



Briselē, 18.12.2012
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

attiecībā uz ziņošanu par atgadījumiem civilajā aviācijā, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 1321/2007 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 1330/2007

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma vispārējais konteksts

Eiropas Savienībā pēdējo gadu laikā tādu nelaimes gadījumu ikgadējais skaits, kuros ir bojāgājušie, regulāros pasažieru pārvadājumu pakalpojumos ir bijis vairāk vai mazāk nemainīgs. Saskaņā ar gaisa satiksmes pieauguma prognozēm turpmākajās desmitgadēs līdz 2030. gadam aviācijā ir paredzama lidojumu skaita divkāršošana. Tāpēc, tā kā tādu nelaimes gadījumu skaita rādītāji, kuros ir bojāgājušie, ir stabili, šie rādītāji visticamāk pieaugs proporcionāli pastāvīgi pieaugošajam satiksmes apjomam.

Pašreizējā lidojumu drošuma sistēma galvenokārt ir reaktīva sistēma, kura darbojas, balstoties uz tehnoloģijas sasniegumiem, visaptverošiem tiesību aktiem, kuru darbību nostiprina iedarbīga regulatīva uzraudzība un negadījumu skrupuloza izmeklēšana, kā rezultātā tiek izstrādāti ieteikumi attiecībā uz uzlabojumiem lidojumu drošuma jomā. Tomēr, lai arī ir svarīgi gūt mācību no notikuša nelaimes gadījuma, tagad ir skaidrs, ka tīri reaktīvu sistēmu spējas sniegt uzlabojumus ir ierobežotas. Šajā saistībā Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (*ICAO*) ir aicinājusi pāriet uz lielākā mērā proaktīvu, uz faktiem balstītu pieeju lidojumu drošumam. Šādas „proaktīvas” sistēmas iedarbīgums galvenokārt ir atkarīgs no spējas sistemātiski analizēt visu rīcībā esošo informāciju par lidojumu drošumu, tostarp informāciju par atgadījumiem civilajā aviācijā. Datiem ir patiesi izšķiroša nozīme lidojumu drošuma apdraudējumu identificēšanā, jo bez pareizas informācijas visi mēģinājumi identificēt šādus apdraudējumus būtu līdzvērtīgi minēšanai.

Eiropas Savienības līmenī pāreja uz lielākā mērā proaktīvu un uz faktiem balstītu lidojumu drošuma pārvaldības sistēmu aizsākās ar Direktīvas 2003/42/EK¹ pieņemšanu, kurā tika noteikts, ka visām dalībvalstīm ir jāizveido obligātā atgadījumu ziņošanas sistēma. Saskaņā ar šo tiesību aktu dalībvalstīm ir jāvēl, jāuzglabā, jāaizsargā un savā starpā jāizplata informācija par konkrētiem civilās aviācijas incidentiem, bet aviācijas nozares profesionāļiem ir noteikts pienākums ziņot par atgadījumiem to ikdienas darbā. Šo tiesību aktu 2007. gadā noslēdza divas īstenošanas regulas². Ar pirmo regulu izveidoja Eiropas Centrālo repositoiju (ECR), kurā tiek sagrupēta visa dalībvalstu apkopotā informācija par atgadījumiem civilajā aviācijā, bet otrajā tika paredzēti ECR iekļautās informācijas izplatīšanas noteikumi. ECR pašlaik ir apkopotas ziņas par aptuveni 600 000 atgadījumu, un šis skaitlis ik dienas pieaug.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. jūnija Direktīva 2003/42/EK attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā, OV L 167, 4.7.2003., 23. lpp.

² Komisijas 2007. gada 12. novembra Regula (EK) Nr. 1321/2007, ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā centrālajā repositoijā integrējama informācija par notikumiem civilajā aviācijā, OV L 294, 13.11.2007., 3. lpp., un Komisijas 2007. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1330/2007, ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā ieinteresētajām personām izplatāma informācija par notikumiem civilajā aviācijā, OV L 295, 14.11.2007., 7. lpp.

1.2. Priekšlikuma pieņemšanas iemesli

Ar Direktīvu 2003/42/EK ir izveidots pamats proaktīvai un uz faktiem balstītai lidojumu drošuma pārvaldības sistēmai Eiropas Savienībā, pieņemot noteikumu, ka par atgadījumiem ir jāziņo. Tomēr Eiropas Savienībai un tās dalībvalstīm pašreizējos apstākļos nav pietiekamu iespēju izmantot pieredzes gūto atgriezenisko saiti nelaimes gadījumu novēršanai, un pašreizējais tiesiskais regulējums nav gana iedarbīgs, lai nepieļautu gaisa satiksmes nelaimes gadījumu skaita pieaugumu, pieaugot satiksmei.

Ir vairāki, ar pašlaik spēkā esošajiem Eiropas tiesību aktiem saistīti iemesli, kuru dēļ šāda situācija ir izveidojusies.

Vispirms, rodas iespajds, ka, neraugoties uz to, ka dati ir priekšnoteikums lidojumu drošuma apdraudējumu identificēšanai, nav pietiekama priekšstata par visiem ar lidojumu drošumu saistītiem atgadījumiem. Iemesls tam ir dalībvalstu starpā pastāvošās atšķirības attiecībā uz to, par kādiem atgadījumiem ir jāziņo. Vēl viens cits iemesls ir fakts, ka cilvēki baidās ziņot (jeb tā sauktās „taisnīguma kultūras” aspekts). Proti, lai sasniegtu izvīrzi to mērķi — ka tiek ziņots par pilnīgi visiem atgadījumiem —, cilvēkiem ir jāspēj pilnībā uzticēties iedibinātajai sistēmai, jo no tiem tiek prasīts ziņot par kļūdām, ko tie, iespējams, pieļāvuši vai kurās tie, iespējams, bijuši līdzdalīgi. Tomēr dalībvalstu starpā pastāv atšķirības personu aizsardzības ziņā, un cilvēki baidās, ka to hierarhija varētu tos sodīt vai vērst pret tiem citus pasākumus. Turklāt apkopotās ziņas par atgadījumiem nav pietiekamas arī tāpēc, ka ES līmenī nav noteikts pienākums izveidot brīvprātīgu ziņošanas sistēmu, kas papildinātu obligātās sistēmas, un nav ieviesta pietiekama skaidrība attiecībā uz pienākumu ziņot par atgadījumiem un attiecībā uz informācijas apriti.

Otrkārt, datu par atgadījumiem integrēšana nenorīt saskaņoti un nav strukturēta, kas ir iemesls informācijas neapmierinošajai kvalitātei un tam, ka dati ir nepilnīgi. Šī izveidojusies situācija ietekmē informācijas konsekvenci un lietderību un ierobežo šādas informācijas izmantošanu ar lidojumu drošumu saistītos nolūkos.

Treškārt, pastāv tiesiski un organizatoriska rakstura šķēršļi, kas neļauj nodrošināt pienācīgu pieeju Eiropas Centrālajā repozitorijā iekļautajai informācijai. Proti, Eiropas tiesību aktos ir noteikts pienākums konkrētu informāciju deidentificēt. Lai gan šādu noteikumu nolūks ir aizsargāt sensitīvu informāciju par lidojumu drošumu, praksē to sekas izpaužas tā, ka svarīgi ar drošumu saistīti fakti, piemēram, faktiskais atgadījuma apraksts, iestādēm nav pieejami.

Visbeidzot, pašreiz spēkā esošajos tiesību aktos nav iekļauti noteikumi par to, kā dalībvalstīm šie savāktie dati būtu jāizmanto. Kopš direktīvas pieņemšanas starptautiskā līmenī ir panākta vienošanās par principiem, ar kuriem saskaņā veicama tās informācijas analīze, kas apkopota, piemērojot atgadījumu ziņošanas sistēmu, un attiecīgie turpmākie pasākumi; tomēr šie starptautiskie principi Eiropas tiesību aktos vēl nav transponēti. Tā rezultātā dalībvalstīs ir izveidojusies dažādas un atšķirīgas pieejas.

1.3. Priekšlikuma mērķi

Iniciatīvas galvenais mērķis ir panākt gaisa kuģu nelaimes gadījumu un tajos bojāgājušo skaita samazinājumu, uzlabojot pastāvošās sistēmas gan valstu, gan

Eiropas līmenī un izmantojot datus par atgadījumiem civilajā aviācijā, lai novērstu lidojumu drošuma trūkumus un izvairītos no to atkārtošanās.

Konkrētie mērķi ir šādi:

- (1) Nodrošināt, lai ziņas par visiem atgadījumiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt aviācijas drošību, tiktu apkopotas un lai tās veidotu skaidru kopainu par lidojumu drošuma apdraudējumiem Eiropas Savienībā un tās dalībvalstīs.
- (2) Nodrošināt, lai dati, kas iegūti no ziņotajiem atgadījumiem un noglabāti valstu datubāzēs un ECR, būtu pilnīgi un kvalitatīvi.
- (3) Nodrošināt, lai attiecīgajām iestādēm būtu pienācīga pieeja visai informācijai par lidojumu drošumu, kas uzkrāta ECR, un lai šī informācija tiktu izmantota tikai un vienīgi lidojumu drošuma uzlabošanas nolūkos.
- (4) Nodrošināt, lai atgadījumi, par kuriem ziņots, tiktu sīki analizēti, lai lidojumu drošuma apdraudējumi tiktu identificēti un attiecīgi novērsti un lai tiktu pārraudzīta piemēroto pasākumu efektivitāte lidojumu drošuma uzlabojumu ziņā.

1.4. Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā

Saskaņā ar priekšlikumu ir paredzēts pieņemt regulu attiecībā uz ziņošanu par atgadījumiem civilajā aviācijā. Ar jauno regulu ir iecerēts aizstāt un atcelt spēkā esošo Direktīvu 2003/42/EK, tās īstenošanas noteikumus, Komisijas Regulu (EK) Nr. 1321/2007 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 1330/2007 un grozīt Regulu (ES) Nr. 996/2010³. Nav citu noteikumu, kuri tieši attiektos uz šāda visaptveroša regulējuma izveidi ziņošanai par atgadījumiem Eiropas Savienībā.

1.5. Atbilstība ES politikas virzieniem un mērķiem

Šī iniciatīva iekļaujas pasākumu blokā, kuri nepieciešami Eiropas Vienotās transporta telpas izveidei, kā aprakstīts baltajā grāmatā, kuru Komisija pieņēma 2011. gadā, „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”⁴. Tā ir arī uzsvērtā kā viena no rīcības jomām Komisijas paziņojumā „Veidojot aviācijas drošības vadības sistēmu Eiropai”⁵.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMA REZULTĀTI

2.1. Apspriešanās ar ieinteresētajām personām un ekspertu atzinumu izmantošana

Priekšlikuma izstrādes gaitā norisinājās plašas apspriedes par kopīgiem principiem un standartu minimumu, ar kuriem saskaņā jānorit Komisijas apspriedēm ar ieinteresētajām personām.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Regula (ES) Nr. 996/2010 par nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK (Dokuments attiecas uz EEZ); OV L 295, 12.11.2010., 35. lpp.

⁴ COM(2011) 144 galīgā redakcija.

⁵ COM(2011) 670 galīgā redakcija.

Komisija apspriedās ar visām 27 dalībvalstīm, lūdzot tām aizpildīt anketu, kura tika izsūtīta 2011. gada 7. aprīlī. Komisija saņēma atbildes no visām dalībvalstīm, izņemot vienu. Komisija dalībvalstīs veica arī dažus apmeklējumus uz vietas.

Komisija apspriedās ar ieinteresēto aprindu pārstāvjiem un plašāko sabiedrību sabiedriskā apspriešanās, ko atklāja 2011. gada 24. jūnijā un kas norisinājās līdz 2011. gada 15. septembrim tīmekļa vietnē „Jūsu balss Eiropā”. Kopā saņemto atbilžu skaits bija 61⁶.

Piemērojot Komisijas Lēmumu 98/500/EK⁷, Civilās aviācijas nozares sociālā dialoga komiteju aicināja attiecīgā gadījumā oficiāli paust savu nostāju pārskatīšanas jautājumos. Turklāt saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 996/2010 7. panta 3. punktu tika noskaidrots arī Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīkla (ENCASIA) viedoklis.

Visu ieinteresēto aprindu pārstāvji un iestādes bija aicinātas piedalīties Komisijas organizētajā seminārā, kurā tika aplūkots „taisnīguma kultūras” jautājums un kas norisinājās 2012. gada 19. aprīlī⁸.

Komisija arī lūdza Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja atzinumu. Visbeidzot tika veikts pētījums par kopējas risku klasifikācijas izveidi civilās aviācijas atgadījumu iedalīšanai klasēs.

Ietekmes novērtējuma un priekšlikuma izstrādes gaitā Komisija izmantoja visus šos iepriekš izklāstītos materiālus.

2.2. Ietekmes novērtējums

Ietekmes novērtējumā ir sniegts pārskats par dažādajām izvērtētajām iespējām. Lai izvērtētu, kādi būtu Direktīvas 2003/42/EK pārskatīšanas varianti, tika aplūkoti trīs politisko pasākumu bloki, kā arī iespēja pašreizējo situāciju nemainīt.

1. politisko pasākumu bloka mērķis ir uzlabot pašreizējo sistēmu; šā bloka satvarā ir paredzēts ieviest pamatelementus visaptverošai atgadījumu ziņošanas sistēmai un šādas sistēmas ieguldījumam aviācijas drošības uzlabošanā, ko paredzams panākt, grozot spēkā esošos tiesību aktus tikai tik lielā mērā, cik tas nepieciešams, un, kad vien iespējams, pieņemot ieteikumus un vadlīniju dokumentus. Šajā blokā paredzētie politiskie pasākumi ir mazāk intensīvi.

