4.3. Pamatojoties uz starpvalstu partnerattiecību nolīgumiem, “medicīniskās informācijas apmaiņas veidlapu” izmanto *SAR* operācijās, kas ietver medicīnisko palīdzību uz jūras, šādā veidā:

3.4.3.1. kad pēc attālinātās konsultācijas *TMAS* ir sniedzis ieteikumu veikt medicīnisko evakuāciju, ārsts aizpilda “medicīniskās informācijas apmaiņas veidlapu”;

3.4.3.2. tiklīdz ir noteikts par *SAR* operāciju atbildīgais *RCC*, attālinātais *TMAS* nosūta veidlapu attiecīgā *RCC* atbilstošajam *TMAS*, kas ir tā sadarbības partneris;

3.4.3.3. glābšanas koordinēšanas centru par medicīniskajiem ierobežojumiem, kas skar *SAR* operāciju, attiecīgi informēs tā ieceltais nacionālais *TMAS*; un

3.4.3.4. pēc *SAR* operācijas pabeigšanas operatīvais *TMAS* nosūta visu nepieciešamo informāciju par medicīniskajiem turpmākajiem pasākumiem attālināto konsultāciju sniedzošajam *TMAS*.

**3.5. Sakaru ierakstīšana un ziņošana**

3.5.1. Telemedicīniskā atbalsta un palīdzības pakalpojumiem ir piemērojami attiecīgajos tiesību aktos noteiktie konfidencialitātes noteikumi par to sniegšanas, datu uzglabāšanas un saziņas veidu.

3.5.2. Proti, telemedicīnisko atbalstu nedrīkst sniegt trešām personām, izņemot, lai konsultācijas sniegtu:

3.5.2.1. mērķa kuģim;

3.5.2.2. *RCC*; un

3.5.2.3. vidējā medicīnas personāla organizācijām un medicīnas iestādēm, kas iesaistītas konkrēto medicīnas pakalpojumu sniegšanā, uz kuriem attiecas šīs konsultācijas un palīdzība.

3.5.3. Visa *TMAS* saziņa ir jāidentificē pēc datuma un laika un droši jāuzglabā tā, lai ieraksti būtu tūlītēji pieejami, tiklīdz tie nepieciešami.

3.5.4. *TMAS* ir pilnībā jādokumentē visa saziņa, tostarp:

3.5.4.1. lietas pieraksti;

3.5.4.2. sazināšanās laiks un datums un kuģošanas līdzekļa nosaukums;

3.5.4.3. to personu vārdi, uzvārdi, ar kurām notika saziņa (ciktāl šos vārdus un vārdus var noskaidrot); un

3.5.4.4. saziņas līdzekļi (piemēram, tālrunis, radio, fakss, e-pasts utt., kā arī kontaktpersonas numuri).

3.5.5. *TMAS* ir jānodrošina, ka ieraksti, izņemot lietas pierakstus, ir pieejami *RCC* pēc pieprasījuma.

Sējumā “*Organizācija un vadība*” ir aplūkota globālās meklēšanas un glābšanas (*SAR*) sistēmas koncepcija, nacionālo un reģionālo *SAR* sistēmu izveide un uzlabošana un sadarbība ar kaimiņvalstīm, lai sniegtu efektīvus un ekonomiski lietderīgus *SAR* pakalpojumus.

1. \* Eiropas Savienības un atsevišķos Latvijas Republikas tiesību aktos Starptautisko Jūrniecības organizāciju mēdz saīsināt kā “SJO”. [↑](#footnote-ref-1)
2. \* Sk. http://www.cospas-sarsat.org/. [↑](#footnote-ref-2)
3. † Neobligāts lauks. [↑](#footnote-ref-3)
4. \* Atkarībā no administratīvās prakses šādā veida nolīgumus var apstiprināt augstākā līmenī. [↑](#footnote-ref-4)