|  |  |
| --- | --- |
| Starptautiskie standarti  un ieteicamā prakse |  |

Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas

**13. pielikums**

**Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana**

Šis izdevums no 2016. gada 10. novembra aizstāj visus iepriekšējos 13. pielikuma izdevumus.

Informāciju attiecībā uz standartu un ieteicamās prakses piemērojamību sk. 2. nodaļā un priekšvārdā.

Vienpadsmitais izdevums,

2016. gada jūlijs

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 pilns tirdzniecības aģentu un grāmatu pārdevēju saraksts ir pieejams *ICAO* tīmekļa vietnē [*www.icao.int*](http://www.icao.int/)

*Pirmais izdevums, 1951. gads*

*Desmitais izdevums, 2010. gads*

*Vienpadsmitais izdevums, 2016. gads*

***13. pielikums. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana***

Kārtas numurs: AN 13

*ISBN* 978-92-9249-968-6

© *ICAO* 2016. gads

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

**GROZĪJUMI**

Grozījumi tiek izziņoti *ICAO* produktu un pakalpojumu kataloga papildinājumos; katalogs un tā papildinājumi ir pieejami *ICAO* tīmekļa vietnē [www.icao.int.](http://www.icao.int/) Turpmāk iekļautā tabula ir paredzēta šādu grozījumu reģistrēšanai.

## GROZĪJUMU UN LABOJUMU REĢISTRS

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| GROZĪJUMI | | | |  | LABOJUMI | | | |
| Nr. | Piemēro- šanas datums | Reģistrē- šanas datums | Reģistrējis |  | Nr. | Izdošanas datums | Reģistrēšanas datums | Reģistrējis |
| 1-15 | Iekļauts šajā izdevumā | | |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

# SATURA RĀDĪTĀJS

[**PRIEKŠVĀRDS 7**](#_Toc474503285)

[**1. NODAĻA. Definīcijas 18**](#_Toc474503291)

[**2. NODAĻA. Piemērojamība 22**](#_Toc474503292)

[**3. NODAĻA. Vispārīgi noteikumi 23**](#_Toc474503293)

[Izmeklēšanas mērķis 23](#_Toc474503294)

[Izmeklēšanas neatkarība 23](#_Toc474503295)

[Pierādījumu aizsardzība, gaisa kuģa uzraudzība un aizvākšana 23](#_Toc474503296)

[Notikuma vietas valsts pienākumi 23](#_Toc474503297)

[Vispārīgi norādījumi 23](#_Toc474503298)

[Reģistrētājvalsts, ekspluatantvalsts, projektētājvalsts vai izgatavotājvalsts pieprasījums 23](#_Toc474503299)

[Atbrīvošana no uzraudzības 24](#_Toc474503300)

[**4. NODAĻA. Paziņošana 25**](#_Toc474503301)

[Aviācijas nelaimes gadījumi vai nopietni incidenti, kas līgumslēdzējas valsts teritorijā notiek ar citas līgumslēdzējas valsts gaisa kuģiem 25](#_Toc474503302)

[Notikuma vietas valsts pienākumi 25](#_Toc474503303)

[Paziņojuma nosūtīšana 25](#_Toc474503304)

[Formāts un saturs 25](#_Toc474503305)

[Valoda 27](#_Toc474503306)

[Papildu informācija 27](#_Toc474503307)

[Informācija. Līdzdalība 27](#_Toc474503308)

[Aviācijas nelaimes gadījumi vai nopietni incidenti reģistrētājvalsts teritorijā, tās valsts teritorijā, kas nav līgumslēdzēja valsts, vai ārpus jebkādas valsts teritorijas 27](#_Toc474503309)

[Reģistrētājvalsts pienākumi 27](#_Toc474503310)

[Paziņojuma nosūtīšana 27](#_Toc474503311)

[Ekspluatantvalsts, projektētājvalsts un izgatavotājvalsts pienākumi 28](#_Toc474503312)

[Informācija. Līdzdalība 28](#_Toc474503313)

[**5. NODAĻA. Izmeklēšana 29**](#_Toc474503314)

[Atbildība par izmeklēšanas sākšanu un veikšanu 29](#_Toc474503315)

[Aviācijas nelaimes gadījumi vai nopietni incidenti līgumslēdzējas valsts teritorijā 29](#_Toc474503316)

[Notikuma vietas valsts 29](#_Toc474503317)

[Aviācijas nelaimes gadījumi vai nopietni incidenti tādas valsts teritorijā, kas nav līgumslēdzēja valsts 30](#_Toc474503318)

[Reģistrētājvalsts 30](#_Toc474503319)

[Aviācijas nelaimes gadījumi vai nopietni incidenti ārpus kādas valsts teritorijas 30](#_Toc474503320)

[Reģistrētājvalsts 30](#_Toc474503321)

[Izmeklēšanas organizēšana un veikšana 30](#_Toc474503322)

[Tās valsts pienākums, kura veic izmeklēšanu 30](#_Toc474503323)

[Vispārīgi norādījumi 30](#_Toc474503324)

[Atbildīgais izmeklētājs. Iecelšana 31](#_Toc474503325)

[Atbildīgais izmeklētājs. Piekļuve un pārbaude 32](#_Toc474503326)

[Lidojuma parametru reģistratori. Aviācijas nelaimes gadījumi un incidenti 32](#_Toc474503327)

[Autopsijas pārbaudes 32](#_Toc474503328)

[Ārsta pārbaudes 32](#_Toc474503329)

[Koordinācija. Tiesu iestādes 33](#_Toc474503330)

[Aviācijas drošības iestāžu informēšana 33](#_Toc474503331)

[Aviācijas nelaimes gadījuma un incidenta izmeklēšanas ierakstu aizsardzība 33](#_Toc474503332)

[Atkārtota izmeklēšanas atsākšana 34](#_Toc474503333)

[Citu valstu pienākumi 35](#_Toc474503334)

[Informācija. Aviācijas nelaimes gadījumi un incidenti 35](#_Toc474503335)

[Reģistrētājvalsts un ekspluatantvalsts pienākumi 35](#_Toc474503336)

[Lidojuma parametru reģistratori. Aviācijas nelaimes gadījumi un nopietni incidenti 35](#_Toc474503337)

[Informācija par organizācijām 35](#_Toc474503338)

[Piedalīšanās izmeklēšanā 35](#_Toc474503339)

[Reģistrētājvalsts, ekspluatantvalsts, projektētājvalsts un izgatavotājvalsts līdzdalība 35](#_Toc474503340)

[Tiesības 35](#_Toc474503341)

[Pienākumi 36](#_Toc474503342)

[Citu valstu līdzdalība 36](#_Toc474503343)

[Tiesības 36](#_Toc474503344)

[Pilnvaroto pārstāvju tiesības 37](#_Toc474503345)

[Padomnieki 37](#_Toc474503346)

[Līdzdalība 37](#_Toc474503347)

[Pienākumi 38](#_Toc474503348)

[To valstu līdzdalība, kuru pilsoņi gājuši bojā vai guvuši nopietnus miesas bojājumus 38](#_Toc474503349)

[Tiesības 38](#_Toc474503350)

[**6. NODAĻA. Nobeiguma ziņojums 39**](#_Toc474503351)

[Ikvienas valsts pienākumi 39](#_Toc474503352)

[Informācijas publiskošana. Piekrišana 39](#_Toc474503353)

[Tās valsts pienākums, kura veic izmeklēšanu 39](#_Toc474503354)

[Saskaņošana 39](#_Toc474503355)

[Saņēmējvalstis 40](#_Toc474503356)

[Nobeiguma ziņojuma izdošana 40](#_Toc474503357)

[Drošības rekomendācijas 41](#_Toc474503358)

[Tās valsts pienākumi, kura saņēmusi vai izdevusi drošības rekomendācijas 41](#_Toc474503359)

[Rīcība, saņemot drošības rekomendācijas 41](#_Toc474503360)

[**7. NODAĻA. ADREP ziņošana 42**](#_Toc474503361)

[Iepriekšējs ziņojums 42](#_Toc474503362)

[Tās valsts pienākums, kura veic izmeklēšanu 42](#_Toc474503363)

[Aviācijas nelaimes gadījumi ar gaisa kuģiem, kuru masa pārsniedz 2 250 kg 42](#_Toc474503364)

[Aviācijas nelaimes gadījumi ar gaisa kuģiem, kuru masa ir 2 250 kg vai mazāka 42](#_Toc474503365)

[Valoda 42](#_Toc474503366)

[Nosūtīšana 43](#_Toc474503367)

[Aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta datu ziņojums 43](#_Toc474503368)

[Tās valsts pienākums, kura veic izmeklēšanu 43](#_Toc474503369)

[Aviācijas nelaimes gadījumi ar gaisa kuģiem, kuru masa pārsniedz 2 250 kg 43](#_Toc474503370)

[Papildu informācija 43](#_Toc474503371)

[Incidenti ar gaisa kuģiem, kuru masa pārsniedz 5 700 kg 43](#_Toc474503372)

[**8. NODAĻA. Aviācijas nelaimes gadījumu novēršanas pasākumi 44**](#_Toc474503373)

[Datubāze un profilaktiski pasākumi 44](#_Toc474503374)

PAPILDINĀJUMI

[1. PAPILDINĀJUMS. Nobeiguma ziņojuma formāts 45](#_Toc474503375)

[2. PAPILDINĀJUMS. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu ierakstu aizsardzība 49](#_Toc474503384)

**PIEVIENOJUMI**

[A PIEVIENOJUMS. Ekspluatantvalsts tiesības un pienākumi attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem, kas notikuši ar nomātiem, fraktētiem vai savstarpēji apmainītiem gaisa kuģiem 53](#_Toc474503392)

[B PIEVIENOJUMS. Paziņojumu un ziņojumu kontrolsaraksts 54](#_Toc474503393)

[C PIEVIENOJUMS. Nopietnu incidentu piemēri 56](#_Toc474503395)

[D PIEVIENOJUMS. Norādījumi lidojuma parametru reģistratoru informācijas atšiferēšanai un analīzei 58](#_Toc474503396)

[E PIEVIENOJUMS. Norādījumi attiecībā uz gaisa kuģu bojājumu noteikšanu 60](#_Toc474503400)

# PRIEKŠVĀRDS

**Priekšvēsture**

Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas standartus un ieteicamo praksi Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas padome pirmoreiz pieņēma 1951. gada 11. aprīlī atbilstoši Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas (Čikāga, 1944. gads) 37. pantam, un tie kļuva par Konvencijas 13. pielikumu. Šie standarti un ieteicamā prakse tika izstrādāta, pamatojoties uz Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas nodaļas rekomendācijām, ar kurām tā nāca klajā 1946. gada februāra pirmajā sesijā un kuras pilnveidoja šīs nodaļas otrajā 1947. gada februāra sesijā.

Asamblejas četrpadsmitajā sesijā (Roma, 1962. gada augusts – septembris) apsprieda aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanu un pieņēma Rezolūcijas Nr. A14-22 un A14-27 P papildinājumu.\* Pirmā rezolūcija:

1. *[[1]](#footnote-1)deva* Padomei *norādījumus*:

“a) izpētīt iespēju uzsākt vienotu procedūru, kas valstīm jālieto, lai nekavējoties būtu pieejami aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas ziņojumi, jo īpaši tad, ja tie attiecas uz lieliem mūsdienīgiem gaisa kuģiem, lai varētu uzlabot šādu ziņojumu izplatīšanu visās Līgumslēdzējās valstīs;

b) izpētīt, vai ir iespējams noteikt procedūras, ar kuru palīdzību izgatavotājvalsts vai valsts, kura pirmā veikusi gaisa kuģa sertifikāciju, atbilstošos gadījumos un pēc lūguma nosūtītu kompetentus ekspertus konsultēt vai sniegt padomus aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanā, un, ņemot vērā šā pētījuma rezultātus:

i) noteikt izmantošanai visderīgākos līdzekļus, lai nodrošinātu, ka šādu ekspertu specifiskās zināšanas tiek maksimāli izmantotas, un par tiem attiecīgi paziņot visām Līgumslēdzējām valstīm, un

ii) mudināt visas Līgumslēdzējas valstis sadarboties, izmantojot šādu ekspertu palīdzību, lai veicinātu aeronavigācijas drošību;”

un

1. *mudināja* “visas Līgumslēdzējas valstis laikus paziņot izgatavotājvalstij vai valstij, kura pirmā sertificējusi gaisa kuģi, par aviācijas nelaimes gadījumiem, jo īpaši, ja tie attiecas uz lieliem, mūsdienīgiem gaisa kuģiem, ja tiek uzskatīts, ka šāda rīcība būtu lietderīga.”

Turklāt Rezolūcijas Nr. A14-27 P papildinājumā Asambleja nolēma, ka “attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanu vispārējas aeronavigācijas drošības uzlabošanas nolūkā ir ļoti svarīgi, lai, cik tas iespējams, Līgumslēdzēja valsts, kurā noticis nelaimes gadījums saistībā ar gaisa kuģi un kura nav tā izgatavotājvalsts, paziņo izgatavotājvalstij, cik drīz vien iespējams, visu derīgo informāciju, kas savākta, veicot izmeklēšanu, un kas var atspoguļot gaisa kuģa tipa vai tā iekārtu lidojumderīgumu vai ko varētu izmantot, lai īstenotu drošības uzlabošanu.”

A tabulā redzama vēlāko grozījumu izcelsme un galveno grozījumu saturs, kā arī datums, kurā Padome ir pieņēmusi pielikumu un tā grozījumus, datums, kurā tie ir stājušies spēkā, un datums, no kura tie ir piemērojami.

**Piemērojamība**

Lai gan pielikums tika pieņemts atbilstoši Konvencijas 37. pantam, datu vākšanu aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanai reglamentē Konvencijas 26. pants. Šis pants valstij, kurā notiek aviācijas nelaimes gadījums, nosaka pienākumu uzsākt datu vākšanu aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanai noteiktos apstākļos un, ciktāl atļauj tiesību akti, veikt izmeklēšanu saskaņā ar *ICAO* procedūru. Tomēr 26. pants neliedz veikt papildu pasākumus aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas jomā, un šajā pielikumā izklāstītās procedūras neattiecas vienīgi uz datu vākšanu aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanai, kas uzsākta atbilstoši 26. panta prasībām, bet norādītajos apstākļos ir piemērojamas ikviena “aviācijas nelaimes gadījuma” izmeklēšanas gadījumā, kurš atbilst šajā pantā norādītajai definīcijai. Lai saglabātu pareizas attiecības starp 26. panta noteikumiem un šā pielikuma noteikumiem, ir ievēroti turpmāk minētie principi.

* 1. Konvencijas 37. pants reglamentē pielikuma izstrādi par aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanu, bet nekas šajā pielikumā nedrīkst būt pretrunā 26. panta vai kāda cita Konvencijas panta noteikumiem, un šim pielikumam nebūtu jāsatur noteikumi, kas ir pretrunā Konvencijas jēgai un nolūkam.
  2. Saskaņā ar a) apakšpunktu pielikums var reglamentēt visus saistītos jautājumus neatkarīgi no tā, vai tie skaidri noteikti 26. pantā vai kādā citā Konvencijas pantā. Piemēram, pielikums nav pretrunā Konvencijai, ja tajā noteiktas tiesības un pienākumi valstīm, kas nav reģistrētājvalstis un valstis, kurā noticis aviācijas nelaimes gadījums; līdzīgi pielikumā var būt aplūkotas tiesības, kas piešķiramas novērotājiem, kuriem 26. pants dod tiesības “būt klāt” datu vākšanā aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanai. Šie ir jautājumi, uz kuriem 26. pants neattiecas. Pielikums var reglamentēt arī tādus aviācijas nelaimes gadījumus, kuri neatbilst 26. panta noteikumiem.

## Saistība starp Konvencijas 13. pielikumu un 26. pantu

Lai izskaidrotu saistību starp 26. panta noteikumiem un šā pielikuma noteikumiem, Padome savas divpadsmitās sesijas 20. sanāksmē 1951. gada 13. aprīlī pieņēma šādu papildu rezolūciju:

“*Tā kā* Konvencijas 26. pants paredz, ka valsts, kurā ar gaisa kuģi notiek aviācijas nelaimes gadījums šā panta nozīmē, “uzsāks aviācijas nelaimes gadījuma apstākļu izmeklēšanu, ciktāl tās tiesību akti atļauj, saskaņā ar procedūru, kuru var ieteikt Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija”, un

*tā kā* Padome savas divpadsmitās sesijas 18. sanāksmē 1951. gada 11. aprīlī pieņēma 13. pielikumu par aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanu,

*Padome iesaka* aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanai Konvencijas 13. pielikumā iekļautos vajadzīgos standartus un ieteicamo praksi kā procedūru, kas jāievēro Līgumslēdzējām valstīm, izmeklējot aviācijas nelaimes gadījumus ar nāves iestāšanos vai nodarītiem nopietniem miesas bojājumiem, un kuru izmeklēšana jāuzsāk saskaņā ar 26. panta noteikumiem;

*saprotot, ka:*

saskaņā ar Konvencijas 38. pantu valstis var atkāpties no 13. pielikuma noteikumiem, izņemot Konvencijas 26. pantā par aviācijas nelaimes gadījumiem minētos noteikumus, un saskaņā ar šo pantu “valsts, kurā notiek aviācijas nelaimes gadījums, uzsāk aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanu”, “nodrošina iespēju gaisa kuģa reģistrētājvalstij nosūtīt novērotājus un to klātbūtni izmeklēšanas laikā” un “valsts, kura veic izmeklēšanu, nosūta šai valstij ziņojumu un slēdzienu” un

2) šeit ieteiktā izmeklēšanas kārtība nav piemērojama, ja aviācijas nelaimes gadījums, kura dēļ nav iestājusies nāve vai gūti nopietni miesas bojājumi, “liecina par gaisa kuģa vai aeronavigācijas aprīkojuma nopietnu tehnisku defektu”, un šādā gadījumā un līdz brīdim, kad *ICAO* iesaka kārtību, kā rīkoties, izmeklēšana jāveic saskaņā ar ieinteresētās valsts noteikumiem, ievērojot 26. panta noteikumus.”

Pilnvarotajam pārstāvim un pielikumā minētajiem padomniekiem ir novērotāja statuss, kam saskaņā ar 26. panta noteikumiem ir tiesības būt klāt aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanā.