2. politisko pasākumu bloks ir vērienīgāku politisko pasākumu kopums, kas paredz ES tiesību aktu padziļinātu pārskatīšanu atgadījumu ziņošanas jomā. Ar šo politisko pasākumu kopumu ir paredzēts uzlabot pašreizējo sistēmu, ieviešot tiesību aktos noteiktas prasības, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu atgadījumu ziņošanas sistēmas efektīvu darbību visos līmeņos un lai sniegtu ieguldījumu gaisa kuģu nelaimes gadījumu skaita samazināšanā, izveidojot procedūras savākto datu analīzei, pieņemot

⁶ Ar apspriešanas kopsavilkumu var iepazīties, klikšķinot uz http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurence_en.htm.

⁷ Komisijas 1998. gada 20. maija Lēmums par nozaru dialogu komiteju izveidi, lai veicinātu sociālo partneru dialogu Eiropas līmenī, OV L 225, 12.8.1998., 27. lpp.

⁸ Ar tikšanās kopsavilkumu un izdarītajiem secinājumiem var iepazīties, uzklikšķinot uz http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm.

attiecīgus pasākumus un uzraugot sistēmas efektivitāti lidojumu drošuma uzlabojumu izteiksmē.

3. politisko pasākumu bloka mērķis un uzlabot pašreizējo sistēmu, dalībvalstu kompetenci par atgadījumu ziņošanu pārnēsot ES līmenī un izveidojot — līdzīgi kā tas ir 2. politisko pasākumu blokā — prasības atgadījumu analīzei, kā arī pieņemot nepieciešamos lidojumu drošuma uzlabošanas pasākumus un uzlabojot uzraudzību. Pieņemot šo pasākumu kopumu, atbildība par atgadījumu ziņošanas sistēmu izveidi un pārvaldību tiktu uzlikta Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (*EASA*).

Ņemot vērā dažādo pasākumu pakešu novērtējumu, pamatojoties uz efektivitātes, rezultativitātes un saskaņotības kritērijiem, ieteicams īstenot otro politisko pasākumu bloku, jo tā radītie ieguvumi būs krietni lielāki par izmaksām. Ietekmes novērtējumā secināts, ka tikai šis otrais politisko pasākumu bloks pilnībā atbilst noteiktajiem mērķiem. Tāpēc šis politikas variants ir šā priekšlikuma pamatā.

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

3.1. Priekšlikuma kopsavilkums

3.1.1. Uzlabot ziņu par atgadījumiem vākšanu

Ar priekšlikumu paredzēts izveidot pienācīgu vidi, kurā varētu nodrošināt, ka par visiem tādiem atgadījumiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt aviācijas drošību, tiek ziņots.

Pirmkārt, priekšlikumā ir pārņemts jau noteiktais pienākums izveidot obligātās atgadījumu ziņošanas shēmas (*MORS*) un sarakstus ar tām personām, kurām ir noteikums ziņot, kā arī atgadījumus, par kuriem saskaņā ar *MORS* ir jāziņo. Līdztekus obligātajām shēmām priekšlikumā ir paredzēts pienākums izveidot brīvprātīgās shēmas, kuru nolūks ir apkopot ziņas par tādiem atgadījumiem, kas nav konstatēti *MORS* satvarā.

Priekšlikumā ir ietverti arī noteikumi, ar kuriem paredzēts nodrošināt pienācīgu vidi, kas stimulētu aviācijas nozares speciālistus paziņot ar lidojumu drošumu saistītu informāciju, tos aizsargājot no iespējamām sankcijām, izņemot klajas nolaidības gadījumus.

3.1.2. Informācijas plūsmas precizēšana

Pašlaik spēkā esošā direktīva nosaka privātpersonām pienākumu ziņot par atgadījumiem tieši dalībvalstu iestādēm, lai gan patiesībā dalībvalstu iestādes lielāko daļu ziņojumu par atgadījumiem saņem no organizācijām, kas lidojumu drošuma pārvaldības sistēmas ietvaros apkopo ziņas no privātpersonām. Priekšlikumā šis apsvēruma ņemts vērā, un tas nosaka prasību ziņot organizācijām. Organizācijām un dalībvalstīm ir jāizveido atgadījumu ziņošanas sistēmas, kas ļaus identificēt lidojumu drošuma apdraudējumus. Organizāciju savāktās ziņas par atgadījumiem nosūta dalībvalstu kompetentajām iestādēm vai attiecīgā gadījumā Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (*EASA*). Visas dalībvalstu, organizāciju un *EASA* savāktās ziņas par atgadījumiem sakopo Eiropas Centrālajā repozitorijā.

3.1.3. *Kvalitatīvāki un pilnīgāki dati*

Priekšlikumā ietverta virkne noteikumu, kuru nolūks ir uzlabot ziņojumu par atgadījumiem kvalitāti un pilnīgumu, tādējādi ļaujot sekmīgāk identificēt galvenās riska zonas un nepieciešamību rīkoties.

Ziņojumos par atgadījumiem būs jāiekļauj konkrēts informācijas minimums un būs noteikts, kuri datu lauki ir aizpildāmi obligāti (piemēram, atgadījuma datums, atgadījuma kategorija un atgadījuma apraksts). Priekšlikums arī paredz pienākumu klasificēt atgadījumus atkarībā no to radītā riska, vadoties pēc Eiropas kopējās riska klasifikācijas shēmas. Turklāt būtu jāievieš datu kvalitātes pārbaudes procedūras, lai pārliecinātos par ziņojuma atbilstību sākotnējai savāktai informācijai, ko sniedzis ziņotājs. Visbeidzot Komisija atbalstīs dalībvalstis to centienos sasniegt augstākus datu kvalitātes un pilnīguma standartus, tām palīdzot izstrādāt vadlīniju materiālus un organizējot seminārus. Izklāstīto pasākumu mērķis ir nodrošināt datu konsekventu un viendabīgu iekļaušanu datubāzēs.

3.1.4. *Sekmīgāka informācijas apmaiņa*

Priekšlikumā aplūkota nepieciešamība uzlabot informācijas apmaiņu, ko paredzams īstenot, pastiprinot spēkā esošos noteikumus.

Šajā sakarā ir noteikts, ka tiks paplašināta dalībvalstu un *EASA* piekļuve Eiropas Centrālajam repozitorijam, kurā apkopotas dalībvalstu un *EASA* savāktās ziņas par visiem atgadījumiem, paredzot, ka tās varēs piekļūt visiem datubāzē iekļautajiem datiem un informācijai. Proti, saskaņā ar šiem jaunajiem noteikumiem dalībvalstīm būs pieejami ar lidojumu drošumu saistītie dati par atgadījumiem, kuri norisinājušies to gaisa telpā, bet par kuriem ir ziņojusi un kurus ir izvērtējusi citas dalībvalsts iestāde.

Turklāt, ja kāda iestāde, izvērtējuma datus, kas savākti atgadījumu ziņošanas sistēmas satvarā, identificē ar lidojumu drošumu saistītas problēmas, kas varētu interesēt citu iestādi, tā šo informāciju laikus pārsūta attiecīgajai iestādei.

Visbeidzot — ar mērķi atvieglināt datu un informācijas apmaiņu — jaunā tiesību akta tekstā ir noteikts, ka visiem ziņojumiem par atgadījumiem ir jābūt saderīgiem ar *ECCAIRS* programmatūru (šo programmatūru izmanto visas dalībvalstis, un to izmanto arī Eiropas Centrālā repozitorija nolūkos) un ar *ADREP* taksonomiju (*ICAO* taksonomiju, kas arī tiek izmantota *ECCAIRS* programmatūrā).

3.1.5. *Labāka aizsardzība pret neatbilstošu informācijas par lidojumu drošumu izmantošanu*

Ja Eiropas Centrālajā repozitorijā iekļautie dati un informācija par lidojumu drošumu būs plašāk pieejami, loģiskā kārtā ir jānodrošina arī tas, lai šie dati un informācija tiktu izmantoti atbilstīgiem mērķiem.

Šajā aspektā ar priekšlikumu tiek nostiprināti noteikumi, kas ne vien garantē savāktu datu konfidencialitāti, bet arī paredz, ka tos var darīt pieejamus un izmantot vienīgi tādos nolūkos, kas palīdz uzturēt aviācijas drošību vai to uzlabo.

Ar jauno tiesību aktu ir arī mēģināts mazināt negatīvo ietekmi uz lidojumu drošumu, kāda var rasties, kad šos datus izmanto tiesu iestādes; proti, tajā ir paredzēts, ka ir jāpieņem iepriekš noteikta kārtība, kādā izveido noteikumus, kas nodrošina pareizu līdzsvaru starp abām sabiedriskajām interesēm, kas liktas uz spēles, — tiesiskumu un aviācijas drošību.

3.1.6. *Labāka ziņotāju aizsardzība nolūkā nodrošināt nepārtrauktu informācijas pieejamību*

Priekšlikums pastiprina noteikumus par atgadījumu paziņotāja aizsardzību, lai cilvēki varētu uzticēties iedibinātajai sistēmai un lai attiecīgā informācija par lidojumu drošumu tiktu paziņota.

Šajā aspektā ar tiesību aktu ir atkārtoti apstiprināts pienākums deidentificēt ziņojumus par atgadījumiem un noteikts, ka pilnībā identificēti dati būs pieejami tikai noteiktām personām. Turklāt dalībvalstīm ir lūgts atturēties no procedūru uzsākšanas, izņemot klajas nolaidības gadījumos.

Tiek pastiprināts noteikums, ar kuru saskaņā darba devējam nedrīkst rasties aizspriedumi pret darbinieku tāpēc, ka tas paziņojis informāciju, piemērojot šajā regulā paredzētos noteikumus, ja vien nav runa par klajas nolaidības gadījumiem. Turklāt organizācijas ir aicinātas pieņemt tādas politiskās nostādnes, kas apraksta, kā tiek garantēta darbinieku aizsardzība.

Visbeidzot, priekšlikums paredz izveidot valsts struktūras, kurām darbinieki var ziņot par gadījumiem, kad tiek pārkāpti noteikumi, kas garantē darbinieku aizsardzību, un kuras attiecīgā gadījumā var noteikt sankciju piemērošanu.

3.1.7. *Prasības attiecībā uz informācijas analīzi un turpmākie valsts mēroga pasākumi*

Priekšlikums veicina pāreju uz lielākā mērā proaktīvu un uz faktiem balstītu lidojumu drošuma sistēmu Eiropā, jo tas nosaka jaunas prasības, kuras ES tiesību aktos transponē ar apkopoto atgadījumu analīzi un turpmākajiem pasākumiem saistītos noteikumus, par kuriem panākta vienošanās starptautiskā līmenī.

Organizācijas un dalībvalstis ir lūgtas analizēt apkopoto informāciju, izmantojot atgadījumu ziņošanas sistēmas, lai identificētu risku lidojumu drošumam un pieņemtu pasākumus nolūkā novērst jebkuru identificētu nepilnību lidojumu drošuma jautājumos. Īstenoto pasākumu iedarbīgumu lidojumu drošuma uzlabojumu izteiksmē pārrauga un vajadzības gadījumā pieņem papildu pasākumus.

3.1.8. *Stingrāka analīze ES līmenī*

Regulas (ES) Nr. 996/2010 19. pantā jau ir noteikts princips, ar kuru saskaņā EASA un dalībvalstis analizē Eiropas Centrālajā repozitorijā iekļauto informāciju. Šis princips tiek nostiprināts, bet jau aizsāktā sadarbība tiek formalizēta Aviācijas drošības analītiķu tīklā, kuru vada EASA.

ES līmenī veikta analīze papildinās valstu līmenī ieguldītos pūliņus, proti, identificējot iespējamās drošuma problēmas un galvenās riska jomas Eiropas līmenī. Kopēja ES riska klasifikācijas shēma palīdzēs īstenot šo uzdevumu, jo visi dalībvalstu apkopotie atgadījumi tiks klasificēti saskaņotā veidā.

No Aviācijas drošības analītiķu tīkla sagatavotās analīzes un rīcības būs labums gan Eiropas aviācijas drošības programmai, gan Eiropas aviācijas drošības plānam.

3.1.9. Uzlabota pārskatāmība attiecībā pret plašāko sabiedrību

Ar šo priekšlikumu, ievērojot nepieciešamo konkrētas informācijas konfidencialitāti, ir paredzēts panākt, lai ar lidojumu drošumu saistītie jautājumi plašākai sabiedrībai būtu pārskatāmāki: ir paredzēts ik gadus publicēt pārskatus par lidojumu drošumu, kuros būs iekļauta informācija par pasākumiem, kas veikti, piemērojot šo regulu, kā arī par tendencēm un sakopotajiem datiem.

3.2. Juridiskais pamats

Priekšlikuma pamatā ir LESD 100. panta 2. punkts.

3.3. Subsidiaritātes princips

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav ekskluzīvā Eiropas Savienības kompetencē. Dalībvalstis atsevišķi nevar pietiekami labi sasniegt priekšlikuma mērķus. Ar ES rīcību priekšlikuma mērķus var sasniegt labāk.

Priekšlikuma mērķi būs labāk sasniedzami ar Eiropas rīcību šādu iemeslu dēļ. Pirmkārt, ir vajadzīgs saskaņot ziņošanu par atgadījumiem un noteikumus par informācijas izmantošanu un aizsardzību un par ziņotāju aizsardzību; otrkārt, lidojumu drošuma apsvērumu dēļ ir jāpastiprina informācijas apmaiņas sistēma starp dalībvalstīm un jānodrošina, ka šī informācija tiek analizēta un ka visās dalībvalstīs tiek veikti turpmāki pasākumi. Turklāt nacionālā līmenī nevar risināt tādus jautājumus kā piekļuve ECR iekļautajiem datiem vai procedūru un rīku izveide ECR analīzei, jo minētie jautājumi ir saistīti ar Eiropas mēroga datubāzi, saistībā ar ko var pieņemt pasākumus vienīgi ES līmenī. Valsts līmeņa rīcība ir absolūti ir nepieciešama, bet ar to nepietiek, lai nodrošinātu sekmīgu sistēmas darbību kopumā un attiecīgi sekmētu lidojumu drošuma uzlabošanu. Izvirzīto mērķi — uzlabot lidojumu drošumu — dalībvalstis saviem spēkiem nevar apmierinoši sasniegt, jo dalībvalstu atsevišķi administrētās ziņošanas sistēmas ir mazāk efektīvas nekā koordinēts tīkls, kurā notiek informācijas apmaiņa, kas savukārt ļauj identificēt iespējamās drošuma problēmas un galvenās riska jomas Eiropas līmenī.

