

Dok. Nr. 10053

Drošības informācijas aizsardzības rokasgrāmata

I daļa. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas ierakstu aizsardzība. Pirmais izdevums, 2016. gads.

Rokasgrāmatu apstiprinājis ģenerālsekretārs, un tā publicēta ar viņa atļauju.

STARPTAUTISKĀ CIVILĀS AVIĀCIJAS ORGANIZĀCIJA

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

STARPTAUTISKĀ CIVILĀS AVIĀCIJAS ORGANIZĀCIJA

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

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

*Pirmais izdevums, 2016. gads.*

**Dok. Nr. 10053. Drošības informācijas aizsardzības rokasgrāmata**

**I daļa. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas ierakstu aizsardzība.**

Kārtas numurs: 10053.

ISBN 978-92-9249-987-7

© *ICAO* 2016

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

**GROZĪJUMI**

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

**GROZĪJUMU UN LABOJUMU REĢISTRS**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| GROZĪJUMI |  | LABOJUMI |
| Nr. | Datums | Reģistrējis | Nr. | Datums | Reģistrējis |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

**PRIEKŠVĀRDS**

Atsaucoties uz Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas un novēršanas (*AIG*) struktūrvienību sanāksmi, kas notika Monreālā no 2008. gada 13. oktobra līdz 18. oktobrim, Augsta līmeņa drošības konferenci, kas notika Monreālā no 2010. gada 29. marta līdz 1. aprīlim, un *ICAO* asamblejas 37. sesiju, kas notika Monreālā no 2010. gada 28. septembra līdz 8. oktobrim, tika izveidota daudznozaru Drošības informācijas aizsardzības darba grupa (*SIP TIF*) ar mērķi sniegt rekomendācijas par jauniem un/vai uzlabotiem *ICAO* noteikumiem un norādījumiem attiecībā uz drošības informācijas aizsardzību. *SIP TF* izstrādāja rekomendācijas 6. pielikuma “Gaisa kuģa ekspluatācija”, 13. pielikuma “Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana” un 19. pielikuma “Drošības pārvaldība” grozījumiem.

*ICAO* asamblejas 38. sesijā, kas notika Monreālā no 2013. gada 24. septembra līdz 4. oktobrim, padomei tika uzdots ņemt vērā *SIP TF* konstatējumus un rekomendācijas, veikt atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu jēgpilnu virzību uz jaunu noteikumu un/vai noteikumu grozījumu izstrādi 13. pielikumā un citos pielikumos atbilstīgi vajadzībai un saistītus norādījumus, un uzlabot noteiktu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu ierakstu aizsardzību. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu ierakstu aizsardzības ekspertu grupa (*GEPAIR*) tika izveidota 2014. gada aprīlī ar mērķi pabeigt atsevišķas *SIP TF* rekomendācijas attiecībā uz 5.12. punktu un 13. pielikuma E papildinājumu, kā arī attiecībā uz lidojuma parametru reģistratora ierakstu aizsardzību un izmantošanu parastos lidojumos, kas noteikti 6. pielikuma I, II un III daļā. Jaunos noteikumus par atsevišķu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas ierakstu aizsardzību padome pieņēma 2016. gada 22. februārī. *GEPAIR* pasākumi tika iekļauti Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas grupas (*AIGP*) darbā, un minētā grupa atbalstīja šīs rokasgrāmatas izstrādāšanu.

Pastāvošās problēmas, ar kurām aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes saskārās, mēģinot aizsargāt izmeklēšanas ierakstus, un aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanā iesaistīto pušu, interešu un prioritāšu daudzveidība noteica vajadzību pēc uzlabotas izmeklēšanas ierakstu aizsardzības sistēmas. Līdz ar to šajā jaunajā sistēma galvenā uzmanība pievērsta tādu ierakstu aizsardzības uzlabošanai, kuri radīti vai iegūti izmeklēšanā, kas uzsākta saskaņā ar 13. pielikumu; tā sniedz praktiskākus un efektīvākus līdzekļus tādu ierakstu aizsardzībai, kas atrodas glabāšanā pie aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes vai tās kontrolē; tā ir piemērojama dažādās tiesību sistēmās; tajā ņemtas vērā dažādas izmeklēšanas ierakstu efektīvas aizsardzības metodoloģijas un prakses; tā nodrošina izmeklēšanas ierakstu iespējamās izmantošanas caurredzamību; tās mērķis ir radīt līdzsvaru starp izmeklēšanas mērķiem un citām sabiedrības interesēm.

Valstis ir aicinātas pieņemt savos valsts tiesiskajos regulējumos atbilstīgus noteikumus par izmeklēšanas ierakstu aizsardzību. Aizsardzības mehānismu noteikšana šajā līmenī ir būtiska, jo šādos ierakstos ietverto informāciju, tostarp informāciju, ko brīvprātīgi sniegušas izmeklēšanas gaitā intervētās personas, iespējams izmantot ar aviācijas drošību nesaistītām vajadzībām, un tas var ierobežot šādas informācijas pastāvīgu pieejamību.

Šīs rokasgrāmatas mērķis ir sniegt valstīm norādījumus par pienācīgas izmeklēšanas ierakstu aizsardzības īstenošanu, lai aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādēm nodrošinātu pastāvīgu piekļuvi būtiskajai informācijai izmeklēšanas laikā.

Noteikumi par lidojuma parametru reģistratora ierakstu aizsardzību un izmantošanu parastajos lidojumos (ārpus 13. pielikumā noteiktās izmeklēšanas darbības jomas) ir sniegti 6. pielikumā un 19. pielikumā.

Veicot regulāru pārskatīšanu, tiks nodrošināta norādījumu atbilstība un pareizība.

Komentārus par šo rokasgrāmatu lūdzam sūtīt šādam adresātam:

*The Secretary General*

*International Civil Aviation Organization*

*999 Robert-Bourassa Boulevard*

*Montreal, Quebec Canada H3C 5H7*

*Canada*

**SATURA RĀDĪTĀJS**

*Lpp.*

[Terminu skaidrojums 7](#_Toc467509010)

[Akronīmu saraksts 11](#_Toc467509011)

[1. nodaļa. Rokasgrāmatas pārskats 12](#_Toc467509012)

[1.1. Pārskats 12](#_Toc467509013)

[2. nodaļa. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas pamatjautājumi 13](#_Toc467509014)

[2.1. Izmeklēšanas mērķis 13](#_Toc467509015)

[2.2. Galvenie izmeklēšanas pienākumi 14](#_Toc467509016)

[2.3. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde 15](#_Toc467509017)

[2.4. Izmeklēšanā radīto vai iegūto ierakstu veidi 16](#_Toc467509018)

[2.5. Ziņojumi 19](#_Toc467509019)

[3. nodaļa. Noteiktu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas ierakstu aizsardzība un izmantošana 21](#_Toc467509020)

[3.1. Noteiktu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas ierakstu aizsardzības mērķis 21](#_Toc467509021)

[3.2. Aizsargājamie ieraksti 21](#_Toc467509022)

[3.3. Ierakstu aizsardzības un izmantošanas joma, līmeņi un ierobežojumi 23](#_Toc467509023)

[Interešu līdzsvarošanas pārbaude. Vispārīga informācija 23](#_Toc467509024)

[Kompetentās iestādes noteikšana 24](#_Toc467509025)

[Interešu līdzsvarošanas pārbaudes īstenošana 26](#_Toc467509026)

[Atsevišķu faktoru ietekme interešu līdzsvarošanas pārbaudē 33](#_Toc467509035)

[3.4. Ierakstu apmaiņa starp aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādēm 36](#_Toc467509037)

[3.5. Aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanas ierakstu publiskošanas vai izmantošanas ar drošību nesaistītām vajadzībām iespējamā ietekme 37](#_Toc467509038)

[3.6. Audioierakstu un attēlu nepubliskošana 39](#_Toc467509039)

[3.7. Starptautisko prasību attiecībā uz izmeklēšanas ierakstu aizsardzību īstenošana 40](#_Toc467509040)

[4. nodaļa. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāžu attiecības 43](#_Toc467509041)

[4.1. Civilās aviācijas iestādes un aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes savstarpējās attiecības 43](#_Toc467509042)

[4.2. Tiesu iestāžu un aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes savstarpējās attiecības 43](#_Toc467509043)

[4.3. Plašsaziņas līdzekļu un aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes savstarpējās attiecības 44](#_Toc467509044)

[4.4. Aviācijas nelaimes gadījumos cietušo personu ģimeņu un aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes savstarpējās attiecības 46](#_Toc467509045)

# TERMINU SKAIDROJUMS

Turpmāk minēti šajā rokasgrāmatā izmantotie termini un izskaidrota to nozīme.

***Administratīvais pasākums.*** Pasākums, ko veic regulējoša institūcija, kura atbildīga par aviācijas drošību, un kas var ietvert ar apliecībām, *AOC* un cita veida sertificēšanu piešķirto tiesību atcelšanu vai darbības pārtraukšanu. Tas var ietvert arī soda punktu izmantošanu attiecībā uz jebkuru no šādām tiesībām.

***Akreditētais pārstāvis.*** Persona, kuru, pamatojoties uz tās kvalifikāciju, valsts norīkojusi piedalīties citas valsts veiktā izmeklēšanā. Ja valsts ir izveidojusi izmeklēšanas iestādi, norīkotais akreditētais pārstāvis parasti būs no šīs iestādes.

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

***Aviācijas nelaimes gadījums.*** Ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīts notikums, kurš pilotēta gaisa kuģa gadījumā notiek laikā no personu iekāpšanas gaisa kuģī ar nolūku lidot līdz brīdim, kad visas šādas personas ir izkāpušas no gaisa kuģa, bet bezpilota gaisa kuģa gadījumā – laikā no brīža, kad gaisa kuģis ir gatavs sākt kustību ar mērķi veikt lidojumu, līdz brīdim, kad tas apstājas lidojuma beigās un tiek pārtraukta galvenās dzinējsistēmas darbība, un kurā:

a) persona tiek nāvējoši ievainota vai gūst nopietnus miesas bojājumus, jo:

* atradusies gaisa kuģī vai
* tieši saskārusies ar kādu gaisa kuģa daļu, tostarp ar daļām, kas atdalījušās no gaisa kuģa, vai
* bijusi pakļauta tiešai reaktīvā dzinēja gāzu strūklas iedarbībai,

izņemot tos gadījumus, kad miesas bojājumi iegūti dabiskā ceļā, tos sev radījusi pati persona vai tos personai radījušas citas personas, vai miesas bojājumi radīti pasažierim, kuram nav biļetes un kurš atradies ārpus pasažieriem un apkalpes locekļiem paredzētajām zonām, vai

b) gaisa kuģis tiek bojāts vai rodas konstrukcijas bojājums, kas

* negatīvi ietekmē gaisa kuģa konstrukcijas stiprību, tehniskos rādītājus vai lidojuma rādītājus un
* kam parasti nepieciešams liels remonts vai bojātā elementa nomaiņa,

izņemot dzinēja atteices vai bojājuma gadījumus, kad bojāts tikai pats dzinējs (tostarp tā pārsegi vai palīgagregāti) vai arī ir bojāti tikai propelleri, spārnu gali, antenas, uzgaļi, lāpstiņas, riteņu riepas, bremžu iekārtas, riteņi, plūdlīniju formas pārsegi, paneļi, šasiju durvis, vējstikli, gaisa kuģa apšuvums (piemēram, nelieli iespiedumi vai caurumi), vai izņemot nelielus galvenā propellera lāpstiņu, astes propellera lāpstiņu, šasijas bojājumus un bojājumus, ko rada krusa vai sadursme ar putnu (tostarp caurumus radara antenas plūdpārsegā), vai

c) gaisa kuģis pazūd vai nonāk pilnīgi nepieejamā vietā.

*1. piezīme. Vienīgi nolūkā nodrošināt statistikas datu vienveidību ICAO kā nāvējošu ievainojumus klasificē tos miesas bojājumus, kuru rezultātā nāve iestājas trīsdesmit dienu laikā pēc aviācijas nelaimes gadījuma dienas.*

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

*3. piezīme. Tas, attiecībā uz kāda veida bezpilota gaisa kuģa sistēmu jāveic izmeklēšana, ir noteikts ICAO 13. pielikuma 5.1. punktā.*

*4. piezīme. Norādījumi par gaisa kuģa bojājumu noteikšanu ir sniegti ICAO 13. pielikuma E pievienojumā.*

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

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

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

***Disciplinārais pasākums.*** Pasākums, ko darba devējs veic, reaģējot uz darbinieka izdarītiem noteikumu un procedūru pārkāpumiem. Šāds pasākums var ietvert darbinieka tiesību atcelšanu un iespējamu ienākumu zaudēšanu.

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

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

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

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

***Iepriekšējs ziņojums.*** Ziņojums, kuru izmanto, lai nekavējoties izplatītu izmeklēšanas sākuma posmos iegūtos datus.

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

*Piezīme. Tie incidentu veidi, kuri galvenokārt interesē Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumu novēršanas pētījumiem, ir uzskaitīti ICAO 13. pielikuma C pievienojumā.*

***Interešu līdzsvarošanas pārbaude.*** Pārbaude, kurā kompetentā iestāde(-es) novērtē konkurējošās sabiedrības intereses un nolemj, kurām interesēm dodama priekšroka, pieņemot 5.12. punktā minēto lēmumu.

***Izgatavotājvalsts.*** Valsts, kuras jurisdikcijā ietilpst organizācija, kas atbildīga par gaisa kuģa galīgo montāžu.

***Izmeklēšana.*** Process, kuru veic saskaņā ar 13. pielikumu aviācijas nelaimes gadījumu novēršanas nolūkā un kurš ietver informācijas vākšanu un analīzi, atzinumu sagatavošanu, tostarp cēloņu un/vai veicinošu faktoru noskaidrošanu, un, ja nepieciešams, drošības rekomendāciju izstrādi.

***Izmeklēšanas ieraksti.*** Visi ieraksti, kas minēti 13. pielikuma 5.12. punktā.

*Piezīme. Noteikumi par drošības informācijas un saistīto avotu izmantošanu un aizsardzību, izņemot aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas ierakstus, ir iekļauti 19. pielikumā “Drošības pārvaldība”.*

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

***Kompetentā iestāde.*** Valsts iestāde(-es), kam ir tiesības un pilnvaras veikt interešu līdzsvarošanas pārbaudi.

***Lidojuma parametru reģistrators.*** Jebkura tipa reģistrējoša iekārta, kas uzstādīta gaisa kuģī papildinformācijas iegūšanai aviācijas nelaimes gadījumu /incidentu izmeklēšanas vajadzībām.

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

***Noskaidrojams būtisks fakts.*** Juridisks termins, ar ko apzīmē lietai svarīgu vai būtisku faktu, kuru viena puse apgalvo, bet otra puse apstrīd un kurš jānosaka interešu līdzsvarošanas pārbaudi veicošajai kompetentajai iestādei.

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

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

***Operatīvais personāls.*** Aviācijas darbībās iesaistīts personāls, kurš var sniegt drošības informāciju.

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

***Pirmavots*.** Organizācija vai persona, kas radījusi ierakstu tādas izmeklēšanas laikā, kas uzsākta saskaņā ar 13. pielikumu.

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

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

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

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

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

***Tiesvedība.*** Process tiesu iestādē, kas ietver tiesas spriedumu, tostarp par kriminālo, darba vai civiltiesisko atbildību.

*Piezīme. Šāds personāls ir gaisa kuģa apkalpes locekļi, gaisa satiksmes vadības dispečeri, aviācijas stacijas operatori, tehniskās apkopes speciālisti, gaisa kuģu projektēšanas un ražošanas organizāciju personāls, salona apkalpes locekļi, lidojumu dispečeri, perona personāls un apkalpošanas uz zemes personāls.*

***Veicinošie faktori.*** Darbības, bezdarbība, notikumi, apstākļi vai to kombinācija, ko izbeidzot, novēršot vai nepiedzīvojot, tiktu samazināta aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta iespējamība vai mazināta aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta seku smaguma pakāpe. Veicinošo faktoru identificēšana nenozīmē vainas noteikšanu, ne arī administratīvās, civiltiesiskās vai kriminālās atbildības noteikšanu.

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

# AKRONĪMU SARAKSTS

*ADREP* Aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta datu ziņojums

*AIA* Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde

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

*AIR* Gaisa kuģa video reģistrators

*ATC* Gaisa satiksmes vadība

*ATS* Gaisa satiksmes pakalpojumi

*CAA* Civilās aviācijas iestāde

*CVR* Pilotu kabīnes audio reģistrators

*FAA* Federālā aviācijas pārvalde

*FDR* Lidojuma datu reģistrators

*GEPAIR* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu ierakstu aizsardzības ekspertu grupa

*IIC* Atbildīgais izmeklētājs

*NOTAM* Ziņojums lidpersonālam

*RAIO* Reģionālā aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas organizācija

*SARP* Starptautiskie standarti un ieteicamā prakse

*SIP TF* Drošības informācijas aizsardzības darba grupa

# 1. nodaļaROKASGRĀMATAS PĀRSKATS

## 1.1. PĀRSKATS

1.1.1. Šajā rokasgrāmatā sniegti norādījumi par tādu atsevišķu ierakstu aizsardzību, kas saistīti ar aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanu, kura tiek veikta saskaņā ar 13. pielikumu, tostarp par šādiem jautājumiem: aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas pamatjautājumi – mērķi, darbības joma, līmeņi, izmeklēšanas ierakstu aizsardzības un izmantošanas ierobežojumi un līdzekļi; sadarbība starp valstīm jautājumā par izmeklēšanas ierakstu aizsardzību informācijas apmaiņas gadījumā; interešu līdzsvarošanas pārbaudes veikšana un atbildīgās iestādes(-u) iecelšana; aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāžu attiecības ar citām iestādēm, piemēram, ar civilās aviācijas iestādi un tiesu iestādi.

1.1.2. **2. nodaļa Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas pamatjautājumi** cita starpā ietver valstu (piemēram, notikuma vietas valsts, ekspluatantvalsts, projektētājvalsts, izgatavotājvalsts) galvenos pienākumus un tiesības attiecībā uz to līdzdalību izmeklēšanas procesā, jo īpaši aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādi. Tabulā sniegts to ierakstu saraksts, kuri pēc būtības ir sensitīvi ieraksti, un apsvērumi, kādēļ dažiem no tiem nepieciešama aizsardzība. Pienācīga uzmanība pievērsta nobeiguma ziņojuma aizsardzībai, kas nepieciešama, lai ierobežotu tā izmantošanu ar aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu novēršanu nesaistītām vajadzībām.

1.1.3. **3. nodaļa Noteiktu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas ierakstu aizsardzība** ietver izmeklēšanas ierakstu aizsardzības mērķi, darbības jomu, līmeņus un ierobežojumus. Izmeklēšanas ieraksti tiek aizsargāti ar nolūku nodrošināt, ka gadījumos, kad šādu ierakstu atklāšana vai izmantošana ir nepieciešama ar aviācijas drošību nesaistītām vajadzībām, izrietošā ietekme uz aviācijas nelaimes gadījumu novēršanu ir līdzsvarota ar citām sabiedrības interesēm. Uzsvars likts uz to, lai paskaidrotu, kā darbojas interešu līdzsvarošanas pārbaude, tostarp uz satvaru, kas sastāv no to faktoru kopuma, kuri attiecīgās valsts norīkotai kompetentajai iestādei jāņem vērā, kad tā veic interešu līdzsvarošanas pārbaudi. Plaši apspriests tas, kāda ietekme var būt ierakstu publiskošanai un izmantošanai ar drošību nesaistītām vajadzībām. Tabulā kā piemēri sniegtas dažu valstu tiesību aktu normas, kuri nosaka izmeklēšanas ierakstu aizsardzību.