## Prasības Līgumslēdzējām valstīm

*Paziņošana par atšķirībām*. Līgumslēdzējām valstīm jāpievērš uzmanība Konvencijas 38. pantā noteiktajam pienākumam, kas paredz, ka tām ir jāziņo Organizācijai par jebkurām savu tiesību aktu un prakses atšķirībām no šajā pielikumā ietvertajiem starptautiskajiem standartiem un to grozījumiem. Līgumslēdzējas valstis tiek aicinātas ziņot Organizācijai arī par jebkurām atšķirībām no šajā pielikumā ietvertās ieteicamās prakses un tās grozījumiem, ja šī informācija ir svarīga aeronavigācijas drošībai. Turklāt Līgumslēdzējas valstis tiek aicinātas pastāvīgi informēt Organizāciju par jebkurām atšķirībām, kas rodas vēlāk, vai par iepriekš paziņotu atšķirību novēršanu. Līgumslēdzējām valstīm tiks nosūtīts īpašs pieprasījums ziņot par atšķirībām tūlīt pēc ikviena šā pielikuma grozījumu pieņemšanas.

Uzmanība jāpievērš ne tikai valstu pienākumam, kas paredzēts Konvencijas 38. pantā, bet arī 15. pielikuma noteikumiem, kas paredz publicēt informāciju par valsts tiesību aktu un prakses un attiecīgo *ICAO* standartu un ieteicamās prakses atšķirībām, izmantojot aeronavigācijas informācijas dienestu.

*Pielikuma teksta izmantošana valsts noteikumos*. Padome 1948. gada 13. aprīlī pieņēma rezolūciju, vēršot Līgumslēdzēju valstu uzmanību uz to, ka tām savos noteikumos, ciktāl tas iespējams, ir vēlams lietot šo reglamentējošo *ICAO* standartu precīzo izteiksmi, kā arī norādīt atkāpes no standartiem, ieskaitot visus valsts papildu noteikumus, kas ir svarīgi aeronavigācijas drošības un regularitātes nodrošināšanai. Neskatoties uz to, ka 13. pielikuma standarti un ieteicamā prakse ir vispārīgi piemērojami, daudzos gadījumos, lai izstrādātu pilnīgu valsts likumu, to nepieciešams paplašināt.

## Pielikuma sastāvdaļu statuss

Pielikumā parasti, taču ne vienmēr, ir turpmāk norādītās daļas; tām ir šāds statuss.

1. *Pielikuma pamatdaļa*

* 1. *Standarti* un *ieteicamā prakse*, ko saskaņā ar Konvencijas noteikumiem pieņēmusi Padome. Tie ir šādi.

*Standarts.* Jebkura tehniskā prasība attiecībā uz fiziskajiem raksturojumiem, konfigurāciju, materiālo daļu, tehniskajiem raksturojumiem, personālu vai procedūru, kuras vienāda piemērošana ir atzīta par nepieciešamu starptautiskās aeronavigācijas drošībai un regularitātei un kuru Līgumslēdzējas valstis ievēro atbilstoši Konvencijai; ja to nav iespējams ievērot, tad saskaņā ar 38. pantu par to ir obligāti jāziņo Padomei.

*Ieteicamā prakse.* Jebkura tehniskā prasība attiecībā uz fiziskajiem raksturojumiem, konfigurāciju, materiālo daļu, tehniskajiem raksturojumiem, personālu vai procedūru, kuras vienāda piemērošana ir atzīta par vēlamu starptautiskās aeronavigācijas drošības, regularitātes un efektivitātes interesēs un kuru Līgumslēdzējas valstis cenšas ievērot atbilstoši Konvencijai.

* 1. *Papildinājumi* ietver ērtākai lietošanai atsevišķi sagrupētu informāciju, kas veido daļu no Padomes pieņemtajiem standartiem un ieteicamās prakses./*Papildinājumi* ietver ērtākai lietošanai atsevišķi sagrupētu informāciju, bet tie ir daļa no Padomes pieņemtajiem standartiem un ieteicamās prakses.
  2. *Noteikumi*, kas reglamentē standartu un ieteicamās prakses piemērojamību./*Noteikumi* reglamentē standartu un ieteicamās prakses piemērojamību.
  3. *Definīcijas* tiem standartos un ieteicamajā praksē lietotajiem terminiem, kuri nav pašsaprotami, jo tiem nav vispārpieņemtu, vārdnīcā noteiktu nozīmju. Definīcijai nav neatkarīga statusa, bet tā ir būtiska sastāvdaļa katra standarta un ieteicamās prakses aprakstā, kurā šis termins ir lietots, jo, mainoties termina nozīmei, mainās tehniskā prasība.

2. *Informācija, ko Padome apstiprinājusi publicēšanai saistībā ar standartiem un ieteicamo praksi*

* 1. *Priekšvārdi* satur vēsturisko un skaidrojošo informāciju, pamatojoties uz Padomes darbībām un ietverot paskaidrojumus par valstu pienākumiem attiecībā uz standartu un ieteicamās prakses piemērošanu izrietoši no Konvencijas un Pieņemšanas rezolūcijas./Priekšvārdi ietver vēsturiskus faktus un skaidrojumus saistībā ar Padomes rīcību, un tajos ir izskaidroti valstu pienākumi attiecībā uz standartu un ieteicamās prakses piemērošanu, kas izriet no Konvencijas un Pieņemšanas rezolūcijas.
  2. *Ievadi* satur skaidrojošu informāciju, kas sniegta pielikuma daļu, nodaļu vai punktu sākumā, lai palīdzētu izprast teksta piemērošanu.Ievadi ietver skaidrojošu informāciju, kas sniegta pielikuma daļu, nodaļu vai punktu sākumā, lai palīdzētu izprast teksta piemērošanu.
  3. *Piezīmes*, kas vajadzības gadījumā iekļautas tekstā, lai sniegtu faktisku informāciju vai atsauces, kuras attiecas uz šiem standartiem vai ieteicamo praksi, bet nav šo standartu vai ieteicamās prakses sastāvdaļa./Piezīmes, kas iekļautas tekstā, lai vajadzības gadījumā sniegtu faktisku informāciju vai atsauces, kas attiecas uz minētajiem standartiem un ieteicamo praksi, bet nav šo standartu vai ieteicamās prakses sastāvdaļa.
  4. *Pievienojumi* satur informāciju, kas papildina standartus un ieteicamo praksi, vai tiek iekļauti kā norādījumi par standartu un ieteicamās prakses piemērošanu./Pievienojumos iekļauta informācija, kas papildina standartus un ieteicamo praksi vai sniedz norādes to piemērošanai.

## Valodas izvēle

Šis pielikums ir pieņemts sešās valodās, proti, angļu, arābu, franču, krievu, ķīniešu un spāņu valodā. Katrai Līgumslēdzējai valstij ir jāizvēlas viens no šiem tekstiem piemērošanai savā valstī un citiem šajā konvencijā paredzētajiem mērķiem, vai nu izmantojot tieši šo tekstu, vai tā tulkojumu savā valsts valodā, un par to attiecīgi jāpaziņo Organizācijai.

## Redakcionālie principi

Lai no pirmā acu uzmetiena būtu redzams katra izteikuma statuss, ir ievēroti šādi redakcionālie principi: *standarti* ir iespiesti gaišiem antīkvas burtiem; *ieteicamā prakse* ir iespiesta gaišiem burtiem kursīvā, un uz tās statusu norāda vārds “**Ieteikums**” teksta sākumā; *piezīmes* ir iespiestas parastajā slīprakstā, un uz to statusu norāda vārds “*Piezīme*” teksta sākumā.

Tehnisko prasību aprakstos ir ievēroti šādi redakcionālie principi: standartos latviešu valodā lieto darbības vārdu īstenības izteiksmē, bet ieteicamajā praksē – darbības vārdu vajadzības izteiksmē.

Jebkura atsauce uz kādu šā dokumenta daļu, kurai ir numurs, attiecas arī uz visām šīs daļas sīkākajām iedaļām. Šajā pielikumā vīriešu dzimte tiek lietota gan attiecībā uz vīriešiem, gan attiecībā uz sievietēm.

**A tabula. 13. pielikuma grozījumi**

| *Grozījumi* | *Izcelsme* | | *Grozījumu saturs* | *Pieņemšana*  *Stāšanās spēkā*  *Piemērošana* |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. izdevums | | Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas nodaļas pirmā un otrā sesija | — | 1951. gada 11. aprīlis  1951. gada 1. septembris  1951. gada 1. decembris |
| 1.  (2. izdevums) | | Asamblejas Rezolūcija Nr. A14-22 un Rezolūcijas Nr. A14-27 P papildinājums  Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas nodaļas trešā sesija | Jaunas definīcijas; izgatavotājvalsts tiesības un pienākumi; sākotnējā un vēlāka paziņošana par aviācijas nelaimes gadījumu; ekspluatanta pārstāvju klātbūtne; ziņojums par datu vākšanu aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas vajadzībām; ziņojuma izklāsts un tā izkārtojums. | 1965. gada 24. novembris   1. 1966. gada marts 2. 1966. gada augusts |
| 2. | | Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas nodaļas trešā sesija | Sakaru procedūras paziņojuma par aviācijas nelaimes gadījumu nosūtīšanai | 1966. gada 5. decembris  1967. gada 5. aprīlis  1967. gada 24. augusts |
| 3. | | Personāla licencēšanas/ sagatavošanas prakses/ medicīnas nodaļu sanāksme (1970. gads) | Aviācijas nelaimes gadījumos bojāgājušo personu autopsija un ziņošana par rezultātiem. | 1972. gada 27. marts  1972. gada 27. jūlijs  1972. gada 7. decembris |
| 4.  (3. izdevums) | | Aeronavigācijas komisijas pētījums | Paziņojuma sniegšana par visiem aviācijas nelaimes gadījumiem ar daudzdzinēju gaisa kuģiem, kuru masa pārsniedz 2 250 kg (5 000 lb); paziņošana par incidentiem un informācijas apmaiņa par tiem. | 1972. gada 12. decembris  1973. gada 12. aprīlis  1973. gada 16. augusts |
| 5.  (4. izdevums) | | Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas un novēršanas nodaļu sanāksme (*AIG*/1974)  Nelikumīgas iejaukšanās lietu izskatīšanas komiteja | Nosaukuma maiņa; definīciju svītrošana un pievienošana; izmeklēšanas mērķis; lidojuma parametru reģistratoru lietošana un priviliģētais statuss, kas piešķirams noteiktiem izmeklēšanas ierakstiem; pasākumi, kas jāveic valstij, kura saņēmusi drošības rekomendācijas; reģistrētājvalsts pienākums piedalīties noteiktu aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanā, ja tas tiek prasīts, noteiktos apstākļos sagādāt lidojuma parametru reģistratorus un pieprasīt izgatavotājvalsts piedalīšanos, ja reģistrētājvalsts veic izmeklēšanu un ir iesaistīti lidojumderīguma jautājumi; izgatavotājvalsts tiesības un pienākumi piedalīties noteiktās izmeklēšanās; tiesības, kuras ir valstij, kas īpaši ieinteresēta aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanā, jo gājušas bojā tās valstspiederīgās personas; aviācijas nelaimes gadījumu/incidentu datu paziņošanas (*ADREP*) sistēma; atbildīgais izmeklētājs, kurš atbildīgs par aviācijas drošības iestāžu informēšanu vajadzības gadījumā. | 1975. gada 18. decembris  1976. gada 18. aprīlis  1976. gada 12. augusts |
| 6.  (5. izdevums) | | Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas un novēršanas nodaļu sanāksme (*AIG*/1974) | Vārdkopas “pamatojoties uz tās kvalifikāciju” iekļaušana definīcijās “pilnvarotais pārstāvis, konsultants un atbildīgais izmeklētājs”; jauna definīcija un instrukcijas attiecībā uz ekspluatantvalsti nomāta, fraktēta vai savstarpēji apmainīta gaisa kuģa gadījumā; reģistrētājvalsts pienākums nosūtīt paziņojumu par aviācijas nelaimes gadījumu vienmēr, kad šī valsts uzsāk izmeklēšanu; atbildīgā izmeklētāja un tiesu iestāžu sadarbība; norādes uz dzinēju skaitu svītrošana; jauna instrukcija nobeiguma ziņojuma publicēšanai. | 1978. gada 24. novembris  1979. gada 24. novembris  1979. gada 29. novembris |
| 7.  (6. izdevums) | | Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas un novēršanas nodaļu sanāksme (*AIG*/1979. gads) | Definīcija “aviācijas nelaimes gadījums” papildināta ar “iegūtiem miesas bojājumiem, ko izraisījušas atdalījušās gaisa kuģa daļas vai reaktīvā dzinēja gāzes strūkla”; stingrāku vispārīgo prasību ieviešana instrukcijā par izmeklēšanas veikšanu; stingrāku prasību ieviešana instrukcijā par lidojuma ierakstu izpaušanu; stingrāku prasību ieviešana attiecībā uz nobeiguma ziņojuma apspriešanu; instrukcijas svītrošana par “Nobeiguma ziņojuma izklāstu” un atsaucēm uz to; izmaiņas instrukcijā par nobeiguma ziņojuma nosūtīšanu *ICAO*; instrukcijas paplašināšana par nobeiguma ziņojuma vai ar to saistīto dokumentu publicēšanu; jauna nodaļa par aviācijas nelaimes gadījumu novēršanas pasākumiem; jauns pievienojums par nobeiguma ziņojumu apmaiņu starp valstīm un valstīs pieejamo nobeiguma ziņojumu saraksts. | 1980. gada 24. novembris  1981. gada 24. marts  1981. gada 26. novembris |
| 8.  (7. izdevums) | | Aeronavigācijas komisija | Definīcijas “nopietns miesas bojājums” papildināšana, iekļaujot infekciozu vielu iedarbību un kaitīgo starojumu; jauns pievienojums par lidojuma ierakstu izpaušanu; redakcionālas izmaiņas. | 1988. gada 22. janvāris  1988. gada 22. maijs  1988. gada 17. novembris |
| 9.  (8. izdevums) | | Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas nodaļas sanāksme (*AIG*/1992. gads) | Nosaukuma maiņa; jaunas vai pārskatītas terminu “cēloņi”, “izmeklēšana”, “nopietns incidents”, “projektētājvalsts”, “izgatavotājvalsts” un “ekspluatantvalsts” definīcijas; stingrāku instrukciju ieviešana par izmeklēšanas piemērojamību un mērķi; stingrāku instrukciju ieviešana par projektētājvalsts un izgatavotājvalsts pienākumiem un tiesībām; jaunu instrukciju ieviešana paziņošanai par nopietniem incidentiem un to izmeklēšanu; stingrākas instrukcijas paziņošanai par aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem; jaunas instrukcijas par palīdzību, ko sniedz valstis, kuras atrodas vistuvāk aviācijas nelaimes gadījumam, ja tas noticis starptautiskajos ūdeņos; jaunas instrukcijas par tiesas vai administratīvās tiesvedības, lai lemtu par vainu vai atbildību, nodalīšanu no aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas; stingrākas instrukcijas par lidojuma parametru reģistratoru lietošanu un informācijas atšifrēšanu; stingrākas instrukcijas par autopsiju un koordinēšanu ar tiesu iestādēm; stingrākas instrukcijas par lidojuma ierakstu publiskošanu un attiecīgā pievienojuma svītrošanu; stingrākas instrukcijas par citu valstu pienākumu sniegt informāciju un to tiesības piedalīties izmeklēšanā; jauna instrukcija par organizatorisko informāciju un stingrākas instrukcijas par ekspluatanta piedalīšanos izmeklēšanā; stingrākas instrukcijas par pilnvaroto pārstāvju tiesībām un jauna instrukcija par to pienākumiem; stingrākas instrukcijas par to valstu piedalīšanos, kuru pilsoņi gājuši bojā vai guvuši nopietnus miesas bojājumus; stingrākas instrukcijas par *ADREP* iepriekšēju ziņojumu un aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta datu paziņojumu; stingrākas instrukcijas par nobeiguma ziņojuma apspriešanu, publicēšanu un izplatīšanu; jaunas un stingrākas instrukcijas par aviācijas nelaimes gadījumu novēršanas pasākumiem; papildinājumā jauns apakšpunkts un izmaiņas nobeiguma ziņojuma formātā; atjaunināts paziņojumu un ziņojumu kontrolsaraksts B pievienojumā; jauns D pievienojums ar nopietnu incidentu piemēru sarakstu. | 1994. gada 23. marts  1994. gada 25. jūlijs  1994. gada 10. novembris |
| 10.  (9. izdevums) | | Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas un novēršanas (*AIG*) nodaļu sanāksme (1999. gads) | Izmaiņas ziņošanas sistēmā par aviācijas nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu un jauni noteikumi par šāda paziņojuma saņemšanas apstiprināšanu; jauni noteikumi par informācijas sniegšanu par bīstamām kravām; noteikumu par pienākumu uzsākt izmeklēšanu, veikt izmeklēšanu un izmeklēšanas veikšanas nodošanu paplašināšana; jauni noteikumi par ārstu pārbaudēm; reģistrētājvalsts un ekspluatantvalsts tiesību un pienākumu saskaņošana ar projektētājvalsts un izgatavotājvalsts tiesībām un pienākumiem; stingrāki noteikumi par to valstu piedalīšanos, kuru pilsoņi gājuši bojā; jauns nosaukums 6. nodaļai, kas satur noteikumus par nobeiguma ziņojumu; stingrāka apspriešanas procedūra un ekspluatanta un izgatavotāja iesaistīšana; jauni noteikumi par starpziņojumiem; jauns nosaukums 7. nodaļai, kas satur noteikumus par ziņošanu, izmantojot aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta ziņošanas sistēmu (*ADREP*); stingrāki noteikumi par obligātajām incidentu ziņošanas sistēmām; jauni noteikumi par brīvprātīgajām incidentu ziņošanas sistēmām un nerepresīvu vidi; stingrāki noteikumi par datubāzu sistēmām, datu analīzi un profilaktiskiem pasākumiem; jauni noteikumi par drošības informācijas apmaiņu; pārstrādāts B papildinājums; svītrots C pievienojums; jauns pievienojums ar norādījumiem par lidojuma parametru reģistratoru informācijas atšifrēšanu un analīzi. | 2001. gada 26. februāris  2001. gada 16. jūlijs  2001. gada 1. novembris |
| 11. | | Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas un novēršanas (*AIG*) nodaļu sanāksme (1999. gads); Aeronavigācijas komisija; Asamblejas Rezolūcija Nr. A35-17 | a) citu valstu līdzdalība izmeklēšanās;  b) gaisa satiksmes vadības struktūrvienību ierakstu un šādu ierakstu atšifrējumu neizpaušana un  c) juridiska rakstura norādījumi no drošības datu kopām un apstrādes sistēmām iegūtas informācijas aizsardzībai. | 2006. gada 3. marts  2006. gada 17. jūlijs  2006. gada 23. novembris |
| 12-A | | Aeronavigācijas komisija | Dažu piemēru papildināšana un A kategorijas skrejceļa nesankcionētas šķērsošanas pievienošana nopietnu incidentu sarakstam C pievienojumā. | 2009. gada 2. marts  2009. gada 20. jūlijs  2009. gada 19. novembris |
| 12-B | | Aeronavigācijas komisija | Valsts lidojumu drošības programmas definīcijas pievienošana; jauna instrukcija par valsts lidojumu drošības programmas izveidi visās valstīs; stingrāku prasību ieviešana instrukcijā par brīvprātīgās incidentu ziņošanas sistēmas un nelaimes gadījumu un incidentu datu bāzes izveidi; jauns ieteikums attiecībā uz jau ieviesto profilaktisko pasākumu uzraudzību; valsts lidojumu drošības programmas pamatnostādnes ietvertas jaunajā F pievienojumā. | 2009. gada 2. marts  2009. gada 20. jūlijs  2010. gada 18. novembris |
| 13.  (10. izdevums) | | Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas un novēršanas (*AIG*) nodaļu sanāksme (2008. gads) | Mainītas terminu “aviācijas nelaimes gadījums” (papildinot ar bezpilota gaisa kuģu sistēmām), “pilnvarotais pārstāvis”, “cēloņi”, “izmeklēšana”, “drošības rekomendācija”, “nopietns incidents” definīcijas; jauna instrukcija par tādu par aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu paziņošanu *ICAO*, kuros iesaistītas turboreaktīvajās lidmašīnas ar maksimālo masu, kas vienāda ar 2 250 kg vai mazāka par to;dzēsta atsauce uz pilota vārdu, ziņojot par nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem; iespējas iekļaušana deleģēt izmeklēšanas veikšanu reģionālām nelaimes gadījumu izmeklēšanas organizācijām; jauni noteikumi par tādu nopietnu incidentu izmeklēšanu, kas notikuši ar gaisa kuģiem, kuru masa pārsniedz 2250 kg; noteikumu papildināšana attiecībā uz izmeklēšanas paplašināšanu, pamatojoties uz paredzamajiem secinājumiem; stingrāki noteikumi par aviācijas izmeklēšanas nodalīšanu no tiesas vai administratīvās tiesvedības, kuras nolūks ir noteikt vainīgo vai atbildīgo; jauni noteikumi attiecībā uz politikas dokumentu un izmeklēšanas procedūru izstrādi; jauni noteikumi, kas paredz, ka izmeklēšanu nedrīkst kavēt administratīva vai tiesas izmeklēšana; instrukcijas papildināšana attiecībā uz ierakstu izpaušanu, ietverot arī pilotu kabīnes video reģistratora ierakstus lidojuma laikā un to atšifrējumus; jauni noteikumi, kas paredz nelaimes gadījumos un incidentos iesaistīto personu vārdu neatklāšanu; mainīti noteikumi attiecībā uz to valstu līdzdalību, kuru pilsoņi gājuši bojā vai guvuši nopietnus miesas bojājumus; jauna instrukcija, kas attiecas uz informācijas publiskošanu un izmeklēšanas gaitu; mainīti noteikumi, kas attiecas uz nepieciešamību publiskot nobeiguma ziņojumu; stingrāki noteikumi par starpziņojuma sagatavošanu katrā notikuma gadadienā; mainīti noteikumi attiecībā uz drošības rekomendācijām, kas paredz termiņa noteikšanu veicamajiem pasākumiem; jauni noteikumi par drošības rekomendāciju ievērošanas kontroli, kā arī veikto pasākumu uzraudzību; mainītas papildinājumā sniegtās instrukcijas attiecībā uz “cēloņu” un/vai “veicinošu faktoru” lietojumu; atjaunināts paziņojumu un ziņojumu kontrolsaraksts B pievienojumā; nekontrolētas turbīndzinēja atteices klasificēšana pie nopietniem incidentiem C pievienojumā; jauns G pievienojums ar norādījumiem par gaisa kuģu bojājumu noteikšanu. | 2010. gada 22. februāris  2010. gada 12. jūlijs  2010. gada 18. novembris |
| 14. | | Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas un novēršanas (*AIG*) nodaļu sanāksme (2008. gads); Drošības pārvaldības grupa (*SMP*) | Termina “veicinošie faktori” jauna definīcija un grozījums termina “valsts lidojumu drošības programma (*SSP*)” definīcijā; uz 19. pielikumu pārvietots: ar *SSP* saistītais standarts 3. nodaļā; vispārējie drošības pārvaldības noteikumi 8. nodaļā un F pievienojumā, *SSP* pamatnostādnes; grozījums datubāzes izveides standartā un jauns noteikums par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu datu bāzes novērtēšanu 8. nodaļā; nopietnu incidentu saraksta paplašināšana C pievienojumā. | 2013. gada 25. februāris  2013. gada 15. jūlijs  2013. gada 14. novembris |
| 15.  (11. izdevums) | | Drošības pārvaldības grupa (*SMP*); Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu ierakstu aizsardzības ekspertu grupa (*GEPAIR*); Drošības informācijas aizsardzības darba grupa (*SIP TF*) | Jauna termina “aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde” definīcija; neatkarīgas aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes izveides standarts; jauns noteikums par izmeklēšanas iestāžu un tiesas iestāžu savstarpējo sadarbību; uzlabota izmeklēšanas ierakstu aizsardzība 5.12. punktā; jauns 2. papildinājums par izmeklēšanas ierakstu aizsardzību. | 2016. gada 22. februāris  2016. gada 11. jūlijs  2016. gada 10. novembris |