Tādējādi šajā priekšlikumā ir ievērots subsidiaritātes princips.

3.4. Proporcionalitātes princips

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu. Papildu slogs nozarei un valstu iestādēm ir tāds pats kā pūliņi, kas nepieciešami sistēmas efektivitātes un vispārējās kvalitātes uzlabošanai. Lai arī ar priekšlikumu saistās izmaksas, kas radīsies, īstenojot noteikumus par atgadījumu analīzi un turpmākajiem pasākumiem, ir paredzams, ka to atsvērs ekonomiskie ieguvumi, ko rada mazāks nelaimes gadījumu un ar to saistīto bojāgājušo skaits.

3.5. Juridiskā instrumenta izvēle

Juridiskajam instrumentam vajadzētu būt vispārēji piemērojamam. Piedāvātais instruments ir regula.

Citi instrumenti nebūtu piemēroti konkrēti šādu iemeslu dēļ.

- Ar šo priekšlikumu nosaka Eiropas Aviācijas drošības aģentūras tiesības un pienākumus. Tāpēc izmantotais instruments nevar būt direktīva.
- Daudzi trūkumi un problemātiskās jomas, kas identificētas pašreizējā tiesiskajā satvarā, ir saistīti ar to, ka dalībvalstu starpā pastāv atšķirības īstenošanas ziņā. No pašreizējās direktīvas piemērošanas izrietošās dažādās prakses skaidri pierāda, ka direktīva nav piemērots instruments vienprātīgai un konsekventai tiesību aktu piemērošanai tādā jomā, kurā šāda vienprātība un konsekvence ir nepieciešama drošuma apsvērumu dēļ.

Tāpēc visatbilstošākais juridiskais instruments ir regula, jo alternatīvas iespējas nebūtu pietiekamas ierosināto mērķu sasniegšanai.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Daudzgaļu finanšu shēma jau tagad sedz ietekmi uz budžetu, kas saistīta ar kopējas ES riska klasifikācijas shēmas izveidi un tā budžeta papildināšanu, kas piešķirts *ECCAIRS* izstrādei un Eiropas Centrālā repozitorija pārvaldībai.

Šā priekšlikuma ietekme uz budžetu ir saistīta ar papildu cilvēkresursiem, kas nepieciešami Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (iesaistoties analītiķu tīklā), un papildu budžetu apmeklējumiem un ārējiem informatīviem pasākumiem.

Gan papildu cilvēkresursus (2 amatvietas, kuru izmaksas saskaņā ar aplēsēm ir aptuveni 300 000 euro gadā), gan papildu budžetu (komandējumiem un ārējiem informatīviem pasākumiem — 65 000 euro gadā saskaņā ar aplēsēm) pilnībā segs, pārorientējot aģentūras rīcībā esošos resursus, tādejādi ietekme uz ES budžetu ir neitrāla.

5. IZVĒLES ELEMENTI

5.1. Vienkāršošana

Tā kā šis priekšlikums ar vienu tiesību aktu — Eiropas Parlamenta un Padomes regulu — aizstās direktīvu un divas Komisijas regulas un tā kā pēc tā pieņemšanas dalībvalstīm nebūs jāpieņem īstenošanas pasākumi, šis priekšlikums paredz tiesību aktu vienkāršošanu.

5.2. Spēkā esošo tiesību aktu atcelšana

Pieņemot šo priekšlikumu, tiks atcelta spēkā esošā Direktīva 2003/42/EK, Komisijas Regula (EK) Nr. 1321/2007 un Komisijas Regula (EK) Nr. 1330/2007, bet grozīta — Regula (ES) Nr. 996/2010.

5.3. Eiropas Ekonomikas zona

Ierosinātais tiesību akts attiecas uz EEZ jautājumu, tāpēc tas jāattiecina uz Eiropas Ekonomikas zonu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

attiecībā uz ziņošanu par atgadījumiem civilajā aviācijā, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 1321/2007 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 1330/2007

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹⁰,

apspriedušies ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju¹¹,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Savienībā civilajā aviācijā būtu jāgarantē augsts un vienmērīgs lidojumu drošuma vispārējais līmenis un būtu jāpieliek visas pūles, lai samazinātu nelaimes gadījumu un incidentu skaitu un nodrošinātu sabiedrības uzticēšanos gaisa transportam.
- (2) Pēdējās desmitgadēs tādu nelaimes gadījumu skaits civilajā aviācijā, kuros ir bojāgājušie, ir bijis vairāk vai mazāk nemainīgs; tomēr pastāv bažas, ka turpmākajās desmitgadēs, pieaugot satiksmes apjomam atbilstoši prognozēm, varētu pieaugt arī nelaimes gadījumus skaits.
- (3) Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Regula (ES) Nr. 996/2010 par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā¹² ir pieņemta nolūkā novērst nelaimes gadījumus, atvieglinot drošības izmeklēšanu norisi, lai tās būtu operatīvas, efektīvas un kvalitatīvas. Šai regulai nevajadzētu traucēt

⁹ OV C , , ... lpp.

¹⁰ OV C , , ... lpp.

¹¹ OV C [...], [...], [...] lpp.

¹² OV L 295, 12.11.2010., 35. lpp.

nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas procesu, ko pārvalda valstu drošības izmeklēšanas iestādes, kā noteikts Regulā (ES) Nr. 996/2010.

- (4) Pieredze liecina, ka bieži vien pirms nelaimes gadījuma vairāki incidenti un daudzi citi trūkumi ir liecinājuši par lidojumu drošuma apdraudējumu. Turklāt, lai arī ir svarīgi gūt mācību no notikuša nelaimes gadījuma, ir skaidrs, ka tīri reaktīvu sistēmu spējas sniegt uzlabojumus ir ierobežotas. Savienībai un tās dalībvalstīm būtu jāvirzās uz lielākā mērā proaktīviem, uz faktiem balstītiem lidojumu drošuma garantēšanas procesiem, kas būtu vērsti uz nelaimes gadījumu iespējamības izslēgšanu, analizējot visu pieejamo informāciju par lidojumu drošumu, tostarp informāciju par atgadījumiem civilajā aviācijā.
- (5) Lai uzlabotu civilās aviācijas lidojumu drošumu, attiecīgā informācija par civilās aviācijas lidojumu drošumu būtu jāpaziņo, jāapkopo, jāuzkrāj, jāaizsargā, būtu jāveic šādas informācijas apmaiņa, tā būtu jāizplata un jāanalizē un uz savāktās informācijas pamata būtu jāpieņem attiecīgi drošuma uzlabošanas pasākumi. Šāda proaktīva, uz faktiem balstīta pieeja būtu jāieņem dalībvalstu attiecīgajām aviācijas drošības iestādēm, organizācijām savas lidojumu drošuma pārvaldības sistēmas ietvaros un Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (*EASA*).
- (6) Būtu jāizveido obligātās un brīvprātīgās ziņošanas shēmas, kuras paredz, ka fiziskas personas var sniegt ziņas par atgadījumiem, un apkopotā informācija būtu jānosūta iestādei, kuras kompetencē ir attiecīgu pasākumu pieņemšana, pamatojoties uz ziņām par atgadījumiem, kas apkopotas civilās aviācijas lidojumu drošuma uzlabošanas nolūkā.
- (7) Dažādu kategoriju civilās aviācijas darbinieki ievēro notikumus, kas ir nozīmīgi nelaimes gadījumu novēršanai, un viņu pienākums ir par tiem ziņot.
- (8) Līdztekus šajā tiesību aktā paredzētajām sistēmām vajadzētu sekmēt citu līdzekļu izstrādi informācijas par lidojumu drošumu apkopošanai, lai tādējādi apzinātu visu informāciju, kas varētu veicināt aviācijas drošības pastiprināšanu.
- (9) Lai drošības izmeklēšanas iestādes varētu pieņemt lēmumu par to, kuru incidentu drošības izmeklēšanu vajadzētu veikt, un gūt mācību lidojumu drošuma aspektos aviācijas drošības interesēs, šīm iestādēm jābūt pilnīgai pieejai informācijai par apkopotajiem atgadījumiem vai ziņojumiem par atgadījumiem, kurus glabā to attiecīgajās dalībvalstīs.
- (10) Ir ārkārtīgi svarīgi, lai dati būtu kvalitatīvi un pilnīgi, jo, analizējot neprecīzus datus un uz to pamata izdarot secinājumus par tendencēm, var iegūt maldinošus rezultātus un attiecīgi novirzīt centienus tur, kur rīcība nav nepieciešama. Turklāt šādi neprecīzi dati var mazināt atgadījumu ziņošanas sistēmās iegūtās informācijas ticamību. Lai nodrošinātu ziņojumu par atgadījumiem kvalitāti un pilnīgumu, tajos būtu jāiekļauj konkrēts informācijas minimums, kurš var būt atšķirīgs atkarībā no konkrētās atgadījuma kategorijas. Turklāt būtu jāpieņem procedūras, lai pārbaudītu informācijas kvalitāti un pārliecinātos par ziņojuma atbilstību sākotnējām savāktām ziņām par atgadījumu. Bez tam ar Komisijas atbalstu būtu jāizstrādā piemērots vadlīniju materiāls, it sevišķi lai nodrošinātu datu kvalitāti un pilnīgumu, kā arī konsekvētu un vienādu to iekļaušanu datubāzēs. Jo īpaši Komisijai vajadzētu organizēt seminārus, lai sniegtu vajadzīgo atbalstu.

- (11) Būtu jāizveido vienota Eiropas riska klasifikācijas shēma, lai, aplūkojot atsevišķus paaugstināta riska atgadījumus, kas attiecas uz lidojumu drošumu, būtu iespējams sniegt atbalstu un noteikt, vai ir nepieciešama tūlītēja rīcība. Pēc iepazīšanās ar apkopoto informāciju šādai shēmai vajadzētu arī palīdzēt identificēt galvenās riska jomas. Šai shēmai būtu jāsniedz atbalsts dalībvalstīm, kad tās izvērtē atgadījumus un nosaka, kurā jomā būtu jākoncentrē to pūliņi. Aplūkojot apkopoto informāciju no Eiropas perspektīvas, ar šo shēmu vajadzētu būt iespējamam identificēt galvenās riska jomas Savienībā un atbalstīt darbu, kas ieguldīts Eiropas aviācijas drošības programmas un Eiropas aviācijas drošības plāna jomā. Būtu jāsniedz pienācīgs atbalsts, lai nodrošinātu konsekventu un vienotu riska klasifikāciju dalībvalstīs.
- (12) Lai atvieglinātu informācijas apmaiņu, ziņojumi par atgadījumiem būtu jāglabā datubāzēs, kuru sistēmai jābūt saderīgai ar *ECCAIRS* (programmatūru, ko ziņojumu par atgadījumiem uzglabāšanai izmanto visas dalībvalstis un Eiropas Centrālais repozitorijs) un *ADREP* taksonomiju (*ICAO* taksonomiju, kas arī tiek izmantota *ECCAIRS* programmatūrā).
- (13) Ja atgadījumā ir iesaistīts dalībvalstī reģistrēts gaisa kuģis vai tāds gaisa kuģis, kura ekspluatants ir kādā dalībvalstī reģistrēta organizācija, par to jāziņo arī tad, ja šis atgadījums noticis ārpus dalībvalstu teritorijas.
- (14) Savienībā būtu jāapmainās ar informāciju par atgadījumiem. Tam jo īpaši būtu jāveicina iespējas konstatēt faktisku vai potenciālu apdraudējumu. Turklāt tādējādi dalībvalstis varētu saņemt visu nepieciešamo informāciju par tiem atgadījumiem, kas notikuši to teritorijā, bet par kuriem ziņots citai dalībvalstij.
- (15) Apmainoties ar informāciju par atgadījumiem, būtu jāievēro mērķis — novērst aviācijas nelaiemes gadījumus un incidentus —, nevis noteikt vainīgo vai saukt pie atbildības, kā arī jānosaka kritēriji drošuma rādītājiem.
- (16) Visiedarbīgākais veids, kā garantēt liela informācijas apjoma apmaiņu starp visām dalībvalstīm, Komisiju un *EASA*, ir Eiropas Centrālais repozitorijs.
- (17) Visa Savienībā savāktā ar lidojumu drošumu saistītā informācija, kas iegūta no ziņojumiem par atgadījumiem, būtu laikus jāpārsūta uz Eiropas Centrālo repozitoriju. Būtu jāpārsūta ne vien apkopotā informācija par incidentiem, bet arī informācija, kas iegūta nelaiemes gadījumu un nopietnu incidentu izmeklēšanā saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 966/2010.
- (18) Šī regula būtu jāattiecina uz valstu datubāzēs glabāto informāciju par valstī reģistrētajiem atgadījumiem.
- (19) Eiropas Centrālajā repozitorijā iekļautajai ar lidojumu drošību saistītajai informācijai būtu jābūt pilnībā pieejamai struktūrām, kurām uzticēta civilās aviācijas lidojumu drošuma regulēšana, tostarp *EASA* un iestādēm, kas atbild par nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanu Savienībā.
- (20) Ieinteresētās personas drīkst pieprasīt piekļuvi konkrētai Eiropas Centrālajā repozitorijā iekļautai informācijai.
- (21) Ņemot vērā, ka nacionālie kontaktpunkti ir vislabāk informēti par ieinteresētajām personām savas dalībvalsts teritorijā, katram nacionālajam kontaktpunktam būtu

jāapstrādā pieprasījumi, kurus iesniegušas ieinteresētās personas no attiecīgās dalībvalsts teritorijas, savukārt pieprasījumi, kurus iesniegušas trešo valstu vai starptautisku organizāciju ieinteresētās personas, būtu jāapstrādā Komisijai.