1.1.4. **4. nodaļa Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāžu attiecības** ietver norādījumus un labāko praksi, kas izmeklēšanas iestādei jāpiemēro, kad tās saskaras ar tiesu iestādēm, plašsaziņas līdzekļiem, aviācijas nelaimes gadījumā cietušo personu ģimenes locekļiem un civilās aviācijas iestādi (*CAA*). *CAA* var būt nepieciešami noteikti aizsargāti ieraksti drošības uzlabošanai un uzturēšanai; šādos gadījumos ir jāpiemēro interešu līdzsvarošanas pārbaude. Visos gadījumos pienācīga uzmanība jāpievērš izmeklēšanas ierakstu atklāšanai un izmantošanai ar drošību nesaistītām vajadzībām.

# 2. nodaļaAVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU UN INCIDENTU IZMEKLĒŠANAS PAMATJAUTĀJUMI

## 2.1. IZMEKLĒŠANAS MĒRĶIS

2.1.1. Šajā rokasgrāmatas daļā izskaidroti gaisa kuģa nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanas mērķi un metodoloģija, paskaidrojot to, kādēļ izmeklēšana ir neatkarīgs process, ko ir būtiski saglabāt.

2.1.2. Izmeklēšanai, ko veic, pamatojoties uz 13. pielikuma noteikumiem, vienīgais mērķis ir novērst gaisa kuģa nelaimes gadījumus un incidentus, nevis noskaidrot vainas pakāpi vai atbildību. Jebkādai tiesvedībai vai administratīvajam procesam, kurā var tikt noskaidrota vainas pakāpe vai atbildība, jābūt nošķirtam no izmeklēšanas, kas tiek veikta, pamatojoties uz 13. pielikuma noteikumiem. Izmeklēšanas ierakstu izmantošana ar aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām, tostarp disciplinārajā procesā, civilprocesā, administratīvajā procesā vai kriminālprocesā pret operatīvo personālu un/vai organizācijām, var ierobežot šādu ierakstu turpmāku pieejamību un nelabvēlīgi ietekmēt izmeklēšanas pasākumus.

2.1.3. Izmeklēšana ir sistemātisks process, kurā tiek identificēti, novērtēti un likvidēti visi iespējamie iemesli un veicinošie faktori, lai novērstu notikuma atkārtošanos. Gaisa kuģa nelaimes gadījums vai incidents arī norāda uz aviācijas sistēmā pastāvošo bīstamību un trūkumiem. Pienācīgi veiktā izmeklēšanā tiek identificēti visi tiešie un netiešie aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta sistēmiskie cēloņi un/vai veicinošie faktori. Izmeklēšanā arī var tikt atklāta cita bīstamība vai trūkumi aviācijas sistēmā, kas nav tieši saistīti ar aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta cēloņiem. Izmeklēšanā uzsvars tiek likts uz aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta iemeslu noskaidrošanu un atbilstīgu drošības pasākumu ieteikšanu, lai novērstu notikumu atkārtošanos. Pienācīgi veikta izmeklēšana ir būtiska aviācijas nelaimes gadījumu novēršanai.

2.1.4. Izmeklēšanā arī noskaidro ar gaisa kuģī esošo personu izdzīvošanu vai neizdzīvošanu saistītos faktus, nosacījumus un apstākļus, un tas ļauj sagatavot rekomendācijas attiecībā uz izdzīvošanas iespēju uzlabošanu. Piemēram, rekomendācijas attiecībā uz gaisa kuģa triecienizturības uzlabojumiem ir sniegtas ar mērķi novērst vai samazināt miesas bojājumus gaisa kuģī esošajām personām turpmākajos aviācijas nelaimes gadījumos.

2.1.5. Nobeiguma ziņojumā, kas tiek sagatavots izmeklēšanas beigās, sniedz oficiālos aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanas secinājumus. Pamatojoties uz nobeiguma ziņojumu, tiek ierosināti drošības pasākumi, kas nepieciešami, lai turpmāk novērstu līdzīgu cēloņu izraisītus aviācijas nelaimes gadījumus. Līdz ar to nobeiguma ziņojumā tiek iekļauti ne tikai konstatējumi, cēloņi un/vai veicinošie faktori, bet arī sniegtas drošības rekomendācijas, lai varētu veikt atbilstīgus preventīvus pasākumus.

2.1.6. Turklāt notiek arī izmeklēšanas laikā sagatavoto vai iegūto datu un informācijas vākšana, analīze un apmaiņa ar mērķi uzturēt vai uzlabot drošību. Izmeklēšanas ierakstu aizsardzībai ir būtiska nozīme, lai nodrošinātu, ka izmeklētājiem ir neierobežota pieeja pierādījumiem, kas nepieciešami, lai noteiktu gaisa kuģa nelaimes gadījumu un incidentu cēloņus un/vai veicinošo faktorus, kas ļauj īstenot preventīvus pasākumus.

## 2.2. GALVENIE IZMEKLĒŠANAS PIENĀKUMI

2.2.1. Saskaņā ar Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 26. pantu valstij, kurā notiek gaisa kuģa nelaimes gadījums, ir pienākums uzsākt aviācijas nelaimes gadījuma apstākļu izmeklēšanu. Lai izpildītu šo prasību, valstis pieņem atbilstīgus tiesību aktus, ar ko tiek izveidota aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanai.

2.2.2. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei jāievēro pilnīga objektivitāte, un tai arī jābūt šādas objektīvas iestādes reputācijai. Iestādei jābūt izveidotai tā, lai tā būtu noturīga pret politisko vai cita veida iejaukšanos un spiedienu. Daudzas valstis šo uzdevumu ir izpildījušas, savu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādi izveidojot kā neatkarīgu oficiālu institūciju vai izveidojot no *CAA* nošķirtu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas organizāciju. Šajās valstīs aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde ziņo tieši Kongresam, parlamentam vai valdībām ministru līmenī.

2.2.3. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei ir pienākums noteikt nelaimes gadījuma vai incidenta cēloņus un/vai veicinošos faktorus un sniegt drošības rekomendācijas. Tomēr par drošības rekomendāciju īstenošanu parasti ir atbildīga *CAA*. Šāds atbildības sadalījums ir atbilstošs, jo *CAA* ir vispārējā atbildība par aviācijas tiesisko regulējumu un tā pilnveidošanu.

2.2.4. Saskaņā ar 13. pielikuma 5. nodaļu notikuma vietas valsts ir atbildīga par aviācijas nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta apstākļu izmeklēšanas uzsākšanu un veikšanu. Ja aviācijas nelaimes gadījums vai nopietns incidents ir noticis tādas valsts teritorijā, kas nav līgumslēdzēja valsts un kura negrasās uzsākt izmeklēšanu, tad reģistrētājvalstij vai citā gadījumā ekspluatantvalstij, projektētājvalstij vai izgatavotājvalstij jācenšas uzsākt un veikt izmeklēšanu. Turklāt, ja nav iespējams precīzi noteikt, ka aviācijas nelaimes gadījums vai nopietns incidents noticis kādas valsts teritorijā, tad nepieciešamā izmeklēšana jāuzsāk un jāveic reģistrētājvalstij.

2.2.5. Tāpat 13. pielikuma 5. nodaļā noteikts, ka valstij, kas veic izmeklēšanu, ir pienākums iecelt atbildīgo izmeklētāju (*IIC*) un nekavējoties uzsākt izmeklēšanu. Izmeklēšanā jānodrošina lidojuma parametru reģistratoru efektīva aizsardzība to izmantošanas laikā. Valstij, kas veic izmeklēšanu, nekavējoties jānoorganizē lidojuma parametru reģistratoru datu nolasīšana. *IIC* jābūt netraucētai piekļuvei gaisa kuģa atliekām un visiem svarīgajiem materiāliem, tostarp lidojuma parametru reģistratoriem un gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) ierakstiem un to atšifrējumiem, un neierobežotai kontrolei pār materiālu, lai nodrošinātu iespēju nekavējoties veikt detalizētu izpēti. Turklāt valstij, kas vada izmeklēšanu, ir jāatzīst koordinācijas nepieciešamība starp *IIC* un tiesu iestādēm un īpaša uzmanība jāpievērš pierādījumiem, kuri ir nekavējoties jāreģistrē un jāanalizē, lai nodrošinātu sekmīgu izmeklēšanas iznākumu, piemēram, lidojuma parametru reģistratora datu nolasījumiem. Iespējamās nesaskaņas par lidojuma parametru reģistratoru un to ierakstu glabāšanu var atrisināt tiesu iestādes amatpersona, kura pārved ierakstus uz nolasīšanas vietu, tādējādi nodrošinot to glabāšanu.

2.2.6. Reģistrētājvalsts, ekspluatantvalsts, projektētājvalsts, izgatavotājvalsts un citas iesaistītās valstis ir tiesīgas iecelt akreditētu pārstāvi un padomniekus, lai tie piedalītos izmeklēšanā. Iesaistīšanās izmeklēšanā piešķir tiesības piedalīties visos izmeklēšanas aspektos *IIC* uzraudzībā, jo īpaši tiesības pārbaudīt gaisa kuģa atliekas, iegūt liecinieku informāciju un ierosināt izjautāšanas sfēras, saņemt visu būtisko dokumentu kopijas un piedalīties reģistrēto datu nolasīšanā. Tajā pašā laikā akreditētajiem pārstāvjiem un viņu padomniekiem ir jāsniedz valstij, kas veic izmeklēšanu, visa viņiem pieejamā būtiskā informācija, un viņi nedrīkst izpaust informāciju par izmeklēšanas gaitu un izmeklēšanas konstatējumiem bez izmeklēšanu veicošās valsts skaidras piekrišanas.

2.2.7. Valstij, kura ir īpaši ieinteresēta aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanā, jo nelaimes gadījumā gājuši bojā vai nopietni cietuši tās pilsoņi, ir tiesības iecelt ekspertu, kam ir tiesības apmeklēt nelaimes gadījuma vietu, piekļūt visai būtiskajai faktiskajai informācijai, ko izmeklēšanu veicošā valsts ir atļāvusi publiskot, kā arī informācijai par izmeklēšanas gaitu, un saņemt nobeiguma ziņojuma kopiju.

2.2.8. Notikuma vietas valsts, kas atbildīga par izmeklēšanas uzsākšanu, var pilnīgi vai daļēji nodot šādas izmeklēšanas veikšanu citai valstij vai reģionālajai aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas organizācijai (*RAIO*), pamatojoties uz savstarpēju vienošanos un piekrišanu. Ja izmeklēšana tiek pilnīgi nodota kādai citai valstij vai *RAIO*, tiek gaidīts, ka šī valsts/organizācija uzņemsies atbildību par izmeklēšanas veikšanu, tostarp par nobeiguma ziņojuma un aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta ziņojuma (*ADREP*) izdošanu. Ja izmeklēšana tiek daļēji nodota, valsts, kura veic nodošanu, parasti saglabā atbildību par izmeklēšanas veikšanu, tostarp par ierakstu aizsardzību un izmeklēšanas nobeiguma ziņojuma izdošanu. Jebkurā gadījumā valstij, kura nodod izmeklēšanu, jāizmanto visi līdzekļi, lai veicinātu izmeklēšanu.

2.2.9. Detalizēta informācija par aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanas organizēšanu, plānošanu, procedūrām un ziņošanu par šo izmeklēšanu ir sniegta Gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatā (dok. Nr. 9756).

## 2.3. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU IZMEKLĒŠANAS IESTĀDE

2.3.1. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes tiesības un pienākumi ir noteikti atbilstīgos tiesību aktos, un tajos jānosaka tieša un neierobežota piekļuve visiem būtiskajiem pierādījumiem bez nepieciešamības iepriekš pieprasīt atļauju tiesu iestādēm vai citām iestādēm. Izmeklētājiem ir jāapzinās, ka attiecībā uz gaisa kuģu nelaimes gadījumiem var veikt ne tikai tehnisku izmeklēšanu, bet arī noteiktu tiesas, regulējošu, administratīvu un/vai disciplināru izmeklēšanu. Tomēr šāda veida procesi nedrīkst ierobežot izmeklēšanas procedūras, un tiesību aktos ir jānosaka prioritātes un procedūras, kas jāievēro, lai tehnisko izmeklēšanu nošķirtu no tiesvedības vai administratīvā procesa. Tiesību aktos ir skaidri jānosaka, ka vienīgais izmeklēšanas mērķis ir aviācijas nelaimes gadījumu novēršana, un jāuzsver, ka aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei nav pienākums noteikt vainas pakāpi vai atbildību.

2.3.2. Visā izmeklēšanas laikā aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei jāsaglabā neatkarība un neierobežotas tiesības veikt izmeklēšanu. Valstij, kas veic izmeklēšanu, vienmēr ir jānodrošina izmeklēšanas laikā radīto vai iegūto izmeklēšanas ierakstu aizsardzība.

2.3.3. Pienācīgā tiesiskajā regulējumā ir jābūt iekļautiem noteikumiem par izmeklēšanas ierakstu atbilstīgu izmantošanu un aizsardzību, tostarp jāreglamentē to publiskošana. Prasība aizsargāt izmeklēšanas ierakstus ir noteikta 13. pielikuma 5.12. punktā. Šajā punktā valstis aicinātas darīt šos ierakstus pieejamus un atļaut to izmantošanu vienīgi aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanas vajadzībām, ja vien šīs valsts izraudzīta kompetentā iestāde nenosaka, ka to atklāšana vai izmantošana pārsniedz iespējami nelabvēlīgo ietekmi vietējā vai starptautiskajā līmenī uz konkrēto izmeklēšanu vai turpmākajām izmeklēšanām. Valstis ir arī aicinātas noteikt to, kādu labumu sniedz jebkuru citu ierakstu aizsargāšana, kurus aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas iestāde ir ieguvusi vai radījusi izmeklēšanas gaitā. Detalizēta informācija par aizsargājamiem ierakstiem ir sniegta šīs rokasgrāmatas 3. nodaļā.

2.3.4. Šie ieraksti jāiekļauj nobeiguma ziņojumā vai tā pielikumos tikai tādā gadījumā, ja tie nepieciešami aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta analīzei. Neatklāj tās ierakstu daļas, kuras nav būtiskas analīzei. Būtiski, ka sensitīvos ierakstos iekļautā informācija, tostarp informācija, ko sniegušas izmeklēšanā intervētās personas, tiek izmantota vienīgi drošības vajadzībām, nevis turpmākā disciplinārajā procesā, civilprocesā, administratīvajā procesā vai kriminālprocesā, kas vērsts pret šīm personām. Pretējā gadījumā šīs personas turpmāk nevēlēsies atklāti sniegt izmeklētājiem informāciju, un tādējādi tiktu kavēts izmeklēšanas process un nelabvēlīgi ietekmēta aviācijas drošība.

2.3.5. Vidē, kurā aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde veic savas funkcijas, pastāv noteiktas problēmas, un laika gaitā tā ir attīstījusies. Izmeklēšanā ir iesaistītas daudzas puses ar atšķirīgām interesēm un redzējumiem. Aviācijas nelaimes gadījumā cietušo personu ģimenes locekļu augošās cerības, plašsaziņas līdzekļu spiediens un sabiedrības gaidas ir ietekmējušas aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāžu funkciju visā pasaule. Dažkārt ziņas par aviācijas notikumiem tiek izplatītas plašsaziņas līdzekļos pirms aviācijas nelaimes gadījuma vietas pienācīgas norobežošanas. Puses, kas ir iesaistītas tiesvedībā ar mērķi saņemt kompensāciju par labu aviācijas nelaimes gadījumā cietušajām personām un/vai viņu ģimenes locekļiem, arvien biežāk uztver aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētājus kā lieciniekus vai informācijas avotus. Gaisa kuģa un aviācijas sistēmu sarežģītība kopā ar jauniem uzņēmējdarbības modeļiem un globalizāciju ir ietekmējusi izmeklēšanas vidi. Šī jaunā vide ir pastiprinājusi nepieciešamību radīt un pilnveidot aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu ierakstu aizsardzības sistēmu ar mērķi lietderīgi un reālistiski aizsargāt aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāžu piekļuvi būtiskajiem pierādījumiem izmeklēšanas laikā.

## 2.4. IZMEKLĒŠANĀ RADĪTO VAI IEGŪTO IERAKSTU VEIDI

2.4.1. Izmeklēšanas gaitā aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde vāc, reģistrē un analizē datus, lai noteiktu cēloņus un/vai veicinošos faktorus un sagatavotu nobeiguma ziņojumu. Turpmāk minēti daži no ierakstiem, kas tiek vākti un radīti izmeklēšanā: ziņas par aviācijas nelaimes gadījumu, piemēram, datums, laiks, vieta, izlidošanas vieta, kreisēšanas augstums, galamērķis un starpnolaišanās vietas; laikapstākļu ziņojumi; tehniskā informācija, piemēram, ar gaisa kuģi, gaisa kuģa apkalpi un lidojumiem saistītā gaisa kuģa ekspluatanta dokumentācija, laikapstākļu ziņojumi, degvielas paraugi, izgatavošanas un tehniskās apkopes ieraksti, gaisa kuģa datu vākšanas ierīces un lidojuma parametru reģistratori, radiolokatora ieraksti, gaisa kuģa komponentu laboratoriskās analīzes rezultāti, gaisa satiksmes pakalpojumu sakaru ieraksti, intervijas ar operatīvo personālu, apkalpes apmācības ieraksti, ieraksti par darba laiku un atpūtas laiku, medicīniskā dokumentācija, lidlauka ekspluatanta ieraksti *NOTAM* u. c. Ierakstu aizsardzība attiecas tikai uz tiem ierakstiem, kuri ir sensitīvi pēc būtības un kuru izmantošana ar drošības uzturēšanu vai uzlabošanu nesaistītām vajadzībām var ierobežot to turpmāku pieejamību (sīkāka informācija sniegta 3. nodaļas 3. punktā).