**STARPTAUTISKIE STANDARTI UN IETEICAMĀ PRAKSE**

# 1. NODAĻA. DEFINĪCIJAS

Turpmāk minētie termini Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas standartos un ieteicamajā praksē tiek lietoti turpmāk minētajā nozīmē.

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

***Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas iestāde.*** Iestāde, kuru valsts izraudzījusies kā iestādi, kas atbildīga par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu saistībā ar šo pielikumu.

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

1. persona ir gājusi bojā vai guvusi nopietnus miesas bojājumus tāpēc, ka:
   * tā ir atradusies gaisa kuģī vai
   * ir notikusi tieša tās saskare ar kādu gaisa kuģa daļu, ieskaitot tās daļas, kas ir atdalījušās no gaisa kuģa, vai
   * tā ir bijusi tieši pakļauta reaktīvā dzinēja gāzu strūklas iedarbībai,

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

1. gaisa kuģis gūst bojājumus, vai tiek bojāta tā konstrukcija, un tā rezultātā:
   * samazinās konstrukcijas izturība, pasliktinās gaisa kuģa tehniskie vai aerodinamiskie parametri, un
   * parastos apstākļos ir nepieciešams liels remonts vai bojātās sastāvdaļas nomaiņa,

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

1. gaisa kuģis pazudis vai nonācis pilnīgi nepieejamā vietā.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Piezīme. Specifikācijas attiecībā uz lidojuma reģistratoriem sk. 6. pielikuma “Gaisa kuģu ekspluatācija” I, II un III daļā*

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

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

*1. piezīme. Aviācijas nelaimes gadījums atšķiras no nopietna incidenta tikai ar rezultātu. 2. piezīme. Nopietnu incidentu piemēri ir sniegti C pievienojumā.*

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

1. prasa vairāk nekā 48 stundu hospitalizāciju, kura sākas septiņu dienu laikā pēc ievainojuma iegūšanas dienas, vai
2. rada jebkura kaula lūzumu (izņemot vienkāršus roku un kāju pirkstu vai deguna lūzumus), vai
3. ir saistīts ar plēstām brūcēm, kas rada stipru asiņošanu, nervu, muskuļu vai cīpslu bojājumus, vai
4. ir saistīts ar jebkura iekšējā orgāna ievainojumu, vai
5. ir saistīts ar otrās vai trešās pakāpes apdegumiem vai apdegumiem, kas pārsniedz 5 procentus ķermeņa virsmas, vai
6. ir saistīts ar pierādītu pakļaušanu infekciozo vielu vai kaitīgā starojuma iedarbībai.

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

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

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

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

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

*Piezīme. Ja starptautiskas aģentūras gaisa kuģis tiek reģistrēts uz cita pamata, nevis noteiktā valstī, 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).*

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

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

# 2. NODAĻA. PIEMĒROJAMĪBA

2.1. Ja vien nav norādīts citādi, šā pielikuma instrukcijas attiecas uz darbībām pēc aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem neatkarīgi no tā, kur tie notikuši.

*Piezīme. Šīs instrukcijas piemērojamība attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kas notikuši valstī, kura nav Līgumslēdzēja valsts, nenoteiktas suverenitātes zonā vai virs starptautiskajiem ūdeņiem, ir aplūkota 5.2. un 5.3. punktā.*

2.2. Šā pielikuma instrukcijas attiecībā uz ekspluatantvalsti piemēro tikai tad, ja gaisa kuģis ir nomāts, fraktēts vai savstarpēji apmainīts un ja šī valsts nav reģistrētājvalsts, un ja tā attiecībā uz šo pielikumu izpilda visas reģistrētājvalsts funkcijas un pienākumus vai to daļu.

# 3. NODAĻA. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

*Piezīme. Norādījumi par ekspluatantvalsts tiesībām un pienākumiem attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem, kuros iesaistīti nomāti, fraktēti vai savstarpēji apmainīti gaisa kuģi, ir sniegti A pievienojumā.*

## IZMEKLĒŠANAS MĒRĶIS

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

## IZMEKLĒŠANAS NEATKARĪBA

3.2. Valsts izveido aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādi, kas ir neatkarīga no valsts aviācijas iestādēm un citām iestādēm, kuras var traucēt izmeklēšanas norisi vai apdraudēt tās objektivitāti.

*Piezīme. Norādījumi par aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes neatkarību ir sniegti* Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas *(dok. Nr. 9756) I daļā* “Organizēšana un plānošana” *un* Rokasgrāmatā par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas politiku un procedūrām *(dok. Nr. 9962).*

## PIERĀDĪJUMU AIZSARDZĪBA, GAISA KUĢA UZRAUDZĪBA UN AIZVĀKŠANA

## NOTIKUMA VIETAS VALSTS PIENĀKUMI

## *Vispārīgi norādījumi*

3.3. Notikuma vietas valsts veic visus nepieciešamos pasākumus, lai aizsargātu pierādījumus un nodrošinātu drošu gaisa kuģa un tā sastāvdaļu aizturēšanu tik ilgi, cik tas var būt vajadzīgs izmeklēšanas nolūkos. Pierādījumu aizsardzība nodrošina, izmantojot fotografēšanu un citus līdzekļus, tādu pierādījumu saglabāšanu, kurus iespējams aizvākt, izdzēst, pazaudēt vai iznīcināt. Droša aizturēšana nodrošina aizsardzību pret papildu bojāšanu, nesankcionētu personu piekļuvi, zagšanu un sabojāšanu.

*1. piezīme. Atlūzu kontrole ir aplūkota 5.6. punktā.*

*2. piezīme. Lidojuma parametru reģistratora pierādījumu aizsardzībai nepieciešams, lai lidojuma parametru reģistratora un tā ierakstu atgūšana un apstrāde būtu uzticēta tikai kvalificētam personālam.*

## *Reģistrētājvalsts, ekspluatantvalsts, projektētājvalsts vai izgatavotājvalsts pieprasījums*

3.4. Ja no reģistrētājvalsts, ekspluatantvalsts, projektētājvalsts vai izgatavotājvalsts saņemts pieprasījums gaisa kuģi, tā saturu un kādus citus pierādījumus saglabāt neskartus, līdz tos pārbauda šīs valsts pilnvarots pārstāvis, tad notikuma vietas valsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai izpildītu šo pieprasījumu, ciktāl tas ir pamatoti iespējams un atbilstoši pienācīgai izmeklēšanas veikšanai ar nosacījumu, ka gaisa kuģi var pārvietot, ciktāl tas nepieciešams, lai atbrīvotu cilvēkus, dzīvniekus, izņemtu pastu vai vērtīgas lietas, lai nepieļautu tā iznīcināšanu uguns vai citu iemeslu dēļ vai lai novērstu visas briesmas vai šķēršļus aeronavigācijai, citam transportam vai cilvēkiem, un ar nosacījumu, ka tādēļ nepamatoti netiek novilcināta gaisa kuģa ekspluatācijas atsākšana, kad tas ir iespējams.

## *Atbrīvošana no uzraudzības*

3.5. Saskaņā ar 3.3. un 3.4. punkta noteikumiem notikuma vietas valsts atceļ uzraudzību gaisa kuģim, tā sastāvam vai kādām tā daļām, tiklīdz tas vairs nav nepieciešams izmeklēšanai, un nodod gaisa kuģi personai vai personām, ko attiecīgā gadījumā likumīgi iecēlusi reģistrētājvalsts vai ekspluatantvalsts. Šajā nolūkā notikuma vietas valsts atvieglo piekļuvi gaisa kuģim, tā sastāvam vai kādām tā daļām ar nosacījumu, ka gadījumā, ja šis gaisa kuģis, tā sastāvs vai kādas tā daļas atrodas zonā, kurā pēc valsts uzskatiem nav iespējams atļaut šādu piekļuvi, tad šī valsts pati to nogādā vietā, kur šāda piekļuve var tikt atļauta.

# 4. NODAĻA. PAZIŅOŠANA

*1. piezīme. B pievienojumā sniegts paziņojumu un ziņojumu kontrolsaraksts.*

*2. piezīme. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas iestāžu adrešu saraksts ir sniegts Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) I daļā “Organizēšana un plānošana” un ICAO aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas tīmekļa vietnē.*

## AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMI VAI NOPIETNI INCIDENTI, KAS LĪGUMSLĒDZĒJAS VALSTS TERITORIJĀ NOTIEK AR CITAS LĪGUMSLĒDZĒJAS VALSTS GAISA KUĢIEM

## NOTIKUMA VIETAS VALSTS PIENĀKUMI

## *Paziņojuma nosūtīšana*

4.1. Notikuma vietas valsts, pēc iespējas nekavējoties un izmantojot vispiemērotākos un ātrākos pieejamos līdzekļus, par aviācijas nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu nosūta paziņojumu:

1. reģistrētājvalstij;
2. ekspluatantvalstij;
3. projektētājvalstij;
4. izgatavotājvalstij un
5. Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai, ja attiecīgā gaisa kuģa maksimālā masa pārsniedz 2 250 kg vai gaisa kuģis ir turboreaktīvā lidmašīna.

Tomēr, ja notikuma vietas valsts nav informēta par nopietnu incidentu, reģistrētājvalsts vai attiecīgā gadījumā ekspluatantvalsts nosūta paziņojumu par šādu incidentu projektētājvalstij, izgatavotājvalstij un notikuma vietas valstij.

*1. piezīme. Gandrīz visos gadījumos “vispiemērotākie un ātrākie pieejamie līdzekļi” ir tālrunis, faksimils, elektroniskais pasts vai Aviācijas stacionārais elektrosakaru tīkls (AFTN). Var būt lietderīgi izmantot vairāk nekā vienu sakaru līdzekli.*

*2. piezīme. Noteikums, kas paredz, ka glābšanas koordinācijas centrs paziņo reģistrētājvalstij par briesmu fāzi, ir ietverts 12. pielikumā* “Meklēšana un glābšana”*.*

## *Formāts un saturs*

4.2. Paziņojums ir vienkāršā, saprotamā valodā un tajā ir šāda viegli pieejama informācija, bet tā nosūtīšanu neaizkavē, ja nav pieejama visa informācija:

1. attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumiem – saīsinājums “*ACCID*”, attiecībā uz nopietniem incidentiem – “*INCID*”;
2. gaisa kuģa izgatavotājs, modelis, valstspiederības un reģistrācijas zīmes un sērijas numurs;
3. gaisa kuģa īpašnieka, ekspluatanta un nomātāja, ja tāds ir, nosaukums;
4. gaisa kuģa kapteiņa kvalifikācija un apkalpes locekļu un pasažieru valstspiederība;
5. aviācijas nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta datums un laiks (vietējais laiks vai Griničas laiks);
6. gaisa kuģa pēdējā izlidošanas vieta un paredzētā nosēšanās vieta;
7. gaisa kuģa atrašanās vieta, atsaucoties uz kādu viegli nosakāmu ģeogrāfisku vietu, un ģeogrāfiskais platums un garums;
8. gaisa kuģī esošo, bojā gājušo un nopietni ievainoto apkalpes locekļu un pasažieru skaits; citas bojā gājušās un nopietnus miesas bojājumus guvušās personas;
9. aviācijas nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta apraksts un gaisa kuģa bojājumu apmērs, ciktāl tas ir zināms;
10. norāde, kādā apmērā tiks veikta izmeklēšana vai kādā apmērā notikuma vietas valsts ir ieteikusi to nodot citai valstij;
11. aviācijas nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta zonas fiziskās īpašības, kā arī norāde par apgrūtinātu piekļuvi vai īpašām prasībām, kas jāizpilda, lai nokļūtu tajā vietā;
12. paziņojuma sagatavojušās iestādes identifikācija un veids, kā jebkurā laikā sazināties ar atbildīgo izmeklētāju un notikuma vietas valsts aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādi, un
13. bīstamas kravas atrašanās gaisa kuģī un tās apraksts.

*1. piezīme. Četru burtu apzīmējums “YLYX” kopā ar ICAO četru burtu atrašanās vietas indeksu veido adresāta astoņu burtu indeksu ziņojumiem, kas, izmantojot AFTN, tiek nosūti iestādēm, kas atbildīgas par aviācijas nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu izmeklēšanu. Ziņojumiem, kas tiek nosūtīti, izmantojot publisko telesakaru pakalpojumus, nevar izmantot adresāta indeksu, un tas jāaizvieto ar pasta vai telegrāfa adresi.*

*Adresāta astoņu burtu indeksi un atbilstošās pasta un telegrāfa adreses, ja tās paziņotas ICAO, ir publicētas dokumentā “Apzīmējumi gaisa kuģa ekspluatācijas aģentūrām, aeronavigācijas atbildīgajām iestādēm un dienestiem” (dok. Nr. 8585).*

*2. piezīme. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatas (dok. Nr. 9756) I daļā “Organizēšana un plānošana” sniegti norādījumi par paziņojumu sagatavošanu un par pasākumiem, kas jāveic, lai tos nekavējoties nosūtītu adresātam.*

## *Valoda*

4.3. Paziņojumus sagatavo kādā no *ICAO* darba valodām, ņemot vērā saņēmēja(-u) valodu, ja to iespējams izdarīt, neradot nepamatotu aizkavēšanos.