- (22) Ziņojumos par atgadījumiem iekļautā informācija būtu jāanalizē un drošības riski — jāidentificē. Tā rezultātā būtu jānosaka un laikus jāīsteno piemēroti pasākumi aviācijas drošības uzlabošanai. Informācija par atgadījumu analīzi un turpmākajiem pasākumiem būtu jāizplata organizācijās un dalībvalstu iestādēs, jo atgriezeniskās saites nodrošināšana par atgadījumiem, par kuriem ziņots, ir pozitīvs stimuls fiziskām personām ziņot par atgadījumiem.
- (23) Būtu jāpārtrauc pieņemto pasākumu iedarbīgums, un attiecīgā gadījumā būtu jāpieņem pasākumi, lai nodrošinātu, ka trūkumi lidojumu drošuma jomā tiek pienācīgi novērsti. Ziņojumos par atgadījumiem iekļautā informācija būtu arī jāizmanto kā kopsavilkuma dati, lai konstatētu tendences.
- (24) Nosakot, kādus pasākumus vajadzētu iekļaut valsts lidojumu drošuma programmā, kā arī lai garantētu, ka pieņemtie pasākumi balstās uz konkrētiem faktiem, dalībvalstīm būtu jāizmanto ziņojumos par atgadījumiem un to analīzes rezultātā iegūtā informācija.
- (25) Sakarā ar to, ka izvirzīto mērķi — uzlabot lidojumu drošumu — dalībvalstis nevar apmierinoši sasniegt tāpēc, ka dalībvalstu administrētās atsevišķās ziņošanas sistēmas ir mazāk efektīvas nekā koordinēts informācijas apmaiņas tīkls, kas ļauj Savienības līmenī identificēt iespējamās lidojumu drošuma problēmas un galvenās riska jomas, valstu līmenī veiktā analīze būtu jāpapildina ar Savienības līmeņa analīzi un turpmākiem pasākumiem, lai nodrošinātu sekmīgāku izvairīšanos no aviācijas nelaimes gadījumiem un incidentiem. Šis uzdevums Savienības līmenī būtu jāpilda aviācijas drošības analītiķu tīklam.
- (26) Gan Eiropas aviācijas drošības programmai, gan Eiropas aviācijas drošības plānam būtu jāizmanto aviācijas drošības analītiķu tīkla darbs, nosakot, kādi pasākumi būtu jāpieņem Savienības līmenī tādā perspektīvā, kuras pamatā ir fakti.
- (27) Plašākajai sabiedrībai būtu jāsniedz vispārēja apkopota informācija par aviācijas drošības līmenī dalībvalstīs un Savienībā. Šajā informācijā jo īpaši jāatspoguļo tendences un analīze, kas veikta, dalībvalstīm piemērojot šo regulu, kā arī informācijas par Eiropas Centrālā repozitorija saturu kopsavilkums.
- (28) Civilās aviācijas drošības sistēmas pamatā ir atgriezeniskā saite un mācība, kas gūta nelaimes gadījumos un incidentos. Atgadījumu ziņošana un informācijas par atgadījumiem izmantošana lidojumu drošuma nolūkos balstās uz savstarpēju atgadījuma ziņotāja un tā subjekta uzticēšanos, kas atbild par šo ziņu apkopšanu un izvērtēšanu. Šajā sakarā bez pielaidēm ir jāpiemēro konfidencialitātes noteikumi. Šie principi — aizsargāt ar lidojumu drošumu saistītu informāciju no ļaunprātīgas izmantošanas un paredzēt, ka piekļuve Eiropas Centrālajam repozitorijam ir ierobežota tikai tām ieinteresētajām personām, kas līdzdarbojas civilās aviācijas drošības uzlabošanā, — ir ieviesti, lai nodrošinātu nepārtrauktu ar lidojumu drošumu saistītās informācijas pieejamību, uz kuras pamata varētu adekvāti un laikus pieņemt preventīvus pasākumus un uzlabot aviācijas drošību. Šajā sakarā būtu pienācīgi jāaizsargā sensitīva ar lidojumu drošumu saistīta informācija un jānodrošina tās

apkopošana, garantējot šīs informācijas konfidencialitāti, informācijas avota aizsardzību un civilajā aviācijā nodarbināto personu uzticēšanos. Būtu jāievieš pienācīgi pasākumi, lai nodrošinātu atgadījumu ziņošanas shēmas ietvaros apkopotās informācijas konfidencialitāti, un būtu jāierobežo piekļuve Eiropas Centrālajam repozitorijam. Valstu tiesību aktos par informācijas brīvību vajadzētu ņemt vērā, ka ir nepieciešama šādas informācijas konfidencialitāte. Apkopotā informācija būtu attiecīgi jāaizsargā pret neatļautu izmantošanu vai izpaušanu. Tā būtu jāizmanto tikai un vienīgi aviācijas drošības uzturēšanas vai uzlabošanas nolūkā, un to nedrīkstētu izmantot, lai noteiktu vainīgo vai sauktu pie atbildības.

- (29) Persona, kura, piemērojot šo regulu, ziņojusi par atgadījumu, būtu pienācīgi jāaizsargā. Šajā sakarā ziņojumus par atgadījumiem vajadzētu deidentificēt, un informācija par ziņotāju datubāzēs nebūtu jāreģistrē.
- (30) Turklāt civilās aviācijas sistēmai būtu jāsekmē nerepresīvas vides izveide, kas atvieglinātu brīvprātīgu ziņošanu par notikumiem un tādējādi sekmētu „taisnīguma kultūras” principa iesakņošanu. Nerepresīva vide nedrīkstētu būt par iegānu, kāpēc netiek pieņemti pasākumi, kas nepieciešami aviācijas drošības līmeņa uzturēšanai vai uzlabošanai.
- (31) Videi, ko raksturo „taisnīguma kultūra”, būtu jākalpo kā stimulam, lai fiziskas personas paziņotu ar lidojumu drošumu saistītu informāciju. Tomēr tā nekādā gadījumā neatbrīvo fiziskās personas no savu parasto pienākumu pildīšanas. Proti, darbiniekus nedrīkstētu sodīt, pamatojoties uz informāciju, ko tie snieguši šīs regulas piemērošanas sakarā, izņemot klajas nolaidības gadījumos.
- (32) Ir svarīgi novilkt līniju, kas aizsargā ziņotāju no pret to vērstiem aizspriedumiem vai lietas ierosināšanu pret to, nodrošinot vienotu izpratni par terminu „klaja nolaidība”.
- (33) Ziņojumi par atgadījumiem būtu jāapstrādā konkrēti šā uzdevuma pildīšanai izraudzītām personām, kas strādā neatkarīgi no citiem departamentiem, tādējādi sekmējot „taisnīguma kultūras” izplatīšanos un pastiprinot fizisko personu uzticēšanos sistēmai.
- (34) Darbiniekiem vajadzētu būt iespējai ziņot par gadījumiem, kad tiek pārkāpti ar šo tiesību aktu ieviestie principi, ar kuriem tiek regulēta to aizsardzība. Dalībvalstīm būtu jādefinē sekas, ar kurām būs jāsasaras personām, kas pārkāpušas ziņotāja aizsardzības principus, un jānosaka sankcijas, kas attiecīgā gadījumā piemērojamas.
- (35) Ir iespējams, ka fiziskas personas no ziņošanas par atgadījumiem attur bailes no pašapsūdzības un iespējamās sekas, kas var izpausties kā lietas ierosināšana tiesas iestādēs. Šajā sakarā dalībvalstis nedrīkstētu uzsākt procedūras pret ziņotāju, pamatojoties uz viņa iesniegto ziņojumu, izņemot klajas nolaidības gadījumos. Turklāt būtu jāpastiprina un jāformalizē sadarbība starp drošības iestādēm un tiesu iestādēm, pieņemot iepriekš noteiktu kārtību, kas ievērotu līdzsvaru starp dažādajām sabiedriskajām interesēm, kas liktas uz spēles, un jo īpaši regulētu piekļuvi valstu datubāzēs iekļautajiem ziņojumiem par atgadījumiem un to izmantošanu.
- (36) Lai nodrošinātu šīs regulas pielikumos ietvertās informācijas pienācīgu elastību un tās atjaunošanu, kā arī lai definētu Eiropas vienoto riska klasifikācijas shēmu, atjauninātu pasākumus attiecībā uz informācijas iekļaušanu Eiropas Centrālajā repozitorijā un paplašinātu vai ierobežotu Eiropas Centrālajā repozitorijā ietvertās informācijas

izpaušanu, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jāpiešķir Komisijai. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.

- (37) Ar mērķi nodrošināt vienlīdzīgus apstākļus šīs regulas īstenošanai būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai attiecībā uz Eiropas vienotās riska klasifikācijas shēmas īstenošanu un Eiropas Centrālā repozitorija pārvaldību. Šīs pilnvaras būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulu (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu¹³.
- (38) Piemērojot šo regulu, būtu pilnībā jāievēro noteikumi par datu apstrādi un personu aizsardzību, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīvā 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti¹⁴ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 18. decembra Regulā (ES) Nr. 45/2001 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi ES iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti¹⁵. Piemērojot šo regulu, būtu pilnībā jāievēro noteikumi par piekļuvi datiem, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 30. maija Regulā (EK) Nr. 1049/2001 par publisku piekļuvi Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem¹⁶, izņemot gadījumus, kad ir runa par tādu datu un informācijas izplatīšanu, kas iekļauti Eiropas Centrālajā repozitorijā un kurus aizsargā ar stingrākiem piekļuves noteikumiem, kas paredzēti šajā regulā.
- (39) Sankcijām jo īpaši vajadzētu būt tādām, kas ļautu sodīt jebkuru personu vai subjektu, kurš, pārkāpjot šīs regulas noteikumus, ļaunprātīgi izmanto ar šo regulu aizsargāto informāciju, izturas ar aizspriedumiem pret personu, kura ziņojusi par kādu atgadījumu, izņemot tad, ja ir runa par klajas nolaidības gadījumiem, neizveido tādu piemērotu vidi, kurā būtu iespējams apkopot ziņas par atgadījumiem, neveic apkopotās informācijas analīzi un neveic pasākumus, lai novērstu konstatētos lidojumu drošuma trūkumus vai potenciālos trūkumus, un nenodrošina tādas informācijas apmaiņu, kas apkopota, piemērojot šo regulu.
- (40) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, izstrādāt kopīgus noteikumus ziņošanai par atgadījumiem civilajā aviācijā, dalībvalstis atsevišķi nevar apmierinoši sasniegt, un to, ka Eiropas mēroga un iedarbības dēļ šo mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.
- (41) Regula (EK) Nr. 996/2010 būtu jāgroza.

¹³ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

¹⁴ OV L 281, 23.12.1995., 31. lpp.

¹⁵ OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.

¹⁶ OV L 145, 31.5.2001., 43. lpp.

- (42) Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. jūnija Direktīva 2003/42/EK attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā¹⁷, Komisijas 2007. gada 12. novembra Regula (EK) Nr. 1321/2007, ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā centrālajā repositārijā integrējama informācija par notikumiem civilajā aviācijā¹⁸, un Komisijas 2007. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1330/2007, ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā ieinteresētajām personām izplatāma informācija par notikumiem civilajā aviācijā¹⁹, būtu jāatceļ,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets

1. Šīs regulas mērķis ir uzlabot aviācijas drošību, gādājot par to, lai attiecīgā informācija par civilās aviācijas lidojumu drošumu tiktu paziņota, apkopota, uzkrāta, aizsargāta, lai tiktu veikta šādas informācijas apmaiņa, lai tā tiktu izplatīta un analizēta un lai, pamatojoties uz apkopoto informāciju, attiecīgā gadījumā tiktu pieņemti drošības pasākumi. Regulā ir arī paredzēti noteikumi par apkopotās informācijas iekļaušanu Eiropas Centrālajā repositārijā un par tās izplatīšanu ieinteresētajām personām, lai šādu personu rīcībā būtu informācija, kas nepieciešama civilās aviācijas lidojumu drošuma uzlabošanai.
2. Ziņošanas par atgadījumiem vienīgais mērķis ir novērst nelaimes gadījumus un incidentus, nevis noteikt vainīgo vai saukt pie atbildības.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- (1) „deidentifikācija” ir visu ziņotāja personas datu, kā arī visas tādas tehniskās informācijas dzēšana no iesniegtajiem ziņojumiem par atgadījumiem, pēc kuras iespējams identificēt ziņotāju vai trešās puses, uz ko šī informācija attiecas;
- (2) „Eiropas aviācijas drošības programma” ir integrēts noteikumu kopums Savienības līmenī kopā ar pasākumiem un procesiem, ko izmanto vienotai lidojumu drošuma pārvaldībai Eiropas līmenī;
- (3) „Eiropas aviācijas drošības plāns” ir lidojumu drošuma jautājumu izvērtējums un ar to saistīts rīcības plāns Eiropas līmenī;
- (4) „klaja nolaidība” ir acīmredzams un apzināts pienākuma ievērot rūpību pārkāpums, kas tiešā veidā izraisa paredzamu kaitējumu personai vai īpašumam vai kas krasi pazemina aviācijas drošības līmeni;

¹⁷ OV L 167, 4.7.2003., 23. lpp.

¹⁸ OV L 294, 13.11.2007., 3. lpp.

¹⁹ OV L 295, 14.11.2007., 7. lpp.