2.4.2. Turpmākajā tabulā sniegts pēc būtības sensitīvo ierakstu saraksts un apsvērumi, kādēļ dažiem no tiem var būt nepieciešama aizsardzība. Papildu informācija par aizsargājamiem ierakstiem ir sniegta 3. punktā.

|  |  |
| --- | --- |
| *CVR*/*AIR* ieraksti un atšifrējumi | Tiek uzskatīti par ļoti sensitīviem ierakstiem, jo tajos fiksēta darba vietas vide; ja tiek atklāti vai izmantoti vajadzībām, kas nav saistītas ar 13. pielikumā noteikto aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanu, to uzskata par iejaukšanos operatīvā personāla un tā tuvāko radinieku privātajā dzīvē. Turklāt šie ieraksti tiek uzskatīti par ļoti sensitīviem tādēļ, ka tie ir būtiski izmeklēšanai. Operatīvā personāla neuzticēšanās aizsardzības mehānismiem, kas ieviesti attiecībā uz šādiem ierakstiem, var radīt nevēlēšanos brīvi komunicēt lidojumu veikšanas laikā. |
| Liecības | Tiek uzskatīti par ļoti sensitīvu informācijas formu, jo personas var būt izpaudušas informāciju aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta izmeklētājiem, cerot un/vai paļaujoties uz izmeklēšanas iestādes apgalvojumu, ka šī informācija netiks atklāta un izmantota pret šīm personām. |
| Visa saziņa starp gaisa kuģa ekspluatācijā iesaistītajām personām (piemēram, sūtījumi) | Tiek uzskatīta par ļoti sensitīvu informācijas formu, jo gadījumā, ja personas uztraucas par to, ka viņu teiktais var tikt/tiks izmantots pret viņām, viņas var ierobežot saziņu, un tas ietekmē drošību. |
| Medicīniskā un privātā informācija | Tiek uzskatīta par sensitīvu informāciju, ņemot vērā personas tiesības uz privātumu un nepieciešamību aizsargāt personīgo un medicīnisko informāciju, lai nodrošinātu, ka personas var piekļūt būtiskajiem veselības aprūpes un citiem pakalpojumiem, nebaidoties par to, ka informācija tiks izmantota pret viņām. Citos valsts tiesību aktos var būt noteikta papildu aizsardzība šiem ierakstiem. |
| *ATC* paziņojumi – ja tie tiek publiski pārraidīti | Šie ieraksti nav aizsargāti, jo tie tiek pārraidīti un līdz ar to ir publiski pieejami. Parasti ir jābūt noteiktiem ierobežojumiem attiecībā uz iespēju iegūt šādus ierakstus no aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes. Ja šādi ieraksti ir pieejami no cita avota, tie ir jāiegūst no šī avota. |
| *ATC* – iekšējie | Tiek uzskatīti par ļoti sensitīviem ierakstiem, jo tie ir veikti darba vietas vidē; ja tiek atklāti vai izmantoti citām vajadzībām, kas nav vajadzības, kurām šādi ieraksti veikti, to uzskata par iejaukšanos operatīvā personāla un tā tuvāko radinieku privātajā dzīvē. Operatīvā personāla neuzticēšanās aizsardzības mehānismiem, kas ieviesti attiecībā uz šādiem ierakstiem, var radīt nevēlēšanos brīvi komunicēt lidojumu veikšanas laikā. Valstis var apsvērt piemērot tādus aizsardzības līmeņus, kas līdzinās tiem, kuri piemēroti attiecībā uz *CVR* un *AIR*. |
| Atzinumi un analīze, ko aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde un akreditētie pārstāvji attiecīgi snieguši un veikuši izmeklēšanā | Izmeklēšanas, ko veic saskaņa ar 13. pielikumu, nošķir no procesiem, kurās nosaka vainas pakāpi vai atbildību. Ja izmeklēšanā veiktā analīze un sniegtie secinājumi un drošības rekomendācijas tiktu izmantoti šajos procesos kā pierādījumi, tas būtu pretrunā izmeklēšanas veikšanas mērķiem. Izveidotā aizsardzības sistēma neliedz izmantot faktisko informāciju.Lai saglabātu izmeklēšanas objektivitāti, izmeklēšanas personālu nedrīkst piespiest sniegt atzinumu procesos, kuru mērķis ir noteikt vainas pakāpi vai atbildību. Ja izmeklētāju atzinumi un analīze tiek izmantoti šādos procesos, aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītie cilvēki var būt mazāk ieinteresēti sadarboties ar izmeklētājiem. |
| Visa informācija, kas reģistrēta *FDR* un *ADRS* | Šāda veida ieraksti netiek aizsargāti gadījumā, ja izmeklēšana uzsākta saistībā ar 13. pielikumu. Tomēr šie ieraksti var būt uzskatīti par sensitīviem ierakstiem ikdienas operācijās, tāpēc šādu ierakstu aizsardzība un izmantošana noteikta 6. pielikumā un 19. pielikumā. |
| Informācija, ar kuru valstis vai iestādes apmainās izmeklēšanas laikā | Informācijas apmaiņā var būt sniegta sensitīva informācija, kas tiek aizsargāta valstī, kura šo informācija sniedz. Šāda informācija tiek uzskatīta par sensitīvu, jo valstu attiecības var pasliktināties, ja informācija tiek atklāta tādām vajadzībām, par kurām nav panākta vienošanās, vai valsts var to pat nesniegt informācijas apmaiņā, ja saņēmēja valsts nenodrošina tādu pašu aizsardzības līmeni, kādu nodrošina informāciju sniedzošā valsts. Kaitējums var tikt nodarīts arī informācijā minētajām personām un organizācijām. |
| Informācija, ko sniedz izmeklēšanā iesaistītās puses, tostarp ar īpašumtiesībām aizsargāta nozares informācija | Šāda informācija tiek uzskatīta par sensitīvu, jo tā var kaitēt reputācijai un komerciālajai uzticamībai, kā arī radīt pārmērīgu finansiālu kaitējumu. Šiem ierakstiem var būt noteikta aizsardzība citos valsts tiesību aktos (piemēram, intelektuālā īpašuma tiesības). |
| Informācija, kas iegūta, aviācijas nelaimes gadījuma izmeklētājam piemērojot ar likumā noteiktās tiesības izmantot piespiešanu (vienīgi noteiktos gadījumos, t. i., kad tas atļauts spēkā esošajos tiesību aktos) | Šāda informācija tiek uzskatīta par ļoti sensitīvu, jo tā tiek iegūta, izmantojot piespiešanu, un var ierobežot citas tiesības, piemēram, personas tiesības neapsūdzēt sevi. |
| Nobeiguma ziņojuma projekts | Tiek uzskatīts par ļoti sensitīvu informāciju, jo šādu projektu nodošana atklātībai vai izmantošana var būt maldinoša. Projektos var tikt veiktas izmaiņas pēc izmeklēšanā iesaistīto valstu savstarpējām apspriedēm. Turklāt galvenie pierādījumi, kas tiek izmantoti ziņojuma sagatavošanā, parasti var būt iegūti no pirmavota. |
| Nobeiguma ziņojums | Nobeiguma ziņojums ir publiski pieejams nolūkā novērst aviācijas nelaimes gadījumus, un attiecībā uz to netiek piemērota 13. pielikuma 5.12. punktā noteiktā aizsardzība. Tomēr nobeiguma ziņojuma daļu, jo īpaši analīzes, secinājumu un drošības rekomendāciju, izmantošana pierādījumos tiesā ar mērķi noteikt vainas pakāpi vai atbildību ir pretrunā izmeklēšanas veikšanas mērķiem. Turklāt aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta izmeklētāji savus secinājumus un rekomendācijas var būt snieguši, pamatojoties uz pieņēmumiem. |

## 2.5. ZIŅOJUMI

2.5.1. Pamatojoties uz izmeklēšanas nobeiguma ziņojumu, tiek ierosināti drošības pasākumi, kas nepieciešami, lai novērstu līdzīgu cēloņu izraisītu aviācijas nelaimes gadījumu atkārtošanos. Nobeiguma ziņojumā tiek sīki izklāstīts tas, kas ir noticis, kā tas ir noticis un kāpēc tas ir noticis. Pamatojoties uz nobeiguma ziņojumā sniegtajiem konstatējumiem, cēloņiem un/vai veicinošajiem faktoriem, jāsniedz drošības rekomendācijas, lai varētu veikt atbilstīgus preventīvus pasākumus.

2.5.2. Nobeiguma ziņojumā sniedz šādu informāciju:

a) visi būtiskie fakti;

b) būtisko faktu analīze;

c) secinājumi konstatējumu, cēloņu un/vai veicinošo faktoru formā un

d) drošības rekomendācijas.

2.5.3. Nobeiguma ziņojumu apstrādes un publicēšanas noteikumi un arī darbības, kas veicamas, pamatojoties uz drošības rekomendācijām, izklāstīti 13. pielikuma 6. nodaļā, savukārt 13. pielikuma 1. papildinājumā noteikts nobeiguma ziņojumu formāts. Nobeiguma ziņojuma formātu atļauts pielāgot atbilstīgi aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta apstākļiem. Ziņojumā sīki jāizklāsta visi būtiskie izmeklēšanas aspekti.

2.5.4. Valstis nedrīkst izplatīt, publiskot vai sniegt piekļuvi nobeiguma ziņojuma projektam vai kādai tā daļai vai izmeklēšanas dokumentiem, kas iegūti izmeklēšanas laikā, bez valsts, kas veica izmeklēšanu, skaidras piekrišanas, ja vien šī valsts jau nav publicējusi vai publiskojusi šādus ziņojumus vai dokumentus.

2.5.5. Valstij, kura veic izmeklēšanu, jāpublisko nobeiguma ziņojums iespējami drīz un, ja iespējams, divpadsmit mēnešu laikā pēc notikuma dienas. Ja ziņojumu nav iespējams publiskot divpadsmit mēnešu laikā, tad valstij, kura veic izmeklēšanu, ir jāizdod starpposma paziņojums, kurā sīki izklāstīta izmeklēšanas gaita un visi aktuālie drošības jautājumi.

2.5.6. Nobeiguma ziņojums ir publiski pieejams nolūkā novērst aviācijas nelaimes gadījumus, un attiecībā uz to netiek piemērota 13. pielikuma 5.12. punktā noteiktā aizsardzība. Tomēr nobeiguma ziņojuma daļu, jo īpaši analīzes, secinājumu un drošības rekomendāciju, izmantošana pierādījumos tiesā ir pretrunā izmeklēšanas veikšanas mērķiem. Turklāt aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes dažkārt savus secinājumus izdara un rekomendācijas sniedz, pamatojoties uz pieņēmumiem, un šādos procesos pieņēmumus nevar uzskatīt par pierādījumiem. Jāuzsver, ka dažās izmeklēšanās izmantotais termins “veicinošie faktori” būtiski atšķiras no juridiski būtiskajiem cēloņiem, kas tiek izmantoti tiesvedībā. Izmeklēšanas ierakstu aizsardzības sistēma neliedz izmantot nobeiguma ziņojumos sniegto faktisko informāciju.

2.5.7. Lai ierobežotu nobeiguma ziņojumu izmantošanu ar aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu novēršanu nesaistītām vajadzībām, 13. pielikuma 3. papildinājumā valstīm ieteikts apsvērt turpmāk minētos pasākumus. Šie pasākumi veicinās aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas neatkarību un to, ka šāds ziņojums tiek izmantots mērķiem, kam tas tika paredzēts:

a) uzsākt atsevišķu izmeklēšanu šādām citām vajadzībām vai

b) diferencēt nobeiguma ziņojuma daļas, lai ļautu izmantot ziņojumā iekļauto faktisko informāciju, vienlaikus liedzot izmantot analīzi, secinājumus un drošības rekomendācijas vainas pakāpes vai atbildības noteikšanai, vai

c) nepieļaut, ka nobeiguma ziņojums tiek izmantots kā pierādījums procesos, kuros tiek noteikta vainas pakāpe vai atbildība.

2.5.8. Iepriekš minētie a) un c) apakšpunkti ir jāievieš, pieņemot atbilstīgus tiesību aktus. Īstenojošo tiesību aktu piemēri ir sniegti šīs rokasgrāmatas 3.7. punktā. Konstatēts, ka dažās jurisdikcijās tiesību aktu pieņemšana ir veicinājusi nobeigumu ziņojumu ierobežotu izmantošanu vainas pakāpes vai atbildības noteikšanai tiesvedībā (sk. *Rogers & Anor v Hoyle [2013] EWHC 1409 (QB),* kas pieejama tīmekļa vietnē

www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Database2Docs/Rogers%20v%20Hoyle%202013.pdf).

# 3. nodaļaNOTEIKTU AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU UN INCIDENTU IZMEKLĒŠANAS IERAKSTU AIZSARDZĪBA UN IZMANTOŠANA

## 3.1. NOTEIKTU AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU UN INCIDENTU IZMEKLĒŠANAS IERAKSTU AIZSARDZĪBAS MĒRĶIS

3.1.1. Noteiktu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas ierakstu aizsardzības mērķis ir uzlabot aviācijas drošību, izmeklēšanas laikā nodrošinot aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāžu nepārtrauktu piekļuvi būtiskajai informācijai; tās mērķis nav ierobežot ieinteresēto pušu vai plašākas sabiedrības piekļuvi informācijai, ne arī nepieļaut tiesvedību.

3.1.2. Atzīts, ka izmeklēšanas vajadzībām iegūtu noteiktu ierakstu atklāšana vai izmantošana citām vajadzībām var radīt nelabvēlīgas sekas personām vai organizācijām, kas šādus ierakstus sniegušas. Līdz ar to 13. pielikuma 5.12. punktā uzskaitīto ierakstu atklāšana vai izmantošana kriminālprocesā, civilprocesā, administratīvajā procesā vai disciplinārajā procesā vai to publiskošana var būt par iemeslu tam, ka personas vai organizācijas atsakās sniegt informāciju vai nevēlas sadarboties ar aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādēm (sīkāka informācija sniegta 3.7. punktā).

3.1.3. Izmeklēšanas ierakstu aizsardzības mērķis ir nodrošināt, ka gadījumos, kad šādu ierakstu atklāšana vai izmantošana ir nepieciešama ar aviācijas drošību nesaistītām vajadzībām, izrietošā ietekme uz aviācijas nelaimes gadījumu novēršanu ir līdzsvarota ar citām sabiedrības interesēm (sīkāka informācija sniegta 3.3. punktā).

3.1.4. Turklāt saskaņā ar 13. pielikuma 5.12.5. punktu ir jānovērš ļoti sensitīvas aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas ierakstu, piemēram, pilotu kabīnes audio reģistratora audioierakstu un gaisa kuģa video reģistratora attēlu un audioierakstu, publiskošana. Šādu ierakstu publiskošanas novēršanas mērķis ir ne tikai uzlabot drošību, bet arī novērst iesaistīto personu tiesību uz privātumu pārkāpšanu un aizsargāt morālo cieņu (sīkāka informācija sniegta 3.5. punktā).

3.1.5. Lēmumi par ierakstu atklāšanu vai izmantošanu un interešu līdzsvarošanas pārbaudes piemērošanu var būt īpaši sarežģīti, un tiem var būt jāpievērš īpaša uzmanība, ja ar attiecīgo notikumu vai ierakstu(-iem) saistīti kādi unikāli apstākļi. Izmeklētāji izmeklēšanā parasti izskata līdzīgu ierakstu kopumu, piemēram, datus, balss ierakstus un/vai attēlus, profesionālās sagatavošanas un medicīnisko dokumentāciju, tehniskās apkopes ierakstus, inženiertehnisko dokumentāciju un liecinieku liecības. Tāpēc izmeklēšanas iestādes var paredzēt nepieciešamību aizsargāt noteiktus sensitīvus ierakstus pret publiskošanu, vienlaikus arī atzīstot savas aizsardzības spējas robežas tādas valstī pastāvošas prakses dēļ kā, piemēram, vispārēju informācijas atklātības tiesību aktu spēkā esamība.

## 3.2. AIZSARGĀJAMIE IERAKSTI

3.2.1. Kā paredz 13. pielikuma 5.12. punkts, turpmāk minētos ierakstus nedrīkst darīt pieejamus ar aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām, ja vien kompetentā iestāde, ko izraudzījusies izmeklēšanu veicošā valsts, saskaņā ar valsts tiesību aktiem, ievērojot 13. pielikuma 2. papildinājumu un 5.12.5. punktu, nenosaka, ka šo ierakstu atklāšana un izmantošana ir svarīgāka par šādas rīcības iespējamo nelabvēlīgo ietekmi vietējā vai starptautiskajā līmenī uz konkrēto izmeklēšanu vai turpmākajām izmeklēšanām:

a) pilotu kabīnes audio reģistratora ieraksti un gaisa kuģa video reģistratora ieraksti un jebkuri šādu ierakstu atšifrējumi un

b) ieraksti, ko glabā aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde vai kas atrodas tās kontrolē, proti:

1) visas liecības, kuras aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde savākusi no personām izmeklēšanas gaitā;

2) visa saziņa starp personām, kuras bijušas iesaistītas gaisa kuģa ekspluatācijā;

3) medicīniska vai privāta informācija par personām, kas iesaistītas aviācijas nelaimes gadījumā vai incidentā;

4) gaisa satiksmes vadības struktūrvienību ieraksti un to atšifrējumi;

5) informācijas, tostarp lidojuma parametru reģistratora informācijas, analīze un atzinumi attiecībā uz šo informāciju, ko saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu veikusi un sniegusi aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas iestāde un akreditētie pārstāvji, un

6) aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanas nobeiguma ziņojuma projekts.

3.2.2. Prasība, kas noteikta 13. pielikuma 5.12. punktā, paredz augstāku aizsardzības prioritāti tiem ierakstiem, kuriem ir augstāka sensitivitāte. Attiecībā uz pilota kabīnes audio reģistratora (*CVR*) ierakstiem un gaisa kuģa video reģistratora (*AIR*) ierakstiem un jebkuriem šādu ierakstu atšifrējumiem aizsardzību piemēro no brīža, kad notiek aviācijas nelaimes gadījums vai incidents, neatkarīgi no tā, kurš glabā šos ierakstus vai atšifrējumus. Attiecībā uz citiem ierakstiem, kas minēti 5.12. punktā, aizsardzība tiek piemērota tikai tad, ja tos glabā aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde vai tie atrodas šīs iestādes kontrolē. Ar šādu diferenciāciju tiek atzīts, ka cita veida likumīgās izmeklēšanās var būt nepieciešama piekļuve informācijai par ierakstiem, jo īpaši no to pirmavota. Tiek atzīmēts, ka nobeiguma ziņojuma projekta atklāšanai vai izmantošanai var būt maldinoša ietekme, jo šāds projekts ir nepabeigts dokuments un tā saturs var mainīties izmeklēšanā iesaistīto valstu savstarpējo apspriežu procesā.

3.2.3. Valstis ir aicinātas noteikt, vai aizsardzība, kas tiek piemērota attiecībā uz iepriekš 3.2.1. punktā minētajiem ierakstiem, ir jāpiemēro arī attiecībā uz kādiem citiem ierakstiem, ko aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde ieguvusi vai radījusi aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanas laikā.

3.2.4. Kā norādīts iepriekš, aizsardzības līmenis, kas tiek piemērots attiecībā uz 5.12. punktā minētajiem ierakstiem, ir atkarīgs no ieraksta rakstura. Ja izmeklēšana ir uzsākta saskaņā ar 13. pielikumu, tad attiecībā uz pilota kabīnes audio reģistratora ierakstu un gaisa kuģa video reģistratoru ierakstu un jebkuru šādu ierakstu atšifrējumu atklāšanu vai izmantošanu piemēro interešu līdzsvarošanas pārbaudi. Šo prasību piemēro no brīža, kad notiek aviācijas nelaimes gadījums vai incidents, un tā paliek spēkā arī pēc nobeiguma ziņojuma publicēšanas. To piemēro attiecībā uz visiem *CVR* un *AIR* ierakstiem. Turklāt tā ir piemērojama jebkurā situācijā neatkarīgi no tā, vai ieraksti ir aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas iestādes vai kādas citas organizācijas glabāšanā vai kontrolē.

3.2.5. Turklāt saskaņā ar 13. pielikuma 5.12.5. punktu ir aizliegts publiskot pilota kabīnes audio reģistratora audioierakstus un gaisa kuģa video reģistratora attēlus un audioierakstus. Šis aizliegums neattiecas uz pilota kabīnes audio reģistratora ierakstu atšifrējumiem un gaisa kuģa video reģistratora ierakstu aprakstiem, kas var būt iekļauti nobeiguma ziņojumā, kad tas nepieciešams aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta analīzei.

## 3.3. IERAKSTU AIZSARDZĪBAS UN IZMANTOŠANAS JOMA, LĪMEŅI UN IEROBEŽOJUMI

## Interešu līdzsvarošanas pārbaude. Vispārīga informācija

3.3.1. Izmeklēšanas ierakstu saglabāšana izmeklēšanas vajadzībām atbilst sabiedrības interesēm, proti, tā ir nepieciešama aviācijas drošības uzlabošanai un uzturēšanai. Aviācijas drošība ir tieši saistīta ar “labu sabiedrības un valsts iekārtu un funkcionēšanu iedzīvotāju labklājības nodrošināšanai”. Drošība gaisa transportā ir būtiska cilvēkiem kontaktu veidošanai valstīs un visā pasaulē un pasaules ekonomikas stabilitātei un izaugsmei. Lai uzlabotu aviācijas drošību, ir jāmācās no aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem, kad tie notiek. Lai identificētu visus drošības jautājumus, no kuriem iespējams mācīties, aviācijas nelaimes gadījuma izmeklētājam ir nepieciešama piekļuve iespējami plašai būtiskajai drošības informācijai. Viss, kas apgrūtina šo piekļuvi, var samazināt aviācijas drošību.

3.3.2. Lai arī 13. pielikumā šo ierakstu saglabāšana atzīta kā daļa no sabiedrības interesēm aviācijas drošības jomā, tajā atzīta iespēja izmantot izmeklēšanas ierakstus citām vajadzībām. Šajā saistībā 13. pielikuma 5.12. punktā noteikti ierobežojumi attiecībā uz izmeklēšanas ierakstu atklāšanu un izmantošanu citām vajadzībām, kas nav vajadzības, kurām aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde veica izmeklēšanu. Ierobežojumi tiek atcelti vienīgi tad, ja kompetentā iestāde, izmantojot interešu līdzsvarošanas pārbaudi, atbilstīgi valsts tiesību aktiem atzīst, ka vajadzības, kuru dēļ ierosināta atklāšana vai izmantošana, ir svarīgākas par iespējami nelabvēlīgo ietekmi vietējā vai starptautiskajā līmenī, kas šādai rīcībai var būt attiecībā uz konkrēto izmeklēšanu vai turpmākajām izmeklēšanām.