## *Papildu informācija*

4.4. Tiklīdz tas iespējams, notikuma vietas valsts nosūta sīkāku informāciju, kas nav iekļauta paziņojumā, kā arī citu zināmo būtisko informāciju.

REĢISTRĒTĀJVALSTS, EKSPLUATANTVALSTS, PROJEKTĒTĀJVALSTS UN IZGATAVOTĀJVALSTS PIENĀKUMI

## *Informācija. Līdzdalība*

4.5. **Ieteikums**. *Reģistrētājvalstij, ekspluatantvalstij, projektētājvalstij un izgatavotājvalstij jāapstiprina, ka tā ir saņēmusi paziņojumu par aviācijas nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu (sk. 4.1. punktu).*

4.6. Saņemot paziņojumu, reģistrētājvalsts, ekspluatantvalsts, projektētājvalsts un izgatavotājvalsts, cik drīz vien iespējams, sniedz notikuma vietas valstij visu tām pieejamo būtisko informāciju par aviācijas nelaimes gadījumā vai nopietnā incidentā iesaistīto gaisa kuģi un tā apkalpi. Katra valsts arī informē notikuma vietas valsti, vai tā plāno iecelt pilnvarotu pārstāvi, un, ja šāds pilnvarots pārstāvis tiek iecelts, paziņo viņa vārdu un uzvārdu un kontaktinformāciju, kā arī plānoto ierašanās datumu, ja pilnvarotais pārstāvis dodas uz notikuma vietas valsti.

*1. piezīme. Saskaņā ar 5.18. punktu reģistrētājvalstij, ekspluatantvalstij, projektētājvalstij un izgatavotājvalstij ir tiesības iecelt pilnvarotu pārstāvi, lai tas piedalītos izmeklēšanā.*

*2. piezīme. Saskaņā ar 5.22. punktu reģistrētājvalsts, ekspluatantvalsts, projektētājvalsts un izgatavotājvalsts uzmanība tiek vērsta uz to pienākumu iecelt pilnvarotu pārstāvi, ja to īpaši lūdz valsts, kas veic izmeklēšanu saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumu, kas noticis ar gaisa kuģi, kura masa ir lielāka nekā 2 250 kg. Uzmanība tiek vērsta arī uz to, ka būtu lietderīga minēto valstu klātbūtne un piedalīšanās izmeklēšanā.*

4.7. Saņemot paziņojumu, ekspluatantvalsts, pēc iespējas nekavējoties un izmantojot vispiemērotākos un ātrākos pieejamos līdzekļus, sniedz notikuma vietas valstij sīku informāciju par gaisa kuģī esošo bīstamo kravu.

## AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMI VAI NOPIETNI INCIDENTI REĢISTRĒTĀJVALSTS TERITORIJĀ, TĀS VALSTS TERITORIJĀ, KAS NAV LĪGUMSLĒDZĒJA VALSTS, VAI ĀRPUS JEBKĀDAS VALSTS TERITORIJAS

## REĢISTRĒTĀJVALSTS PIENĀKUMI

## *Paziņojuma nosūtīšana*

4.8. Ja reģistrētājvalsts uzsāk aviācijas nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta izmeklēšanu, tad šī valsts saskaņā ar iepriekšminēto 4.2. un 4.3. punktu, pēc iespējas maz kavējoties un izmantojot vispiemērotākos un ātrākos pieejamos līdzekļus, nosūta paziņojumu:

1. ekspluatantvalstij;
2. projektētājvalstij;
3. izgatavotājvalstij un
4. Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai, ja attiecīgā gaisa kuģa maksimālā masa pārsniedz 2 250 kg vai gaisa kuģis ir turboreaktīvā lidmašīna.

*1. piezīme. Gandrīz visos gadījumos “vispiemērotākie un ātrākie pieejamie līdzekļi” ir tālrunis, faksimils, elektroniskais pasts vai Aviācijas stacionārais elektrosakaru tīkls (AFTN). Var būt lietderīgi izmantot vairāk nekā vienu sakaru līdzekli.*

*2. piezīme. Noteikums, kas paredz, ka glābšanas koordinācijas centrs paziņo reģistrētājvalstij par briesmu fāzi, ir ietverts 12. pielikumā “Meklēšana un glābšana”.*

## EKSPLUATANTVALSTS, PROJEKTĒTĀJVALSTS UN IZGATAVOTĀJVALSTS PIENĀKUMI

## *Informācija. Līdzdalība*

4.9. **Ieteikums**. *Ekspluatantvalstij, projektētājvalstij un izgatavotājvalstij jāapstiprina, ka tā ir saņēmusi paziņojumu par aviācijas nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu (sk. 4.1. punktu).*

4.10. Saņemot paziņojumu, ekspluatantvalsts, projektētājvalsts un izgatavotājvalsts, cik drīz vien iespējams, sniedz reģistrētājvalstij visu tām pieejamo būtisko informāciju par aviācijas nelaimes gadījumā vai nopietnā incidentā iesaistīto gaisa kuģi un tā apkalpi. Katra valsts arī informē reģistrētājvalsti, vai tā plāno iecelt pilnvarotu pārstāvi, un, ja šāds pilnvarots pārstāvis tiek iecelts, paziņo viņa vārdu un uzvārdu un kontaktinformāciju, kā arī plānoto ierašanās datumu, ja pilnvarotais pārstāvis piedalīsies izmeklēšanā.

*1. piezīme. Saskaņā ar 5.18. punktu ekspluatantvalstij, projektētājvalstij un izgatavotājvalstij ir tiesības iecelt pilnvarotu pārstāvi, lai tas piedalītos izmeklēšanā.*

*2. piezīme. Saskaņā ar 5.22. punktu ekspluatantvalsts, projektētājvalsts un izgatavotājvalsts uzmanība tiek vērsta uz to pienākumu iecelt pilnvarotu pārstāvi, ja to īpaši lūdz valsts, kas veic izmeklēšanu saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumu, kas noticis ar gaisa kuģi, kura masa ir lielāka nekā 2 250 kg.. Uzmanība tiek vērsta arī uz to, ka būtu lietderīga minēto valstu klātbūtne un piedalīšanās izmeklēšanā.*

4.11. Saņemot paziņojumu, ekspluatantvalsts, pēc iespējas nekavējoties un izmantojot vispiemērotākos un ātrākos pieejamos līdzekļus, sniedz reģistrētājvalstij sīku informāciju par gaisa kuģī esošo bīstamo kravu.

# 5. NODAĻA. IZMEKLĒŠANA

## ATBILDĪBA PAR IZMEKLĒŠANAS SĀKŠANU UN VEIKŠANU

## AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMI VAI NOPIETNI INCIDENTI LĪGUMSLĒDZĒJAS VALSTS TERITORIJĀ

## *Notikuma vietas valsts*

5.1. Notikuma vietas valsts uzsāk aviācijas nelaimes gadījuma apstākļu izmeklēšanu un ir atbildīga par izmeklēšanas veikšanu, bet tā var pilnīgi vai daļēji nodot šādas izmeklēšanas veikšanu kādai citai valstij vai reģionālai aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas organizācijai (*RAIO*), savstarpēji vienojoties. Jebkurā gadījumā notikuma vietas valsts izmanto visus līdzekļus, lai veicinātu izmeklēšanu.

5.1.1. **Ieteikums.** *Notikuma vietas valstij jāuzsāk nopietna incidenta apstākļu izmeklēšana. Šī valsts var pilnīgi vai daļēji nodot šādas izmeklēšanas veikšanu kādai citai valstij vai reģionālai aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas organizācijai uz abpusējas vienošanās un piekrišanas pamata. Jebkurā gadījumā notikuma vietas valstij jāizmanto visi līdzekļi, lai veicinātu izmeklēšanu.*

5.1.2. Notikuma vietas valsts uzsāk tāda nopietna incidenta apstākļu izmeklēšanu, kas noticis ar gaisa kuģi, kura maksimālā masa pārsniedz 2 250 kg. Šī valsts var pilnīgi vai daļēji nodot šādas izmeklēšanas veikšanu kādai citai valstij vai reģionālai aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas organizācijai uz abpusējas vienošanās un piekrišanas pamata. Jebkurā gadījumā notikuma vietas valsts izmanto visus līdzekļus, lai veicinātu izmeklēšanu.

*1. piezīme. Nopietna incidenta izmeklēšana neizslēdz citus jau pastāvošus incidentu (tostarp nopietnu) izmeklēšanas veidus, ko praktizē citas organizācijas.*

*2. piezīme. Ja izmeklēšana tiek pilnīgi nodota kādai citai valstij vai reģionālai aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas organizācijai, tad tiek paredzēts, ka šī valsts ir atbildīga par izmeklēšanas veikšanu, tostarp par nobeiguma ziņojuma un ADREP ziņojumu sagatavošanu. Ja izmeklēšana ir nodota daļēji, tad notikuma vietas valsts parasti saglabā atbildību par izmeklēšanas veikšanu.*

*3. piezīme. Attiecībā uz bezpilota gaisa kuģu sistēmām izmeklēšanu veic vienīgi gadījumā, ja ir saņemts gaisa kuģa konstrukcijas un/vai ekspluatācijas apstiprinājums.*

*4. piezīme. Nopietnu incidentu gadījumā notikuma vietas valsts var nodot izmeklēšanu reģistrētājvalstij vai ekspluatantvalstij, jo sevišķi gadījumos, kad vienai no šīm valstīm veikt izmeklēšanu varētu būt izdevīgāk vai praktiskāk.*

*5. piezīme. Norādījumi par RAIO izveidi un pārvaldību ir sniegti Rokasgrāmatā par reģionālo aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas organizāciju (dok. Nr. 9946).*

## AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMI VAI NOPIETNI INCIDENTI TĀDAS VALSTS TERITORIJĀ, KAS NAV LĪGUMSLĒDZĒJA VALSTS

## *Reģistrētājvalsts*

5.2. **Ieteikums**. *Ja aviācijas nelaimes gadījums vai nopietns incidents ir noticis tādas valsts teritorijā, kas nav Līgumslēdzēja valsts, un tā negrasās uzsākt izmeklēšanu saskaņā ar 13. pielikumu, tad reģistrētājvalstij vai, ja tā nespēj, ekspluatantvalstij, projektētājvalstij vai izgatavotājvalstij jācenšas uzsākt un veikt izmeklēšanu sadarbībā ar notikuma vietas valsti, bet, ja šāda sadarbība nav iespējama, tad tai pašai jāveic izmeklēšana, izmantojot tās rīcībā esošo informāciju.*

## AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMI VAI NOPIETNI INCIDENTI ĀRPUS KĀDAS VALSTS TERITORIJAS

## *Reģistrētājvalsts*

5.3. Ja nav iespējams noteikti konstatēt, ka aviācijas nelaimes gadījums vai nopietns incidents noticis kādas valsts teritorijā, tad reģistrētājvalsts uzsāk un veic visu nepieciešamo aviācijas nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta izmeklēšanu. Tomēr šī valsts var pilnīgi vai daļēji nodot šādu izmeklēšanu kādai citai valstij uz savstarpējas vienošanās un piekrišanas pamata.

5.3.1. Ja aviācijas nelaimes gadījums noticis starptautiskajos ūdeņos, tad notikuma vietai vistuvāk esošās valstis sniedz tādu palīdzību, kādu tās var sniegt, un arī izpilda reģistrētājvalsts lūgumus.

5.3.2. **Ieteikums.** *Ja reģistrētājvalsts nav Līgumslēdzēja valsts un negrasās veikt izmeklēšanu saskaņā ar 13. pielikumu, tad ekspluatantvalstij vai citā gadījumā projektētājvalstij vai izgatavotājvalstij jācenšas uzsākt un veikt izmeklēšanu. Tomēr šī valsts var pilnīgi vai daļēji nodot šādas izmeklēšanas veikšanu kādai citai valstij uz savstarpējas vienošanās un piekrišanas pamata.*

## IZMEKLĒŠANAS ORGANIZĒŠANA UN VEIKŠANA

*Piezīme. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatā (dok. Nr. 9756) sniegti norādījumi par izmeklēšanas organizēšanu, veikšanu un kontroli.*

## TĀS VALSTS PIENĀKUMS, KURA VEIC IZMEKLĒŠANU

*Piezīme. Turpmākie noteikumi neliedz valstij, kas veic izmeklēšanu, pieprasīt vislabāko tehnisko ekspertīzi no jebkura avota.*

## *Vispārīgi norādījumi*

5.4. Aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas iestādei ir iespēja neatkarīgi veikt izmeklēšanu un neierobežotas tiesības to veikt saskaņā ar šā pielikuma noteikumiem. Izmeklēšanā parasti ietilpst:

1. visas būtiskās informācijas par aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu vākšana, reģistrēšana un analizēšana;
2. noteiktu aviācijas nelaimes gadījuma un incidenta izmeklēšanas ierakstu aizsardzība saskaņā ar 5.12. punktu;
3. nepieciešamības gadījumā drošības rekomendāciju izdošana;
4. ja iespējams, cēloņu un/vai veicinošu faktoru noteikšana un
5. nobeiguma ziņojuma sagatavošana.

Ja iespējams, tiek apmeklēta aviācijas nelaimes gadījuma vieta, pārbaudītas gaisa kuģa atlūzas un nopratināti liecinieki. Izmeklēšanas apmēru un procedūru, kas jāievēro, veicot izmeklēšanu, nosaka aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas iestāde, ņemot vērā secinājumus, ko drošības paaugstināšanai varētu dot šī izmeklēšana.

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

*Piezīme. Šāda nošķiršana tiek panākta, ja izmeklēšanu veic valsts aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes eksperti, bet tiesvedību vai administratīvo procesu – citi attiecīgie eksperti. Koordinācija, kā noteikts 5.10. punktā, starp šiem abiem procesiem visdrīzāk būtu nepieciešama aviācijas nelaimes gadījuma vietā un faktiskās informācijas savākšanā, pienācīgi ievērojot 5.12. punkta noteikumus.*

5.4.2. **Ieteikums.** *Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei jāizstrādā politikas un procedūru dokumenti, sīki izklāstot savus pienākumus aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanā. Jāietver šādas tēmas: organizēšana un plānošana; izmeklēšana un ziņošana.*

*Piezīme. Norādījumi par izmeklēšanas politiku un procedūrām ir sniegti Rokasgrāmatā par aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas politiku un procedūrām (dok. Nr. 9962).*

5.4.3. **Ieteikums.** *Ja izmeklēšana tiek veikta atbilstoši šā pielikuma noteikumiem, valstij bez kavēšanās jānodrošina neierobežota pieeja visiem pierādījumu materiāliem.*

5.4.4. **Ieteikums.** *Valstij jānodrošina sadarbība starp tās aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādi un tiesu iestādēm tā, lai administratīvā vai tiesas izmeklēšana vai tiesvedība netraucētu izmeklēšanu*.

*Piezīme. Sadarbību var nodrošināt, izmantojot tiesību aktus, protokolus, vienošanās vai citus pasākumus, un tajā var ietilpt šādi jautājumi: piekļuve aviācijas nelaimes gadījuma vietai; pierādījumu saglabāšana un piekļuve tiem; sākotnējā un turpmākā iztaujāšana par katra procesa statusu; informācijas apmaiņa; drošības informācijas atbilstoša izmantošana; konfliktu atrisināšana.*

## *Atbildīgais izmeklētājs. Iecelšana*

5.5. Valsts, kura veic izmeklēšanu, ieceļ atbildīgo izmeklētāju un nekavējoties uzsāk izmeklēšanu.

## *Atbildīgais izmeklētājs. Piekļuve un pārbaude*

5.6. Tiek nodrošināts, lai atbildīgajam izmeklētājam būtu netraucēta piekļuve gaisa kuģa atlūzām un visiem svarīgajiem materiāliem, tostarp lidojuma parametru reģistratoriem un gaisa satiksmes dienesta (*ATS*) ierakstiem, un lai viņš varētu neierobežoti tos pārbaudīt, nodrošinot, ka atbildīgais personāls, kas piedalās izmeklēšanā, var nekavējoties veikt to vispusīgu izpēti.

## *Lidojuma parametru reģistratori. Aviācijas nelaimes gadījumi un incidenti*

5.7. Izmeklējot aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu, efektīvi izmanto lidojuma parametru reģistratorus. Valsts, kas veic izmeklēšanu, nekavējoties organizē lidojuma parametru reģistratoru informācijas atšifrēšanu.

5.8. **Ieteikums.** *Gadījumā, ja valstij, kura veic aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanu, nav atbilstošu iekārtu, lai veiktu lidojuma parametru reģistratoru informācijas atšifrēšanu, tai jāizmanto citu valstu nodrošinātās iekārtas, ņemot vērā:*

1. *atšifrēšanas iekārtas tehniskās iespējas;*
2. *atšifrēšanas savlaicīgumu un*
3. *atšifrēšanas iekārtas atrašanās vietu.*

*Piezīme. Prasības par radiolokatoru datu un ATS sakaru ierakstīšanu ir ietvertas 11. pielikuma “Gaisa satiksmes pakalpojumi” 6. nodaļā.*

## *Autopsijas pārbaudes*

5.9. Valsts, kura veic letāla aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanu, organizē pilnu autopsijas pārbaudi bojā gājušajiem gaisa kuģa apkalpes locekļiem un atbilstoši konkrētajiem apstākļiem bojā gājušajiem pasažieriem un stjuartiem, kuru veic patologs, vēlams tāds, kuram ir pieredze aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanā. Šīs pārbaudes ir paātrinātas un pilnīgas.