- (5) „incidents” ir ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīts atgadījums, kas nav nelaimes gadījums, bet kas ietekmē vai varētu ietekmēt ekspluatācijas drošību;
- (6) „ieinteresētās personas” ir visas fiziskās personas, juridiskās personas un oficiālas struktūras, kam ir tiesībsubjektība vai nav, kurām ir iespēja piedalīties civilās aviācijas lidojumu drošuma uzlabošanā, piekļūstot informācijai par notikumiem, ar ko apmainās dalībvalstis, un kuras ir iekļautas kādā no ar šo regulu izveidotajām ieinteresēto personu kategorijām;
- (7) „taisnīguma kultūra” ir kultūra, kurā galvenos operatorus un pārējos operatorus nesoda par veiktajām darbībām, bezdarbību vai pieņemtajiem lēmumiem, kas ir atbilstoši viņu pieredzei un apmācībai, tomēr rupja nolaidība, tīši pārkāpumi un destruktīvas darbības netiek pieļautas;
- (8) „atgadījums” ir jebkurš notikums, kas ir vai varētu būt nozīmīgs aviācijas drošības sakarā, tostarp jo īpaši nelaimes gadījums un nopietns incidents, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 996/2010 2. panta 1) un 16) apakšpunktā, un incidents;
- (9) „organizācija” ir jebkura organizācija, kas nodrošina aviācijas produktus un/vai pakalpojumus, tostarp it sevišķi gaisa kuģu ekspluatanti, apstiprinātas tehniskās apkopes organizācijas, organizācijas, kas atbild par gaisa kuģu tipa projektu un/vai izgatavošanu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un sertificēti lidlauki;
- (10) „kontaktpunkts” ir kompetentā iestāde, ko izrauga katra dalībvalsts saskaņā ar 6. panta 2. punktu tad, ja informācijas pieprasījumu iesniedz kādas dalībvalsts ieinteresēta persona, un Komisija, ja informācijas pieprasījumu iesniedz kāda trešās valsts ieinteresēta persona;
- (11) „drošības izmeklēšanas iestāde” ir pastāvīgā valsts civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāde, kura veic vai pārbauda drošības izmeklēšanas, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 996/2010 4. pantā;
- (12) „lidojumu drošuma pārvaldības sistēma” ir sistēmiska pieeja lidojumu drošuma pārvaldībai, tostarp nepieciešamās organizatoriskās struktūras, pārskatbildība, politika un procedūras;
- (13) „valsts lidojumu drošuma programma” ir integrēts tiesību aktu un pasākumu kopums, kuru izstrādājusi dalībvalsts ar nolūku pārvaldīt civilās aviācijas drošību.

3. pants

Piemērošanas joma

Šo regulu piemēro atgadījumiem, kas apdraud vai kas, ja tos nenovērš, var apdraudēt gaisa kuģi, personas, kas tajā atrodas, vai jebkuru citu personu. Incidenti, par kuriem ir jāziņo, ir sīki izklāstīti I pielikumā.

4. pants

Obligātā ziņošana

1. Katra dalībvalstī dibināta organizācija izveido obligātu ziņošanas sistēmu, lai atvieglinātu ziņu vākšanu par atgadījumiem.
2. Katra dalībvalsts izveido obligātu ziņošanas sistēmu, lai atvieglinātu ziņu vākšanu par atgadījumiem, tostarp tādu ziņu vākšanu par atgadījumiem, kuras apkopojušas organizācijas, piemērojot 1. punktu.
3. Par atgadījumiem ziņo turpmāk norādītās personas; šīs personas var ziņot divējādi: saskaņā ar 1. punktu, t. i., izmantojot sistēmu, kuru izveidojusi organizācija, kurā konkrētā persona ir nodarbināta, vai saskaņā ar 2. punktu, t. i., izmantojot dalībvalsts izveidoto sistēmu:
 - (a) dalībvalstī reģistrēta gaisa kuģa kapteinis vai tāda ārpus Savienības reģistrēta gaisa kuģa kapteinis, ko izmanto ekspluatants, kura darbību pārraudzību nodrošina kāda dalībvalsts, vai Savienībā reģistrēts ekspluatants;
 - (b) persona, kas veic kādas dalībvalsts vai Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) pārraudzībā esoša gaisa kuģa ar gāzturbīndzinējiem vai sabiedriskā transporta gaisa kuģa, vai jebkura šo transportlīdzekļu aprīkojuma vai daļu projektēšanas, izgatavošanas, apkopes vai pārbūves uzņēmējdarbību;
 - (c) persona, kas paraksta dalībvalsts vai *EASA* pārraudzībā esoša gaisa kuģa ar gāzturbīndzinējiem vai gaisa kuģa, ko izmanto sabiedriskajā transportā, vai jebkura tā aprīkojuma vai daļas izmantošanas sertifikātu;
 - (d) persona, kas veic tādus pienākumus, kuru pildīšanai nepieciešama dalībvalsts atļauja gaisa satiksmes vadības dispečera vai lidojumu informācijas dispečera pienākumu pildīšanai;
 - (e) tādas lidostas apsaimniekotājs, kurai piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1008/2008²⁰;
 - (f) persona, kas veic pienākumus, kuri saistīti ar dalībvalsts atbildībā esošu aeronavigācijas iekārtu uzstādīšanu, pārbūvi, tehnisko apkopi, remontu, kapitālo remontu, lidojumu pārbaudi vai inspekciju;
 - (g) persona, kas veic pienākumus, kuri saistīti ar gaisa kuģa apkalpošanu uz zemes, tostarp degvielas uzpildi, tehnisko apkalpošanu, atskaites sagatavošanu par svara un smaguma centra izvietojumu, piekraušanu, atledošanu un vilkšanu lidostā, uz ko attiecas Regula (EK) Nr. 1008/2008.
4. Visas 3. punktā uzskaitītās personas ziņo par atgadījumiem II pielikuma 1. punktā noteiktajā termiņā un atbilstīgi tajā noteiktajām prasībām.

²⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (pārstrādāta versija) (Dokuments attiecas uz EEZ), OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.

5. Ikvienā organizācija, kuru sertificējusi vai apstiprinājusi kāda dalībvalsts, paziņo šīs dalībvalsts iestādei, kā noteikts 6. panta 2. punktā, informāciju par atgadījumiem, kas apkopoti saskaņā ar 1. punktu.
6. Ikvienā organizācija, kuru sertificējusi vai apstiprinājusi EASA, paziņo EASA informāciju par atgadījumiem, kas apkopoti saskaņā ar 1. punktu.

5. pants

Brīvprātīga ziņošana

1. Ikvienā dalībvalstī nodibināta organizācija izveido brīvprātīgu ziņošanas sistēmu, lai atvieglinātu ziņu apkopošanu par tādiem atgadījumiem, kas nav reģistrēti obligātajā ziņošanas sistēmā, bet kurus persona, kas par tiem ziņo, uzskata par faktisku vai potenciālu apdraudējumu.
2. Ikvienā dalībvalsts izveido brīvprātīgu ziņošanas sistēmu, lai atvieglinātu ziņu apkopošanu par atgadījumiem, kas, iespējams, nav reģistrēti obligātajā ziņošanas sistēmā, bet kurus persona, kas par tiem ziņo, uzskata par faktisku vai potenciālu apdraudējumu, tostarp ziņu apkopošanu par gadījumiem, ko savākušas organizācijas, piemērojot 1. punktu.
3. Brīvprātīgās ziņošanas sistēmas dod iespēju apkopot ziņas par tādiem atgadījumiem, par kuriem nav jāziņo obligāti saskaņā ar I pielikumu, un ziņot par atgadījumiem var arī personas, kas nav minētas 4. panta 3. punktā.
4. Ikvienā organizācija, kuru sertificējusi vai apstiprinājusi kāda dalībvalsts, paziņo šīs dalībvalsts kompetentajai iestādei, kā noteikts 6. panta 2. punktā, informāciju par atgadījumiem, kas apkopoti saskaņā ar 1. punktu.
5. Ikvienā organizācija, kuru sertificējusi vai apstiprinājusi EASA, paziņo EASA informāciju par atgadījumiem, kas apkopoti saskaņā ar 1. punktu.
6. Dalībvalstis un organizācijas var izveidot citas lidojumu drošuma informācijas apkopošanas un apstrādes sistēmas ziņu apkopošanai par tādiem atgadījumiem, kuri, iespējams, nav reģistrēti 4. panta un šā panta 1. un 2. punktā minētajās ziņošanas sistēmās. Šajās sistēmās var noteikt, ka ir iespējams ziņot citām struktūrām, kas nav 6. panta 2. punktā aprakstītās struktūras, un paredzēt aktīvu nozares iesaistīšanos.

6. pants

Informācijas apkopošana un uzkrāšana

1. Ikvienā dalībvalstī dibināta organizācija izraugās vienu vai vairākas personas, kurām jāveic ziņu par atgadījumiem apkopošana, izvērtēšana, apstrāde, analīze un uzkrāšana saskaņā ar 4. un 5. pantu. Šīs izraudzītās personas strādā atsevišķi un neatkarīgi no citiem organizācijas departamentiem.
2. Ikvienā dalībvalsts izraugās vienu vai vairākas kompetentās iestādes, kurām jāizveido mehānisms ziņojumu par atgadījumiem apkopošanai, izvērtēšanai,

apstrādei, analīzei un uzkrāšanai saskaņā ar 4. un 5. pantu. Izraudzītās kompetentās iestādes, apstrādādamas paziņoto informāciju, strādā atsevišķi un neatkarīgi no citiem departamentiem.

Minēto atbildību — kopā vai atsevišķi — var uzticēt šādām iestādēm:

- (a) valsts civilās aviācijas iestādei un/vai
- (b) drošības izmeklēšanas iestādei, un/vai
- (c) jebkurai citai neatkarīgai struktūrai vai subjektam, kam uztic veikt šos pienākumus.

Ja dalībvalsts izraugās vairākas struktūras vai subjektus, viens no tiem jāizraugās par kontaktpunktu 8. panta 2. punktā minētās informācijas nosūtīšanai.

- 3. Ziņojumus par atgadījumiem, kuru pamatā ir saskaņā ar 4. un 5. punktu apkoptās ziņas par atgadījumiem, organizācijas uzkrāj datubāzē.
- 4. Ziņojumus par atgadījumiem, kuru pamatā ir saskaņā ar 4. un 5. punktu apkoptās ziņas par atgadījumiem, 2. punktā minētās kompetentās iestādes uzkrāj nacionālajā datubāzē.
- 5. Šajā nacionālajā datubāzē uzkrāj arī informāciju par nelaiemes gadījumiem un nopietniem incidentiem.
- 6. Dalībvalstu iestādēm, kas atbild par valsts lidojumu drošuma programmas īstenošanu, ir pilnīga piekļuve 4. punktā minētajai nacionālajai datubāzei, lai tām palīdzētu pildīt savas funkcijas drošības jomā.
- 7. Drošības izmeklēšanas iestādēm ir pilnīga piekļuve 4. punktā minētajai nacionālajai datubāzei, lai tās varētu pildīt savus pienākumus, kas noteikti Regulas (ES) Nr. 996/2010 5. panta 4. punktā.

7. pants

Ziņojumu par atgadījumiem kvalitāte un pilnīgums

- 1. Ziņojumos par atgadījumiem, kas minēti 6. pantā, ietver vismaz II pielikuma 2. punktā norādīto informāciju.
- 2. Visos 6. panta 4. punktā minētajos ziņojumos par atgadījumiem norāda, kāda ir konkrētā atgadījuma klasifikācija atkarībā no to radītā riska lidojumu drošumam. Klasifikāciju piešķir saskaņā ar Eiropas vienoto riska klasifikācijas shēmu, kas noteikta 5. punktā.
- 3. Organizācijas un dalībvalstis iedibina procedūras datu kvalitātes pārbaudei, it sevišķi nolūkā nodrošināt konsekveni starp dažādajiem ziņojumā par atgadījumu ietvertajiem datiem un sākotnējiem datiem par atgadījumu, kurus darījis zināmus ziņotājs.

4. Datubāzēs, kas minētas 6. panta 3. un 4. punktā, informācijas apmaiņas vienkāršošanas nolūkā izmanto standartizētus formātus, un tām jābūt sadarbspējīgām ar *ECCAIRS* programmatūru un *ADREP* taksonomiju.
5. Komisija izstrādā Eiropas vienoto riska klasifikācijas shēmu, lai klasificētu atgadījumus atkarībā no to radītā riska lidojumu drošumam. Vienotas riska klasifikācijas shēmas izstrādē Komisija ņem vērā nepieciešamību nodrošināt saderību ar pastāvošajām riska klasifikācijas shēmām.
6. Lai definētu Eiropas kopējo riska klasifikācijas shēmu, Komisijai ir pilnvaras vajadzības gadījumā pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 18. pantu.
7. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, pieņem pasākumus Eiropas vienotās riska klasifikācijas shēmas īstenošanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.
8. Komisija sniedz atbalstu dalībvalstu kompetentajām iestādēm tām uzticētā datu integrēšanas uzdevuma pildīšanā, it sevišķi, bet ne tikai, saistībā ar 1. punktā minētās informācijas minimuma integrēšanu, 2. punktā minēto atgadījumu klasifikāciju atkarībā no to radītā riska un 3. punktā minēto procedūru iedibināšanu datu kvalitātes pārbaudei. Šis Komisijas atbalsts, kas izpaužas jo īpaši kā vadlīniju materiāli un semināri, ir ieguldījums datu ievades procesa saskaņošanai dalībvalstīs.

8. pants

Eiropas Centrālais repozitorijs

1. Komisija pārvalda Eiropas Centrālo repozitoriju, lai tajā uzkrātu visus Savienībā apkopotos ziņojumus par atgadījumiem.
2. Katra dalībvalsts vienojas ar Komisiju par tehniskajiem protokoliem Eiropas Centrālā repozitorija datu atjaunināšanai, ko veic, pārsūtot visu ar lidojumu drošumu saistīto informāciju, kas iekļauta 6. panta 4. punktā minētajās nacionālajās datubāzēs.
3. *EASA* vienojas ar Komisiju par tehniskajiem protokoliem, ar kuriem saskaņā uz Eiropas Centrālo repozitoriju tiek pārsūtīti visi tie ziņojumi par atgadījumiem, kas apkopoti atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008²¹ un tās īstenošanas noteikumiem, kā arī informācija, kas apkopota, piemērojot 4. panta 6. punktu un 5. panta 5. punktu.
4. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, pieņem pasākumus Eiropas Centrālā repozitorija pārvaldībai, kā noteikts 1. punktā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 19. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.
5. Lai atjauninātu pasākumus attiecībā uz informācijas iekļaušanu Eiropas Centrālajā repozitorijā, kas minēta 2. un 3. punktā, Komisijai ir pilnvaras vajadzības gadījumā pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 18. pantu.

