



Laidiens: 20.03.2008., Nr. 45

Ministru kabineta noteikumi Nr.175

Rīgā 2008.gada 17.martā (prot. Nr.17 20.§)

Grozījumi Ministru kabineta 2005.gada 27.decembra noteikumos Nr.1033 "Ziņošanas kārtība par atgadījumiem civilajā aviācijā"

Izdoti saskaņā ar likuma "Par aviāciju" 64.panta ceturto daļu

Izdarīt Ministru kabineta 2005.gada 27.decembra noteikumos Nr.1033 "Ziņošanas kārtība par atgadījumiem civilajā aviācijā" (Latvijas Vēstnesis, 2006, 2.nr.; 2007, 103.nr.) šādus grozījumus:

1. Aizstāt 4.punktā vārdus "informāciju par nelaimes gadījumiem" ar vārdiem "informāciju par aviācijas nelaimes gadījumiem".
2. Aizstāt 6.punktā skaitli un vārdu "7.punktā" ar skaitli un vārdu "5.punktā".
3. Svītrot 7.punktu.
4. Izteikt 14.punktu šādā redakcijā:
"14. Civilās aviācijas aģentūras datu bāzē nenorāda fizisko personu vārdus, uzvārdus un adreses (neatkarīgi no atgadījuma, aviācijas nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta veida vai kategorijas)."
5. Izteikt 1.pielikumu šādā redakcijā:

"1.pielikums

Ministru kabineta

2005.gada 27.decembra noteikumiem Nr.1033

Ar gaisa kuģu ekspluatāciju, apkopi, remontu un ražošanu saistītie atgadījumi, par kuriem jāziņo

I. Gaisa kuģu ekspluatācija

1. Ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīti atgadījumi, par kuriem jāziņo:

1.1. izvairīšanās manevri:

1.1.1. iespēja sadurties ar citu gaisa kuģi, zemi vai kādu objektu vai bīstama situācija, kad būtu bijis jāveic izvairīšanās manevrs;

- 1.1.2. izvairīšanās manevrs, kas nepieciešams, lai izvairītos no sadursmes ar citu gaisa kuģi, zemi vai kādu objektu;
- 1.1.3. izvairīšanās no citām bīstamām situācijām;
- 1.2. ar pacelšanos vai nosēšanos saistīti atgadījumi, tajā skaitā nosēšanās drošības nolūkā vai piespiedu nosēšanās ārpus skrejceļa, vai nosēšanās mēģinājums uz slēgta, aizņemta vai nepareiza skrejceļa, vai nobraukšana no skrejceļa, vai skrejceļa bīstama šķērsošana;
- 1.3. nespēja sasniegt paredzētos tehniskos raksturojumus paceloties vai sākotnējā augstuma uzņemšanas laikā;
- 1.4. pārāk mazs degvielas daudzums, nespēja pārvietot degvielu, nespēja izmantot visu lietojamās degvielas daudzumu;
- 1.5. zaudēta spēja vadīt gaisa kuģi (tajā skaitā daļēja vai īslaicīga) neatkarīgi no iemesla;
- 1.6. atgadījumi, kas notikuši vai ir radījuši bīstamu situāciju, gaisa kuģim tuvojoties ātrumam V_1 (maksimālais ātrums, kad iespējams pieņemt lēmumu par lidojuma pārtraukšanu, un minimālais ātrums, kad iespējams pieņemt lēmumu par lidojuma turpināšanu) vai sasniedzot šo ātrumu (piemēram, pārtraukta pacelšanās, astes saskare ar zemi, dzinēja jaudas zudums);
- 1.7. aiziešana uz otro riņķi, kā dēļ rodas bīstama vai potenciāli bīstama situācija;
- 1.8. neplānota būtiska novirze no gaisa ātruma, paredzētā maršruta vai augstuma (vairāk par 300 pēdām) neatkarīgi no iemesla;
- 1.9. augstuma samazināšana zem relatīvā vai absolūtā augstuma, kad vēl iespējams pieņemt lēmumu, vai minimālā augstuma samazināšana zem relatīvā vai absolūtā augstuma bez nepieciešamās vizuālās piesaistes;
- 1.10. izpratnes zudums par faktisko pozīciju vai pozīciju attiecībā pret citu gaisa kuģi;
- 1.11. sakaru zudums starp lidojuma apkalpes locekļiem (CRM) vai lidojuma apkalpi un salona apkalpi, gaisa satiksmes vadību, mehāniķiem;
- 1.12. smagnēja nosēšanās, pēc kuras jāveic smagnējās nosēšanās pārbaude;
- 1.13. degvielas līdzsvara ierobežojumu pārsniegšana;
- 1.14. nepareiza sekundārā novērošanas radiolokatora koda vai altimetra apakšskalas uzstādīšana;
- 1.15. nepareiza datu ieprogrammēšana vai kļūdaina tehnisko raksturojumu aprēķinu datu ievadišana navigācijas aprīkojumā, kā arī kļūdainu datu izmantošana;
- 1.16. kļūdaina pa radiotelefonu raidīto ziņojumu saņemšana vai interpretācija;
- 1.17. degvielas sistēmas darbības traucējumi, kas ietekmējuši degvielas padevi vai sadali;
- 1.18. gaisa kuģa netīša izkustēšanās no vietas uz mākslīgā seguma virsmas;
- 1.19. gaisa kuģa sadursme ar citu gaisa kuģi, transportlīdzekli vai citu objektu uz zemes;
- 1.20. neuzmanīga vai nepareiza rīcība ar vadības ierīcēm;
- 1.21. nespēja kādā no lidojuma fāzēm sasniegt paredzēto gaisa kuģa konfigurāciju (piemēram, šasiju, šasiju durvju, aizplākšņu, stabilizatoru, priekšplākšņu stāvokli);
- 1.22. bīstama vai potenciāli bīstama situācija, kas rodas mācībās vai sistēmas pārbaudēs veiktas kļūmes imitācijas dēļ;