3.3.3. Interešu līdzsvarošanas pārbaude paredz, ka faktori, kas liecina par labu izmeklēšanas ierakstu sniegšanai ar izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām, ir jāsalīdzina ar faktoriem, kas liecina par labu ieraksta aizsardzības saglabāšanai un ieraksta neatklāšanai vai neizmantošanai minētajām vajadzībām. Citas vajadzības, kurām ieraksts var būt nepieciešams, nav norādītas un var būt ļoti dažādas. Tiesu iestādei gaisa satiksmes vadības ieraksts var būt nepieciešams kā pierādījums lietā, tuvākie radinieki var vēlēties noklausīties pilotu kabīnes audio reģistratora ierakstu vai regulētājam var būt nepieciešama liecinieka liecība kā informācija drošības revīzijas procesā. Interese par ierakstu var būt virknei dažādu cilvēku un organizāciju.

3.3.4. Šajā rokasgrāmatas daļā galvenā uzmanība pievērsta skaidrojumam par to, kā darbojas interešu līdzsvarošanas pārbaude gadījumā, ja ieraksta atklāšana vai izmantošana ierosināta vajadzībām, kas atbilst sabiedrības interesēm. Šīs pieejas pamatā ir apsvērums, ka nepieciešamība aizsargāt ierakstus izmeklēšanas vajadzībām pati par sevi veicina sabiedrības interešu nodrošināšanu aviācijas drošības jomā. Starptautiskajā līmenī noteikts augsts standarts attiecībā uz izmeklēšanas ierakstu aizsardzību, skaidri atzīstot, ka šāda aizsardzība nodrošina sabiedrības intereses drošības uzlabošanas ziņā.

3.3.5. Citas valsts atzītas intereses var būt sabiedrības intereses tiesvedības, drošības, aizsardzības un sabiedrības veselības pārvaldības jomā, ievērojot starptautiskās saistības un atzītās tiesības piekļūt valdības informācijai, vai pat tādas privātās intereses kā komerciālās intereses, tostarp komercnoslēpumu aizsardzība. Sabiedrības interešu saraksts nav pievienots. Lai intereses varētu atzīt par sabiedrības interesēm, ar tām saistītajiem apsvērumiem jābūt attiecināmiem uz visiem sabiedrības locekļiem vai ievērojamu sabiedrības daļu atšķirībā no jautājumiem, kas skar privātas vai personīgas intereses. Tomēr daži sabiedrības interešu apsvērumi var būt saistīti arī ar labumu, ko gūst indivīds (piemēram, indivīda tiesības piekļūt informācijai saskaņā ar informācijas atklātības tiesību aktiem, ja tādi ir spēkā).

3.3.6. Lai arī pastāv virkne iespējamo sabiedrības interešu, kas var būt piesauktas interešu līdzsvarošanas pārbaudē, šajā rokasgrāmatā uzmanība pievērsta trīs sabiedrības interesēm, ar kurām visbiežāk tiek pamatota ierakstu atklāšana un izmantošana ar aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām:

a) tiesvedība;

b) piekļuve valdības informācijai un

c) aviācijas drošības prasības.

3.3.7. Pēc aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta var tikt ierosināta lieta, tiesvedība, administratīvie un disciplinārie procesi, kuros var būt nepieciešama piekļuve ierakstiem tiesas, regulatīvām un disciplinārām vajadzībām. Sabiedrība vēlēsies uzzināt, kā aviācijas nelaimes gadījums vai incidents ir noticis, un plašsaziņas līdzekļi un privātpersonas var vēlēties piekļūt informācijai, lai pārliecinātos par to, ka notikušais ir pienācīgi izprasts. Regulētājam var nākties iesaistīties drošības risku pārvaldībā, veicot uzraudzības vai izpildes pasākumus, un piekļūt informācijai šajā saistībā. Šo dažādo sabiedrības interešu svarīgums ir plašāk apspriests turpmāk šajā rokasgrāmatas daļā.

3.3.8. *Prima facie* nostāja 13. pielikuma 5.12. punktā paredz, ka izmeklēšanas ierakstus nedrīkst atklāt vai izmantot ar izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām. Ja tomēr citu sabiedrības interešu dēļ pastāv nepieciešamība apsvērt to, vai ieraksts ir vai nav jāatklāj vai jāizmanto ar šīm sabiedrības interesēm saistītām vajadzībām, 5.12. punktā noteikts lēmuma pieņemšanas mehānisms. Sabiedrības intereses aviācijas drošības jomā, kas tiek nodrošinātas, veicot aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu, ir jāsalīdzina ar citām sabiedrības interesēm, kas nosaka nepieciešamību atklāt vai izmantot izmeklēšanas ierakstu.

3.3.9. Pirms plašāka izklāsta par to, kas jāņem vērā interešu līdzsvarošanas pārbaudē, būtiski pievērst uzmanību par interešu līdzsvarošanas pārbaudi atbildīgās kompetentās iestādes noteikšanai.

## Kompetentās iestādes noteikšana

3.3.10. Kā paredzēts 13. pielikuma 2. papildinājuma 3. punktā, “saskaņā ar 5.12. punktu katrai valstij ir jānosaka kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes, kas ir piemērotas interešu līdzsvarošanas pārbaudes īstenošanai”.

3.3.11. Saistībā ar šo noteikumu ir jāapsver divi jautājumi. Pirmkārt, vai ir iespējams noteikt vairākas kompetentās iestādes? Atzīts, ka interešu līdzsvarošanas pārbaude var būt jāīsteno saistībā ar virkni dažādu vajadzību, kurām nepieciešama izmeklēšanas ierakstu atklāšana un izmantošana atbilstīgi 5.12. punktam, un ne visām šādām vajadzībām var būt viena un tā pati “kompetentā iestāde”. Otrs jautājums saistīts ar to, kā valsts nosaka kompetento iestādi interešu līdzsvarošanas pārbaudes īstenošanai.

3.3.12. Kas attiecas uz pirmo jautājumu, valstij, visticamāk, nāksies noteikt vairākas kompetentās iestādes, lai atvieglinātu interešu līdzsvarošanas pārbaudes īstenošanu dažādos kontekstos, kas apspriesti 5.12. punktā. Ja, piemēram, ieraksta atklāšanu vai izmantošanu vēlas panākt plašsaziņas līdzeklis, pamatojoties uz informācijas atklātības tiesību aktiem, kā piemērotu iestādi var izraudzīties kādu pārvaldes iestādi. Ja savukārt ieraksta atklāšana vai izmantošana ir ierosināta tiesvedības vajadzībām vai ja tiesvedība ierosināta attiecībā uz pašu ieraksta atklāšanas vai izmantošanas jautājumu, pamatojoties uz minēto informācijas atklātības likumu, tad kā kompetento iestādi interešu līdzsvarošanas pārbaudes īstenošanai var noteikt tiesu. Tāpat arī gadījumā, ja atklāšana vai izmantošana nepieciešama saistībā ar drošības pasākumu, kas jāīsteno regulētājam, tad interešu līdzsvarošanas pārbaudi var īstenot tā aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas iestāde, kura glabā ierakstu vai kuras kontrolē tas atrodas.[[1]](#footnote-1) Kompetento iestādi katrai konkrētajai vajadzībai valsts nosaka pēc saviem ieskatiem, atkarībā no to specifikācijām un situācijas valstī.

3.3.13. Atbilstīgos apstākļos jāapsver tādu kompetento iestāžu izraudzīšanās, kuras nav tiesu iestādes, jo citādi tiesu iestādes var tikt pārslogotas. Lielākajā daļā valstu ir spēkā tiesību akti, kuros lēmumu pieņemšana par valdības informācijas atklāšanu un izmantošanu uzticēta pārvaldes iestādēm, kuras nav tiesu iestādes. Bieži vien valsts iestādei, kura glabā noteiktu informāciju vai kuras kontrolē šāda informācija atrodas, būs noteikta ietekme lēmuma pieņemšanas procesā, ja vien šī iestāde pati nebūs lēmuma pieņēmēja. Tas tika ņemts vērā jaunajā izmeklēšanas ierakstu aizsardzības sistēmā, kurā aviācijas izmeklēšanas iestādes aicinātas, ja iespējams, paturēt vienīgi ierakstu kopijas, lai nodrošinātu, ka ierakstu oriģināli ir pieejami no to avota. Tas paredzēts ar mērķi veicināt, ka informācija tiek pieprasīta tieši pirmavotam.

3.3.14. Atzīts, ka lielākajā daļā valstu tiesu iestādes bieži vien tiks uzskatītas par piemērotām interešu līdzsvarošanas pārbaužu īstenošanai saistībā ar tiesvedību. Nododot lēmuma pieņemšanas tiesības pārvaldes iestādei, pastāv risks, ka notiks iejaukšanās tiesu iestāžu kompetencē. Tomēr tas nenozīmē, ka šādas tiesības vienmēr ir jānodod tiesu iestādēm. Dažas valstis pieņem tiesību aktus, kuros noteikta piekļuve pierādījumiem tiesu iestādēs, un pārvaldes iestādēm var būt noteiktas funkcijas valsts drošības informācijas aizturēšanā. Lai arī tas ir atkarīgs no tā, kas paredzēts tiesību aktos, pārvaldes iestāde var ietekmēt lēmumu par to, vai ieraksti ir atklājami tiesu iestādei un vai tiesu iestāde var šādus ierakstus izmantot. Svarīgi, ka tiek izraudzīta tāda iestāde, kura vispiemērotākā tam, lai izskatītu ar tiesvedību saistītos faktorus, kuri izvērtējami interešu līdzsvarošanas pārbaudē.

3.3.15. Visos apstākļos iestādei, kura tiks izraudzīta kā kompetentā iestāde, būs jāspēj līdzsvarot konkurējošās intereses interešu līdzsvarošanas pārbaudē. Vienas no šādām interesēm vienmēr būs ieraksta saglabāšana un aizsardzība izmeklēšanas vajadzībām un būtiskās informācijas nepārtraukta pieejamība izmeklētājiem. Tas, kādas ir citas intereses, būs atkarīgs no konteksta, kurā ierosināta ieraksta atklāšana vai izmantošana. Kompetentajai iestādei jābūt pietiekami pieredzējušai ar konkurējošām interesēm saistītās situācijās (informācijas atklātība, aviācijas drošības regulācija u. c.) vai jābūt pieejamai būtiskajai ekspertīzei, lai nodrošinātu sabiedrības uzticēšanos tās lēmumu pieņemšanas spējām.

3.3.16. Valstīm kompetentās iestādes ir jāizraugās atbilstīgi interešu līdzsvarošanas pārbaudes īstenošanas uzdevumam dažādajām vajadzībām, ko var nākties izskatīt. Pastāvīgas kompetentās iestādes noteikšana var paātrināt lēmuma pieņemšanas procesu. Šādā gadījumā arī pastāvēs skaidrība par kompetentas iestādes nostāju un spēju risināt jautājumu, kompetentajai iestādei uzkrājot pieredzi. Būtiski, ka kompetentajai iestādei ir spēkā noteikumi un procedūras, kas reglamentē lēmumu pieņemšanas procesu. Šīm noteikumiem un procedūrām, jābūt pieņemtiem, pamatojoties uz valsts tiesību aktiem. To iespējams nodrošināt vienīgi tad, ja kompetentā iestāde ir izraudzīta pastāvīgam darbam konkrētajā jomā.

3.3.17. Dažās valstīs kompetentās iestādes funkcijas saistībā ar vienu vai vairākām vajadzībām veiks likumdevējs. Šādos gadījumos interešu līdzsvarošanas pārbaudi kompetentā iestāde, t. i., likumdevējs, īstenos likumdošanas un reglamentēšanas procesā un *travaux préparatoires* (sagatavošanas darbi) ietvaros. Šādi interešu līdzsvarošanas pārbaudi attiecībā uz noteiktu ierakstu kategoriju iespējams veikt vienu reizi, pēc tam pārbaudes rezultātus iekļaujot valsts tiesību aktos un noteikumos.

3.3.18. Turpmāk sniegti norādījumi valstīm, kuras izstrādā valsts normatīvos aktus (noteikumus un politiku) un procedūras kompetentajām iestādēm attiecībā uz interešu līdzsvarošanas pārbaudes īstenošanu. Virkne valstu jau pašlaik pazīst interešu līdzsvarošanas pārbaudi, un tajās ir ieviesti mehānismi šādas pārbaudes veikšanai. Tomēr norādījumi par dažādu interešu līdzsvarošanas pārbaudes elementu īstenošanas kārtību (atbilstīgi 13. pielikuma 5.12. punktam un 2. papildinājumam) var palīdzēt pārskatīt pastāvošo pieeju. Norādījumi arī sniegti ar mērķi veicināt to, ka valstis tuvinās vienotai izpratnei par to, kā interešu līdzsvarošanas pārbaude tiek piemērota, un vienotai pieejai attiecībā uz šādu piemērošanu.

## Interešu līdzsvarošanas pārbaudes īstenošana

## 1. solis. Konkurējošo sabiedrības interešu identificēšana

3.3.19. Lai īstenotu interešu līdzsvarošanas pārbaudi, vispirms ir jānoskaidro ierosinātās izmeklēšanas ieraksta atklāšanas vai izmantošanas mērķis, kas var ietvert konkurējošas sabiedrības intereses. Šāds mērķis var būt nodrošināt sabiedrības intereses, kas saistītas ar tiesvedību, piemēram, tiesas procesu starp divām aviācijas nelaimes gadījumā vai incidentā iesaistītām pusēm. Tas var būt saistīts ar atzītām tiesībām piekļūt informācijai, kas noteiktas, piemēram, informācijas atklātību reglamentējošā tiesību aktā. Tas arī var būt nepieciešams citām ar aviācijas drošību saistītām vajadzībām, piemēram, regulētāja īstenotā administratīvā drošības pasākumā.

3.3.20. Lai varētu noteikt atbilstīgu kompetento iestādi, kura īstenos interešu līdzsvarošanas pārbaudi, ierosinātās izmeklēšanas ieraksta atklāšanas vai izmantošanas mērķis attiecīgajā kontekstā ir jāsasaista ar konkrētajām interesēm, ko tas pārstāv. Atkarībā no jautājuma, attiecībā uz kuru ir jāpieņem lēmums, valsts tiesību aktos ir jānosaka kompetentā iestāde, kas šādu lēmumu pieņems.

## 2. solis. Ieraksta statusa apstiprināšana

3.3.21. Ne visiem ar aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanu saistītiem ierakstiem 13. pielikuma 5.12. punktā ir noteikta aizsardzība. Tāpēc, lai noteiktu aizsardzības līmeni, kāds piemērojams attiecībā uz ierakstu, ir jānosaka ieraksta statuss. Piemēram, *CVR* un *AIR* ieraksti, kā arī šo ierakstu atšifrējumi, kas minēti 5.12. punkta a) apakšpunktā, ir aizsargāti neatkarīgi no tā, kura valdījumā šāds ieraksts vai atšifrējums atrodas. *CVR* un *AIR* ierakstu aizsardzības pamatā ir fakts, ka šie ieraksti pēc būtības ir ārkārtīgi sensitīvi un būtiski izmeklēšanai. Faktiski šāda veida ieraksti sākotnēji tika nodrošināti gaisa kuģī aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas vajadzībām. Šajos ierakstos parasti ir iekļauta ļoti būtiska informācija, kas palīdz izmeklētājiem saprast to, kā aviācijas nelaimes gadījums vai incidents ir noticis. Jebkura rīcība, kas apdraud šādas informācijas turpmāku pieejamību, apdraud arī navigācijas drošību.

3.3.22. Attiecībā uz ierakstiem, kas minēti 5.12. punkta b) apakšpunktā, piemēro atšķirīgu pieeju, un šie ieraksti tiek aizsargāti vienīgi tad, kad tos glabā aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde vai tie ir šīs iestādes kontrolē.

## 3. solis. Vēršanās pie pirmavota

3.3.23. Kā paredzēts 13. pielikuma 5.12.4. punktā, “valstis nodrošina, ka tādu ierakstu pieprasījumi, ko glabā aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde vai kas ir šīs iestādes kontrolē, tiek nosūtīti informācijas pirmavotam, ja tāds ir pieejams”.

3.3.24. Šā punkta mērķis ir saglabāt izmeklēšanas neatkarību, kā arī novērst vai ierobežot iespējamību, ka izmeklēšana tiek saistīta ar vainas pakāpes vai atbildības noteikšanas procesiem (kas nav 13. pielikumā noteikto izmeklēšanu mērķis). Ņemot vērā, ka 5.12. punkta b) apakšpunkts ierobežo ierakstu aizsardzību, paredzot to vienīgi gadījumā, kad ierakstus glabā aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde vai tie ir šādas iestādes kontrolē, cita veida izmeklēšanā jābūt iespējai saņemt tos pašus ierakstus no pirmavota bez bažām par 5.12. punktā noteikto aizsardzību. Šāda cita veida izmeklēšana vispirms jānovirza pie ieraksta pirmavota. Ja tā var saņemt ierakstu no pirmavota, aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde nebūtu jāiesaista.

*Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes īstenotā ierakstu glabāšana vai kontrole pār tiem*

3.3.25. Kā paredzēts 5.12. punkta b) apakšpunktā, atsevišķiem ierakstiem aizsardzība tiek piemērota tikai tad, ja tos glabā aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde vai tie ir šīs iestādes kontrolē. Šajā saistībā “glabāšana” nozīmē to, ka ieraksts fiziski atrodas aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes valdījumā. “Kontrole” nozīmē to, ka aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei ir tiesības attiecībā uz ierakstu, lai varētu to iegūt fiziskā valdījumā (piemēram, aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde ir ieguvusi vai izveidojusi ierakstu, bet tai ir ekspertīzi nodrošinošs darbuzņēmējs, kurš pārbauda šo ierakstu izmeklēšanas vajadzībām).

3.3.26. Ierakstu atrašanās glabāšanā pie aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes vai iestādes kontrole pār tiem var būt sīkāk noteikta procedūrās un principos. Turklāt šajās procedūrās un principos jāparedz, ka pieprasījumus var nosūtīt informācijas pirmavotam. Ja izmeklētājs patur vienīgi ierakstu kopijas (atbilstīgi rekomendācijai 5.12.4.1. punktā), tas nozīmē, ka ieraksta oriģināls joprojām būs pieejams no pirmavota ar aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām. Piemēram, aviācijas nelaimes gadījumā vai incidentā iesaistītu personu medicīniskajai dokumentācijai joprojām jābūt pieejamai no personas ārsta, bet gaisa satiksmes vadības ierakstiem joprojām jābūt pieejamiem no gaisa satiksmes vadības pakalpojuma sniedzēja.

*Informācija, kas pieejama no cita avota*

3.3.27. Ja informāciju, kas nepieciešama no izmeklēšanas ieraksta, ir iespējams iegūt no citiem avotiem, nevis no ieraksta, kompetentā iestāde var nolemt liegt piekļuvi ierakstam, kamēr nav izmēģināti visi citi nepieciešamās informācijas iegūšanas līdzekļi. Šādi citi informācijas iegūšanas līdzekļi var būt pieejami attiecībā uz liecinieku liecībām, ja izmeklēšanu ir veikusi cita organizācija. Tāpat arī analīze un atzinumi var būt pieejami no citām izmeklēšanām vai ekspertiem, kuri veic paši savas pārbaudes. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde visticamāk nebūs vienīgā organizācija, ar kuras starpniecību iespējams iegūt informāciju par aviācijas nelaimes gadījumu.

3.3.28. Iepriekš minētajā 13. pielikuma 5.12.4. punktā arī atzīts, ka joprojām var pastāvēt izmeklēšanas ierakstā sniegtās informācijas pirmavots.