*Piezīme. Sīki norādījumi par autopsijas veikšanu ir sniegti Civilās aviācijas medicīnas rokasgrāmatā (dok. Nr. 8984) un Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatā (dok. Nr. 9756); pirmajā minētajā dokumentā ir sīki norādījumi attiecībā uz toksikoloģiskajām pārbaudēm.*

## *Ārsta pārbaudes*

5.9.1. **Ieteikums**. *Attiecīgā gadījumā valstij, kas veic izmeklēšanu, jāorganizē ārsta pārbaudes gaisa kuģa apkalpei, pasažieriem un attiecīgajam aviācijas personālam; vēlams, lai pārbaudi veicošajam ārstam būtu pieredze aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanā. Šīs pārbaudes jāveic nekavējoties.*

*1. piezīme. Šādās pārbaudēs var arī noteikt, vai gaisa kuģa apkalpes un cita nelaimes gadījumā tieši iesaistīta personāla fiziskais un psiholoģiskais stāvoklis ir tāds, lai viņi varētu sekmēt izmeklēšanu.*

*2. piezīme. Civilās aviācijas medicīnas rokasgrāmatā (dok. Nr. 8984) satur norādījumus par ārsta pārbaudēm.*

## *Koordinācija. Tiesu iestādes*

5.10. Valsts, kas veic izmeklēšanu, atzīst nepieciešamību koordinēt atbildīgā izmeklētāja un tiesu iestāžu darbības. Īpašu uzmanību pievērš pierādījumiem, kuri nekavējoties jāreģistrē un jāizanalizē, lai izmeklēšana būtu sekmīga, piemēram, pārbauda un identificē cietušos un atšifrē lidojuma parametru reģistratoru informāciju.

*1. piezīme. Notikuma vietas valsts pienākumi par šādu koordināciju ir izklāstīti 5.1. punktā.*

*2. piezīme. Iespējamās nesaskaņas izmeklēšanas un tiesu iestāžu starpā par lidojuma parametru reģistratoru un to ierakstu uzraudzību var atrisināt tiesu iestādes amatpersona, pārvedot tos uz atšifrēšanas vietu, tādējādi nodrošinot uzraudzību.*

*3. piezīme. Iespējamās nesaskaņas izmeklēšanas un tiesu iestāžu starpā par lidojuma gaisa kuģa atlūzu uzraudzību var atrisināt, ja tiesu iestādes amatpersona pavada gaisa kuģa atlūzas līdz pārbaudes vietai un ir klāt šajā pārbaudē, ja ir nepieciešama gaisa kuģa atlūzu stāvokļa modificēšana, tādējādi nodrošinot uzraudzību.*

## *Aviācijas drošības iestāžu informēšana*

5.11. Ja izmeklēšanas gaitā kļūst zināms vai rodas aizdomas, ka ir noticis nelikumīgas iejaukšanās akts, tad atbildīgais izmeklētājs nekavējoties uzsāk pasākumus, lai nodrošinātu, ka par to tiek informētas attiecīgās(-o) valsts(-u) aviācijas drošības iestādes.

## *Aviācijas nelaimes gadījuma un incidenta izmeklēšanas ierakstu aizsardzība*

5.12. Valsts, kas veic aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanu, nepublisko turpmāk minētos ierakstus tikai aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanas vajadzībām, ja vien šīs valsts noteiktā kompetentā iestāde nenosaka, ka saskaņā ar attiecīgās valsts tiesību aktiem, ievērojot 2. papildinājumu un 5.12.5. punktu, šādu ierakstu izpaušana vai izmantošana ir svarīgāka par negatīvo ietekmi valsts un starptautiskajā līmenī, ko šāda rīcība var radīt attiecībā uz šo vai jebkuru turpmāko izmeklēšanu:

1. pilotu kabīnes skaņas reģistratora ieraksti un lidaparāta video reģistratora ieraksti un jebkuri šādu ierakstu atšifrējumi un
2. 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 pilnvarotie pārstāvji, un
   6. aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanas nobeiguma ziņojuma projekts.

5.12.1. **Ieteikums.** *Valstīm ir jānosaka, vai aizsardzība, kas tiek piemērota attiecībā uz iepriekš 5.12. 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.*

5.12.2. Ieraksti, kas minēti 5.12. punktā, jāiekļauj nobeiguma ziņojumā vai tā papildinājumos tikai tādā gadījumā, ja tie nepieciešami aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta analīzei. Netiek atklātas analīzei nebūtiskas ierakstu daļas.

*Piezīme. Ierakstos, kas minēti 5.12. punktā, ir ietverta informācija, kas attiecas uz aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu. Šādas informācijas izpaušana vai izmantošana vajadzībām, kad izpaušana 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.*

5.12.3. Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde nedrīkst publiskot aviācijas nelaimes gadījumā vai incidentā iesaistīto personu vārdus.

5.12.4. 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.

5.12.4.1. **Ieteikums.** *Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei jāpatur, ja iespējams, vienīgi izmeklēšanā iegūto ierakstu kopijas.*

5.12.5. Valstis veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka pilotu kabīnes skaņas reģistratora ieraksti un lidaparātu video reģistratora attēli un audioieraksti netiek publiskoti.

5.12.6. Valstis, kas izdod vai saņem nobeiguma ziņojuma projektu, veic pasākumus, lai nodrošinātu, ka tas netiek publiskots.

*Piezīme. Papildu noteikumi attiecībā uz aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas ierakstu aizsardzību ir sniegti 2. papildinājumā.*

*Ērtības labad šie noteikumi ir sniegti atsevišķi, taču tie ir SARP daļa.*

## *Atkārtota izmeklēšanas atsākšana*

5.13. Ja pēc tam, kad izmeklēšana ir pabeigta, kļūst pieejami jauni un būtiski pierādījumi, tad valsts, kura veica izmeklēšanu, to atsāk atkārtoti. Ja tomēr valsts, kura veica izmeklēšanu, to nebija atsākusi, tā vispirms saņem tās valsts piekrišanu, kura uzsāka izmeklēšanu.

*Piezīme. Ja tiek atrasts gaisa kuģis, kurš pēc oficiālas meklēšanas beigām tika atzīts par pazudušu, var apsvērt iespēju uzsākt atkārtotu izmeklēšanu.*

## CITU VALSTU PIENĀKUMI

## *Informācija. Aviācijas nelaimes gadījumi un incidenti*

5.14. Visas valstis pēc tās valsts pieprasījuma, kura veic aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanu, sniedz šai valstij visu to rīcībā esošo būtisko informāciju.

*Piezīme. Sk. arī 5.16. punktu.*

5.14.1. **Ieteikums.** *Valstīm ir jāsadarbojas, lai noteiktu izpaušanas vai izmantošanas ierobežojumus, kas tiks piemēroti attiecībā uz informāciju pirms tās sniegšanas informācijas apmaiņā ar aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanu saistītām vajadzībām.*

5.15. Visas valstis, kuru iekārtas vai pakalpojumus gaisa kuģis ir vai parasti būtu izmantojis pirms aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta un kurām ir izmeklēšanā noderīga informācija, sniedz šo informāciju valstij, kura veic izmeklēšanu.

## REĢISTRĒTĀJVALSTS UN EKSPLUATANTVALSTS PIENĀKUMI

## Lidojuma parametru reģistratori. Aviācijas nelaimes gadījumi un nopietni incidenti

5.16. Ja aviācijas nelaimes gadījumā vai nopietnā incidentā iesaistīts gaisa kuģis nosēžas valstī, kas nav notikuma vietas valsts, tad reģistrētājvalsts vai ekspluatantvalsts pēc tās valsts pieprasījuma, kas veic izmeklēšanu, sniedz tai lidojuma parametru reģistratoru ierakstus un vajadzības gadījumā attiecīgos lidojuma parametru reģistratorus.

*Piezīme. Īstenojot 5.16. punktu, reģistrētājvalsts vai ekspluatantvalsts var lūgt jebkuras citas valsts sadarbību lidojuma parametru reģistratoru ierakstu izguvē.*

## *Informācija par organizācijām*

5.17. Reģistrētājvalsts un ekspluatantvalsts pēc valsts, kas veic izmeklēšanu, pieprasījuma sniedz informāciju par visām organizācijām, kuru darbības var būt tiešā vai netiešā veidā ietekmējušas gaisa kuģa ekspluatāciju.

## PIEDALĪŠANĀS IZMEKLĒŠANĀ

*Piezīme. Šā pielikuma noteikumi nav paredzēti, lai netieši norādītu, ka pilnvarotajam pārstāvim un valsts padomniekiem visu laiku jāatrodas valstī, kurā notiek izmeklēšana.*

## REĢISTRĒTĀJVALSTS, EKSPLUATANTVALSTS, PROJEKTĒTĀJVALSTS UN IZGATAVOTĀJVALSTS LĪDZDALĪBA

## *Tiesības*

5.18. Reģistrētājvalsts, ekspluatantvalsts, projektētājvalsts un izgatavotājvalsts katra ir tiesīga iecelt pilnvaroto pārstāvi, lai tas piedalītos izmeklēšanā.

*Piezīme. Šis standarts neliedz valstij, kura projektējusi vai ražojusi gaisa kuģa dzinēju vai galvenās sastāvdaļas, lūgt atļaut piedalīties aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanā.*

5.19. Reģistrētājvalsts vai ekspluatantvalsts norīko vienu vai vairākus ekspluatanta ieteiktus padomniekus, lai tie palīdzētu tās pilnvarotajam pārstāvim.

5.19.1. **Ieteikums.** *Gadījumā, ja ne reģistrētājvalsts, ne ekspluatantvalsts neieceļ pilnvaroto pārstāvi, valstij, kas veic izmeklēšanu, saskaņā ar tajā noteikto kārtību jāuzaicina piedalīties ekspluatants.*

5.20. Projektētājvalsts un izgatavotājvalsts ir tiesīgas iecelt vienu vai vairākus padomniekus, kurus ieteikušas par šā gaisa kuģa tipa projektu un gaisa kuģa galīgo montāžu atbildīgās organizācijas, lai tie palīdzētu to pilnvarotajiem pārstāvjiem.

5.21. **Ieteikums.** *Ja ne projektētājvalsts, ne izgatavotājvalsts neieceļ pilnvarotus pārstāvjus, valstij, kas veic izmeklēšanu, jāuzaicina par šā gaisa kuģa tipa projektu un gaisa kuģa galīgo montāžu atbildīgās organizācijas piedalīties saskaņā ar tās valsts noteikto kārtību, kura veic izmeklēšanu.*

## *Pienākumi*

5.22. Ja valsts, kas veic izmeklēšanu saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumu, kas noticis ar gaisa kuģi, kura maksimālā masa pārsniedz 2 250 kg, īpaši lūdz piedalīties reģistrētājvalsti, ekspluatantvalsti, projektētājvalsti vai izgatavotājvalsti, tad katra attiecīgā valsts ieceļ pilnvaroto pārstāvi.

*1. piezīme. Iepriekš izklāstītais 5.22. punktā neliedz valstij, kas veic izmeklēšanu, lūgt valsti, kura projektējusi vai ražojusi gaisa kuģa dzinēju vai galvenās sastāvdaļas, iecelt pilnvaroto pārstāvi vienmēr, kad šī valsts uzskata, ka tas varētu būt lietderīgi izmeklēšanai, vai ja šāda līdzdalība varētu paaugstināt drošību.*

*2. piezīme. Iepriekš izklāstītais 5.22. punktā neliedz valstij, kas veic izmeklēšanu, lūgt projektētājvalsti un izgatavotājvalsti sniegt palīdzību, izmeklējot citus aviācijas nelaimes gadījumus, kas nav minēti 5.22. punktā.*

## CITU VALSTU LĪDZDALĪBA

## *Tiesības*

5.23. Visas valstis, kuras pēc pieprasījuma sniedz informāciju, nodrošina ar iekārtām vai ekspertu palīdzību valsti, kura veic izmeklēšanu, ir tiesīgas iecelt pilnvarotos pārstāvjus, lai tie piedalītos izmeklēšanā.

*Piezīme. Ikvienu valsti, kas nodrošina darbības bāzi izmeklēšanai uz vietas vai kas ir iesaistīta meklēšanas un glābšanas darbos vai gaisa kuģa atlūzu meklēšanā, vai ir iesaistīta kā kodu koplietošanas valsts vai ekspluatanta alianses partneris, arī var lūgt iecelt pilnvarotu pārstāvi, lai tas piedalītos izmeklēšanā.*

## PILNVAROTO PĀRSTĀVJU TIESĪBAS

## *Padomnieki*

5.24. Valsts, kurai ir tiesības iecelt pilnvaroto pārstāvi, ir tiesības arī iecelt vienu vai vairākus padomniekus, lai tie palīdzētu pilnvarotajam pārstāvim izmeklēšanā.

*1. piezīme. Iepriekšminētie noteikumi neliedz valstij, kas piedalās izmeklēšanā, pieprasīt no citiem avotiem labāko tehnisko ekspertu palīdzību un iecelt šādus ekspertus par savu pilnvaroto pārstāvju padomniekiem.*

*2. piezīme. Atviegloti noteikumi pilnvaroto pārstāvju un viņu padomnieku iebraukšanai un aprīkojuma ievešanai ir ietverti 9. pielikumā “Pārvadājumu atvieglošanas pasākumi”. Valsts izdota pase vai dienesta pase var paātrināt ieceļošanu.*

5.24.1. Padomniekiem, kas palīdz pilnvarotajiem pārstāvjiem, atļauj pilnvaroto pārstāvju uzraudzībā piedalīties izmeklēšanā tādā mērā, kāds nepieciešams, lai pilnvaroto pārstāvju piedalīšanās būtu efektīva.

## *Līdzdalība*

5.25. Līdzdalība izmeklēšanā dod tiesības piedalīties visos izmeklēšanas posmos atbildīgā izmeklētāja vadībā, jo īpaši:

1. apmeklēt aviācijas nelaimes gadījuma vietu;
2. pārbaudīt gaisa kuģa atlūzas;
3. iegūt informāciju no lieciniekiem un ieteikt uzdodamos jautājumus;
4. pilnībā piekļūt visiem pierādījumiem, cik drīz vien iespējams;
5. saņemt visu izmeklēšanai nepieciešamo dokumentu kopijas;
6. piedalīties datu nesējos ierakstīto datu nolasīšanā;
7. piedalīties izmeklēšanas pasākumos, kas netiek veikti aviācijas nelaimes gadījuma vietā, piemēram, sastāvdaļu pārbaudēs, tehniskajās sanāksmēs, testēšanā un lidojumu modelēšanā;
8. piedalīties izmeklēšanas norises sanāksmēs, tostarp apspriedēs par analīzi, secinājumiem, cēloņiem un drošības rekomendācijām, un
9. iesniegt priekšlikumus par dažādiem izmeklēšanas elementiem.

Tomēr to valstu līdzdalību, kas nav reģistrētājvalstis, ekspluatantvalstis, projektētājvalstis vai izgatavotājvalstis, var ierobežot, ņemot vērā šādām valstīm 5.23. punktā noteiktās tiesības.

*1. piezīme. Tiek atzīts, ka līdzdalības veidu nosaka tās valsts valsts noteiktā kārtība, kurā tiek veikta izmeklēšana vai tās daļa.*

*2. piezīme. Informācijas vākšanu un reģistrēšanu nedrīkst aizkavēt, lai sagaidītu kāda pilnvarotā pārstāvja ierašanos.*

*3. piezīme. Šā standarta noteikumi neliedz valstij, kas veic izmeklēšanu, paplašināt līdzdalību, piešķirot citas tiesības, ne tikai uzskaitītās.*

*4. piezīme. Šā punkta e) apakšpunktā minētie atbilstošie dokumenti ietver arī tādus dokumentus kā ziņojumus par sastāvdaļu pārbaudēm vai pētījumus, kas veikti saistībā ar izmeklēšanu.*

## *Pienākumi*

5.26. Pilnvarotie pārstāvji un viņu padomnieki:

1. sniedz valstij, kas veic izmeklēšanu, visu tiem pieejamo būtisko informāciju un
2. neizpauž informāciju par izmeklēšanas gaitu un secinājumiem bez tās valsts skaidras piekrišanas, kas veic izmeklēšanu.

*Piezīme. Šis standarts neliedz nekavējoties darīt zināmus faktus, ja to atļāvusi valsts, kas veic izmeklēšanu, un šis standarts neliedz arī pilnvarotajiem pārstāvjiem ziņot savām attiecīgajām valstīm, lai veicinātu atbilstošu drošības pasākumu noteikšanu.*

## TO VALSTU LĪDZDALĪBA, KURU PILSOŅI GĀJUŠI BOJĀ VAI GUVUŠI NOPIETNUS MIESAS BOJĀJUMUS

## *Tiesības*

5.27. Valsts, kura ir īpaši ieinteresēta aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanā, jo bojā gājuši vai nopietnus miesas bojājumus guvuši tās pilsoņi, ir tiesīga norīkot ekspertu, kam būtu tiesības:

1. apmeklēt aviācijas nelaimes gadījuma vietu;
2. iepazīties ar būtisku faktisko informāciju, ko atļāvusi publiskot valsts, kas veic izmeklēšanu, kā arī ar informāciju par izmeklēšanas gaitu un
3. saņemt nobeiguma ziņojuma kopiju.

Tas netraucē valstij arī palīdzēt upuru identificēšanā un tikties ar izdzīvojušajiem, kas ir no šīs valsts.

*Piezīme. Norādījumi attiecībā uz palīdzību aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm ir sniegti Rokasgrāmatā par palīdzību aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm (dok. Nr. 9973).*

5.28. **Ieteikums.** *Valstij, kas veic izmeklēšanu, jāpublisko noskaidrotā faktiskā informācija vismaz pirmajā izmeklēšanas gadā un laikus jāinformē par izmeklēšanas gaitu.*

# 6. NODAĻA. NOBEIGUMA ZIŅOJUMS

6.1. **Ieteikums**. *Jāizmanto 1. papildinājumā sniegtais nobeiguma ziņojuma formāts. Tomēr to var pielāgot aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta apstākļiem.*

## IKVIENAS VALSTS PIENĀKUMI

## *Informācijas publiskošana. Piekrišana*

6.2. Valstis neizplata, nepublicē vai nepadara pieejamu nobeiguma ziņojuma projektu vai tā daļu, vai dokumentus, kas iegūti aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanas laikā, bez tās valsts skaidras piekrišanas, kas veikusi izmeklēšanu, ja vien šī valsts jau nav publicējusi vai publiskojusi šādus ziņojumus vai dokumentus.

## TĀS VALSTS PIENĀKUMS, KURA VEIC IZMEKLĒŠANU

## *Saskaņošana*

6.3. Valsts, kas veic izmeklēšanu, nosūta nobeiguma ziņojuma projekta kopiju šādām valstīm, lūdzot tām sniegt būtiskas un pamatotas atsauksmes par ziņojumu, cik drīz vien iespējams:

1. valstij, kura uzsāka izmeklēšanu;
2. reģistrētājvalstij;
3. ekspluatantvalstij;
4. projektētājvalstij;
5. izgatavotājvalstij un
6. jebkurai valstij, kas piedalījās izmeklēšanā saskaņā ar 5. nodaļu.