1.23. pārāk spēcīga vibrācija;

1.24. jebkura ar gaisa kuģa manevrēšanu saistīta galvenās brīdināšanas sistēmas aktivizēšanās (piemēram, brīdināšana par konfigurāciju, brīdināšana par iekrišanu, ātruma pārsniegšanu), izņemot gadījumus, ja:

1.24.1. apkalpe pēc tam konstatējusi, ka brīdinājums bijis nepamatots, un ja nepamatotā brīdinājuma dēļ nav radušās grūtības vai bīstama situācija, kas saistīta ar apkalpes reakciju uz brīdinājumu;

1.24.2. tā izmantota mācībās vai pārbaudei;

1.25. brīdināšanas sistēmas aktivizēšanās, kas signalizē par bīstamu tuvošanos zemei, ja:

1.25.1. gaisa kuģis nonācis tuvāk zemei, nekā bija plānots vai sagaidāms;

1.25.2. brīdinājums raidīts ar instrumentālo aprīkojumu meteoroloģiskos apstākļos vai naktī un noskaidrots, ka to izraisījusi pārāk strauja augstuma samazināšana;

1.25.3. brīdinājuma iemesls bijusi nespēja attiecīgajā pieejas fāzē izlaist šasijas balstus vai aizplākšņus;

1.25.4. grūtības vai bīstamas situācijas, kas radušās vai varēja rasties saistībā ar apkalpes reakciju uz brīdinājumu (piemēram, samazinās iespējamais attālums no citiem gaisa kuģiem). Tas attiecas uz jebkura veida brīdinājumiem - patiesiem, nebūtiskiem vai nepamatotiem;

1.26. brīdināšanas sistēmas trauksme par bīstamu tuvošanos zemei, ja grūtības vai bīstamas situācijas radušās vai varēja rasties saistībā ar apkalpes reakciju uz trauksmi;

1.27. gaisa kuģa sadursmes brīdināšanas sistēmas ziņošanas atgadījumi (ACAS RAs);

1.28. atgadījumi, kas saistīti ar dzinēja vai propellera radītās gaisa strūkļas izraisītajiem incidentiem (gaisa strūkļas dēļ radušies nopietni bojājumi vai savainojumi).