## 4. solis. Nosaka, vai ir noskaidrojams būtisks fakts

3.3.29. Ja 1. solī identificētās sabiedrības intereses ir saistītas ar tiesvedību, tad, visticamāk, būs piemērojams 2. papildinājuma 4.1. punkts: “Ja saņemts pieprasījums atklāt vai izmantot ierakstu kriminālprocesā, civilprocesā, administratīvajā procesā vai disciplinārajā procesā, kompetentajai iestādei pirms interešu līdzsvarošanas pārbaudes jāpārliecinās par to, ka bez attiecīgā ieraksta nav iespējams noskaidrot procesam būtisku faktu.”

3.3.30. Kas attiecas uz terminu “noskaidrojams būtisks fakts”, 4.1. punkta piezīmē noteikts, ka “**noskaidrojams būtisks fakts**” ir juridisks termins, ko izmanto, runājot par tādu faktu, kurš ir svarīgs vai būtisks attiecīgajā jautājumā, kuru viena puse norāda, bet otra puse apstrīd un kurš jānosaka kompetentajai iestādei, kas īsteno interešu līdzsvarošanas pārbaudi.

3.3.31. Noskaidrojams būtisks fakts ir fakts, kurš ir būtisks attiecīgā jautājuma izskatīšanai. Lai kompetentā iestāde varētu izskatīt jautājumu par to, vai ieraksts ir vai nav atklājams kriminālprocesā, civilprocesā, administratīvajā procesā vai disciplinārajā procesā, tai jāpārliecinās, ka ieraksta saturs ir nepieciešams tam, lai attiecīgajā procesā noskaidrotu būtisku faktu. Ja faktu iespējams noskaidrot, neizmantojot izmeklēšanas ierakstu (piemēram, ja faktu ir noteikušas procesā iesaistītās puses vai tas ir izšķirts tiesas paziņojumā), tad kompetentajai iestādei prioritāte jāpiešķir ieraksta aizsardzības saglabāšanai vienīgi izmeklēšanas vajadzībām. Ja svarīga fakta vai faktu noskaidrošanai iepriekš minētajās procedūrās izmeklēšanas ieraksts nav nepieciešams, nav liela stimula atļaut procesu, kas var kaitēt izmeklēšanai.

3.3.32. Šī būtiskā fakta prasība noteikta, saprotot nelabvēlīgās sekas, ko var radīt ierakstu satura atklāšana vai izmantošana ar aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām, piemēram, aviācijas operatīvais personāls var nevēlēties brīvprātīgi sadarboties ar izmeklētājiem. Ja noskaidrojamajam faktam nav būtiskas nozīmes, starp ieraksta saturu un būtisko faktu, kas tiek apspriests procesā, nepastāvot saistībai un tāpēc fakta pastāvēšanas noskaidrošanai neietekmējot iznākumu, tad nedrīkst apdraudēt uzsākto izmeklēšanu un turpmākās izmeklēšanas, darot pieejamu izmeklēšanas ierakstu.

3.3.33. Tas, kādā mērā izmeklēšanas ieraksts palīdzēs noskaidrot būtisku faktu kriminālprocesā, civilprocesā, administratīvajā procesā vai disciplinārajā procesā, ir jāizskata kā faktors interešu līdzsvarošanas pārbaudē.

## 5. solis. Interešu līdzsvarošanas pārbaudes piemērošana

3.3.34. Ja kompetentā iestāde ir noteikusi, ka pastāv konkurējošas sabiedrības intereses attiecībā uz izmeklēšanas ieraksta izmantošanu vai atklāšanu, kas ir jāsalīdzina ar sabiedrības interesēm, ar kurām var pamatot ieraksta aizsargāšanu, tā piemēros 5.12. punktā minēto interešu līdzsvarošanas pārbaudi. Lai noteiktu, vai var atļaut attiecīgā izmeklēšanas ieraksta atklāšanu vai izmantošanu ar aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām, kompetentajai iestādei ir jānosaka un jāsalīdzina pretrunīgie apsvērumi, kas pastāv konkrētajos lietas apstākļos.

3.3.35. Neierobežojot kompetentās iestādes apsvērumus, 13. pielikuma 2. papildinājuma 4.2. punktā noteikti vairāki turpmāk minētie faktori, kas jāņem vērā:

a) ieraksta izveides vai ģenerēšanas mērķis;

b) tas, kā pieprasītājs paredzējis izmantot pieprasīto ierakstu;

c) vai, atklājot vai izmantojot attiecīgo ierakstu, tiks nelabvēlīgi ietekmētas kādas personas vai organizācijas tiesības vai intereses;

d) vai persona vai organizācija, uz kuru attiecīgais ieraksts attiecas, ir piekritusi tam, ka šis ieraksts tiek darīts pieejams;

e) vai pastāv atbilstīgi aizsardzības mehānismi, kas ierobežo attiecīgā ieraksta tālāku atklāšanu vai izmantošanu;

f) vai attiecīgais ieraksts ir padarīts neatpazīstams vai apkopots;

g) vai pastāv steidzama nepieciešamība piekļūt attiecīgajam ierakstam, lai novērstu nopietnu apdraudējumu veselībai vai dzīvībai;

h) vai attiecīgais ieraksts pēc būtības ir sensitīvs vai ierobežotas pieejamības ieraksts un

i) vai var pamatoti uzskatīt, ka ieraksts liecina par to, ka aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu vai izraisījusi darbība vai bezdarbība, kas saskaņā ar valsts normatīvajiem aktiem uzskatāma par rupju nolaidību, apzinātu pārkāpumu vai rīcību ar noziedzīgu nodomu.

3.3.36. Atkarībā no apstākļiem iepriekš minētie faktori var palīdzēt kompetentajai iestādei piemērot interešu līdzsvarošanas testu. Tomēr ne visiem faktoriem ir būtiska nozīme katrā situācijā, un var pastāvēt arī citi faktori, kas ir jāņem vērā. Kompetentajai iestādei būs jānosaka visi būtiskie faktori, kas saistīti ar attiecīgo jautājumu, un tie jānovērtē. Turpmākie norādījumi sniegti ar mērķi palīdzēt kompetentajai iestādei, pat ja tā ir tiesu iestāde vai pārvaldes iestāde, kura var pārzināt konkurējošu sabiedrības interešu līdzsvarošanas procesu. Daži aspekti, kas būtiski interešu līdzsvarošanas pārbaudes piemērošanā, apspriesti 5.12. punktā un papildinformācijā, kas sniegta 13. pielikuma 2. papildinājuma 4. daļā.

3.3.37. Lai piemērotu interešu līdzsvarošanas pārbaudi, kas minēta 5.12. punktā, kompetentajai iestādei ir ieteicams piemērot turpmāk izklāstīto procesu.

## A. Noskaidro faktorus, kas liecina par labu izmeklēšanas ieraksta atklāšanai vai izmantošanai ar izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām

3.3.37.1. Var pastāvēt daudz faktoru, ar ko var pamatot izmeklēšanas ieraksta atklāšanu vai izmantošanu ar izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām. Ja ierosinātā atklāšana vai izmantošana ir saistīta ar “tiesvedību”, tad var būt norādīti tādi faktori kā “tiesības uz taisnīgu tiesu” un “sabiedrības uzticība tiesu sistēmai”. Tas, cik daudz ieraksta atklāšana vai izmantošana tiesvedībā ietekmēs šos faktorus vienā vai citā veidā, būs atkarīgs no tā, cik liela nozīme tiesvedībā šim ierakstam ir kā pierādījumam. Prasība to noteikt, lūdzot kompetentajai iestādei novērtēt, kādā mērā minētie ieraksti palīdzēs noskaidrot būtisko faktu, ir paredzēta jau 2. papildinājuma 4.1. punktā.

3.3.37.2. Ja publiskošana vai izmantošana atbilst sabiedrības interesēm, kas saistītas ar informācijas atklātības tiesību aktiem, apsveramie faktori var būt saistīti ar valdības caurredzamību un atvērtību. Saistībā ar aviācijas drošību vēl viens apsverams faktors var būt sabiedrības vēlme izprast drošības jautājumus, kas var ietekmēt sabiedrības locekļus kā nozares dalībniekus vai ceļotājus.

3.3.37.3. Regulētājs var pieprasīt izmeklēšanas ierakstu atklāšanu vai izmantošanu, lai atvieglinātu drošības pasākuma izpildi. Šādos apstākļos sabiedrības intereses būs saistītas ar drošības uzturēšanu vai uzlabošanu. Lai kompetentā iestāde varētu pieņemt lēmumu, tai būs jāsaprot, kā izmeklēšanas ieraksta pieejamības nodrošināšana vai nenodrošināšana ietekmēs drošību.

3.3.37.4. Izmeklēšanas ieraksti var tikt pieprasīti arī gadījumos, kad nav būtisku faktoru, kas pamatotu informācijas atklāšanu. Piemērs ir sabiedrības ziņkārība. Sabiedrības ziņkārību par izmeklēšanas ierakstos ietverto informāciju parasti nevar izmantot par pamatojumu informācijas atklāšanai. Vēlme uzzināt to, kādu informāciju liecinieks sniedzis liecībā, nav pamatots iemesls, lai piešķirtu tiesības uz informāciju. Nav pamatoti apgalvot, ka izmeklēšanas informācijas atklāšana šādā gadījumā ir nepieciešama “labai sabiedrības un valsts iekārtai un funkcionēšanai iedzīvotāju labklājības nodrošināšanai”.

## B. Nosaka faktorus, kas liecina par labu izmeklēšanas ieraksta aizsargāšanai

3.3.37.5. Faktorus, ar ko var pamatot izmeklēšanas ieraksta aizsardzības saglabāšanu, var noskaidrot, izskatot 5.12. punktu. Šajā punktā noteikts, ka aizsardzības mērķis ir novērst iespējamo nelabvēlīgo ietekmi valsts un starptautiskajā līmenī, ko ieraksta atklāšana vai izmantošana ar aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu nesaistītām vajadzībām var radīt attiecībā uz izmeklēšanu, uz kuru minētais ieraksts attiecas, vai attiecībā uz turpmākām izmeklēšanām.

3.3.37.6. Pamatojoties uz apstākļiem, kompetentajai iestādei būs jānosaka faktori, kas var nelabvēlīgi ietekmēt notiekošo izmeklēšanu vai turpmākās izmeklēšanas. Būtisks faktors, kas jāņem vērā, ir iespēja, ka izmeklēšanas ieraksta atklāšanas vai izmantošanas dēļ personas nevēlēsies sadarboties ar notiekošo izmeklēšanu vai turpmākām izmeklēšanām. Jāuzdod jautājums: “Vai var pamatoti uzskatīt, ka drošības informācija kļūs nepieejama?”

3.3.37.7. *ICAO* asambleja ir norādījusi, ka “noteiktu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu ierakstu aizsargāšana pret neatbilstīgu izmantošanu ir svarīga, lai nodrošinātu visas būtiskās informācijas nepārtrauktu pieejamību aviācijas nelaimes gadījumu izmeklētājiem turpmākajās izmeklēšanās” un “ka no aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iegūtas informācijas izmantošana disciplinārajiem, administratīvajiem un kriminālajiem procesiem kopumā nav līdzeklis aviācijas drošības uzturēšanai vai uzlabošanai”[[2]](#footnote-2). Turklāt 13. pielikuma 5.12.2. punkta piezīmē paskaidrots: “Šādas informācijas atklāšana vai izmantošana vajadzībām, kad atklāšana vai izmantošana var nenotikt drošības interesēs, var nozīmēt to, ka turpmāk šāda informācija vairs netiks brīvi atklāta izmeklētājiem. Šādas informācijas nepieejamība kavētu izmeklēšanas procesu un nopietni iespaidotu aviācijas drošību.”

3.3.37.8. Kompetentā iestāde var atsaukties uz precedentiem, kas demonstrē nelabvēlīgo ietekmi, kāda iepriekš izmeklēšanas ieraksta atklāšanai ir bijusi uz izmeklēšanām. Kompetentā iestāde arī var atsaukties uz paziņojumiem, kuros nozarē iesaistītas personas atzinušas savas bažas par to, ka izmeklēšanas ieraksts tiks izmantots ar izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām.

3.3.37.9. Principā kompetentajai iestādei ir jāspēj formulēt viedokli par to, kā izmeklēšanas ieraksta atklāšana vai izmantošana var ietekmēt sadarbību ar izmeklēšanu. Ja ierakstu ierosināts atklāt ar civilprocesu, kriminālprocesu, administratīvo procesu vai disciplināro procesu saistītām vajadzībām, tad persona, kura ir pirmavots, vai persona, uz kuru izmeklēšanas ieraksts attiecas, var baidīties, ka ieraksts tiks izmantots pret viņām. Kompetentajai iestādei ir jāapsver tas, kāda ir iespējamība, ka šādas personas un citas personas nevēlēsies labprātīgi sniegt palīdzību aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanās pēc šādiem ierakstu atklāšanas gadījumiem.

3.3.37.10. Tāpat arī gadījumā, ja ierosinātās izmeklēšanas ieraksta atklāšanas vai izmantošanas mērķis ir publicēt informāciju, kompetentajai jāapsver iespējamais kaitējums jebkurai personai. Kaitējums var izpausties vairākos veidos, tostarp kā apkaunojums un iztikas līdzekļu zaudēšana informācijas publiskošanas dēļ. Ja aviācijas operatīvais personāls vai citas iesaistītās personas baidās, ka šādi var tikt nodarīts kaitējums viņu interesēm, tad paredzams, ka šīs personas un līdzīgā klasē ietilpstošas personas raizēsies par ieraksta nodošanu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei.

3.3.37.11. Arī gadījumā, ja izmeklēšanas ieraksta atklāšana vai izmantošana ierosināta regulētāja vajadzībām saistībā ar aviācijas drošību, var būt jāapsver faktori, kas saistīti ar potenciālo nelabvēlīgo ietekmi uz notiekošo izmeklēšanu un turpmākajām izmeklēšanām. Ieraksts var tikt atklāts drošības nolūkā. Tomēr arī šādā gadījumā ieraksta atklāšana var nelabvēlīgi ietekmēt izmeklēšanas, ja rezultātā drošības interesēs tiek paredzēts pasākums, kas var tikt uzskatīts par kaitējošu personām, attiecībā uz kurām šis pasākums tiek piemērots. Cilvēki un organizācijas var bažīties par atļauju un apliecību darbības apturēšanu vai atcelšanu.

3.3.37.12. Tas, ka aviācijas nelaimes gadījumā vai incidentā iesaistītās organizācijas vai cilvēki var bažīties par darbību, kas tiek vērsta pret viņiem, nenozīmē, ka šī darbība neatbilst drošības interesēm. Šādā gadījumā pastāv divi savstarpēji pretrunīgi vienu un to pašu sabiedrisko interešu aspekti. Drošības pasākums var būt nepieciešams, lai novērstu nepieņemamu risku; tas, ka organizācijai vai personai var būt bažas par šādu pasākumu, joprojām jāņem vērā interešu līdzsvarošanas pārbaudē, ja ierakstu ir ierosināts atklāt tā regulētāja vajadzībām, kurš piemēro minēto pasākumu. Interešu līdzsvarošanas pārbaude kļūst par procesu, kurā tiek savstarpēji salīdzinātas divas drošības intereses. Ja izmeklēšanā iegūtie drošības rezultāti ir jālīdzsvaro ar regulatīvā procesa drošības rezultātiem, uzmanība jāpievērš abu procesu ilgtermiņa vajadzībām un nepieciešamībai īstenot neatliekamos drošības rezultātus. Tā kā jāsasniedz vieni un tie paši rezultāti, proti, drošība, interešu līdzsvarošanas pārbaudes īstenošana var būt sarežģīts uzdevums. Vienkāršs risinājums var nebūt iespējams, un katrs gadījums jāizskata atsevišķi.

## C. Novērtē citu pretrunīgo faktoru nozīmi un nosaka, vai ierosinātais atklāšanas vai izmantošanas mērķis ir svarīgāks par interesēm saglabāt 5.12. punktā noteikto izmeklēšanas ierakstu aizsardzību.

3.3.37.13. Pēc tam, kad identificēti faktori par labu sabiedrības interesēm, ar kurām tiek pamatota ierosinātā ieraksta atklāšana vai izmantošana, vai pret šādām interesēm, un par labu sabiedrības interesēm neatklāt šādu ierakstu vai pret šādām interesēm, kompetentajai iestādei ir jāsalīdzina abu pušu faktori, lai noteiktu, kurām sabiedrības interesēm dodama priekšroka. Ja tiek uzskatīts, ka faktori, kas saistīti ar ieraksta neatklāšanu aizstāvošajām sabiedrības interesēm, ir svarīgāki, tad 5.12. punktā paredzētā aizsardzība ir jāsaglabā. Ierakstu drīkst atklāt vai izmantot ar aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu nesaistītām vajadzībām vienīgi tad, ja ar ieraksta atklāšanu aizstāvošajām sabiedrības interesēm saistītie faktori ir svarīgāki.

3.3.37.14. Nav vienkāršas formulas, ko varētu izmantot, lai noteiktu, kuras intereses būs svarīgākas konkrētajā gadījumā. Katrs gadījums rūpīgi jāizskata. Dažādos apstākļos līdzīgiem faktoriem būs jāpiešķir atšķirīga nozīme. Piemērs ir jautājums par to, cik liela nozīme ir izmeklēšanas ierakstam, kad tiek noskaidrots būtisks fakts kriminālprocesā, civilprocesā, administratīvajā procesā vai disciplinārajā procesā. Ja izmeklēšanas ieraksts nepalīdz noskaidrot būtisko faktu, tam nav lielas nozīmes konkrētajā lietā, lai tas būtu jāatklāj vai jānodod izmantošanai minētajos procesos. Ja savukārt ieraksts ir svarīgs būtiska fakta noskaidrošanai un minētajā procesā tiek izskatīta nopietns jautājums, ieraksta neatklāšanai būtu nepieciešams spēcīgs pamatojums. Kompetentā iestāde var pieprasīt būtisku argumentu par nelabvēlīgo ietekmi uz notiekošo un turpmākajām izmeklēšanām, kas varētu apdraudēt drošību.

3.3.37.15. Arī gadījumā, ja kompetentā iestāde tiek aicināta pieņemt lēmumu par ieraksta publiskošanu (iespējams, šādam lūgumam esot paustam ar plašsaziņas līdzekļu starpniecību), kompetentā iestāde, visticamāk, vēlēsies noskaidrot, cik būtiska nozīme ir tam, ka sabiedrība uzzina ieraksta saturu. Piemēram, kompetentā iestāde var uzdot jautājumu: “Vai, nezinādama ieraksta saturu, sabiedrība spētu pareizi izprast notikumu, un vai notikumam ir sekas, kas skar ceļotāju drošību?” Ja ir iespējams pamatot viedokli, ka piekļuves liegšana ierakstam apdraudētu sabiedrības informētību, palielinās ieraksta atklāšanas argumenta nozīme. Tomēr šāds pamatojums nav pietiekams iemesls ieraksta atklāšanai. Ja, atklājot ierakstu, tiktu nodarīts būtisks kaitējums notiekošajai izmeklēšanai vai ja ieraksta atklāšana atturētu turpmāko notikumu lieciniekus no informācijas labprātīgas sniegšanas, lēmums atklāt ierakstu var netikt pieņemts.

3.3.37.16. Kad kompetentajai iestādei ir jāpieņem lēmums par to, vai atļaut regulētājam piekļūt ierakstam, tai ir jāapsver, vai, regulētājam nepiekļūstot ierakstam, nerodas nopietns aviācijas drošības risks. Tomēr pirms kompetentā iestāde nolemj atļaut regulētājam piekļūt ierakstam, tai ir jānoskaidro ieraksta sensitivitātes pakāpe saistībā ar izmeklēšanu. Turklāt kompetentajai iestādei ir jāsaprot ietekme uz personām un organizācijām, kuras ir saistītas ar ierakstu, un tas, kā šādas personas un organizācijas turpmāk sadarbotos ar aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas iestādēm, ja zinātu, ka regulētājam var tikt atklāti līdzīgi ieraksti.