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (Dokuments attiecas uz EEZ), OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

9. pants

Informācijas apmaiņa

1. Dalībvalstis un *EASA* piedalās informācijas apmaiņā, gādājot par to, lai visa ar lidojumu drošumu saistītā informācija, kas ir uzkrāta to attiecīgajās ziņojumu datubāzēs, būtu pieejama citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm, *EASA* un Komisijai, izmantojot Eiropas Centrālo repozitoriju. Ziņojumus par atgadījumiem pārsūta Eiropas Centrālajam repozitorijam 30 dienu laikā pēc sākotnējā datuma, kad ievāktas ziņas par attiecīgo atgadījumu. Ikreiz, kad tas nepieciešams, ziņojumus par atgadījumiem atjaunina ar papildu informāciju, kas saistīta ar lidojumu drošumu.
2. Uz Eiropas Centrālo repozitoriju pārsūta arī informāciju par nelaiemes gadījumiem un nopietniem incidentiem. Faktu pamatinformācija par nelaiemes gadījumiem un nopietniem incidentiem jāpārsūta, kamēr notiek to izmeklēšana. Kad izmeklēšana ir pabeigta, pievieno visu ar to saistīto informāciju, tostarp arī izmeklēšanas galīgā ziņojuma kopsavilkumu angļu valodā, ja vien tas ir pieejams.
3. Ja kāda dalībvalsts vai *EASA* apkopotajās ziņās par atgadījumiem vai uzkrātajos ziņojumos konstatē ar lidojumu drošumu saistītus jautājumus, kas varētu interesēt citas dalībvalstis vai *EASA* un saistībā ar kuriem, iespējams, ir nepieciešams īstenot pasākumus lidojumu drošuma jomā, šī dalībvalsts vai attiecīgi *EASA* visu attiecīgo ar lidojumu drošumu saistīto informāciju nekavējoties pārsūta attiecīgajām dalībvalstu iestādēm vai *EASA*.

10. pants

Informācijas izplatīšana

1. Ikvienam subjektam, kam uzticēta civilās aviācijas lidojumu drošuma regulēšana vai civilās aviācijas nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšana Savienībā, ir tiešsaistes piekļuve Eiropas Centrālajā repozitorijā iekļautajai informācijai par atgadījumiem.
2. Ieinteresētās personas, kas uzskaitītas III pielikuma sarakstā, drīkst pieprasīt piekļuvi konkrētai Eiropas Centrālajā repozitorijā ietvertai informācijai. Savienības ieinteresētās personas informācijas pieprasījumus adresē tās dalībvalsts kontaktpunktam, no kuras tās ir. Trešo valstu ieinteresētās personas adresē savus informācijas pieprasījumus Komisijai.
3. Drošības apsvērumu dēļ ieinteresētajām personām tieša piekļuve Eiropas Centrālajam repozitorijam tiek liegta.

11. pants

Pieprasījumu apstrāde un lēmumi

1. Pieprasījumus iesniedz, izmantojot kontaktpunkta apstiprinātas veidlapas. Šajās veidlapās iekļauj vismaz IV pielikumā norādītos datus.

2. Kontaktpunkts, kas saņem pieprasījumu, pārbauda, vai tā iesniedzējs ir ieinteresētā persona, un kontaktpunktam ir šāda pieprasījuma apstrādei nepieciešamā kompetence.
3. Kontaktpunkts, kurš saņem pieprasījumu, novērtē pieprasījuma pamatotību un izpildāmību, katru gadījumu izskatot atsevišķi. Kontaktpunkti drīkst sniegt informāciju ieinteresētajām personām uz papīra vai izmantojot drošus elektroniskos sakaru līdzekļus.
4. Ja pieprasījums ir pieņemams, kontaktpunkts nosaka sniedzamās informācijas apjomu un līmeni. Šī informācija nepārsniedz pieprasījuma mērķim absolūti nepieciešamo informācijas apjomu un līmeni, neskarot 15. un 16. panta piemērošanu. Informāciju, kas nav saistīta ar ieinteresētās personas pašas aprīkojumu, darbībām vai darbības jomu, sniedz tikai kopsavilkuma formā vai deidentificētu. Pilnīgu informāciju, nevis tās kopsavilkumu, ieinteresētajai personai var sniegt, ja tā var savu pieprasījumu detalizēti pamatot.
5. III pielikuma b) punktā norādītajām ieinteresētajām personām drīkst sniegt tikai tādu informāciju, kas saistīta ar pašas ieinteresētās personas aprīkojumu, darbībām vai darbības jomu.
6. Kontaktpunkts, saņemot pieprasījumu no kādas no III pielikuma a) punkta sarakstā iekļautajām ieinteresētajām personām, var pieņemt vispārīgu lēmumu — šai ieinteresētajai personai sniegt informāciju regulāri. Pieprasītajai informācijai jābūt saistītai ar ieinteresētās personas pašas aprīkojumu, darbībām un darbības jomu. Ar vispārīgu lēmumu nevar nodrošināt piekļuvi visam datubāzes saturam, un to var pieņemt vienīgi par piekļuvi deidentificētai informācijai.
7. Ieinteresētā persona izmanto saņemto informāciju tikai pieprasījuma veidlapā norādītajā nolūkā, kam jābūt saderīgam ar šīs regulas mērķi, kas definēti 1. pantā. Ieinteresētā persona saņemto informāciju neizpauž bez šīs informācijas sniedzēja rakstiskas piekrišanas un pieņem visus vajadzīgos pasākumus saņemtās informācijas konfidencialitātes nodrošināšanai.
8. Lēmumam izplatīt informāciju atbilstīgi šim pantam ir jāattiecas tikai uz to informāciju, kas ir absolūti vajadzīga tās lietotājiem.
9. Lai atjauninātu noteikumus par Eiropas Centrālajā repozitorijā iekļautās informācijas izplatīšanu nolūkā paplašināt vai ierobežot informācijas izplatīšanu, Komisijai ir pilnvaras vajadzības gadījumā pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 18. pantu.

12. pants

Pieprasījumu reģistrēšana un informācijas apmaiņa

1. Katrs kontaktpunkts reģistrē visus saņemtos pieprasījumus un veiktos pasākumus. Šo informāciju nosūta Komisijai ik reizi, kad saņemts pieprasījums un/vai veikts kāds pasākums.
2. Komisija visiem kontaktpunktiem dara pieejamu atjauninātu sarakstu ar saņemtajiem pieprasījumiem un pasākumiem, ko veikuši dažādi kontaktpunkti un pati Komisija.

Atgadījumu analīze un turpmākie pasākumi valsts līmenī

1. Ikvienu dalībvalstī dibināta organizācija izstrādā procedūru saskaņā ar 4. un 5. pantu apkopoto ziņu par atgadījumiem analīzei, lai identificētu, kāds lidojumu drošuma apdraudējums saistās ar konstatētajiem atgadījumiem. Uz šīs analīzes pamata tā nosaka, vai lidojumu drošuma uzlabošanai ir nepieciešami kādi piemēroti korektīvi vai preventīvi pasākumi.
2. Ikvienu dalībvalstī dibināta organizācija, identificējusi pasākumus, kas nepieciešami faktisku vai potenciālu lidojumu drošuma trūkumu novēršanai, laikus īsteno šos pasākumus un iedibina procedūras to īstenošanas un iedarbīguma uzraudzībai.
3. Ikvienu organizācija, kuru sertificējusi vai apstiprinājusi kāda dalībvalsts, vajadzības gadījumā 30 dienu laikā dalībvalsts kompetentajai iestādei, kā noteikts 6. panta 2. punktā, dara zināmus saskaņā ar 1. punktu veiktās analīzes rezultātus un saskaņā ar 2. punktu nepieciešamos pasākumus.
4. Ikvienu dalībvalsts izstrādā procedūru saskaņā ar 4. un 5. pantu apkopoto ziņu par atgadījumiem analīzei, lai identificētu, kāds lidojumu drošuma apdraudējums saistās ar konstatētajiem atgadījumiem. Uz šīs analīzes pamata tā nosaka, vai lidojumu drošuma uzlabošanai ir nepieciešami kādi piemēroti korektīvi vai preventīvi pasākumi.
5. Ikvienu dalībvalsts, identificējusi pasākumus, kas nepieciešami faktisku vai potenciālu lidojumu drošuma trūkumu novēršanai, laikus īsteno šos pasākumus un iedibina procedūras to īstenošanas un iedarbīguma uzraudzībai.
6. Ikvienu dalībvalsts arī pārrauga, kā organizācijas īsteno atbilstīgi 2. punktam pieņemtos atbildes pasākumus, un to, cik šie pasākumi ir iedarbīgi. Ja dalībvalsts uzskata, ka šie atbildes pasākumi nav piemēroti faktisko vai potenciālo lidojumu drošuma trūkumu novēršanai, tā gādā par to, lai attiecīgā organizācija pieņemtu un īstenotu papildu pasākumus, kas būtu piemēroti.
7. Informāciju saistībā ar atsevišķu atgadījumu analīzi un turpmākajiem pasākumiem, kas aprakstīti šajā pantā, laikus — un ne vēlāk kā divus mēnešus pēc to iekļaušanas nacionālajā datubāzē — iekļauj Eiropas Centrālajā repozitorijā.
8. Informāciju, kas iegūta, izanalizējot ziņojumus par atgadījumiem, dalībvalstis izmanto, lai noteiktu korektīvos pasākumus, kas jāpieņem valsts lidojumu drošuma programmas ietvaros.
9. Ne retāk kā ik gadus dalībvalstis publicē lidojumu drošuma pārskatu, kurā iekļauj informāciju par to atgadījumu veidu, kas apkopoti to valsts obligātajās un brīvprātīgajās ziņošanas sistēmās, tādējādi informējot plašāko sabiedrību par lidojumu drošuma līmeni civilajā aviācijā un par pasākumiem, kas veikti katras atsevišķas lidojumu drošuma problēmas risināšanai attiecīgajā kontekstā.
10. Dalībvalstis var publicēt arī deidentificētus ziņojumus par atgadījumiem.

14. pants

Atgadījumu analīze un turpmākie pasākumi Eiropas Savienības līmenī

1. Komisija, *EASA* un dalībvalstu kompetentās iestādes, savstarpēji sadarbojoties, regulāri piedalās Eiropas Centrālajā repozitorijā iekļautās informācijas apmaiņā un analīzē.
2. Sadarbību izvērsē Aviācijas drošības analītiķu tīkls.
3. *EASA* sniedz atbalstu Aviācijas drošības analītiķu tīkla darbībām, tostarp, bet ne tikai, palīdz sagatavot un organizēt šā tīkla tikšanās.
4. Aviācijas drošības analītiķu tīkls sniedz ieguldījumu aviācijas drošības uzlabošanā Savienībā, jo īpaši veicot lidojumu drošuma analīzi nolūkā atbalstīt Eiropas aviācijas drošības programmu un Eiropas aviācijas drošības plānu.
5. Informāciju par 1. punktā minētās informācijas analīzes rezultātiem *EASA* iekļauj ikgadējā drošības pārskatā, kas minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 15. panta 4. punktā.

15. pants

Informācijas aizsardzība un attiecīga izmantošana

1. Dalībvalstis un organizācijas pieņem pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to ziņu par atgadījumiem pienācīgu konfidencialitāti, ko tās saņēmušas atbilstīgi 4., 5. un 10. pantam.
2. Ziņas par atgadījumiem izmanto tikai tajos nolūkos, kuros tās ir apkopotas. Dalībvalstis un organizācijas šo informāciju nedara pieejamu un neizmanto citos nolūkos kā tikai aviācijas drošības uzturēšanai vai uzlabošanai. Šo informāciju neizmanto, lai noteiktu vainīgo vai sauktu pie atbildības.
3. Komisija, *EASA* un dalībvalstu kompetentās iestādes, pildot savus 14. punktā noteiktos pienākumus, nodrošina Eiropas Centrālajā repozitorijā iekļautās informācijas konfidencialitāti un ierobežo tās izmantošanu, atļaujot to izmantot tikai tajos gadījumos, kad tas absolūti nepieciešams ar lidojumu drošumu saistītu pienākumu izpildei. Šajā sakarībā šo informāciju izmanto galvenokārt drošības tendenču analīzei, kas var būt par pamatu anonīmām drošības rekomendācijām vai norādījumiem attiecībā uz lidojumderīgumu, nevienu nevainojot, ne arī saucot pie atbildības.
4. Dalībvalstis nodrošina, lai to kompetentās iestādes, kas minētas 6. panta 2. punktā, un to iestādes, kas ir kompetentas tiesvedības veikšanā, sadarbotos atbilstīgi iepriekš noteiktai kārtībai. Iepriekš noteikta kārtība jānosaka tāpēc, lai garantētu pareizu līdzsvaru starp nepieciešamību pēc pareizas tiesvedības, no vienas puses, un informācijas par lidojumu drošumu nepārtrauktu pieejamību, kas vajadzīga, no otras puses.