Ja valsts, kas veic izmeklēšanu, saņem komentārus sešdesmit dienu laikā no nosūtīšanas vēstules datuma, tā vai nu groza nobeiguma ziņojuma projektu, lai iekļautu tajā saņemtos komentārus, vai, ja tā vēlas valsts, kura sniedza komentārus, pievieno tos nobeiguma ziņojumam kā pielikumu. Ja valsts, kas veic izmeklēšanu, sešdesmit dienu laikā no nosūtīšanas vēstules datuma nesaņem komentārus, tā izdod nobeiguma ziņojumu saskaņā ar 6.4. punktu, ja vien attiecīgās valstis nav vienojušās šo laika posmu pagarināt.

*1. piezīme. Šis standarts neliedz valstij, kas veic izmeklēšanu, apspriesties ar citām valstīm, piemēram, ar tām valstīm, kuras sniegušas būtisku informāciju, nodrošinājušas ar nozīmīgām iekārtām vai nosūtījušas ekspertus, kuri izmeklēšanā piedalījušies saskaņā ar 5.27. punktu.*

*2. piezīme. Nobeiguma ziņojumam pievienojami tikai komentāri par nobeiguma ziņojuma specifiski tehniskiem, neredakcionāliem aspektiem, par kuriem nav bijis iespējams panākt vienošanos.*

*3. piezīme. Lai saņēmējvalstīm nosūtītu nobeiguma ziņojuma projektu, valsts, kas veic izmeklēšanu, var apsvērt iespēju izmantot vispiemērotākos un ātrākos pieejamos sakaru līdzekļus, piemēram, faksimilu, elektronisko pastu vai kurjerpastu.*

*4. piezīme. Nobeiguma ziņojuma projektā jāiekļauj paredzētās drošības rekomendācijas.*

6.3.1. **Ieteikums.** *Valstij, kas veic izmeklēšanu, jānosūta ar ekspluatantvalsts starpniecību nobeiguma ziņojuma projekta kopija ekspluatantam, lai tas varētu iesniegt savus apsvērumus par nobeiguma ziņojuma projektu.*

6.3.2. **Ieteikums**. *Valstij, kas veic izmeklēšanu, jānosūta ar projektētājvalsts un izgatavotājvalsts starpniecību nobeiguma ziņojuma projekta kopija organizācijām, kuras atbildīgas par šā gaisa kuģa tipa projektu un galīgo montāžu, lai tās varētu iesniegt savus komentārus par nobeiguma ziņojuma projektu.*

## *Saņēmējvalstis*

6.4. Valsts, kas veic izmeklēšanu, ar iespējami minimālu kavēšanos nosūta aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas nobeiguma ziņojumu:

1. valstij, kura uzsāka izmeklēšanu;
2. reģistrētājvalstij;
3. ekspluatantvalstij;
4. projektētājvalstij;
5. izgatavotājvalstij;
6. jebkurai valstij, kas piedalījās izmeklēšanā;
7. visām valstīm, kuru pilsoņi gājuši bojā vai guvuši nopietnus miesas bojājumus, un
8. visām valstīm, kuras sniedza būtisku informāciju, nodrošināja ar nozīmīgām iekārtām vai ekspertu palīdzību.

## *Nobeiguma ziņojuma izdošana*

6.5. Lai novērstu aviācijas nelaimes gadījumus, valsts, kura veic aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanu, sagatavo publiski pieejamu nobeiguma ziņojumu, cik drīz vien iespējams, vēlams – 12 mēnešu laikā.

*Piezīme. Nobeiguma ziņojumu var padarīt publiski pieejamu, publicējot to internetā, un tas nav obligāti jāpublicē drukātā formā.*

6.6. Ja ziņojumu nevar padarīt publiski pieejamu divpadsmit mēnešu laikā, tad valsts, kura veic izmeklēšanu, padara publiski pieejamu starpziņojumu katrā notikuma gadadienā, sīki izklāstot izmeklēšanas gaitu un visus izskatītos drošības jautājumus.

6.7. Ja valsts, kas veikusi izmeklēšanu saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu, kas noticis ar gaisa kuģi, kura maksimālā masa pārsniedz 5 700 kg, ir izdevusi nobeiguma ziņojumu, tad šī valsts nosūta nobeiguma ziņojuma kopiju Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai.

*Piezīme. Kad vien tas ir iespējams, ICAO nosūtītais nobeiguma ziņojums jāsagatavo kādā no Organizācijas darba valodām un 1. papildinājumā norādītajā formā.*

## *Drošības rekomendācijas*

6.8. Jebkurā aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanas posmā aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde valstī, kas veic izmeklēšanu, datētā pavadvēstulē iesaka citām iestādēm, tostarp arī iestādēm citās valstīs, veikt visus profilaktiskos pasākumus, kurus tā uzskata par vajadzīgiem, lai nekavējoties uzlabotu lidojumu drošību.

*Piezīme. Priekšroka izdot drošības rekomendācijas, pamatojoties uz aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta izmeklēšanas rezultātiem, jāpiešķir valstij, kas veic izmeklēšanu; tomēr, domājot par lidojumu drošību, citas valstis, kas piedalās izmeklēšanā, var izdot drošības rekomendācijas, iepriekš to saskaņojot ar valsti, kas veic izmeklēšanu.*

6.9. Valsts, kura veic aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanu, vajadzības gadījumā ar datētas pavadvēstules palīdzību nosūta visas drošības rekomendācijas, kas izriet no tās veiktās izmeklēšanas, citas(-u) attiecīgās(-o) valsts(-u) aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādēm un, ja tās attiecas uz *ICAO* dokumentiem, tad arī *ICAO*.

*Piezīme. Ja nobeiguma ziņojumi ietver drošības rekomendācijas, kas adresētas ICAO, jo pastāv saistība ar ICAO dokumentiem, šiem ziņojumiem jāpievieno vēstule, kurā izklāstīta konkrēta ieteicamā rīcība.*

## TĀS VALSTS PIENĀKUMI, KURA SAŅĒMUSI VAI IZDEVUSI DROŠĪBAS REKOMENDĀCIJAS

## *Rīcība, saņemot drošības rekomendācijas*

6.10. Valsts, kura saņem drošības rekomendācijas, deviņdesmit dienu laikā pēc pavadvēstules izdošanas datuma informē valsti, kura tās ierosinājusi, par veiktajiem vai plānotajiem profilaktiskajiem pasākumiem vai par iemesliem, kādēļ netiks veikti nekādi pasākumi.

*Piezīme. Šis standarts neliedz valstij, kas veic izmeklēšanu, ierosināt cita veida profilaktiskos pasākumus, nekā norādīts drošības rekomendācijās.*

6.11. **Ieteikums.** *Valstij, kas veic izmeklēšanu, vai jebkurai citai valstij, kas izdod drošības rekomendācijas, jānosaka kārtība, kā reģistrēt pēc drošības rekomendāciju izdošanas veiktos pasākumus.*

6.12. **Ieteikums.** *Valstij, kas saņem drošības rekomendācijas, jāievieš procedūras, lai uzraudzītu to pasākumu izpildes gaitu, kas tiek veikti, reaģējot uz šīm drošības rekomendācijām.*

# 7. NODAĻA. ADREP ZIŅOŠANA

*1. piezīme. B pievienojumā sniegts paziņojumu un ziņojumu kontrolsaraksts.*

*2. piezīme. Šīs nodaļas noteikumi var paredzēt nosūtīt divus atsevišķus ziņojumus par jebkuru aviācijas nelaimes gadījumu vai incidentu. Tie ir:*

*iepriekšējs ziņojums; aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta datu ziņojums.*

## IEPRIEKŠĒJS ZIŅOJUMS

## TĀS VALSTS PIENĀKUMS, KURA VEIC IZMEKLĒŠANU

## *Aviācijas nelaimes gadījumi ar gaisa kuģiem, kuru masa pārsniedz 2 250 kg*

7.1. Ja aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā gaisa kuģa maksimālā masa pārsniedz 2 250 kg, valsts, kas veic izmeklēšanu, nosūta iepriekšēju ziņojumu:

1. reģistrētājvalstij vai attiecīgā gadījumā notikuma vietas valstij;
2. ekspluatantvalstij;
3. projektētājvalstij;
4. izgatavotājvalstij;
5. visām valstīm, kuras sniedza būtisku informāciju vai nodrošināja ar nozīmīgām iekārtām vai ekspertu palīdzību, un
6. Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai.

## *Aviācijas nelaimes gadījumi ar gaisa kuģiem, kuru masa ir 2 250 kg vai mazāka*

7.2. Ja aviācijas nelaimes gadījumā ir iesaistīts gaisa kuģis, kas nav minēts 7.1. punktā, un ja uzskata, ka tiek skarti tādi lidojumderīguma jautājumi, kuri varētu interesēt citas valstis, tad valsts, kas veic izmeklēšanu, nosūta iepriekšēju ziņojumu:

1. reģistrētājvalstij vai attiecīgā gadījumā notikuma vietas valstij;
2. ekspluatantvalstij;
3. projektētājvalstij;
4. izgatavotājvalstij un
5. visām valstīm, kuras sniedza būtisku informāciju vai nodrošināja ar nozīmīgām iekārtām vai ekspertu palīdzību.

## *Valoda*

7.3. Iepriekšēju ziņojumu iesniedz attiecīgajām valstīm un Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai vienā no *ICAO* darba valodām.

## *Nosūtīšana*

7.4. Iepriekšēju ziņojumu nosūta, izmantojot faksimilu, elektronisko pastu vai aviopastu, trīsdesmit dienu laikā no aviācijas nelaimes gadījuma dienas, ja vien līdz tam laikam nav nosūtīts aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta datu ziņojums. Ja ir skarti jautājumi, kas tieši ietekmē drošību, tad to nosūta, tiklīdz informācija ir pieejama, izmantojot vispiemērotākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.

## AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMA/INCIDENTA DATU ZIŅOJUMS

## TĀS VALSTS PIENĀKUMS, KURA VEIC IZMEKLĒŠANU

## *Aviācijas nelaimes gadījumi ar gaisa kuģiem, kuru masa pārsniedz 2 250 kg*

7.5. Ja aviācijas nelaimes gadījumā iesaistītā gaisa kuģa maksimālā masa pārsniedz 2 250 kg, tad valsts, kas veic izmeklēšanu, cik drīz vien iespējams pēc izmeklēšanas, nosūta Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta datu ziņojumu.

## *Papildu informācija*

7.6. **Ieteikums**. *Valstij, kas veic izmeklēšanu, pēc pieprasījuma jāsniedz citām valstīm visa atbilstošā informācija papildus tai, kas sniegta aviācijas nelaimes gadījuma/incidenta datu ziņojumā.*

## *Incidenti ar gaisa kuģiem, kuru masa pārsniedz 5 700 kg*

7.7. Ja valsts izmeklē incidentu, kurā iesaistīts gaisa kuģis, kura maksimālā masa pārsniedz 5 700 kg, tad šī valsts, cik drīz vien iespējams, pēc izmeklēšanas nosūta Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai incidenta datu ziņojumu.

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

# 8. NODAĻA. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU NOVĒRŠANAS PASĀKUMI

*Piezīme. Papildus šīs nodaļas noteikumiem citi noteikumi, kas attiecas uz aviācijas nelaimes gadījumu novēršanas veicināšanu, apkopojot un analizējot drošības datus un nekavējoties apmainoties ar drošības informāciju valsts lidojumu drošības programmas (SSP) ietvaros, ir sniegti 19. pielikumā “Lidojumu drošības pārvaldība” un šajā saistībā ir attiecināmi uz šo pielikumu. Sīkāki norādījumi ir sniegti Lidojumu drošības pārvaldības rokasgrāmatā (SMM) (dok. Nr. 9859).*

## *Datubāze un profilaktiski pasākumi*

8.1. Valsts izveido un uztur aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu datubāzi, lai veicinātu informācijas par faktiskajiem vai potenciālajiem drošības trūkumiem efektīvu analīzi un noteiktu nepieciešamos profilaktiskos pasākumus.

*Piezīme. Papildu informācija, uz kuru var balstīt profilaktiskos pasākumus, var būt ietverta nobeiguma ziņojumos par izmeklētajiem aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem.*

8.2. **Ieteikums.** *Valsts iestādēm, kuras ir atbildīgas par SSP ieviešanu, jābūt piekļuvei 8.1. punktā minētajai aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu datubāzei, lai gūtu atbalstu to pienākumu īstenošanai drošības jomā.*

*Piezīme. Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu datubāzi var iekļaut drošības datubāzē, kas var būt viena vai vairākas datubāzes. Papildu noteikumi par drošības datubāzi ir ietverti 19. pielikumā “Lidojumu drošības pārvaldība”. Papildu norādījumi ir iekļauti arī Lidojumu drošības pārvaldības rokasgrāmatā (SMM) (dok. Nr. 9859)*

8.3. 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. Ja drošības rekomendācijas tiek adresētas kādai organizācijai citā valstī, tās nosūta arī šīs valsts aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei.

# 1. PAPILDINĀJUMS. NOBEIGUMA ZIŅOJUMA FORMĀTS

*(Sk. 6. nodaļu)*

## MĒRĶIS

Šā formāta mērķis ir nodrošināt, ka nobeiguma ziņojums tiek sagatavots uzskatāmi un vienveidīgi.

Sīki izstrādāti norādījumi par katras nobeiguma ziņojuma sadaļas aizpildīšanu ir sniegti Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas rokasgrāmatā (dok. Nr. 9756).

## FORMĀTS

***Nosaukums.*** Nobeiguma ziņojums sākas ar nosaukumu, kurā norādīta šāda informācija:

gaisa kuģa ekspluatanta vārds vai nosaukums, gaisa kuģa izgatavotājs, modelis, valstspiederības un reģistrācijas zīmes, aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta vieta un datums.

***Izklāsts.*** Pēc nosaukuma seko izklāsts, kurā īsi izklāstīta visa būtiskā informācija par:

aviācijas nelaimes gadījuma paziņošanu valsts un ārvalstu iestādēm; norādīta aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas iestāde un pilnvarotie pārstāvji; izmeklēšanas organizēšanu; iestādi, kas izdevusi ziņojumu, un publicēšanas datumu,

un nobeigumā īss to apstākļu izklāsts, kuru rezultātā notika aviācijas nelaimes gadījums.

***Ziņojuma galvenā daļa.*** Nobeiguma ziņojuma galvenajā daļā ir šādas sadaļas:

1. Faktiskā informācija;
2. Analīze;
3. Secinājumi;
4. Drošības rekomendācijas.

Katru sadaļu veido vairākas apakšsadaļas, kas aprakstītas turpmāk tekstā.

***Papildinājumi.*** Pievieno pēc vajadzības.

*Piezīme. Sagatavojot nobeiguma ziņojumu atbilstoši šim formātam, nodrošina, ka:*

1. *katrā attiecīgajā sadaļā tiek iekļauta visa informācija, kas būtiska faktiskās informācijas, analīzes un secinājumu izprašanai;*
2. *ja nav pieejama informācija attiecībā uz kādu no punktiem 1. sadaļā “Faktiskā informācija” vai ja tai nav būtiskas nozīmes saistībā ar aviācijas nelaimes gadījumu izraisījušajiem apstākļiem, tad atbilstošajās apakšsadaļās par to jāiekļauj piezīme.*

**1. FAKTISKĀ INFORMĀCIJA**

1.1. ***1.1. Lidojuma apstākļi.*** Īss šādas informācijas izklāsts:

* reisa numurs, lidojuma tips, pēdējā izlidošanas vieta, izlidošanas laiks (vietējais laiks vai Griničas laiks), plānotā nosēšanās vieta;
* lidojuma sagatavošana, lidojuma un aviācijas nelaimes gadījumu izraisījušo notikumu apraksts, tostarp vajadzības gadījumā ietver lidojuma norises pa maršrutu galvenās daļas aprakstu;
* atrašanās vieta (ģeogrāfiskais platums un garums, pacēlums), aviācijas nelaimes gadījuma laiks (vietējais laiks vai Griničas laiks), dienā vai naktī.

1.2. ***Miesas bojājumi cilvēkiem.*** Aizpildīta šāda tabula (jānorāda skaits):

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| *Miesas bojājumi* | *Gaisa kuģa apkalpe* | *Pasažieri* | *Citas personas* |
| Nāvējoši |  |  |  |
| Nopietni |  |  |  |
| Nelieli/Nav |  |  |  |

*Piezīme. Nāvējoši miesas bojājumi ietver visus nāves gadījumus, kas konstatēti kā tiešs aviācijas nelaimes gadījumā gūto miesas bojājumu rezultāts. Nopietni miesas bojājumi ir noteikti 1. nodaļā.*

1.3. ***Gaisa kuģim nodarītie bojājumi.*** Īss pārskats par bojājumiem, kas radušies gaisa kuģim aviācijas nelaimes gadījumā (iznīcināts, pamatīgi bojāts, nedaudz bojāts, nav bojāts).

1.4. ***Citi bojājumi.*** Īss to bojājumu apraksts, kas radušies citiem objektiem, nevis gaisa kuģim.

### 1.5. Informācija par personālu

1. Informācija par katru gaisa kuģa apkalpes locekli, tostarp vecums, apliecību derīgums, kvalifikācijas novērtējums, obligātās pārbaudes, lidošanas pieredze (kopējā un ar attiecīgo gaisa kuģa tipu) un būtiska informācija par pienākumu pildīšanas laiku.
2. Īss citu apkalpes locekļu kvalifikācijas un pieredzes apraksts.
3. Informācija par citu personālu, piemēram, attiecīgā gadījumā par gaisa satiksmes dienestu, tehniskās apkopes u. c. personālu.

### 1.6. Informācija par gaisa kuģi

1. Īss pārskats par gaisa kuģa lidojumderīgumu un tehnisko apkopi (jāiekļauj norādes par trūkumiem, kas bija zināmi pirms lidojuma vai kļuva zināmi tā laikā, ja tiem bija kāda nozīme aviācijas nelaimes gadījumā).
2. Īss pārskats par gaisa kuģa tehnisko stāvokli, ja nepieciešams, norādot, vai masa un smaguma centrs bija atļautajās robežās tajā lidojuma fāzē, kad notika aviācijas nelaimes gadījums. (Ja netika ievēroti atļautie nosacījumi un ja tie attiecas uz aviācijas nelaimes gadījumu, sniedz sīkāku informāciju.)
3. Izmantotās degvielas tips.