## Atsevišķu faktoru ietekme interešu līdzsvarošanas pārbaudē

*Informētība un piekrišana*

3.3.37.17. Iespējamie faktori, kas var ietekmēt interešu līdzsvarošanas pārbaudē noteikto svērumu, ir minēti 2. papildinājuma 4.2. punktā. Ja visas personas, uz kurām ieraksts attiecas, ir piekritušas tā atklāšanai vai izmantošanai ar izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām, tad, visticamāk, pastāvēs zems risks, ka tiks nelabvēlīgi ietekmēta notiekošā izmeklēšana un turpmākās izmeklēšanas. Iespēja lūgt piekrišanu var pastāvēt dažādos izmeklēšanas procesa posmos. Piekrišanu var lūgt ieraksta izveides laikā vai tad, kad rodas vajadzība pieņemt lēmumu par ieraksta atklāšanu vai izmantošanu ar izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām.

3.3.37.18. Līdzīgs faktors, kas kompetentajai iestādei ir jāņem vērā, kad tā pieņem lēmumu, ir tas, ka pirms ieraksta izveides ir nodrošināts, ka persona ir informēta par vajadzībām, kurām šis ieraksts var tikt atklāts. “Informētai” personai netiks piešķirts tāds pats svērums kā personai, kura sniedz savu “piekrišanu”, taču tas ir faktors, kas var palīdzēt kompetentajai iestādei novērtēt to, kādā mērā persona varētu iebilst ieraksta atklāšanai vai izmantošanai ar izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām.

3.3.37.19. Ja savukārt personai ir garantēta konfidencialitāte un pēc tam ieraksts tiek atklāts tādā veidā, kas ir pretrunā šīm garantijām, paredzama nelabvēlīga ietekme uz notiekošo izmeklēšanu un turpmākajām izmeklēšanām. Aviācijas nelaimes gadījumos un incidentos iesaistītās personas un organizācijas, visticamāk, mazāk uzticēsies izmeklētājiem un nebūs tik izpalīdzīgas ar informāciju. Svarīgi, ka izmeklētāji precīzi informē izmeklēšanas procesā iesaistītās personas un organizācijas par to, kā ieraksti tiks atklāti un izmantoti, lai novērstu to, ka faktiskā darbība atšķiras no gaidāmās darbības.

*Draudi veselībai vai dzīvībai*

3.3.37.20. Kompetentā iestāde var piešķirt lielāku svērumu tiem faktoriem, kas liecina par labu ieraksta atklāšanai vai izmantošanai ar aviācijas nelaimes gadījuma un incidenta izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām, ja atklāšanas mērķis ir samazināt vai novērst draudus personas dzīvībai vai veselībai. Tomēr, kad kompetentā iestāde piešķir šādu svērumu par labu atklāšanai vai izmantošanai, tai ir jābūt pamatotai pārliecībai par to, attiecīgais ieraksts būs nepieciešams minētā iznākuma nodrošināšanai. Risks pastāv saistībā ar tiem lēmumiem, kuros kompetentā iestāde tiek aicināta izlemt, pamatojoties uz cerēto iznākumu, kurš var netikt nodrošināts.

*Aizsardzības, konfidencialitātes un neatpazīstamības līdzekļi*

3.3.37.21. Daži faktori, kas var mazināt nelabvēlīgās sekas, kuras rodas saistībā ar ierakstu atklāšanu vai izmantošanu ar izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām, ir norādīti 2. papildinājuma 4.2. punktā. Ierosinātās atklāšanas vai izmantošanas iespējamo kaitējumu var ierobežot, ieviešot aizsardzības līdzekļus, kas ierobežo ieraksta tālāku atklāšanu vai izmantošanu. Valsts savos tiesību aktos, saskaņā ar kuriem tiek īstenota interešu līdzsvarošanas pārbaude, var piešķirt kompetentajai iestādei tiesības pieprasīt nodrošināt ieraksta konfidencialitāti pēc lēmuma pieņemšanas par atļauju piekļūt šim ierakstam.

3.3.37.22. Valstis, jo īpaši aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes, var arī pieņemt tiesību aktus, noteikumus, principus un procedūras attiecībā uz tipisku izmeklēšanas ierakstu apstrādi. Piemēram, tādu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanā, kuros iesaistīti pārvadājumu kategorijas gaisa kuģi, parasti tiek izmantoti pilotu kabīnes audio reģistratoru ieraksti, kas plaši atzīti kā īpaši sensitīva informācija. Tāpēc valstis var pieņemt tiesību aktus, kas ierobežo šādu ierakstu atklāšanu un/vai izmantošanu ar izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām. Daudzās valstīs arī ir pieņemti tiesību akti, kas reglamentē privātas, medicīniskas vai ar īpašumtiesībām aizsargātas informācijas apstrādi, atzīstot iespējamo kaitējumu, ko rada šādu ierakstu atklāšana. Šajās valstīs tiek efektīvi īstenots interešu līdzsvarošanas pārbaudes ekvivalents, un rezultāti ir iekļauti tiesību aktos, lai noteiktu valsts pieeju turpmākajām situācijām, kurās šāda informācija ir jāaizsargā vai jāatklāj.

3.3.37.23. Ieraksta neatpazīstamības nodrošināšana ir vēl viens aizsardzības līdzeklis, ko var izmantot pirms ieraksta atklāšanas vai izmantošanas ar izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām. Tomēr neatpazīstamības nodrošināšana var būt apgrūtināta, ņemot vērā, ka var būt labi zināmi nelaimes gadījumā vai incidentā iesaistītie cilvēki (jo īpaši valstī ar nelielu aviācijas kopienu un atkarībā no notikuma profila). Šādos gadījumos būtiska nozīme būs tam, kādā forumā ierakstu ir ierosināts atklāt vai izmantot, un informācijas raksturam.

3.3.37.24. Ja ierakstu tiek ierosināts atklāt vai izmantot forumā, kurā ar ierakstu saistītās personas nav labi zināmas, kompetentā iestāde var paļauties uz to, ka, padarot ierakstu neatpazīstamu, avotu identitāte būs aizsargāta. Arī tad, ja ierakstā sniegta galvenokārt tehniska informācija, tajā var nebūt daudz dzēšamas identificējošas informācijas, un tāpēc šis uzdevums būs vieglāk izpildāms. Kompetentajai iestādei ir jāapsver arī tas, vai ierosinātās ieraksta atklāšanas vai izmantošanas forums un ierakstā iekļautās informācijas raksturs ietekmēs ierakstā sniegtās informācijas avota atpazīstamības pakāpi un vai ir pietiekami vienīgi dzēst identificējošo informāciju. Ja ierosinātā atklāšanas vai izmantošana var nelabvēlīgi ietekmēt uzņēmumu vai organizāciju, piemēram, gaisa kuģa ekspluatantu, kompetentajai iestādei ir jālemj par to, vai ieraksta neatpazīstamība nodrošinās pietiekamu aizsardzību, kas uzņēmumam vai ekspluatantam būtu nodrošināta gadījumā, ja atklāšana vai izmantošana netiktu atļauta.

3.3.37.25. Ja kompetentā iestāde uzskata, ka ierakstu neatpazīstamības dēļ ierakstu var nebūt iespējams izmantot paredzētajam nolūkam, neatpazīstamības izmantošana nebūtu iespējama. Tāpēc valstis var izvēlēties ieviest citus aizsardzības līdzekļus, lai nodrošinātu ierakstu ierobežotu atklāšanu noteiktam mērķim un novērstu to plašāku izmantošanu vai publiskošanu. Šādu aizsardzības līdzekļu piemēri ir aizsargājoši rīkojumi, slēgtas procedūras, izskatīšana “aiz slēgtām durvīm”.

3.3.37.26. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes var arī piemērot labāko praksi, piemēram, nodrošināt, ka informācija tiek vākta, glabāta, apstrādāta un pārraidīta pietiekami drošā vidē un ka ierakstu aizsardzībai nodrošināti pietiekami piekļuves un autorizācijas kontroles mehānismi. Izmeklētāji var ierobežot sensitīvu ierakstu vākšanu, vācot vienīgi izmeklēšanai nepieciešamos ierakstus, un paturēt ierakstus vienīgi tik ilgi, kamēr tie nepieciešami to mērķu sasniegšanai, kuriem tie tika vākti. Saskaņā ar 13. pielikuma 5.12.4.1. punktu izmeklētājiem ir jāpatur vienīgi izmeklēšanas ierakstu kopijas, lai nodrošinātu, ka ierakstu oriģināli joprojām ir pieejami no pirmavota ar izmeklēšanu nesaistītām vajadzībām, ja tie pēc tam ir nepieciešami vai ja interešu līdzsvarošanas pārbaudes rezultāti ļauj kādai citai kompetentajai iestādei turpmāk atklāt šos ierakstus. Šādi aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde nekļūst ne par ērtu izmeklēšanas ierakstu izplatīšanas avotu, ne arī par šķērsli citām iespējamajām sabiedrības interesēm.

## 6. solis. Dokumentē lēmumu

3.3.38. Rekomendācija, kas sniegta 13. pielikuma 2. papildinājuma 5. punktā: “Kompetentajai iestādei ir jādokumentē tās interešu līdzsvarošanas pārbaudē pieņemtā lēmuma pamatojums. Jānodrošina šā pamatojuma pieejamība, un uz to jāatsaucas, kad tas nepieciešams turpmākiem lēmumiem.”

3.3.39. Šī rekomendācija iesaka dokumentēt lēmumus, kuri pieņemti saskaņā ar 13. pielikuma 5.12. punktu, lai attiecīgo lēmumu varētu iekļautu precedentu sērijā, ko kompetentā iestāde var izmantot kā vadlīnijas turpmākajos lēmumu pieņemšanas procesos analoģisku faktisko apstākļu gadījumā. Precedenta izmantošana nodrošina prognozējamību.

3.3.40. Pietiekams prognozējamības līmenis ir svarīgs, ja lēmums par informācijas atklāšanu vai izmantošanu tiek pieņemts, pamatojoties uz interešu līdzsvarošanas pārbaudes rezultātiem. Kad tiek izveidots ieraksts, ar ierakstu saistītajiem cilvēkiem un organizācijām ir jāsaprot tas, kā ierakstu būs iespējams atklāt un izmantot pēc tā izveidošanas. Neskaidrības gadījumā viņi var nebūt gatavi pilnīgi sadarboties ieraksta izveidošanā.

3.3.41. Lielāka skaidrība par to, kā notiks ierakstu atklāšana un izmantošana, palīdzēs aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei strādāt ar cilvēkiem un organizācijām, ko ir skāruši nelaimes gadījumi un incidenti, un sniegt viņiem garantijas. Šādas garantijas ir nepieciešamas, ja aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde vēlas veicināt uzticības un sadarbības gaisotni izmeklēšanas procesā.

3.3.42. Vairākās valstīs, kurās kompetentā iestāde, kas veic interešu līdzsvarošanas pārbaudi saskaņā ar 13. pielikuma 5.12. punktu, ir tiesu iestāde, tai, visticamāk, būs pazīstams precedenta jēdziens un pieejama virkne juridisku noteikumu, kas veidos pamatu precedenta noteikšanai un izmantošanai atsaucēs. Kompetentās iestādes, kurām nav pazīstams ar precedentu noteikšanu saistīts lēmumu dokumentēšanas process, var palīdzēt šādu precedentu noteikšanas procesu un vadlīniju izstrāde. Minētajos procesos un vadlīnijās jānosaka apstākļi, kuros būtu jāatsaucas uz šiem precedentiem.

*Priekšrocības, ko sniedz lēmumu dokumentēšana*

3.3.43. Papildus tam, ka uz dokumentāciju ir iespējams izmantot precedentos, kompetentās iestādes, dokumentējot lēmuma pamatojumu, gūst turpmāk minētās priekšrocības.

* + - * Lēmumu pamatojuma dokumentēšana palīdz piemērot lēmumu un uzlabot tā darbību. Pienākums sniegt pamatojumu liek lēmuma pieņēmējam veikt uzdevumu ar intelektuālu rūpību. Paredzams, ka lēmuma pieņēmēji, kuri apzinās, ka viņiem var nākties paskaidrot pieņemto lēmumu, pieņems labākus lēmumus nekā lēmuma pieņēmēji, kuri to neapzinās.
			* Lēmuma pamatojums palīdz cilvēkiem, kurus attiecīgais lēmums skar. Lēmumam jābūt pamatotam, un par to iespējams pārliecināties vienīgi tad, ja lēmuma pieņēmējs sniedz lēmuma pamatojumu. Ja pamatojums ir dokumentēts, paredzams, ka personai, kuru attiecīgais lēmums skar, būs lielāka pārliecība par to, ka lēmums pieņemts godīgi un atbilstīgi, pat ja lēmums šai personai ir nelabvēlīgs.
			* Pamatojums ļauj uzdot jautājumu par to, vai lēmumā ir pieļauta kāda kļūda un vai ir tādi faktori, kas bija vai nebija jāņem vērā. Pamatojums var atvieglot pārskatīšanu, ja tāda ir nepieciešama. Bieži vien lēmumiem par to, vai izmeklēšanas ieraksti ir vai nav jāatklāj, ir būtiskas sekas; svarīgi sniegt garantijas, ka ir pieņemts pareizs lēmums.
			* Lēmumu dokumentēšana arī veicina konsekvenci, caurredzamību un standartizāciju valsts un starptautiskajā līmenī. Piekļuve šiem dokumentiem atvieglinās iestādēm tādu lietu analīzi, kurās lēmumus pieņēmušas citas iestādes dažādās valstīs. Paredzams, ka tas veicinās izmeklēšanas ierakstu aizsardzības sistēmas vienveidīgu ieviešanu.

*Pirms lēmuma galīgas pieņemšanas sagatavojiet skaidru un nepārprotamu pamatojuma formulējumu*

3.3.44. Saskaņā ar pieņemto praksi dokumentētais pamatojums ir jāformulē skaidri un nepārprotami. Kompetentajai iestādei ir jāizskaidro pamatojums viegli saprotamā valodā. Ja iespējams, pamatojums ir jāsagatavo pirms lēmuma pieņemšanas. Ja pamatojums tiek sagatavots pēc lēmuma pieņemšanas, kļūst pārlieku viegli to pielāgot galīgajam lēmumam, precīzi neatspoguļojot faktorus, kas tika ņemti vērā lēmuma pieņemšanas procesā.

*Iesniegšana ICAO*

3.3.45. Piezīmē rekomendācijai 13. pielikuma 2. papildinājuma 5. punktā valstis aicinātas iesniegt dokumentētos lēmumus *ICAO* vienā no organizācijas darba valodām, lai tos varētu arhivēt publiskajā datu bāzē. Starptautiski pieņemtu lēmumu centrālā glabātava ļaus vispusīgāk izprast to, cik sarežģīti lēmumi ir pieņemti, un faktorus, kas tika ņemti vērā. Tā sniedz iespēju uzlabot noteiktu starptautisku konsekvenci interešu līdzsvarošanas pārbaudes īstenošanā, kam ir būtiska nozīme, ņemot vērā aviācijas nozares globālo raksturu. Nozares dalībnieki darbojas dažādās jurisdikcijās. Pastāvot standartizācijai, tiem būs vienkāršāk pāriet no vienas jurisdikcijas uz citu jurisdikciju.

3.3.46. Saprotams, ka ne vienmēr ir iespējams sniegt pilnu lēmuma dokumentāciju. Tiek ņemts vērā, ka var pastāvēt sensitivitātes jautājumi un ka, sniedzot pilnu lēmuma dokumentāciju, var tikt izpausts tāds ieraksta saturs, ko ir bijis paredzēts aizsargāt pret atklāšanu. Tomēr būs tādi lēmumi, attiecībā uz kuriem dokumentācija ir publiski pieejama, tostarp tiesas nolēmumi daudzās valstīs. Starptautiskā sabiedrība gūs labumu no šādu lēmumu konsolidācijas.

3.3.47. Lēmumi par informācijas aizsardzību, izmantošanu un atklāšanu ir apkopoti tīmekļa vietnē *www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Database.aspx*

## 3.4. IERAKSTU APMAIŅA STARP AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU IZMEKLĒŠANAS IESTĀDĒM

3.4.1. Valstīm, kuras ir skārusi aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšana, piemēram, reģistrētājvalstij, ekspluatantvalstij, projektētājvalstij un izgatavotājvalstij, ir starptautiski pienākumi saskaņā ar 6. pielikumu, 8. pielikumu “Gaisa kuģa lidojumderīgums” un 13. pielikumu. Lai izpildītu šos pienākumus, tām nepieciešama pieeja izmeklēšanas ierakstiem. Tāpēc valstij, kas atbildīga par izmeklēšanas veikšanu, ir pienākums sniegt citas valsts akreditētajam pārstāvim(-iem) pieeju visiem pieejamajiem materiāliem, kas minēti 13. pielikuma 5.25. punktā. Tāpat šiem akreditētajiem pārstāvjiem un to padomniekiem 13. pielikuma 5.26. punktā ir noteikts pienākums sniegt valstij, kura veic izmeklēšanu, visu būtisko informāciju, kas tiem ir pieejama. Turklāt akreditētie pārstāvji un viņu padomnieki nedrīkst atklāt informāciju par izmeklēšanas gaitu un konstatējumiem, ja tam skaidri nav piekritusi valsts, kura veic izmeklēšanu. Valstij, kura veic izmeklēšanu, 13. pielikuma 6. nodaļā noteikts līdzīgs pienākums izplatīt iesaistītajām valstīm izskatīšanai un atzinumu sniegšanai nobeiguma ziņojuma projektu, un minētajā nodaļā valstīm aizliegts izdot nobeiguma ziņojumu projektus vai citus dokumentus, kas saņemti izmeklēšanas laikā, bez tās valsts skaidras piekrišanas, kura veikusi izmeklēšanu.

3.4.2. Minētā 13. pielikuma noteikumi izstrādāti, atzīstot un vēloties ietvert dažādas tiesiskās sistēmas, aizsardzības metodes un atšķirīgo valstu izmeklēšanas ierakstu efektīvas aizsardzības īstenošanas praksi. Nosakot galvenos principus, saskaņā ar kuriem veicama noteiktu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas ierakstu aizsardzība, 5.12. punkta un 2. papildinājuma mērķis ir nodrošināt saskaņotu regulējumu visās valstīs un tādējādi veicināt informācijas apmaiņu starp valstīm. Šīs atšķirības var apgrūtināt brīvu informācijas apmaiņu, ja to valstu tiesību akti, kuras skar aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšana, nenodrošina izmeklēšanas ierakstiem līdzīgu aizsardzību. Piemēram, vienas valsts informācijas atklātības tiesību akti, kuros noteikta konkrētu ierakstu atklāšana, var būt pretrunā citas valsts tiesību aktiem, kas aizliedz atklāt šādus ierakstus. Atzīstot šīs iespējamās pretrunas, 13. pielikuma 5.14.1. punkta rekomendācijā noteikts šādi: *“Valstīm ir jāsadarbojas, lai noteiktu atklāšanas vai izmantošanas ierobežojumus, kas tiks piemēroti attiecībā uz informāciju pirms tās sniegšanas informācijas apmaiņā ar aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanu saistītām vajadzībām.”*

3.4.3. Kopumā valstīm, kas saņem izmeklēšanas ierakstus no citām valstīm, šie ieraksti ir jāapstrādā atbilstīgi to sensitivitātei vai īpašuma tiesību statusam, nepārkāpjot šos ierakstus sniegušās valsts(-u) noteiktās aizsardzības robežas. Tomēr, atzīstot, ka ne vienmēr tas var būt praktiski vai iespējams, var nākties izveidot papildu procedūras informācijas apmaiņai starp valstīm. Piemēram, valsts var izvēlēties izskatīt datus vai informāciju, kas apkopoti vai padarīti neatpazīstami, nevis ierakstu oriģinālus, vai arī var atteikties no sensitīvu ierakstu iegūšanas tās valdījumā, kuriem tā nespēs nodrošināt tādu aizsardzību, kas līdzinātos šos ierakstus sniegušajā valstī nodrošinātajai aizsardzībai. Dažos gadījumos valstis var iekļaut īpašus noteikumus savos tiesību aktos, lai veicinātu drošības informācijas un/vai izmeklēšanas ziņojumu projektu apmaiņu starp valstīm. Par atklāšanas vai izmantošanas ierobežojumiem valstis var vienoties arī iepriekš, pirms informācijas apmaiņas. Valstis ir aicinātas vienoties par savstarpējiem aizsardzības mehānismiem, ja tas ir iespējams.