16. pants

Informācijas avota aizsardzība

1. Ikviena kādā dalībvalstī dibināta organizācija nodrošina, lai visi personas dati, tādi kā fiziskas personas vārds, uzvārds vai adrese, būtu pieejami tikai 6. panta 1. punktā minētajām personām. Deidentificētu informāciju organizācijā attiecīgā gadījumā izpauž. Ikviena kādā dalībvalstī dibināta organizācija personas datus apstrādā tikai tik lielā mērā, kādā tas nepieciešams šīs regulas nolūkā, un neskarot valsts tiesību aktus, ar ko tiek īstenota Direktīva 95/46/EK.
2. Ikviena dalībvalsts nodrošina, lai visi personas dati, tādi kā fiziskas personas vārds, uzvārds vai adrese, nekad netiktu reģistrēti 6. panta 4. punktā minētajā nacionālajā datubāzē. Deidentificētu informāciju dara pieejamu visām attiecīgām pusēm, it sevišķi lai tās varētu pildīt savus uzdevumus aviācijas drošības uzlabošanas ziņā. Ikviena dalībvalsts personas datus apstrādā tikai tik lielā mērā, kādā tas nepieciešams šīs regulas nolūkā, un neskarot valsts tiesību aktus, ar ko tiek īstenota Direktīva 95/46/EK.
3. Dalībvalstis atturas no procedūru uzsākšanas par tādiem bez iepriekšēja nodoma vai aiz neuzmanības izdarītiem likumpārkāpumiem, par kuriem tās uzzinājušas tikai tādēļ, ka tie ir paziņoti, piemērojot 4. un 5. pantu. Šis noteikums neattiecas uz klajas nolaidības gadījumiem.
4. Darba devējam pret saviem darbiniekiem, kas ziņojuši par incidentiem saskaņā ar 4. un 5. pantu, uz paziņotās informācijas pamata nedrīkst rasties nekādi aizspriedumi, izņemot klajas nolaidības gadījumos.
5. Ikviena dalībvalstī dibināta organizācija pieņem iekšējos noteikumus, kas apraksta, kā attiecīgajā organizācijā nodrošina un īsteno „taisnīguma kultūras” principus un jo īpaši 4. punktā minēto principu.
6. Ikviena dalībvalsts izveido struktūru, kas atbild par šā panta īstenošanu. Darbinieki var ziņot šai struktūrai par šajā pantā paredzēto noteikumu pārkāpumiem. Attiecīgā gadījumā izraudzīta struktūra ierosina savai dalībvalstij pret attiecīgo darba devēju pieņemt sankcijas, kā noteikts 21. pantā.

17. pants

Pielikumu atjaunināšana

Komisijai ir pilnvaras saskaņā ar 18. pantu pieņemt deleģētos aktus attiecībā uz šīs regulas pielikumiem, lai šos pielikumus pielāgotu tehnikas attīstībai, lai tos saskaņotu ar *ADREP* taksonomiju, par kuru panākta starptautiska vienošanās, ar citiem Savienības pieņemtiem tiesību aktiem un starptautiskām vienošanām, lai atjauninātu ieinteresēto personu sarakstu un pieprasījuma veidlapu Eiropas Centrālajā repozitorijā iekļautās informācijas saņemšanai, kā arī lai nodrošinātu, ka to incidentu spektrs, par kuriem ir jāziņo obligātās ziņošanas shēmas ietvaros, būtu joprojām adekvāts.

18. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 7. panta 6. punktā, 8. panta 5. punktā, 11. panta 9. punktā un 17. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 7. panta 6. punktā, 8. panta 5. punktā, 11. panta 9. punktā un 17. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Saskaņā ar 7. panta 6. punktu, 8. panta 5. punktu, 11. panta 9. punktu un 17. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

19. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 65. pantu. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

20. pants

Piekļuve dokumentiem un personas datu aizsardzība

1. Izņemot 10. un 11. pantu, ar ko nosaka stingrākus noteikumus attiecībā uz piekļuvi Eiropas Centrālajā repozitorijā iekļautajiem datiem un informācijai, šo regulu piemēro, neskarot Regulas (EK) Nr. 1049/2001 piemērošanu.
2. Šo regulu piemēro, neskarot valstu tiesību aktus, ar ko īsteno Direktīvu 95/46/EK, un saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 45/2001.

21. pants

Sankcijas

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas šīs regulas pārkāpumu gadījumā. Paredzētās sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un preventīvas. Dalībvalstis dara zināmu Komisijai, kad tiek pieņemtas sankcijas, piemērojot šo pantu.

22. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 996/2010

Regulas 19. pantu svīturo.

23. pants

Atcelšana

Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 1321/2007 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 1330/2007 atceļ.

24. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

I PIELIKUMS: TO INCIDENTU SARAKSTS, PAR KURIEM JĀZIŅO ATBILSTĪGI OBLIGĀTAJAI ATGADĪJUMU ZIŅOŠANAS SISTĒMAI

A daļa: To ar gaisa kuģu ekspluatāciju, tehnisko apkopi, remontu un izgatavošanu saistīto incidentu saraksts, par kuriem jāziņo

1. *piezīme.* Lai gan šajā daļā ir uzskaitīta lielākā daļa incidentu, par kuriem jāziņo, tā nevar būt pilnīgi izsmeljoša. Jāziņo arī par visiem citiem incidentiem, kurus tajā iesaistītās personas uzskata par tādiem, kas atbilst kritērijiem.

2. *piezīme.* Šajā daļā neietver nelaiemes gadījumus un nopietnus incidentus, kā definēts Regulā (ES) Nr. 996/2010. Papildus citām prasībām, kas attiecas uz ziņošanu par nelaiemes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kā noteikts Regulā (ES) Nr. 996/2010, par nelaiemes gadījumiem un nopietniem incidentiem ziņo arī, izmantojot obligātās atgadījumu ziņošanas sistēmas.

3. *piezīme.* Šajā daļā iekļauti paraugi ziņošanas prasībām attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatāciju, tehnisko apkopi, remontu un izgatavošanu.

4. *piezīme.* Jāziņo par tādiem atgadījumiem, kas apdraudējuši vai varējuši apdraudēt lidojuma drošumu vai kuru rezultātā varēja iestāties nedroši apstākļi. Ja, pēc ziņotāja domām, incidents nav apdraudējis lidojuma drošumu, taču, atkārtojoties citos apstākļos, tas varētu radīt apdraudējumu, par to jāziņo. Informācija, kura tiek uzskatīta par ziņojamu attiecībā uz vienu izstrādājumu, daļu vai iekārtu klasi, iespējams, netiek uzskatīta par ziņojamu kādā citā klasē, un viena vienīga faktora klātbūtne vai — tieši pretēji — neesība var izvērst incidentu nelaiemes gadījumā vai nopietnā incidentā neatkarīgi no tā, vai tas ir cilvēkfaktors vai tehnisks faktors.

5. *piezīme.* Atgadījumi, par kuriem jāziņo, var attiekties uz atgadījumiem, kas skar gaisa kuģus, ieskaitot bezpilota gaisa kuģu sistēmas.

SATURA RĀDĪTĀJS

1: GAISA KUĢA EKSPLUATĀCIJA

2: GAISA KUĢA TEHNISKAIS STĀVOKLIS

3: GAISA KUĢA TEHNISKĀ APKOPE UN REMONTS

4: AERONAVIGĀCIJAS DIENESTI, IEKĀRTAS UN ZEMES DIENESTI

1. GAISA KUĢA EKSPLUATĀCIJA

1.1. Gaisa kuģa ekspluatācija

(a) Izvairšanās manevri:

- risks sadurties ar citu gaisa kuģi, zemi vai kādu citu objektu vai nedroša situācija, kad būtu bijis jāveic izvairšanās manevrs,

- izvairīšanās manevrs, kas vajadzīgs, lai izvairītos no sadursmes ar citu gaisa kuģi, zemi vai citu objektu,
 - izvairīšanās manevrs, lai izvairītos no citām nedrošām situācijām.
- (b) Ar pacelšanos vai nosēšanos saistīti incidenti, tostarp nosēšanās drošības nolūkā vai piespiedu nosēšanās. Tādi incidenti kā apsteigta zemskare, vēla zemskare vai pārbraukšana pāri skrejceļa malām. Pacelšanās, pārtraukta pacelšanās, nosēšanās vai nosēšanās mēģinājumi uz slēgta, aizņemta vai nepareiza skrejceļa. Skrejceļa bīstama šķērsošana.
 - (c) Nespēja sasniegt paredzētos tehniskos raksturojumus paceļoties vai sākotnējā augstuma uzņemšanas laikā.
 - (d) Pārāk mazs degvielas daudzums, nespēja pārvietot degvielu vai nespēja izmantot visu lietojamās degvielas daudzumu.
 - (e) Zaudēta spēja vadīt gaisa kuģi (tostarp daļēja vai īslaicīga) neatkarīgi no iemesla.
 - (f) Incidenti, kas notikuši vai ir radījuši bīstamu situāciju, gaisa kuģiem tuvojoties ātrumam V1 (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 utt.);
 - (g) Aiziešana uz otro riņķi, kuras rezultātā rodas bīstama vai potenciāli bīstama situācija.
 - (h) Neplānota, būtiska novirze no gaisa ātruma, paredzētā maršruta vai augstuma (vairāk nekā par 300 pēdām) neatkarīgi no iemesla.
 - (i) Augstuma samazināšana zem relatīvā vai absolūtā, kad vēl iespējams pieņemt lēmumu, vai minimālā augstuma samazināšana zem relatīvā vai absolūtā augstuma bez nepieciešamās vizuālās piesaistes.
 - (j) Faktiskās pozīcijas vai pozīcijas attiecībā pret citu gaisa kuģi izpratnes zudums.
 - (k) Sakaru zudums starp lidojuma apkalpes locekļiem (*CRM*) vai lidojuma apkalpi un citām pusēm (salona apkalpi, gaisa satiksmes vadību, mehāniķiem).
 - (l) Smagnēja nosēšanās — nosēšanās, pēc kuras jāveic smagnējās nosēšanās pārbaude.
 - (m) Degvielas līdzsvara ierobežojumu pārsniegšana.
 - (n) Nepareiza sekundārā novērošanas radiolokatora koda vai altimetra apakšskalās uzstādīšana.
 - (o) Nepareiza datu ieprogrammēšana vai kļūdaina tehnisko raksturojumu aprēķinu datu ievadīšana navigācijas aprīkojumā vai kļūdainu datu izmantošana.

- (p) Kļūdaina pa radiotelefonu raidīto ziņojumu saņemšana vai šo ziņojumu interpretācija.
- (q) Degvielas sistēmas darbības traucējumi vai defekti, kas ietekmējuši degvielas padevi un/vai sadali.
- (r) Gaisa kuģa netīša izkustēšanās no vietas uz mākslīgā seguma virsmas.
- (s) Gaisa kuģa sadursme ar citu gaisu kuģi, transportlīdzekli vai citu objektu uz zemes.
- (t) Neuzmanīga un/vai nepareiza rīcība ar vadības ierīcēm.
- (u) Nespēja kādā no lidojuma fāzēm sasniegt paredzēto gaisa kuģa konfigurāciju (piemēram, šasiju, šasiju durvju, aizplākšņu, stabilizatoru, priekšplākšņu stāvokli utt.).
- (v) Bīstama vai potenciāli bīstama situācija, kas rodas mācību, sistēmas pārbaužu vai apmācības nolūkā veiktas kļūmes imitācijas rezultātā.
- (w) Pārāk spēcīga vibrācija.
- (x) Jebkuras ar gaisa kuģa manevrēšanu saistītas galvenās brīdināšanas sistēmas aktivizēšanās, piemēram, brīdināšana par konfigurāciju, brīdināšana par iekrišanu (vadības stūres vibroautomāts), ātruma pārsniegšanu utt., ja vien:
 - (1) apkalpe pēc tam nav konstatējusi, ka brīdinājums bijis nepamatots un ja šā nepamatotā brīdinājuma rezultātā nav radušās grūtības vai apdraudējums, kas saistīts ar apkalpes reakciju uz šo brīdinājumu; vai
 - (2) tā izmantota mācību vai pārbaudes nolūkā.
- (y) Brīdināšanas sistēmas aktivizēšanās, kas signalizē par bīstamu tuvošanos zemei (*GPWS/TAWS*), ja:
 - (1) gaisa kuģis nonācis tuvāk zemei nekā bijis plānots vai sagaidāms; vai
 - (2) brīdinājums radies instrumentālos meteoroloģiskajos apstākļos vai naktī un noskaidrots, ka to izraisījusi pārāk strauja augstuma samazināšana (1. režīms); vai
 - (3) brīdinājuma iemesls ir bijis nespēja attiecīgajā pieejas fāzē izlaist šasijas balstus vai aizplākšņus (4. režīms); vai
 - (4) jebkādas grūtības vai bīstamas situācijas, kas radušās vai varēja rasties apkalpes reakcijas uz brīdinājumu rezultātā, piemēram, iespējama attāluma no citiem transporta līdzekļiem samazināšanās. Tas attiecas uz jebkura veida brīdinājumiem — patiesiem, nebūtiskiem vai nepamatotiem.
- (z) Brīdināšanas sistēmas trauksme par bīstamu tuvošanos zemei, ja grūtības vai apdraudējums radies vai varēja rasties apkalpes reakcijas uz trauksmi rezultātā.

- (aa) Gaisa kuģa sadursmes brīdināšanas sistēmas ziņošanas incidenti (*ACAS RAs*);
- (bb) Incidenti, kas saistīti ar dzinēja vai propellera radīto gaisa strūklu, kuras dēļ radušies nopietni bojājumi vai savainojumi.