2. Avārijas situācijas:

2.1. ugunsgrēks, eksplozija, dūmi, toksiski vai kaitīgi izgarojumi (arī tad, ja liesmas nodzēstas);

2.2. jebkura nestandarta procedūra, ko lidojuma apkalpe vai salona apkalpe izmanto, lai novērstu avārijas situāciju, ja:

2.2.1. procedūra ir izstrādāta, taču netiek izmantota;

2.2.2. procedūra nav izstrādāta;

2.2.3. procedūra ir izstrādāta, taču tā ir nepilnīga vai nepiemērota;

2.2.4. procedūra nav pareiza;

2.2.5. izmanto nepareizo procedūru;

2.3. jebkuras izstrādātās procedūras neatbilstība izmantošanai avārijas situācijās (tajā skaitā tehniskām apkopēm, mācībām vai pārbaudēm);

2.4. atgadījums, kura dēļ uzsākta avārijas evakuācija;

2.5. dehermetizācija;

2.6. jebkura avārijas aprīkojuma vai izstrādāto avārijas procedūru izmantošana, lai atrisinātu radušos situāciju;

2.7. atgadījums, kura dēļ pasludināta avārijas situācija;

2.8. jebkuras avārijas sistēmas vai aprīkojuma (tajā skaitā avārijas izejas durvju un avārijas apgaismojuma) darbības kļūme (arī tad, ja tos izmanto tehniskajām apkopēm, mācībām vai pārbaudēm);

2.9. gadījumi, kad kādam no apkalpes locekļiem nācies izmantot avārijas situācijām paredzēto skābekli.

3. Gaisa kuģa apkalpes darba nespēja:

3.1. jebkura lidojuma apkalpes locekļa darba nespēja, arī tad, ja pirms izlidošanas ir pamats uzskatīt, ka darba nespēja varētu izpausties pēc pacelšanās;

3.2. jebkura salona apkalpes locekļa darba nespēja, kuras dēļ viņš būtiski svarīgā avārijas situācijā nevar veikt attiecīgos pienākumus.

4. Atgadījumi, kuru dēļ pasažieriem vai gaisa kuģa apkalpes locekļiem radušies vai varētu rasties nopietni miesas bojājumi, bet par kuriem nav jāziņo kā par aviācijas nelaimes gadījumu.

5. Meteoroloģija:

5.1. zibens spēriens, kura dēļ bojāts gaisa kuģis, nedarbojas kāds gaisa kuģa pamataprīkojuma elements vai traucēta tā darbība;

5.2. krusa, kuras dēļ bojāts gaisa kuģis, nedarbojas kāds gaisa kuģa pamataprīkojuma elements vai traucēta tā darbība;

5.3. stipra turbulence, kas izraisījusi miesas bojājumus gaisa kuģī esošām personām vai kuru uzskata par tādu, pēc kuras jāveic gaisa kuģa pārbaude;

5.4. vēja nobīde;

5.5. apledojums, kura dēļ radušās grūtības vadīt gaisa kuģi, gaisa kuģis bojāts, nedarbojas kāds gaisa kuģa pamataprīkojuma elements vai traucēta tā darbība.

6. Aviācijas drošība:

6.1. nelikumīga iejaukšanās gaisa kuģa darbībā, tajā skaitā sprādziena vai gaisa kuģa nolaupīšanas draudi;

6.2. grūtības kontrolēt pasažierus, kas atrodas apreibinošu vielu ietekmē, vardarbīgus pasažierus, kā arī pasažierus, kas nepakļaujas apkalpes prasībām;

6.3. atklāts pasažieris bez biļetes.

7. Citi atgadījumi:

7.1. konkrēta veida atgadījuma atkārtošanās, kuru, ja tas notiktu tikai vienu reizi, neuzskatītu par tādu, par kuru jāziņo, bet kura atkārtošanās biežums rada potenciālus draudus;

7.2. sadursme ar putnu;

7.3. pēcstrūklas turbulence;

7.4. jebkurš cits atgadījums, kurš apdraudējis vai varētu apdraudēt gaisa kuģi vai cilvēkus, kuri atradās tajā vai uz zemes.