## 3.5. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU VAI INCIDENTU IZMEKLĒŠANAS IERAKSTU PUBLISKOŠANAS VAI IZMANTOŠANAS AR DROŠĪBU NESAISTĪTĀM VAJADZĪBĀM IESPĒJAMĀ IETEKME

3.5.1. Sabiedrībai interesē aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanā iegūtā un radītā informācija. Sabiedrība ir ieinteresēta atvērtības, caurredzamības un atbildības nodrošināšanā, lai gūtu pārliecību par to, ka ir izdarīts viss, kas nepieciešams, lai risinātu drošības jautājumus. Papildus gaisa kuģu nelaimes gadījumos cietušo personu ģimenes locekļiem un izdzīvojušajām personām interese par informāciju ar drošību nesaistītu iemeslu dēļ var būt arī atsevišķām citām personām vai interešu grupām. Tas, vai kādu izmeklēšanas ierakstu var publiskot, ir atkarīgs no ieraksta būtības un tā, cik ļoti sabiedrība ir ieinteresēta piekļūt šādiem ierakstiem. Šajā saistībā jāņem vērā, ka gadījumos, ja informācija tiek publiskota, parasti nebūs iespējams ierobežot to, kā šī informācija tiek izmantota. Nenoliedzami, atvērtība un caurredzamība ir jāveicina, taču vienlaikus jāņem vērā notikumos iesaistīto personu tiesības un nepieciešamība aizsargāt šīs personas pret nepamatota kaitējuma nodarīšanu viņu reputācijai.

3.5.2. Nespēja pienācīgi izvērtēt pretrunīgos prasījumus piekļūt aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanas ierakstiem var ietekmēt notiekošo izmeklēšanu divos veidos. Noteiktas informācijas publiskošana var tikt uztverta kā ar notikumu un/vai izmeklēšanu saistīto personu privātuma pārkāpums. Noteiktas informācijas izmantošana argumentācijā, ar kuru tiek pamatotas sankcijas pret iesaistītajām personām, var tikt uzskatīta par godīguma pamatprincipu pārkāpumu. Turpmākās izmeklēšanas var ietekmēt informācijas nesniegšana, kas paredzama gadījumā, ja persona jūt draudus, ka informācija tiks atklāta vai izmantota vainas inkriminēšanai.

3.5.3. Personām, kas iesaistītas notikumā vai tam sekojošā izmeklēšanā, ir tiesības uz privātumu. Šīs tiesības ir skaidri noteiktas Vispārējās cilvēktiesību deklarācijas 12. pantā[[3]](#footnote-3): “Nedrīkst patvaļīgi pārkāpt neviena cilvēka privātās dzīves, ģimenes, mājokļa un korespondences neaizskaramību, ne arī apdraudēt viņa godu un reputāciju. Katram cilvēkam ir tiesības uz likuma aizsardzību pret šādiem pārkāpumiem vai apdraudējumiem.” Valstis ir pieņēmušas šīs cilvēktiesības savos tiesiskajos regulējumos, bieži vien konstitucionālajā līmenī.

3.5.4. Publiskojot *CVR* audioierakstu saturu un *AIR* attēlu un audioierakstu saturu, var tikt pārkāptas personas tiesības uz privātumu. Nepastāvot stingrām vadlīnijām attiecībā uz publiskošanas un konfidencialitātes savstarpējo līdzsvarošanu, personas, kuras sniedz informāciju vai liecības izmeklētājiem, nekādā veidā nespēs noteikt, vai tiek apdraudēts to privātums.

3.5.5. Vienkāršākais piemērs ierakstu izmantošanai ar drošību nesaistītām vajadzībām ir daudzu valstību tiesību aktos noteiktās vispārējās tiesības neliecināt pret sevi. “Lieciniekam, kurš sniedz liecību procesā, ir tiesības nesniegt inkriminējošus pierādījumus, ko var izmantot tam, lai inkriminētu šim lieciniekam vainu kādā citā procesā, izņemot kriminālvajāšanā par nepatiesas liecības sniegšanu vai par pretrunīgu pierādījumu sniegšanu”.[[4]](#footnote-4) Ņemot vērā to, cik daudzos un dažādos veidos iespējams izmantot aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas informāciju, būs apstākļi, kuros tiesības neliecināt pret sevi var nebūt absolūtas. Bez konkrētiem norādījumiem par atbilstīgas izmantošanas noteikšanu personas nekādā veidā nespēs noteikt to, kādas sekas personai radīs informācijas sniegšana izmeklētājiem.

3.5.6. Sadarbībai ar izmeklētājiem jābūt brīvprātīgai. Pat ja tiesību aktos ir noteikts pienākums sadarboties, informācijas kvalitāte un kvantitāte būs tās personas ziņā, kura šo informāciju sniedz. Ja personu skar ar notikumu saistīta krimināllieta, civillieta, administratīvā lieta vai disciplinārlieta, viņa centīsies ierobežot informācijas apjomu, kas pieejams izmantošanai šādas lietas izskatīšanā.

3.5.7. Šādas informācijas izmantošana pret personu var ietekmēt turpmākās izmeklēšanas. Psiholoģijā ir zināms “likums”, kas nosaka tipisku cilvēka reakciju šādā situācijā. “Seku likums” principā paredz to, ka “atbildes darbība, kurai ir labvēlīgas sekas noteiktā situācijā, visticamāk, turpmāk šādās situācijās tiks atkārtota, bet atbildes darbība, kurai ir nepatīkamas sekas, visticamāk, turpmāk šādās situācijās netiks atkārtota”.[[5]](#footnote-5) To var attiecināt arī uz ietekmi uz grupām. Atzīts, ka pastāv “nevēlēšanās iejaukt sevi vai kolēģi, ja tas var apdraudēt šo personu labklājību; kolēģu atriebība; nelojalitāte pret kolēģiem.” [[6]](#footnote-6) Aviācijas kopienai ir jāatzīst šo seku būtiskums, jo “ar bīstamību, incidentiem vai aviācijas nelaimes gadījumiem saistītās informācijas precīza paziņošana pienācīgā laikā ir fundamentāla drošības pārvaldības darbība”[[7]](#footnote-7) aviācijas drošības uzlabošanai.

3.5.8. Interešu līdzsvarošanas pārbaužu veikšana saskaņa ar valsts tiesību aktiem, lai atrisinātu ar atklāšanu un izmantošanu saistītās problēmas, ir noteikta 13. pielikuma 5.12. punktā un 2. papildinājumā. Ir ieteikts šādu interešu līdzsvarošanas pārbaužu rezultātus pilnīgi nodot atklātībai un nodrošināt to atbilstību galvenajām prasībām. Ja šādi procesi tiek stingri ievēroti, personas, kuras sniedz informāciju, varēs pienācīgi izvērtēt izmeklētāju sniegtos informācijas pieprasījumus, un tādējādi pieaugs gatavība pilnīgi atklāt informāciju, kura tiek uzskatīta par izmeklēšanai būtisku informāciju.

## 3.6. AUDIOIERAKSTU UN ATTĒLU NEPUBLISKOŠANA

3.6.1. Atzīts, ka lidojuma apkalpes audioierakstu un attēlu publiskošana pārkāptu apkalpes locekļu vai viņu tuvāko radinieku privātumu. Publiskošanas jautājums tika izskatīts sākotnējās apspriedēs par audio reģistratoru uzstādīšanu. Ir svarīgi atcerēties šīs apspriedes, ņemot vērā saistību, kāda tām ir ar nepieciešamo aizsardzību, kas ir piešķirta šiem ierakstiem.

3.6.2. Prasība izmantot *CVR* vispirms tika noteikta *ICAO* 6. pielikumā 1985. gadā.[[8]](#footnote-8) Tomēr konstatēts, ka valsts līmenī prasība izmantot gaisa kuģos *CVR* pirmo reizi tika noteikta Amerikas Savienoto Valstu Federālās aviācijas noteikumos, kas datēti ar 1964. gada 2. septembri[[9]](#footnote-9). Komentāros, kas sniegti attiecībā uz ierosināto noteikumu, uzsvērts, ka šādus ierakstus drīkst izmantot vienīgi aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas vajadzībām un tos nedrīkst izmantot administratīvo sodu uzlikšanai vai sertifikācijas jautājumu risināšanai, ne arī publiskot. Federālā aviācijas pārvalde (*FAA*) piekrita, ka ierakstus var izmantot vienīgi aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanai, un atzina principu, ka *CVR* informāciju nedrīkst izmantot administratīvo sodu uzlikšanai, ne arī sertifikācijas jautājumu risināšanai[[10]](#footnote-10). *FAA* atzīmēja, ka tā nevar noteikt tiesām pienākumu ievērot noteikumus, ne arī noteikt to, kuram ir tiesības noklausīties ierakstus.

3.6.3. Amerikas Savienoto Valstu Kongress izskatīja jautājumu par publiskošanu Amerikas Savienotajās Valstīs un aizliedza Valsts Transporta drošības padomei (*NTSB*) publiskot jebkādu pilotu kabīnes audio reģistratora vai videoreģistratora ieraksta daļu[[11]](#footnote-11). Būtisko ieraksta atšifrējuma daļu publicēšana ir atļauta saskaņā ar *NTSB* noteikumiem. Attiecībā uz jautājumu par ieraksta izmantošanu tiesvedībā Kongress pieprasīja izmantot stingrus procesuālas aizsardzības līdzekļus, tostarp aizsardzības rīkojumu, kas aizliedz publicēšanu[[12]](#footnote-12). Šie divi tiesību akti kopā efektīvi aizliedz ierakstu satura publiskošanu neatkarīgi no apstākļiem. Likumdevējs ir spējis rast līdzsvaru, nodrošinot, ka sabiedrība var uzzināt ieraksta saturu, nepārkāpjot tiesības uz privātumu, ko nozīmētu šādu ierakstu publicēšana. Šādu formulējumu ir atbalstījušas tās valstis, kuras uzskata, ka šādu privātu ierakstu nenodošana atklātībai atbilst atbilst labai valsts politikai.

3.6.4. Kā liecina iepriekš izklāstītais piemērs, ir atzīts, ka valstis var panākt pilotu kabīnes audio reģistratoru ierakstu audio satura un gaisa kuģa video reģistratora attēlu un audio satura nepubliskošanu, izmantojot dažādus preventīvus pasākumus. Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 13. pielikuma 2. papildinājumā noteikti trīs turpmāk minētie risinājumi, kā novērst 5.12.5. punktā noteikto publiskošanu, kas ir izrādījušies efektīvi:

a) publiskošana tiek novērsta, pieņemot attiecīgus valsts tiesību aktus un politiku, vai

b) tiek apstiprināti tādi autoritatīvi aizsardzības līdzekļi, kā, piemēram, aizsargājoši rīkojumi, slēgtas procedūras un izskatīšana “aiz slēgtām durvīm”, vai

c) ierakstu atklāšana tiek novērsta, izmantojot tādus tehniskus līdzekļus kā šifrēšana vai pārrakstīšana, pirms pilotu kabīnes audio reģistratoru vai gaisa kuģa video reģistratoru atdošanas atpakaļ to īpašniekiem.

## 3.7. STARPTAUTISKO PRASĪBU ATTIECĪBĀ UZ IZMEKLĒŠANAS IERAKSTU AIZSARDZĪBU ĪSTENOŠANA

3.7.1. Šī aizsardzības sistēma ietver nepieciešamību noteikt valsts tiesību aktos aizsardzību 13. pielikuma 5.12. punktā minētajiem ierakstiem. Šis elements ir nepieciešams, lai nodrošinātu, ka kompetentās iestādes slēdzienam ir tiesisks pamats, un tas atvieglina interešu līdzsvarošanas pārbaudes īstenošanu, jo īpaši gadījumā, ja informācijas atklāšanas vai izmantošanas jautājumu valsts reglamentē, izmantojot informācijas atklātības tiesību aktus. Šāda pieeja atvieglinās divu tiesību aktu grupu rindošanu vienā un tajā pašā līmenī, vienlaikus ļaujot piemērot *lex specialis* principu (ja abi tiesību akti reglamentē vienu un to pašu faktisko situāciju, tad tiesību akts, kurš reglamentē konkrētu jautājumu, prevalē par tiesību aktu, kurš reglamentē vien vispārējus jautājumus).

3.7.2. Vairākas valstis jau ir ieviesušas tiesību aktus attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu ierakstu aizsardzību. Turpmākajā tabulā sniegti daži piemēri tiesību normām, uz ko valstis var izmantot, kad tās ievieš tiesību aktus. Jāņem vērā, ka sniegtajiem piemēriem ir informatīva nozīme, un netiek apgalvots, ka tie piedāvā labāko formulējumu. Šādas tiesību normas var nebūt piemērojamas kriminālmeklētāju procedūrās. Spēkā esošie tiesību akti, noteikumi un politika, kas var palīdzēt valstīm īstenot starptautiskās prasības par izmeklēšanas ierakstu izmantošanu un aizsardzību, ir apkopoti tīmekļu vietnē:

*www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Database.aspx*.

|  |  |
| --- | --- |
| *Jautājums* | *Piemēri tiesiskajam regulējumam attiecībā uz izmeklēšanas ierakstu aizsardzību* |
| Disciplinārie pasākumi | Persona nav tiesīga veikt disciplināros pasākumus pret savu darbinieku, pamatojoties uz gaisa kuģu reģistratoru informāciju. |
| Informācijas atklāšana | Saskaņā ar [norādiet] persona, kura ir vai ir bijusi inspektors, [izmeklēšanas iestādes] darbinieks vai padomnieks vai kurai ir vai ir bijusi piekļuve ierobežotas pieejamības informācijai, nedrīkst atklāt vai darīt pieejamu ierobežotas pieejamības informāciju nevienai citai personai vai tiesai, ja vien valsts izraudzīta kompetentā iestāde nenosaka, ka labums, kas tiek gūts no šādas atklāšanas, pārsniedz nelabvēlīgo ietekmi vietējā un starptautiskajā līmenī, kas šādai atklāšanai var būt uz notiekošu vai kādu turpmāko izmeklēšanu.*Piezīme. “Ierobežotas pieejamības informācija” šajā normatīvajā izklāstā nozīmē ierakstus, uz kuriem jāattiecina 13. pielikuma 5.12. punktā minētā aizsardzība.* |
| Tiesa var uzdod atklāt informāciju, ja ir pārliecinājusies par to, ka ar tiesvedību saistītās sabiedrības intereses ir svarīgākas par jebkādu nelabvēlīgu ietekmi vietējā vai starptautiskā līmenī, kas informācijas atklāšanai var būt uz konkrēto izmeklēšanu vai turpmākajām izmeklēšanām. |
| Likt izmeklētājam piedalīties lietas izskatīšanā | Izmeklētājam vai izmeklēšanas iestādes dalībniekam nav pienākums piedalīties lietas izskatīšanā liecinieka statusā, ja vien tiesa vai cita persona vai institūcija, kurā minētā lietas izskatīšanas notiek, to nav pieprasījusi īpaša iemesla dēļ. |
| Izmeklētājam vai izmeklēšanas iestādes dalībniekam nav pienākums sniegt eksperta atzinumu nevienā civilprocesā vai kriminālprocesā attiecībā uz jautājumu, kas saistīts ar transporta drošību. |
| Personai, kura ir vai ir bijusi izmeklēšanas iestādes izmeklētājs vai padomnieks, nav pienākums izpildīt tiesas pavēsti vai līdzīgu tiesas rīkojumu par ierašanos tiesā un atbildēšanu uz jautājumiem, kas saistīti ar izskatāmo lietu. |
| Pierādījumu nepieņemamība | Izmeklēšanas grupas locekļa vai izmeklētāja atzinumu nevar izmantot kā pierādījumu tiesvedībā, disciplinārās lietas izskatīšanā vai citas lietas izskatīšanā. |
| Gaisa kuģa reģistratoru informācija un jebkura cita informācija vai priekšmets, kas iegūts gaisa kuģa reģistratoru informācijas izmantošanas tiešā vai netiešā rezultātā, nav pieņemams kā pierādījums kriminālprocesā pret gaisa kuģa apkalpes locekli (izņemot lietas izskatīšanā par šā likuma pārkāpumu). |
| Ja [šajā punktā] personai ir noteikts aizliegums atklāt jebkādu ierobežotas pieejamības informāciju, tad neviena tiesa nevar pieprasīt personai atklāt šo informāciju, un informāciju, ko persona atklāj neatbilstoši [šim punktam], nevar pieņemt nevienā civilprocesā vai kriminālprocesā (izņemot procesus, kas ierosināti pret personu, pamatojoties uz [šo punktu]). |
| Nobeiguma ziņojums | Nobeiguma ziņojumu nevar pieņemt kā pierādījumu nevienā civilprocesā vai kriminālprocesā.*Vai*Nobeiguma ziņojumos iekļautie atzinumi, analīze un drošības rekomendācijas nav pieņemami kā pierādījumi nevienā civilprocesā vai kriminālprocesā. |
| Nobeiguma ziņojuma projekts | Nobeiguma ziņojuma projektu nevar pieņemt kā pierādījumu nevienā civilprocesā vai kriminālprocesā.*Piezīme. Šajā normatīvajā paraugā šādu ziņojuma projektu atklāšana vai izmantošana var maldināt, jo šāds projekts nav pabeigts dokuments un tā saturs var mainīties izmeklēšanā iesaistīto valstu savstarpējo apspriežu procesā.* |
| Neviena persona nedrīkst izplatīt vai izmantot nobeiguma ziņojuma projektu, ne arī atļaut tā izplatīšanu vai izmantošanu citām vajadzībām, kas nav saistītas ar korektīvu pasākumu veikšanu, nav absolūti nepieciešamas tam, lai izpētītu un sagatavotu paziņojumus attiecībā uz nobeiguma ziņojuma projektu. |

# 4. nodaļaAVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU IZMEKLĒŠANAS IESTĀŽU ATTIECĪBAS

## 4.1. CIVILĀS AVIĀCIJAS IESTĀDES UN AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU IZMEKLĒŠANAS IESTĀDES SAVSTARPĒJĀS ATTIECĪBAS

4.1.1. *ICAO* Starptautiskās civilās aviācijas konvencijā un tās pielikumos valstīm noteikti šādi pienākumi: operatīvo darbinieku sertificēšana; gaisa kuģa lidojumderīguma, aviācijas uzņēmumu un lidlauku sertificēšana; sertificēto darbinieku, produktu un apstiprināto organizāciju kontrole un uzraudzība; aeronavigācijas pakalpojumu (tostarp meteoroloģisko pakalpojumu, aeronavigācijas telesakaru, meklēšanas un glābšanas pakalpojumu, karšu un informācijas izplatīšanas) sniegšana; gaisa kuģa nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana. Parasti valstis īsteno šos pasākumus ar civilās aviācijas iestādes (*CAA*) un citu ar aviāciju saistītu iestāžu starpniecību.

4.1.2. Kā tika norādīts iepriekš, būtisks izmeklēšanas ierakstu aizsardzības iemesls ir risināt problēmas, ar kurām saskaras aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes, cenšoties nodrošināt nepārtrauktu piekļuvi būtiskajai informācijai izmeklēšanas laikā, tostarp izmeklēšanā iesaistīto pušu, interešu un prioritāšu daudzveidību. Paredzēts, ka jaunie noteikumi arī sniegs praktiskākus un efektīvākus līdzekļus to ierakstu aizsardzībai, kurus glabā aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde vai kuri ir šīs iestādes kontrolē. Tāpēc atbilstīgi noteikumiem par izmeklēšanas ierakstu aizsardzību, jo īpaši atbilstīgi 13. pielikuma 5.12.4. punktam, vienmēr, kad tas iespējams, *CAA* izmeklēšanas ierakstu pieprasījumi ir jāsūta informācijas pirmavotam, nevis aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei, kura nav informācijas pirmavots. Šāda darbība veicinās izmeklēšanas veikšanu ar pozitīvu ietekmi uz aviācijas drošības uzlabošanu.