### 1.7. Meteoroloģiskā informācija.

1. Īss pārskats par meteoroloģiskajiem apstākļiem aviācijas nelaimes gadījuma vietā un laikā, tostarp par prognozi un faktiskajiem laikapstākļiem, kā arī par meteoroloģiskās informācijas pieejamību gaisa kuģa apkalpei.
2. Dabiskais apgaismojums aviācijas nelaimes gadījuma laikā (spīd saule, mēness, ir krēsla u. c.).

1.8. ***Navigācijas līdzekļi.*** Informācija par pieejamiem navigācijas līdzekļiem, tostarp par tādiem nosēšanās līdzekļiem kā *ILS* (instrumentālās nosēšanās sistēma), *MLS* (mikroviļņu nosēšanās sistēma), *NDB* (nenoteikta virziena darbības radiobāka), *PAR* (precīzas nolaišanās radiolokators), *VOR* (augstfrekvences visu virzienu radiobāka), vizuālajiem virszemes līdzekļiem u. c., kā arī dati par to efektivitāti aviācijas nelaimes gadījuma laikā.

1.9. ***Sakari.*** Informācija par aeronavigācijas mobilajiem un fiksētajiem sakariem un to efektivitāti.

1.10. ***Informācija par lidlauku.*** Informācija par lidlauku, tā iekārtām un stāvokli vai par pacelšanās un nosēšanās zonu, ja nav izmantots lidlauks.

1.11. ***Lidojuma parametru reģistratori.*** Lidojuma parametru reģistratoru iekārtu izvietojums gaisa kuģī, to stāvoklis pēc atrašanas un no tām pieejamie atbilstošie dati.

1.12. ***Informācija par gaisa kuģa atlūzām un sadursmi.*** Vispārīga informācija par aviācijas nelaimes gadījuma vietu un gaisa kuģa atlūzu zonas raksturu; konstatētajiem tehniskajiem vai agregātu bojājumiem. Sīka informācija par dažādu gaisa kuģa atlūzu daļu atrašanās vietu un stāvokli parasti nav nepieciešama, ja vien nav jānorāda, ka gaisa kuģis ir sadalījies daļās vēl pirms sadursmes. Diagrammas, shēmas un fotogrāfijas var iekļaut šajā sadaļā vai pievienot papildinājumos.

1.13. ***Medicīniskā un patoloģiskā informācija.*** Īss veiktās izmeklēšanas rezultātu un tajos iegūto atbilstošo datu apraksts.

*Piezīme. Medicīniskā informācija, kas saistīta ar gaisa kuģa apkalpes locekļu apliecībām jāiekļauj 1.5. punktā “Informācija par personālu”.*

1.14. ***Ugunsgrēks.*** Ja bija izcēlies ugunsgrēks, informācija par tā veidu un par izmantoto ugunsdzēšanas aprīkojumu un tā efektivitāti.

1.15. ***Izdzīvošanas iespējas.*** Īss meklēšanas, evakuācijas un glābšanas darbu apraksts, apkalpes locekļu un pasažieru atrašanās vieta saistībā ar gūtajiem miesas bojājumiem un tādu gaisa kuģa elementu kā sēdekļu un drošības jostu stiprinājumu bojājumi.

1.16. ***Testēšana un izpēte.*** Īss testēšanas un izpētes darbu apraksts.

1.17. ***Informācija par institūcijām un to administratīvo darbību.*** Informācija par institūciju un to administratīvo darbību, ja tās ietekmējušas gaisa kuģa ekspluatāciju. Par šādām institūcijām uzskatāmas, piemēram, gaisa kuģu ekspluatanti, gaisa satiksmes dienesti, gaisa trašu, lidlauku un meteoroloģisko dienestu aģentūras un valsts pārvaldes iestādes. Informācijā varētu iekļaut arī (bet ne tikai) ziņas par organizatorisko struktūru un funkcijām, resursiem, ekonomisko statusu, administratīvo politiku un praksi, kā arī par to darbību reglamentējošiem noteikumiem.

1.18. ***Papildinformācija.*** Būtiska informācija, kas nav iekļauta 1.1.–1.17. punktā.

1.19. ***Noderīgi vai efektīvi izmeklēšanas paņēmieni.*** Ja izmeklēšanā ir izmantoti noderīgi vai efektīvi izmeklēšanas paņēmieni, īsi norāda šādu paņēmienu izmantošanas iemeslus un izskaidro to galvenās iezīmes, kā arī apraksta iegūtos rezultātus attiecīgi 1.1.–1.18. apakšpunktā.

## 2. ANALĪZE

Ziņojumā analizē tikai to informāciju, kas dokumentēta 1. sadaļā “Faktiskā informācija” un ir būtiska secinājumu izdarīšanai un cēloņu un/vai veicinošo faktoru noteikšanai.

**3. SECINĀJUMI**

Secinājumos iekļauj iegūtos datus, cēloņus un/vai veicinošus faktorus, kuri atklāti aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas gaitā. Cēloņu un/vai veicinošo faktoru uzskaitījumā norāda gan tiešos, gan sistēmiskos cēloņus un/vai veicinošos faktorus.

*Piezīme. Kā jau minēts 6. nodaļas 6.1. punktā, nobeiguma ziņojuma formātu, kas noteikts šajā papildinājumā, var pielāgot aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta apstākļiem. Tādējādi valstis secinājumos var norādīt gan “cēloņus”, gan “veicinošus faktorus”, gan abus variantus.*

## 4. DROŠĪBAS REKOMENDĀCIJAS

Ja nepieciešams, īsi izklāsta visas rekomendācijas, kas izstrādātas, lai novērstu aviācijas nelaimes gadījumus, un norāda jau īstenotos drošības pasākumus.

## PAPILDINĀJUMI

Lai nodrošinātu nobeiguma ziņojuma labāku izpratni, tā pielikumā var iekļaut papildu informāciju.

# 2. PAPILDINĀJUMS. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU UN INCIDENTU IERKASTU AIZSARDZĪBA

**1. IEVADS**

*1. piezīme. Ja 5. nodaļas 5.12. punktā uzskaitītie ieraksti tiek izpausti vai izmantoti krimināllietas, civillietas, administratīvās lietas vai disciplinārās lietas izskatīšanas procesā vai publiskoti, tas var nelabvēlīgi ietekmēt personas vai organizācijas, kuras iesaistītas aviācijas nelaimes gadījumos vai incidentos, un atturēt tās vai citas personas no turpmākas sadarbības ar aviācijas nelaimes gadījuma izmeklēšanas iestādēm. Lemšana par ierakstu izpaušanu vai izmantošanu, kas noteikta 5.12. punktā, ir paredzēta ar nolūku ņemt vērā šos apsvērumus.*

*2. piezīme. Saskaņā ar 5.12. punktu šā papildinājuma noteikumu mērķis ir:*

1. *palīdzēt valstīm izstrādāt tiesību aktus, noteikumus un politiku aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas ierakstu pienācīgai aizsardzībai un*
2. *palīdzēt kompetentajām iestādēm pieņemt 5.12. punktā noteikto lēmumu.*

Šajā papildinājumā:

1. *interešu līdzsvarošanas pārbaude* nozīmē to, ka kompetentā iestāde saskaņā ar 5.12. punktu izvērtēs aviācijas nelaimes gadījuma un incidenta izmeklēšanas ierakstu izpaušanas vai izmantošanas ietekmi uz notiekošo izmeklēšanu vai turpmākajām izmeklēšanām; un
2. *ieraksti* ir tie, kas minēti 5.12. punktā.

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

## 2. VISPĀRĪGI NORĀDĪJUMI

2.1. Valstis piemēro 5.12. punktā un šajā papildinājumā paredzēto aizsardzību visiem pilota kabīnes skaņas reģistratoru un lidaparāta attēlu reģistratora ierakstiem un jebkādiem šo ierakstu atšifrējumiem. Šāda aizsardzība tiek piemērota no brīža, kad notiek aviācijas nelaimes gadījums vai incidents, un tā paliek spēkā arī pēc nobeiguma ziņojuma publicēšanas.

2.2. Valstis piemēro 5.12. punktā un šajā papildinājumā paredzēto aizsardzību arī attiecībā uz citiem ierakstiem, kas minēti 5.12. punkta b) apakšpunktā. Šo aizsardzību piemēro no brīža, kad ieraksti nonāk aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes uzraudzībā vai kontrolē un turpina piemērot arī pēc nobeiguma ziņojuma publicēšanas.

### Audioierakstu un attēlu nepubliskošana

2.3. Valstis veic turpmāk minētos pasākumus, lai atbilstīgi 5.12.5. punktam novērstu pilotu kabīnes skaņas reģistratora audioierakstu un arī lidaparāta video reģistratora attēlu un audioierakstu publiskošanu:

1. publiskošana tiek novērsta, pieņemot attiecīgus valsts tiesību aktus, noteikumus un politiku, vai
2. tiek apstiprināti tādi autoratīvi aizsardzības līdzekļi kā, piemēram, aizsargājoši rīkojumi, slēgtas procedūras un izskatīšana “aiz slēgtām durvīm”, vai
3. ierakstu izpaušana tiek novērsta, izmantojot tādus tehniskus līdzekļus kā šifrēšana vai pārrakstīšana, pirms pilotu kabīnes skaņas reģistratoru vai lidaparātu attēlu reģistratoru atdošanas atpakaļ to īpašniekiem.

*Piezīme. Darba vietas ieraksti, piemēram, pilotu kabīnes skaņas reģistratora ieraksti un lidaparāta video reģistratora attēli, kas noteikti Čikāgas konvencijas pielikumos ietvertajos SARP, var tikt uztverti kā iejaukšanās operatīvā personāla privātumā, ja tie tiek izpausti vai izmantoti citiem nolūkiem, kam šie ieraksti nebija paredzēti.*

## 3. KOMPETENTĀ IESTĀDE

Saskaņā ar 5.12. punktu katrai valstij ir jānosaka kompetentā iestāde vai kompetentās iestādes, kas būtu piemērotas interešu līdzsvarošanas pārbaudes īstenošanai.

*Piezīme. Dažādiem apstākļiem var būt izraudzītas dažādas kompetentās iestādes. Piemēram, interešu līdzsvarošanas pārbaudes veikšanai krimināllietās vai civillietās kā kompetento iestādi var izraudzīties tiesu iestādi. Savukārt interešu līdzsvarošanas pārbaudes veikšanai gadījumos, kad ierakstus tiek lūgts publiskot, var izraudzīties citu kompetento iestādi.*

## 4. INTEREŠU LĪDZSVAROŠANAS PĀRBAUDES ĪSTENOŠANA

4.1. Ja saņemts pieprasījums izpaust 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.

*Piezīme. Noskaidrojamais būtiskais fakts ir 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*

4.2. Kad kompetentā iestāde īsteno interešu līdzsvarošanas pārbaudi, tā ņem vērā šādus faktorus:

1. ieraksta izveides vai ģenerēšanas mērķi;
2. to, kā pieprasītājs paredzējis izmantot pieprasīto ierakstu;
3. vai, izpaužot vai izmantojot attiecīgo ierakstu, tiks nelabvēlīgi ietekmētas kādas personas vai organizācijas tiesības vai intereses;
4. vai persona vai organizācija, uz kuru attiecīgais ieraksts attiecas, ir piekritusi tam, ka šis ieraksts tiks darīts pieejams;
5. vai pastāv atbilstīgi aizsardzības mehānismi, kas ierobežo attiecīgā ieraksta tālāku atklāšanu vai izmantošanu;
6. vai attiecīgais ieraksts ir padarīts neatpazīstams vai apkopots;
7. vai pastāv steidzama nepieciešamība piekļūt attiecīgajam ierakstam, lai novērstu nopietnu apdraudējumu veselībai vai dzīvībai;
8. vai attiecīgais ieraksts pēc būtības ir sensitīvs vai ierobežotas pieejamības ieraksts un
9. 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.

*1. piezīme. Interešu līdzsvarošanas pārbaudi attiecībā uz noteiktu ierakstu kategoriju iespējams veikt vienu reizi, pēc tam pārbaudes rezultātus iekļaujot valsts tiesību aktos un noteikumos.*

*2. piezīme. Kompetentajai iestādei var nākties īstenot interešu līdzsvarošanas pārbaudi, lai noteiktu, vai var atļaut ieraksta izpaušanu, un atsevišķu interešu līdzsvarošanas pārbaudi, lai noteiktu, vai var atļaut ieraksta izmantošanu.*

*3. piezīme. Norādījumi par interešu līdzsvarošanas pārbaudi ir sniegti Rokasgrāmatas par drošības informācijas aizsardzību (dok. Nr. 10053) I daļā “Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas ieraksti”.*

## 5. LĒMUMU DOKUMENTĒŠANA

**Ieteikums.** *Kompetentajai iestādei ir jādokumentē tās interešu līdzsvarošanas pārbaudē pieņemtā lēmuma pamatojums. Jānodrošina šā pamatojuma pieejamība, un uz to jāatsaucas, kad tas nepieciešams turpmākiem lēmumiem.*

*Piezīme. Valstis var iesniegt dokumentētos lēmumus Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai vienā no organizācijas darba valodām ievietošanai publiskā datubāzē.*

## 6. NOBEIGUMA ZIŅOJUMS

**Ieteikums.** *Lai ierobežotu nobeiguma ziņojuma izmantošanu citiem mērķiem, kas nav saistīti ar aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu novēršanu, valstīm ir jāapsver sekojošais:*

1. *uzsākt atsevišķu izmeklēšanu šādām citām vajadzībām vai*
2. *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*
3. *nepieļaut, ka nobeiguma ziņojums tiek izmantots kā pierādījums procesos, kuros tiek noteikta vainas pakāpe vai atbildība.*

*Piezīme. Saskaņā ar 6. nodaļas 6.5. punktu nobeiguma ziņojumi ir publiski pieejami aviācijas nelaimes gadījumu novēršanai un attiecībā uz tiem netiek piemērota 5.12. punktā minētā aizsardzība. Tomēr nobeiguma ziņojuma daļu, jo īpaši analīzes, secinājumu un drošības rekomendāciju, izmantošana pierādījumos valstu tiesās ar mērķi noteikt vainas pakāpi vai atbildību ir pretrunā tiem izmeklēšanas veikšanas mērķiem.*

## 7. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU UN INCIDENTU IZMEKLĒŠANAS PERSONĀLS

**Ieteikums.** *Drošības nolūkā un saskaņā ar 3. nodaļas 3.1. punktu valstīm ir jāapsver iespēja atbrīvot aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas personālu no pienākuma sniegt atzinumus jautājumos, kas saistīti ar vainas vai atbildības noteikšanu civillietas, krimināllietas, administratīvās lietas vai disciplinārlietas procesā.*

**PIEVIENOJUMI**

# A PIEVIENOJUMS. EKSPLUATANTVALSTS TIESĪBAS UN PIENĀKUMI ATTIECĪBĀ UZ AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMIEM UN INCIDENTIEM, KAS NOTIKUŠI AR NOMĀTIEM, FRAKTĒTIEM VAI SAVSTARPĒJI APMAINĪTIEM GAISA KUĢIEM

13. pielikuma “Aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana” standarti un ieteicamā prakse tika izstrādāta, kad reģistrētājvalsts un ekspluatantvalsts parasti bija viena un tā pati. Tomēr pēdējos gados ir attīstījusies starptautiskā gaisa kuģu noma un savstarpējā apmaiņa, un tādēļ daudzos gadījumos ekspluatantvalsts nav reģistrētājvalsts.

Dažkārt nomas un savstarpējās apmaiņas līgumi paredz gaisa kuģa nodrošināšanu ar apkalpi no reģistrētājvalsts. Tomēr lielākoties gaisa kuģu apkalpi nodrošina ekspluatantvalsts, un gaisa kuģis tiek ekspluatēts saskaņā ar ekspluatantvalsts tiesību aktiem. Tāpat, ņemot vērā šādu vienošanos daudzveidību, var rasties nepieciešamība veikt dažādus pasākumus lidojumderīguma nodrošināšanai. Par lidojumderīgumu pilnīgi vai daļēji var būt atbildīga ekspluatantvalsts vai reģistrētājvalsts. Dažos gadījumos ekspluatants saskaņā ar reģistrētājvalsts noteikto lidojumderīguma vadības sistēmu veic tehnisko apkopi un dokumentu noformēšanu.

Aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta gadījumā ir svarīgi, lai valstij, kura uzņēmusies atbildību par gaisa kuģa drošību, būtu tiesības piedalīties izmeklēšanā vismaz šīs atbildības ietvaros. Svarīgi ir arī tas, lai valstij, kas veic izmeklēšanu, būtu paātrināta piekļuve visiem dokumentiem un citai informācijai, kas attiecas uz šo izmeklēšanu.

Ja aviācijas nelaimes gadījuma vai incidenta vietu nav iespējams precīzi noteikt, jo tas noticis citas valsts teritorijā, tad ekspluatantvalstij pēc apspriešanās ar reģistrētājvalsti jāuzņemas pilna vai daļēja atbildība par izmeklēšanas veikšanu.