II. Gaisa kuģa tehniskais stāvoklis

8. Konstruktijas bojājumi, par kuriem jāziņo saskaņā ar inženiera novērtējumu:

- 8.1. bojājums tādā galvenajā konstruktīvajā elementā (PSE), kas nav projektēts, lai izturētu bojājumu (noteikts ierobežots ekspluatācijas laiks). Galvenie konstruktīvie elementi ievērojami palīdz uzņemt lidojuma, zemes un spiediena radīto slodzi, un to atteice var izraisīt katastrofālu gaisa kuģa atteici;
 - 8.2. defekts vai bojājums, kas ir lielāks par pieļaujamo bojājumu bojājumizturīgā galvenajā konstruktīvajā elementā;
 - 8.3. bojājums vai defekts, kas ir lielāks par pieļaujamo konstruktīvā elementa bojājumu un var samazināt konstrukciju stingrumu līdz tādai pakāpei, ka vairs nav iespējama gaisa kuģa vadība;
 - 8.4. konstruktīvā elementa bojājums vai defekts, kas var izraisīt tādu smagu priekšmetu atdalīšanos, kuri var radīt miesas bojājumus gaisa kuģī esošajiem cilvēkiem;
 - 8.5. konstruktīvā elementa bojājums vai defekts, kas būtu varējis apdraudēt sistēmas pienācīgu darbību (šā pielikuma 9.punkts);
 - 8.6. jebkuras gaisa kuģa konstrukcijas daļas zaudējums lidojuma laikā.
9. Sistēmas:
- 9.1. jebkuras sistēmas, apakšsistēmas vai iekārtu komplekta atteice, nopietni darbības traucējumi vai defekts, kura dēļ nav iespējams pienācīgi veikt standarta darbības procedūras, mācības un citas darbības;
 - 9.2. lidojuma apkalpes nespēja kontrolēt sistēmu, piemēram:
 - 9.2.1. nekontrolējamas darbības;
 - 9.2.2. nepareiza vai nepilnīga reakcija (tajā skaitā ierobežota vai lēna darbība);
 - 9.2.3. vadības zaudēšana;
 - 9.2.4. mehāniska atvienošana vai atteice;
 - 9.3. ekskluzīvas sistēmas funkcijas (viena sistēma var apvienot vairākas funkcijas) atteice vai darbības traucējumi;
 - 9.4. traucējumi vienā sistēmā vai starp vairākām sistēmām;
 - 9.5. ar sistēmu saistītās aizsardzības ierīces vai avārijas sistēmas defekts vai darbības traucējumi;
 - 9.6. sistēmas dublēšanās zudums;
 - 9.7. jebkurš atgadījums, kas saistīts ar neparedzētu sistēmas darbību;
 - 9.8. gaisa kuģa galvenās sistēmas, apakšsistēmas vai aprīkojuma komplekta atteice, nopietni darbības traucējumi vai defekts:
 - 9.8.1. gaisa kuģu tipiem ar vienu galveno sistēmu, apakšsistēmu vai aprīkojuma komplektu;
 - 9.8.2. gaisa kuģu tipiem ar vairākām galvenajām sistēmām, apakšsistēmām vai aprīkojuma komplektiem;
 - 9.9. jebkuras ar gaisa kuģa sistēmām vai aprīkojumu saistītas galvenās brīdināšanas sistēmas aktivizēšanās, ja vien lidojuma apkalpe nav konstatējusi, ka brīdinājums bijis nepatiess, un ja nepatiesā brīdinājuma dēļ nav radušās grūtības vai bīstama situācija, kas saistīta ar apkalpes reakciju uz brīdinājumu;
 - 9.10. hidrauliskā šķidruma, degvielas, eļļas vai citu šķidrumu noplūde, kuras dēļ izcēlies ugunsgrēks vai iespējams gaisa kuģa korpusa, sistēmu vai aprīkojuma piesārņojums vai gaisa kuģī esošo cilvēku apdraudējums;