4.1.3. Iespējami gadījumi, kad aizsargājami ieraksti ir nepieciešami *CAA* drošības uzlabošanai vai uzturēšanai. Šādos gadījumos jāpiemēro interešu līdzsvarošanas pārbaude, un, pamatojoties uz tās rezultātiem, šādus ierakstus var izmantot administratīvu darbību veikšanai, tostarp apliecību, *AOC* un citu veidu sertifikācijā piešķirto tiesību atcelšanai vai apturēšanai. Šādu darbību galvenais mērķis var nebūt sodīt vainīgās personas, bet gan aizsargāt personas, organizācijas un sabiedrību pret nepieņemami augstiem drošības riskiem, ko citādi nav iespējams efektīvi pārvaldīt. Administratīvās darbības, ko veic regulējošā iestāde, atšķiras no tiesvedības iznākuma.

## 4.2. TIESU IESTĀŽU UN AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU IZMEKLĒŠANAS IESTĀDES SAVSTARPĒJĀS ATTIECĪBAS

4.2.1. Jautājums par tiesu iestāžu nozīmi izmeklēšanas procesā ir ļoti atkarīgs no konkrētās valsts tiesu sistēmas iezīmēm. Lai arī aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde var uzskatīt, ka starp šo iestādi un tiesu iestādēm pastāv optimālas attiecības, tiesu sistēmas vērtējums var ievērojami atšķirties. Visas grūtības ir jāparedz un jāatrisina, pirms notiek aviācijas nelaimes gadījums vai incidents. Kad ir uzsākta izmeklēšana, konkrētās tiesu sistēmas vajadzības parasti prevalēs pār izmeklēšanas vajadzībām.

4.2.2. Ja ir pamats aizdomām, ka notikums radies noziedzīgas darbības dēļ, gandrīz visās valstīs tiesu iestāde vai tiesībaizsardzības iestāde kontrolēs izmeklēšanu. Par noziedzīgu darbību parasti uzskata nodomu veikt tiesību aktos aizliegtu darbību vai vienaldzīgu nevērību pret citu personu tiesībām, kuras dēļ tiek radīti miesas bojājumi. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde var iesaistīties tiesas izmeklēšanā, taču vienīgi kā palīdzības sniedzēja policijai un/vai prasītājam. Ja notikums radies tādas darbības vai bezdarbības dēļ, ko uzskata par nopietnu nolaidību vai apzinātu pārkāpumu vai kas noteikta, pamatojoties vienīgi uz notikumu, un veikta bez noziedzīga nodoma, kriminālizmeklēšana var būt ierosināta paralēli 13. pielikuma izmeklēšanai. Saskaņā ar 13. pielikuma 2. papildinājuma 4.2. punktu, pamatojoties uz valsts tiesību aktiem, gadījumā, ja izmeklēšanas ieraksti tiek pieprasīti izmantošanai šāda veida procesos, iestādei, kura īsteno interešu līdzsvarošanas pārbaudi, šādi faktori ir jāņem vērā un jānosaka ierakstu izmantošana.

4.2.3. Sarežģījumi var rasties, ja tehniskā grupa un tiesu iestāde vai tiesībaizsardzības iestāde vienlaikus veic paralēlas izmeklēšanas un savstarpēji nesaskaņo savas darbības un ja attiecīgajos valsts tiesību aktos nav noteikts skaidrs tiesību un pienākumu sadalījums. Jautājumi par fizisko pierādījumu glabāšanu un kontroli un par liecinieku pratināšanu var būtiski ietekmēt izmeklēšanas gaitu, ierakstu aizsardzību un izmantošanu, kā arī nobeiguma ziņojumā iekļauto analīzi, secinājumus un rekomendācijas.

4.2.4. Tiesvedībā iesniegtie jautājumi var tikt izskatīti, atsaucoties uz notikuma faktiem. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde, kura ir izveidojusi pilnīgu faktu ierakstu un drošības uzlabošanas nolūkā ir analizējusi ierakstus nobeiguma ziņojumā, var tikt uztverta kā informācijas avots. Lai arī valstis, kuras veic ar notikumu saistītu tiesvedību, drīkst izmantot faktu ierakstus, tomēr šāda veida procesiem ieteicams nenodot analīzi, secinājumus un rekomendācijas. Tam iemesls ir fakts, ka nobeiguma ziņojumu noslēguma elementu mērķis ir identificēt iespējami daudz notikumu veicinošus faktorus un cēloņus, lai varētu veikt korektīvas vai preventīvas darbības.

4.2.5. Vēl viens elements, kam jāpievērš uzmanība, ir izmeklēšanas personāla līdzdalība procesos, kas nav saistīti ar aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanu. Izmeklēšanu, kas noteikta 13. pielikumā, veic ar vienīgo mērķi novērst turpmākus aviācijas nelaimes gadījumus un incidentus. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes dalībnieki var būt lūgti sniegt faktisku informāciju par notikumu. Faktu interpretāciju ar drošību nesaistītām vajadzībām ieteicams atstāt citu personu ziņā. Aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklētāji, kuri ir lūgti sniegt pierādījumus kriminālprocesā vai civilprocesā, var saistīt 13. pielikuma izmeklēšanu ar vainas pakāpes vai atbildības noteikšanas procesiem, un bieži vien sniegtie fakti tiks apstrīdēti tiesas procedūrās. Izmeklētājiem galvenā uzmanība jāpievērš notikuma cēloņu un veicinošo faktoru noteikšanai, nevis jānodrošina atbalsts vainas pakāpes un atbildības noteikšanai. Šo iemeslu dēļ un saskaņā ar 13. pielikuma 2. papildinājuma 7. punktu valstīm ieteicams apsvērt aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas personāla atbrīvošanu no pienākuma sniegt atzinumu attiecībā uz vainas pakāpes vai atbildības noteikšanu civilprocesā, kriminālprocesā, administratīvajā procesā vai disciplinārajā procesā.

## 4.3. PLAŠSAZIŅAS LĪDZEKĻU UN AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU IZMEKLĒŠANAS IESTĀDES SAVSTARPĒJĀS ATTIECĪBAS

4.3.1. Jautājumu par plašsaziņas līdzekļu nozīmi noteikti ierobežo apsvērums par to, cik ieinteresēti ir plašsaziņas līdzekļi atspoguļot ziņās izmeklējamo aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde vai valdība kopumā parasti nekontrolē faktorus, kas nosaka šo ieinteresētību. Parasti šādas izmeklēšanas piesaista noteiktu plašsaziņas līdzekļu uzmanību izlidošanas, ielidošanas vai aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta vietās divdesmit četras līdz četrdesmit astoņas stundas pēc notikuma. Plašsaziņas līdzekļu ieinteresētība bieži vien nesamērīgi pieaug, ja gaisa kuģī vai uz zemes cietis ievērojams skaits cilvēku vai ja cietusi kāda sabiedrībā labi pazīstama persona.

4.3.2. Vietējā līmeņa plašsaziņas līdzekļu interese par “parastu” izmeklēšanu nerada lielas problēmas izmeklētājiem. Tomēr gadījumā, kad notikums piesaista augstu interesi, izmeklētājiem nāksies saskarties ar ievērojamu problēmu. Pieredze liecina, ka to, kāds būs atspoguļojuma plašsaziņas līdzekļos iznākums, nosaka divi faktori. Pirmkārt, pirms jebkādu izmeklēšanas pasākumu veikšanas aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei jābūt ieviesušai “mediju plānu”. Plānam jābūt pietiekami elastīgam, lai tas ļautu reaģēt uz jebkādu plašsaziņas līdzekļu intereses līmeni. Otrkārt, nepieciešami noteikumi un politika, kas reglamentē informācijas atklāšanas laiku un saturu. Šādiem noteikumiem jābūt pietiekami spēcīgiem, lai izturētu ievērojamu plašsaziņas līdzekļu spiedienu.

4.3.3. Plašsaziņas līdzekļi galveno uzmanību veltīs notikušā ātrai analīzei. Šāda analīze parasti tiek veikta, izmantojot jebkādu informāciju, kas tajā brīdī ir pieejama, un to veic personas, kas nav iesaistītas izmeklēšanā un kam bieži vien nav šādas analīzes veikšanai nepieciešamās kvalifikācijas. Sabiedrības tiesības tikt informētai pastāv ciešā saistībā ar sabiedrības vēlmi ātri saņemt informāciju.

4.3.4. Labākais paņēmiens, kā nodrošināt precīzu atspoguļojumu, ir atklāt iespējami daudz informācijas iespējami īsā laikā, pienācīgi ievērojot 13. pielikuma noteikumus attiecībā uz konfidencialitāti. Šādas politikas mērķis ir nodrošināt, ka plašsaziņas līdzekļos ir pareizi atspoguļoti vismaz notikuma fakti. Tiek pieņemts, ka, sniedzot pilnīgāku faktisko informāciju, būs iespējams kontrolēt “mediju ekspertu” veikto analīzi.

4.3.5. Pienācīga uzmanība jāpievērš tam, lai novērstu tādu faktu atklāšanu, kuri ir nepilnīgi vai kurus iespējams pasniegt nesaistīti ar kontekstu. Šādas informācijas atklāšana var kaitēt mērķim nodrošināt uzlabotu plašsaziņas līdzekļu analīzi. Ja fakts vai fakti ir nepilnīgi vai diskutabli, to atklāšana ir jāatliek. Ja, daļēji atklājot faktus, plašsaziņas līdzekļu atspoguļojuma dēļ var tikt izdarīti secinājumi, ko var nebūt iespējams apstiprināt izmeklēšanā, tad faktu atklāšanu var būt ieteicams aizturēt līdz brīdim, kad ir pieejama pilnīgāka faktiskā informācija. Attiecīgi informācijas atklāšanas politikā ir jānosaka faktu iekšējā kontekstuālā pārbaude pirms to atklāšanas sabiedrībai.

4.3.6. Būtiska nozīme atklāto faktu kontekstualizēšanā ir pārstāvim, kas šos faktus atklāj. Vislabāk, ja šis pārstāvis ir tieši saistīts ar aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādi, ar tehniskajām zināšanām un apmācīts darbā ar plašsaziņas līdzekļiem. Attiecībā uz katru notikumu jābūt noteiktam tikai vienam atbildīgajam pārstāvim. Pirms informācijas sniegšanas plašsaziņas līdzekļiem izmeklēšanas grupai ir jāsniedz pārstāvim pilnīga informācija, tostarp plašsaziņas līdzekļiem sniedzamā paziņojuma saturs. Ja plašsaziņas līdzekļus informēs pārstāvis, kurš nav tieši saistīts ar izmeklēšanu, jādara viss iespējamais, lai nodrošinātu, ka tiek sniegti vienīgi tie fakti, kas tiek uzskatīti par piemērotiem atklāšanai, un ka ziņotājam tiek darīts zināms konteksts. Politika attiecībā uz šādu gadījumu būtu ļoti lietderīga, un tā ir jāapsver kā daļa no vispārējās politikas attiecībā uz sakariem ar plašsaziņas līdzekļiem un faktu atklāšanu.

4.3.7. Ļoti svarīgi nodrošināt *CVR* un *AIR* satura aizsardzību pret publiskošanu ar plašsaziņas līdzekļu starpniecību. Kā norādīts iepriekš, šādu ierakstu saturs ir būtisks gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanai, un tam ir jāpiešķir augstākā līmeņa aizsardzība.

## 4.4. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMOS CIETUŠO PERSONU ĢIMEŅU UN AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU IZMEKLĒŠANAS IESTĀDES SAVSTARPĒJĀS ATTIECĪBAS

Piezīme. Norādījumi par palīdzību aviācijas nelaimes gadījumā cietušajām personām un viņu ģimenēm ir sniegti “Rokasgrāmatā par palīdzību aviācijas nelaimes gadījumā cietušajām personām un viņu ģimenēm” (dok. Nr. 9973) un *ICAO* Politikā attiecībā uz palīdzību gaisa kuģa nelaimes gadījumā cietušajām personām un viņu ģimenēm (dok. Nr. 9998).

4.4.1. Gaisa kuģa nelaimes gadījums ir negaidīts un parasti arī katastrofāls notikums. Lai arī gaisa kuģa nelaimes gadījuma izmeklēšana ir nošķirta no palīdzības sniegšanas ģimenēm, tomēr izmeklēšanas iestādei ir pienākums pienācīgā laikā sniegt ģimenēm un aviācijas nelaimes gadījumā izdzīvojušajām personām būtisku un apstiprinātu informāciju par izmeklēšanas gaitu, ja vien tādējādi netiek apgrūtināta izmeklēšanas mērķa sasniegšana. Šā pienākuma pamatā ir rūpes par personām, kuras ir piedzīvojušas briesmas un cietušas zaudējumus gaisa kuģa nelaimes gadījumā, un tāpēc aviācijas nozare un *ICAO* ir centusies izstrādāt politiku, praksi un procedūras attiecībā uz cietušo personu un viņu ģimeņu vajadzībām.

4.4.2. Gadījumos, kad notikuma vietas valsts nodod aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanu citai valstij, šai citai valstij ir jāuzņemas atbildība par ģimenes locekļu un izdzīvojušo personu informēšanu par izmeklēšanas gaitu. Turklāt jāatzīmē, ka 13. pielikuma 5. nodaļas 5.27. punktā noteikts, ka valsts, kuras iedzīvotāji ir gājuši bojā vai guvuši nopietnus ievainojumus, ir tiesības iecelt ekspertu, kam ir tiesības piedalīties izmeklēšanā un apmeklēt nelaimes gadījuma vietu, piekļūt visai būtiskajai faktiskajai informācijai, ko izmeklēšanu veicošā valsts ir atļāvusi publiskot, kā arī informācijai par izmeklēšanas gaitu, un saņemt nobeiguma ziņojuma kopiju. Valstij, kas nodevusi izmeklēšanu citai valstij, ir tiesības palīdzēt identificēt cietušās personas un tikties ar saviem iedzīvotājiem, kuri ir izdzīvojuši aviācijas nelaimes gadījumā.

4.4.3. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes veiktās izmeklēšanas laikā ģimenes locekļiem un izdzīvojušajām personām ir regulāri jāsniedz atjaunināta un pārbaudīta informācija par izmeklēšanas gaitu un par izmeklēšanas konstatējumiem pirms nobeiguma ziņojuma publicēšanas. Ciktāl tas ir iespējams, ģimenes ir jāaicina apmeklēt publiskās sanāksmes, kas tiek organizētas saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumu, un tām ir jāsniedz paziņojumu presei un ziņojumu kopijas, kad aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes nosūta šādu informāciju plašsaziņas līdzekļiem parastā kārtībā vai pirms šādas nosūtīšanas. Ģimenes ir arī jāinformē par to, kad paredzēts izdot nākamos ziņojumus un organizēt sanāksmes, lai tās varētu atbilstīgi ieplānot šos notikums. Kad tiek sniegta informācija vairākās valodās, uzmanība jāpievērš tulkojumu pareizībai.

4.4.4. Dažos gadījumos ģimenes un izdzīvojušās personas var arī uzskatīt, ka viņām ir tiesības noklausīties un/vai aplūkot *CVR* un/vai *AIR* ierakstus un piekļūt šo ierakstu atšifrējumiem. Šāda veida darba vides ierakstu atklāšana vai izmantošana vajadzībām, kurām šie ieraksti netika veikti, var tikt uzskatīta par iejaukšanos operatīvā personāla privātumā. Tādēļ valstīm ir pienākums nodrošināt to, ka šie sensitīvie ieraksti netiek publiskoti. Ģimenēm un izdzīvojušajām personām var palīdzēt skaidrojums par šo jautājumu. Šo ierakstu pieprasījumi ir jāadresē kompetentajai iestādei, kurai valsts uzticējusi interešu līdzsvarošanas pārbaudes īstenošanu saskaņā ar 13. pielikuma 5.12. punktu (sīkāka informācija sniegta 3. nodaļā). Tas arī palīdzēs ģimenēm un izdzīvojušo personu grupām saprast nobeiguma ziņojumu tehniskās īpatnības, kuros jānorāda, ka šādi dokumenti nav paredzēti izmantošanai vainas pakāpes vai atbildības noteikšanas procesos.

4.4.5. Lai nodrošinātu apstiprinātās informācijas savlaicīgu sniegšanu aviācijas nelaimes gadījumā cietušajām personām un viņu ģimenēm, aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei ir jāapsver vienas personas norīkošana sakaru uzturēšanai, lai nodrošinātu efektīvu saziņu ar citiem palīdzības sniedzējiem, kuri strādā ar ģimenēm, un lai vajadzības gadījumā saskaņotu ģimeņu un izdzīvojušo personu apmeklējumus aviācijas nelaimes gadījuma vietā. Šai personai ir jāuztur cieši sakari ar *IIC*, lai sniegtu viņam informāciju par visiem saņemtajiem pieprasījumiem. Šai personai jābūt informētai par to, kādu informāciju drīkst atklāt, lai nodrošinātu, ka informācija nekavē izmeklēšanu un netraucē sasniegt izmeklēšanas mērķi.

## — BEIGAS —

1. Svarīgi, ka aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde spēj neatkarīgi (sk. 13. pielikuma 3.2. punktu) īstenot interešu līdzsvarošanas pārbaudi, ja ieraksta atklāšana vai izmantošana nepieciešama saistībā ar drošības pasākumu, kas jāīsteno regulētājam. Ja aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas iestāde nav neatkarīga no regulētāja, interešu līdzsvarošanas pārbaudē šādā gadījumā var pastāvēt interešu konflikts vai aizdomas par šādu konfliktu. [↑](#footnote-ref-1)
2. *ICAO* asamblejas rezolūcija Nr. A38-3. Noteiktu aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu ierakstu aizsardzība. [↑](#footnote-ref-2)
3. Apvienoto Nāciju Organizācijas Ģenerālā asambleja, 1948. gada 10. decembra rezolūcija Nr. 217 A (III). [↑](#footnote-ref-3)
4. Kanādas tiesību un brīvību harta; 1982. gada Konstitucionālā likuma 13. pants. [↑](#footnote-ref-4)
5. *Gray, Peter*. *“Psychology”, Worth* Ņujorka. 6. izdevums, 108.–109. lpp. [↑](#footnote-ref-5)
6. *Rachael Gordon, Eurocontrol Experimental Centre; A Review of Just Culture in ATM and other industries, GAIN Working Group E Meeting:* *Task E1*. Londona, Getvika, 2004. gada 4.–5. marts. [↑](#footnote-ref-6)
7. *ICAO* dok. Nr. 9859 “Lidojumu drošības pārvaldības rokasgrāmata”, 3. izdevums, 2013. gads, 2.10.1. punkts. [↑](#footnote-ref-7)
8. *ICAO* 6. pielikuma 1. daļas 6.3.2.1.5. punkts. Ar *CVR* aprīko visas lidmašīnas ar turbodzinējiem, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 27 000 kg, attiecībā uz kurām atsevišķi lidojumderīguma sertifikāti pirmo reizi tika izdoti pirms 1987. gada 1. janvāra un kuru tipi atbilst prototipam, ko atbilstīgā valsts iestāde sertificējusi pēc 1969. gada 30. septembra. [↑](#footnote-ref-8)
9. *FAR* 91.35. daļa. [↑](#footnote-ref-9)
10. *FAR* 40.212.e daļa; 121.359.e daļa. [↑](#footnote-ref-10)
11. 49 USC 1114.  punkta 3. apakšpunkta c) daļa. [↑](#footnote-ref-11)
12. 49 USC 1154. punkts. [↑](#footnote-ref-12)