# B PIEVIENOJUMS. PAZIŅOJUMU UN ZIŅOJUMU KONTROLSARAKSTS

*Piezīme. Turpmāk izklāstīta šajā kontrolsarakstā iekļauto terminu nozīme.*

* Starptautiskie notikumi: *aviācijas nelaimes gadījumi un incidenti, kas Līgumslēdzējas valsts teritorijā notikuši ar citā Līgumslēdzējā valstī reģistrētu gaisa kuģi.*
* Iekšzemes notikumi: *aviācijas nelaimes gadījumi un incidenti, kas notikuši reģistrētājvalsts teritorijā.*
* Citi notikumi: *aviācijas nelaimes gadījumi un incidenti, kas notikuši tādas valsts teritorijā, kas nav Līgumslēdzēja valsts, vai ārpus jebkādas valsts teritorijas.*

## 1. PAZIŅOŠANA. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMI UN NOPIETNI INCIDENTI

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| *No* | *Attiecas uz* | *Nosūtāms* | *Atsauce uz 13. pielikumu* |
| Notikuma vietas valsts | Starptautiskie notikumi:  visiem gaisa kuģiem | Reģistrētājvalstij  Ekspluatantvalstij  Projektētājvalstij  Izgatavotājvalstij  *ICAO* (ja gaisa kuģa masa ir lielāka par 2 250 kg vai gaisa kuģis ir turboreaktīvā lidmašīna) | 4.1. punkts |
| Reģistrētājvalsts | Iekšzemes notikumi un citi notikumi:  Visiem gaisa kuģiem | Ekspluatantvalstij  Projektētājvalstij  Izgatavotājvalstij  *ICAO* (ja gaisa kuģa masa ir lielāka par 2 250 kg vai gaisa kuģis ir turboreaktīvā lidmašīna) | 4.8. punkts |

**2. NOBEIGUMA ZIŅOJUMS**

**Aviācijas nelaimes gadījumi un nopietni incidenti neatkarīgi no notikuma vietas**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| *No* | *Ziņojuma veids* | *Attiecas uz* | *Nosūtāms* | *Atsauce uz 13. pielikumu* |
| Valsts, kas veic izmeklēšanu | NOBEIGUMA ZIŅOJUMS | Visiem gaisa kuģiem | Valstij, kas uzsāka izmeklēšanu  Reģistrētājvalstij  Ekspluatantvalstij  Projektētājvalstij  Izgatavotājvalstij  Citām valstīm, kuras piedalās izmeklēšanā  Valstij, kuras pilsoņi gājuši bojā vai guvuši nopietnus miesas bojājumus  Valstij, kas sniegusi informāciju, nodrošinājusi ar nozīmīgām iekārtām vai ekspertu palīdzību | 6.4. punkts |
|  |  | Gaisa kuģiem ar maksimālo masu virs 5 700 kg | *ICAO* | 6.7. punkts |

**3. *ADREP* ZIŅOJUMS**

**Aviācijas nelaimes gadījumi un nopietni incidenti neatkarīgi no notikuma vietas**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| *No* | *Ziņojuma veids* | *Attiecas uz* | *Nosūtāms* | *Atsauce uz 13. pielikumu* |
| Valsts, kas veic izmeklēšanu | IEPRIEKŠĒJS ZIŅOJUMS | Aviācijas nelaimes gadījumiem ar gaisa kuģiem, kuru masa pārsniedz 2 250 kg | Reģistrētājvalstij vai  notikuma vietas valstij  Ekspluatantvalstij  Projektētājvalstij  Izgatavotājvalstij  Valstij, kas sniegusi informāciju, nodrošinājusi ar nozīmīgām iekārtām vai ekspertu palīdzību  *ICAO* | 7.1. punkts |
|  |  | Aviācijas nelaimes gadījumiem ar gaisa kuģiem, kuru masa ir 2 250 kg vai mazāk, ja ir iesaistīti lidojumderīguma vai svarīgi jautājumi | Visiem iepriekšminētajiem adresātiem, izņemot *ICAO* | 7.2. punkts |
|  | AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMA DATU ZIŅOJUMS | Aviācijas nelaimes gadījumiem ar gaisa kuģiem, kuru masa pārsniedz 2 250 kg | *ICAO* | 7.5. punkts |
|  | INCIDENTA DATU ZIŅOJUMS | Incidentiem ar gaisa kuģiem, kuru masa pārsniedz 5 700 kg | *ICAO* | 7.7. punkts |

**4. AVIĀCIJAS NELAIMES GADĪJUMU NOVĒRŠANAS PASĀKUMI**

**Citām valstīm svarīgi drošības jautājumi**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| *No* | *Ziņojuma veids* | *Attiecas uz* | *Nosūtāms* | *Atsauce uz 13. pielikumu* |
| Valstīm, kas izstrādā drošības rekomendācijas | Drošības rekomendācijas | Citām valstīm izteiktajām rekomendācijām | Aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādēm šajās valstīs | 6.8. punkts  8.3. punkts |
|  |  | *ICAO* dokumenti | *ICAO* | 6.9. punkts |

# C PIEVIENOJUMS. NOPIETNU INCIDENTU PIEMĒRI

1. Turpmāk sniegta termina “nopietns incidents” definīcija, kas tam piešķirta 1. nodaļā.

***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.

2. Uzskaitītie incidenti ir tipiski incidentu piemēri, kurus var uzskatīt par nopietniem incidentiem. Uzskaitījums nav pilnīgs un sniegts vienīgi ar nolūku paskaidrot nopietna incidenta definīciju.

Ir gandrīz notikusi sadursme, kas prasījusi manevra veikšanu, lai izvairītos no sadursmes vai nedrošas situācijas.

Sadursmes, kas netiek klasificētas kā aviācijas nelaimes gadījumi.

Kontrolējama lidojuma laikā pēdējā brīdī ir notikusi izvairīšanās no sadursmes ar zemi.

Pārtraukta pacelšanās uz slēgta vai aizņemta skrejceļa vai manevrēšanas ceļa1, vai nepiešķirta skrejceļa. Pacelšanās no slēgta vai aizņemta skrejceļa vai manevrēšanas ceļa1, vai nepiešķirta skrejceļa.

Nosēšanās vai nosēšanās mēģinājumi uz slēgta vai aizņemta skrejceļa, vai manevrēšanas ceļa[[2]](#footnote-2), vai nepiešķirta skrejceļa. Būtiska kļūda paredzēto parametru sasniegšanā gaisa kuģa pacelšanās laikā vai lidojuma sākuma augstuma uzņemšanas laikā.

Ir konstatētas liesmas un/vai dūmi pilotu kabīnē, pasažieru salonā, kravas telpās vai dzinēja aizdegšanās, lai arī šāda aizdegšanās tikusi nodzēsta ar ugunsdzēšanas aparātiem.

Gaisa kuģa apkalpei ir bijusi nepieciešamība avārijas situācijā izmantot gaisa kuģa skābekļa sistēmu.

Gaisa kuģa konstrukcijas bojājums vai dzinēja izjukšana, ieskaitot nekontrolējamu turbīndzinēja atteici, kas netiek klasificēti kā aviācijas nelaimes gadījums.

Daudzkārtēji vienas vai vairāku gaisa kuģu sistēmu bojājumi, kas būtiski ietekmē tā vadīšanu. Gaisa kuģa apkalpes loceklis lidojuma laikā ir kļuvis darbnespējīgs.

Ar degvielas daudzumu vai padevi saistītas situācijas, kurās pilots ir spiests izziņot avārijas stāvokli, piemēram, nepietiekams degvielas daudzums, degvielas izbeigšanās, degvielas nepietiekama padeve, nespēja izmantot visu gaisa kuģī esošo izmantojamo degvielu.

Skrejceļa nesankcionēta šķērsošana, kas klasificējama bīstamības kategorijā A. Informācija par bīstamības klasifikāciju sniegta Rokasgrāmatā par nesankcionētas skrejceļa šķērsošanas novēršanu (dok. Nr. 9870).

Incidenti pacelšanās vai nosēšanās laikā. Tādi incidenti kā nosēšanās pirms skrejceļa vai pārbraukšana aiz skrejceļa, vai noskriešana no skrejceļa pa sānu malu.

Sistēmu kļūmes, kritiski laikapstākļi, lidojums ārpus apstiprinātā lidojuma režīma diapazona vai citi gadījumi, kas varētu radīt grūtības vadīt gaisa kuģi.

Vairāk nekā vienas rezervēšanas sistēmas atteice, kas ir obligāta lidojuma veikšanai un navigācijai.

Kravas ārējā piekarē vai citas ārpus gaisa kuģa pārvadātas kravas netīša atbrīvošana vai tīša ārkārtas atbrīvošana.

# D PIEVIENOJUMS. NORĀDĪJUMI LIDOJUMA PARAMETRU REĢISTRATORU INFORMĀCIJAS ATŠIFRĒŠANAI UN ANALĪZEI

**Pirmā reakcija**

Nopietna aviācijas nelaimes gadījuma radīto seku novēršana prasa laiku jebkurai valsts aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādei. Viens no jautājumiem, kam nepieciešams tūlītējs lēmums, ir, kur atšifrēt un analizēt lidojuma parametru reģistratoru informāciju. Ir svarīgi atšifrēt lidojuma parametru reģistratoru informāciju, cik vien drīz iespējams pēc aviācijas nelaimes gadījuma. Savlaicīga problēmu jomu noteikšana var ietekmēt izmeklēšanu aviācijas nelaimes gadījuma vietā, kur pierādījumi dažreiz saglabājas neilgu laiku. Savlaicīga problēmu jomu noteikšana var arī ļaut izstrādāt steidzamas drošības rekomendācijas, kas var būt nepieciešamas, lai novērstu līdzīgus aviācijas nelaimes gadījumus.

Daudzām valstīm nav savu iekārtu lidojuma parametru reģistratoru informācijas (gan balss, gan datu) atšifrēšanai un analīzei, un tāpēc tās lūdz palīdzību citām valstīm. Tāpēc ir svarīgi, lai tās valsts aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde, kas veic izmeklēšanu, īstenotu savlaicīgus pasākumus, lai atšifrētu lidojuma parametru reģistratoru informāciju ar piemērotu iekārtu.

## Iekārtas izvēle

Valsts, kas veic izmeklēšanu, var lūgt palīdzību jebkurai valstij, kura, pēc tās domām, var vislabāk palīdzēt izmeklēšanā. Gaisa kuģa ražotāju standarta atšifrēšanas aprīkojums un programmatūra, ko parasti izmanto aviosabiedrības un tehniskās apkopes organizācijas, netiek uzskatīta par atbilstošu izmeklēšanas vajadzībām. Ja lidojuma parametru reģistratori ir bojāti, parasti ir vajadzīgas īpašas informācijas apstrādes un analīzes metodes.

Lidojuma parametru reģistratoru informācijas atšifrēšanas iekārtām jāspēj nodrošināt šādas funkcijas:

* 1. izjaukt lidojuma parametru reģistratorus un atšifrēt informāciju, ja tie ir ievērojami bojāti;
  2. nolasīt informāciju no oriģinālā informācijas nesēja/atmiņas moduļa bez nepieciešamības izmantot ražotāja kopēšanas ierīci vai lidojuma parametru reģistratora korpusu, kas bija iesaistīts aviācijas nelaimes gadījumā vai incidentā;
  3. manuāli veikt neapstrādāta bināra signāla analīzi no lidojuma parametru reģistratoru ciparu lentes;
  4. uzlabot un filtrēt balss ierakstus ciparu režīmā, izmantojot piemērotu programmatūru, un
  5. veikt datu grafisku analīzi, atvasināt papildu parametrus, kas nav precīzi reģistrēti, apstiprināt datus, veicot savstarpējo salīdzināšanu, un izmantot citas analīzes metodes, lai noteiktu datu precizitāti un ierobežojumus.

## Izgatavotājvalsts (vai projektētājvalsts) un ekspluatantvalsts līdzdalība

Izgatavotājvalsts (vai projektētājvalsts) ir atbildīga par lidojumderīgumu, un tai ir speciālisti ar zināšanām, kas parasti vajadzīgas, lai veiktu lidojuma parametru reģistratoru informācijas atšifrēšanu un analīzi. Tā kā ar lidojuma parametru reģistratoru informācijas palīdzību bieži var atklāt lidojumderīguma problēmas, izgatavotājvalsts (vai projektētājvalsts) pārstāvim jāpiedalās lidojuma parametru reģistratoru informācijas atšifrēšanā un analizēšanā, ja tā tiek veikta citā valstī, nevis izgatavotājvalstī (vai projektētājvalstī).

Ekspluatantvalstij ir tiesību aktos noteikti pienākumi par lidojuma veikšanu, un tā var sniegt palīdzību jautājumos par gaisa kuģa ekspluatāciju, kas var būt specifiski attiecīgajam ekspluatantam. Tā kā lidojuma parametru reģistratoru informācija var atklāt ekspluatācijas problēmas, ekspluatantvalsts pārstāvim jābūt klāt, kad tiek veikta lidojuma parametru reģistratoru informācijas atšifrēšana un analizēšana.

## Ieteicamās procedūras

Lidojuma parametru reģistratora un pilotu kabīnes skaņas reģistratora informācija jāatšifrē ar vienu un to pašu iekārtu, jo to informācija satur papildinošus datus, kas var palīdzēt novērtēt katru ierakstu, noteikt laiku un veikt sinhronizāciju.

Lidojuma parametru reģistratorus nedrīkst atvērt vai iedarbināt un oriģinālos ierakstus nedrīkst kopēt (jo īpaši, izmantojot ātrdarbības kopēšanas ierīces) pirms atšifrēšanas, jo pastāv risks sabojāt ierakstus.

Ja ar atšifrēšanas iekārtu lidojuma parametru reģistratoru informācija tiek atšifrēta kādai citai valstij, jānodrošina iespēja dot atsauksmes nobeiguma ziņojumā, lai pārliecinātos, ka lidojuma parametru reģistratoru informācijas analīzes rezultāti tiek ņemti vērā.

Lai lietotu iekārtu, ar kuru tiek atšifrēta lidojuma parametru reģistratoru informācija, var būt nepieciešamas gaisa kuģa izgatavotāja un ekspluatanta speciālistu zināšanas, lai pārbaudītu tās precizitāti un novērtētu ierakstītās informācijas pareizību.

Valsts, kas veic izmeklēšanu, līdz izmeklēšanas beigām var atstāt oriģinālos ierakstus vai to kopijas kopā ar atšifrēšanas iekārtu, lai atvieglotu papildu pieprasījumu atrisināšanu vai noskaidrošanu, ar nosacījumu, ka šai iekārtai ir piemērotas aviācijas drošības procedūras ierakstu aizsardzībai.

# E PIEVIENOJUMS. NORĀDĪJUMI ATTIECĪBĀ UZ GAISA KUĢU BOJĀJUMU NOTEIKŠANU

1. Ja no gaisa kuģa atdalās dzinējs, tad tas klasificējams kā aviācijas nelaimes gadījums, pat ja bojājumi ir radušies tikai dzinējam.
2. Par aviācijas nelaimes gadījumu neuzskata dzinēja pārsegu (ventilatora vai pamatelementa) vai reversera daļu zaudēšanu, ja tā neizraisa turpmākus gaisa kuģa bojājumus.
3. Gadījumi, kad caur dzinēja izlaides cauruli tiek izsviests kompresors, turbīnu lāpstiņas vai citas iekšējās dzinēja daļas, netiek uzskatīti par aviācijas nelaimes gadījumiem.
4. Antenas plūdpārsega sabrukšana vai zaudēšana netiek uzskatīta par aviācijas nelaimes gadījumu, ja vien ar to nav saistīti būtiski citu konstrukciju vai sistēmu bojājumi.
5. Aizplākšņa, priekšspārna un citu pacelšanās palīgiekārtu, vingletu un citu daļu zaudēšana, kas konfigurācijas noviržu sarakstā (KNS) minēta kā pieļaujama lidojumam, netiek uzskatīta par aviācijas nelaimes gadījumu.
6. Šasijas balsta ievilkšana vai nosēšanās ar ievilktiem riteņiem, kas izraisa vienīgi virsmas bojājumus; ja gaisa kuģis var droši lidot pēc nelielu remontdarbu veikšanas vai ielāpu uzlikšanas un vēlāk tiek veikti apjomīgāki darbi, lai nodrošinātu pastāvīgu salabošanu, tad šo gadījumu neklasificē kā aviācijas nelaimes gadījumu.
7. Ja konstrukcijas bojājumi ir tādi, kas izraisa gaisa kuģa hermētiskuma zudumu, vai arī nav iespējams nodrošināt tā hermētiskumu, šādu gadījumu klasificē kā aviācijas nelaimes gadījumu.
8. Ja pēc gadījuma tiek noņemtas daļas pārbaudes nolūkā, piemēram, tiek noņemts šasijas balsts piesardzības apsvērumu dēļ pēc tam, kad notikusi novirzīšanās no skrejceļa mazā ātrumā, pat ja noņemšana ir saistīta ar ievērojamu darbu apjomu, tad šāds gadījums netiek uzskatīts par aviācijas nelaimes gadījumu, ja vien netiek konstatēti būtiski bojājumi.
9. Gadījumi, kas ir saistīti ar avārijas evakuāciju, netiek uzskatīti par aviācijas nelaimes gadījumiem, ja vien kāda persona nav guvusi nopietnas traumas vai gaisa kuģim ir radīti citi būtiski bojājumi.

*1. piezīme. Attiecībā uz gaisa kuģa bojājumiem, kuru dēļ samazinās konstrukcijas izturība, pasliktinās gaisa kuģa tehniskie vai aerodinamiskie parametri, gaisa kuģis var būt veiksmīgi nolaidies, taču ar to var nebūt iespējams drošā veidā lidot uz turpmāku punktu, neveicot remontu.*

*2. piezīme. Ja gaisa kuģis var droši lidot pēc nelielu remontdarbu veikšanas un vēlāk tiek veikti apjomīgāki darbi, lai nodrošinātu pastāvīgu salabošanu, tad šo gadījumu neklasificē kā aviācijas nelaimes gadījumu. Tāpat, ja gaisa kuģis drīkst lidot saskaņā ar KNS un ja kāda daļa tiek noņemta, ir pazaudēta vai nedarbojas, šādus labojumus neuzskata par lielu remontu un tāpēc arī gadījums netiek uzskatīts par aviācijas nelaimes gadījumu.*

*3. piezīme. Remonta izmaksas vai zaudējumu apjoms, ko aprēķinājušas, piemēram, apdrošināšanas kompānijas, var liecināt par konkrēto bojājumu apmēru, taču ar to vien nepietiek, lai šādu bojājumu gadījumā notikumu varētu uzskatīt par aviācijas nelaimes gadījumu. Tāpat var uzskatīt, ka “gaisa kuģa korpuss ir pilnīgi iznīcināts”, jo tā remonts nav ekonomiski izdevīgs, pat ja gaisa kuģis nav guvis pietiekoši nopietnus bojājumus, lai gadījumu uzskatītu par aviācijas nelaimes gadījumu.*

## — BEIGAS —

1. \*Pēc tam Asambleja piecpadsmitajā sesijā (Monreāla, 1965. gada jūnijs – jūlijs) pieņēma Rezolūciju Nr. A15-8, P papildinājumu, kas konsolidēja un aizstāja Rezolūcijas Nr. A14-22 preambulas otro noteikumu un Rezolūcijas Nr. A14-27 P papildinājumu. [↑](#footnote-ref-1)
2. Izņemot sankcionētas helikopteru operācijas. [↑](#footnote-ref-2)