1.2. Avārijas situācijas

- (a) Ugunsgrēks, eksplozija, dūmi vai toksiski vai kaitīgi izgarojumi, neparasta smaka, arī tad, ja liesmas nodzēstas.
- (b) Jebkura nestandarta procedūra, ko lidojuma vai salona apkalpe izmanto, lai novērstu ārkārtas situāciju gadījumos, kad:
 - (1) procedūra ir izstrādāta, taču netiek izmantota;
 - (2) procedūra nav izstrādāta;
 - (3) procedūra ir izstrādāta, taču tā ir nepilnīga vai nepiemērota;
 - (4) procedūra nav pareiza;
 - (5) izmanto nepareizo procedūru.
- (c) Jebkuru izmantošanai ārkārtas situācijās izveidotu, tostarp apkopes, mācību vai pārbaudi nolūkā izmantotu procedūru neatbilstība.
- (d) Notikums, kura rezultātā uzsākta ārkārtas evakuācija.
- (e) Dehermetizācija.
- (f) Jebkura avārijas aprīkojuma vai izveidoto avārijas procedūru izmantošana, lai atrisinātu radušos situāciju.
- (g) Notikums, kura rezultātā pasludināta avārijas situācija („Mayday” vai „panne”).
- (h) Jebkuras avārijas sistēmas vai aprīkojuma (tajā skaitā avārijas izejas durvju un avārijas apgaismojuma) darbības kļūme (arī tad, ja tos izmanto tehniskās apkopes, mācību vai pārbaudes nolūkā).
- (i) Gadījumi, kad kādam no gaisa kuģa apkalpes locekļiem nācies izmantot ārkārtas situācijām paredzēto skābekli.

1.3. Gaisa kuģa apkalpes darba nespēja

- (a) Jebkura gaisa kuģa apkalpes locekļa darba nespēja, tostarp tāda darba nespēja, kas iestājas pirms izlidošanas, ja ir pamats uzskatīt, ka tā var radīt darba nespēju, kas sāktu izpausties pēc pacelšanās.
- (b) Jebkura salona apkalpes locekļa darba nespēja, kuras dēļ viņš nespēj veikt būtiski svarīgus ārkārtas situācijā veicamus pienākumus.

1.4. Miesas bojājumi

- (a) Incidenti, kuru dēļ pasažieriem vai gaisa kuģa apkalpes locekļiem radušies vai varējuši rasties nopietni miesas bojājumi, bet par kuriem nav jāziņo kā par aviācijas nelaiemes gadījumiem.
- (b) Smaga slimības izpausme, kas ietekmē gaisa kuģa apkalpes locekļus vai pasažierus.

1.5. Meteoroloģija

- (a) Zibens spēriens, kura dēļ bojāts gaisa kuģis, nedarbojas kāds gaisa kuģa pamataprīkojuma elements vai traucēta tā darbība.
- (b) Krusa, kuras dēļ bojāts gaisa kuģis, nedarbojas kāds gaisa kuģa pamataprīkojuma elements vai traucēta tā darbība.
- (c) Stipra turbulence, kas radījusi gaisa kuģī esošo personu miesas bojājumus vai kuru uzskata par tādu, pēc kuras jāveic gaisa kuģa pārbaude.
- (d) Vēja nobīde.
- (e) Apledījums, kura dēļ radušās grūtības vadīt gaisa kuģi, tas bojāts vai nedarbojas kāds gaisa kuģa pamataprīkojuma elements vai traucēta tā darbība.

1.6. Drošība

- (a) Nelikumīga iejaukšanās gaisa kuģa darbībā, tostarp sprādziena vai gaisa kuģa nolaupīšanas draudi.
- (b) Grūtības kontrolēt pasažierus, kas atrodas apreibinošu vielu ietekmē, vardarbīgus pasažierus, kā arī pasažierus, kas nepakļaujas apkalpes prasībām.
- (c) Atklāts pasažieris bez biļetes.

1.7. Citi incidenti

- (a) Konkrēta veida incidenta atkārtošanās, kuru, ja tas notiktu tikai vienu reizi, neuzskatītu par tādu, par kuru jāziņo, bet kura atkārtošanās biežums rada potenciālus draudus.
- (b) Sadursme ar putniem, kuras dēļ bojāts gaisa kuģis vai nedarbojas kāds gaisa kuģa pamataprīkojuma elements vai traucēta tā darbība.
- (c) Pēcstrūklas turbulence.
- (d) Apkalpes locekļu nogurums, kas apdraudējis vai varējis apdraudēt gaisa kuģi vai cilvēkus, kas atrodas tajā vai uz zemes.
- (e) Jebkurš cits incidents, kurš apdraudējis vai varējis apdraudēt gaisa kuģi vai cilvēkus, kas atrodas tajā vai uz zemes.

2. GAISA KUĢA TEHNISKAIS STĀVOKLIS

2.1. Konstrukcija

Ne par visiem konstrukcijas bojājumiem ir jāziņo. Vajadzīgs inženiera novērtējums, lai izlemtu, vai defekts ir pietiekami nopietns, lai par to būtu jāziņo. Var ņemt vērā šādus piemērus:

- (a) tāda galvenā konstrukcijas elementa (*PSE*) bojājums, kas nav projektēts, lai izturētu bojājumu (noteikts ierobežots ekspluatācijas laiks). Galvenie konstruktīvie elementi ievērojami palīdz uzņemt lidojuma, zemes un spiediena radīto slodzi un kuru atteice var izraisīt katastrofālu gaisa kuģa atteici;
- (b) defekts vai bojājums, kas ir lielāks par pieļaujamo bojājumu bojājumizturīgā galvenajā konstruktīvajā elementā;
- (c) bojājums vai defekts, kas ir lielāks par pieļaujamo konstruktīvā elementa bojājumu un kas var samazināt konstrukciju stingrumu līdz tādai pakāpei, ka vairs nav iespējama gaisa kuģa nepieciešamā vadība.
- (d) konstruktīvā elementa bojājums vai defekts, kas var izraisīt smagu priekšmetu atdalīšanos, kuri var radīt miesas bojājumus gaisa kuģī esošajiem cilvēkiem;
- (e) konstruktīvā elementa bojājums vai defekts, kas būtu varējis apdraudēt sistēmu pienācīgu darbību. Sk. 2) punktu zemāk;
- (f) jebkuras gaisa kuģa konstrukcijas daļas zaudēšana lidojuma laikā.

2.2. Sistēmas

Ierosināti šādi vispārīgi, visām sistēmām piemērojami kritēriji:

- (a) jebkuras sistēmas, apakšsistēmas vai iekārtu komplekta zudums, nopietni darbības traucējumi vai defekts, kad nav iespējams pienācīgi veikt standarta darbības procedūras, mācības utt.;
- (b) lidojuma apkalpes nespēja kontrolēt sistēmu, piemēram:
 - (1) nekontrolējamās darbības;
 - (2) nepareiza un/vai nepilnīga reakcija, tostarp ierobežota vai lēna darbība;
 - (3) vadības zaudēšana;
 - (4) mehāniska atvienošanās vai atteice;
- (c) ekskluzīvas sistēmas funkcijas(-u) (viena sistēma var apvienot vairākas funkcijas) atteice vai darbības traucējumi;
- (d) traucējumi vienā sistēmā vai starp vairākām sistēmām;
- (e) ar sistēmu saistītās aizsardzības ierīces vai avārijas sistēmas defekts vai darbības traucējumi;

- (f) sistēmas dublēšanās zudums;
- (g) jebkurš incidents, kas saistīts ar neparedzētu sistēmas darbību;
- (h) gaisa kuģu tipiem ar vienu galveno sistēmu, apakšsistēmu vai aprīkojuma komplektu: galvenās sistēmas, apakšsistēmas vai aprīkojuma komplekta atteice, nopietni darbības traucējumi vai defekts;
- (i) gaisa kuģu tipiem ar vairākām neatkarīgām galvenajām sistēmām, apakšsistēmām vai aprīkojuma komplektiem: vairāk nekā vienas galvenās sistēmas, apakšsistēmas vai aprīkojuma komplekta zudums, nopietni darbības traucējumi vai defekts;
- (j) jebkuras ar gaisa kuģa sistēmām vai aprīkojumu saistītas galvenās brīdināšanas sistēmas aktivizēšanās, ja vien lidojuma apkalpe nav konstatējusi, ka brīdinājums bijis nepatiesa un ja nepatiesā brīdinājuma rezultātā neradās ar apkalpes reakciju uz brīdinājumu saistītas grūtības vai bīstama situācija;
- (k) hidrauliskā šķidrums, degvielas, eļļas vai citu šķidrumu noplūde, kuras dēļ izcēlies ugunsgrēks vai iespējama gaisa kuģa korpusa, sistēmu vai aprīkojuma kontaminācija vai kas apdraudējusi gaisa kuģī esošos cilvēkus;
- (l) indikatoru sistēmas darbības traucējumi vai defekti, kuru dēļ radusies iespējamība, ka apkalpe saņēmusi maldinošas norādes;
- (m) jebkura atteice, darbības traucējums vai defekts, ja tas notiek svarīgā lidojuma fāzē un ir saistīts ar sistēmas darbību;
- (n) nopietna faktiskās darbības neatbilstība apstiprinātajiem darbības rādītājiem (ņemot vērā darbības aprēķinu metodes precizitāti), kas radījusi bīstamas situācijas, piemēram, bremžu darbība, degvielas patēriņš u. c.;
- (o) lidojuma vadības ierīču (piemēram, aizplākšņi, priekšplāksnis, plūsmas bremze) asimetrija.

Šā pielikuma papildinājumā iekļauts piemēru saraksts tādiem incidentiem, par kuriem jāziņo un kurus var nedefinēt, piemērojot šos vispārīgos kritērijus noteiktām sistēmām.

2.3. Dzinēju iekārtas (tostarp dzinēji, propelleri un rotora sistēmas) un spēka palīgiekārtas (APU)

- (a) Liesmas noraušana, kāda dzinēja apstāšanās vai darbības traucējumi.
- (b) Jebkura ātri rotējoša komponenta ātruma pārsniegšana vai nespēja kontrolēt tā ātrumu (piemēram, APU, gaisa palaišanas iekārta, gaisa ciklus regulējoša iekārta, gaisa turbīnas motors, propellers vai rotors).
- (c) Jebkuras dzinēja vai spēka iekārtas daļas atteice vai darbības traucējumi, kuru dēļ rodas viena vai vairākas šādas problēmas:
 - (1) komponentu/atlūzu atdalīšanās;

- (2) nekontrolējams iekšējs vai ārējs ugunsgrēks vai karstu gāzu noplūde;
 - (3) vilce pilota nepieprasītā virzienā;
 - (4) vilces reversa atteice vai patvaļīga darbība;
 - (5) nespēja kontrolēt jaudu, vilci vai apgriezīgu skaitu minūtē;
 - (6) dzinēja stiprinājuma konstrukcijas atteice;
 - (7) daļēja vai pilnīga lielākās spēka iekārtas darbības daļas atteice;
 - (8) bieži, redzami dūmi vai tāda toksisku vielu koncentrācija, kas lidojuma apkalpi vai pasažierus padara rīkoties nespējīgus;
 - (9) nespēja, izmantojot parastās procedūras, izslēgt dzinēju;
 - (10) nespēja atkārtoti iedarbināt darbospējīgu dzinēju.
- (d) Patvaļīgs vilces/jaudas zudums vai izmaiņas vai svārstības tajā, ko var uzskatīt par vilces vai jaudas kontroles zaudēšanu (*LOTC*):
- (1) viendzinēja gaisa kuģiem; vai
 - (2) ja to uzskata par pārāk spēcīgu konkrētajai darbībai; vai
 - (3) ja tas varētu ietekmēt vairākus vairākdzinēju gaisa kuģa dzinējus, sevišķi divdzinēju gaisa kuģa gadījumā; vai
 - (4) vairākdzinēju gaisa kuģa gadījumā — ja izmanto to pašu vai līdzīgu dzinēja veidu un ja notikumu uzskata par bīstamu vai nopietnu.
- (e) Jebkurš defekts detaļā, kurai noteikts ierobežots kalpošanas laiks un kura defekta dēļ nomainīta pirms noteiktā laika.
- (f) Kopēja cēloņa defekti, kas var izraisīt tik biežu dzinēju izslēgšanos lidojuma laikā, ka pastāv iespēja, ka lidojuma laikā varētu apstāties vairāki dzinēji.
- (g) Dzinēja darbības ierobežošanas vai kontroles ierīces atteice vai patvaļīga darbība.
- (h) Dzinēja darbības parametru pārsniegšana.
- (i) Svešķermeņa izraisīts bojājums.

Propelleri un transmisija

- (j) Jebkuras propellera vai spēka iekārtas daļas atteice vai darbības traucējumi, kuru dēļ rodas viena vai vairākas šādas problēmas:
- (1) pārāk liels propellera griešanās ātrums;
 - (2) pārāk liela frontālā pretestība;

- (3) vilce pilota nepieprasītā virzienā;
- (4) propellera vai ievērojamas tā daļas atdalīšanās;
- (5) atteice, kuras rezultātā ievērojami samazinās līdzsvars;
- (6) neparedzēta propellera lāpstiņu kustība, kas ir mazāka par noteikto minimālo propellera soli lidojuma laikā;
- (7) nespēja plūdiestatīt propelleru;
- (8) nespēja mainīt propellera soli;
- (9) patvaļīgas propellera soļa izmaiņas;
- (10) nekontrolējamas griezes vai ātruma svārstības;
- (11) zemas enerģijas daļu atdalīšanās.

Rotori un transmisija

- (k) Rotorā pārnesumkārbas/savienojuma bojājums vai defekts, kas var izraisīt rotorā komplekta atdalīšanos lidojuma laikā un/vai rotorā darbības kontroles traucējumus.
- (l) Astes rotorā, transmisijas un tamlīdzīgu sistēmu bojājumi.

Spēka palīgiekārtas (APU)

- (m) Spēka palīgiekārtas izslēgšanās vai atteice, kad saskaņā ar ekspluatācijas prasībām (piemēram, paplašināta diapazona darbības prasības (*ETOPS*) vai nepieciešamā aprīkojuma saraksta prasībām (*MEL*)) spēka palīgiekārtām būtu jābūt pieejamām.
- (n) Nespēja izslēgt spēka palīgiekārtu.
- (o) Spēka palīgiekārtas ātruma pārsniegšana.
- (p) Nespēja iedarbināt spēka palīgiekārtas, kad tas ir nepieciešams.

2.4. Cilvēkfaktors

Jebkurš incidents, kurā kāda no gaisa kuģa konstrukcijas īpatnībām vai nepilnībām būtu varējusi radīt tādu kļūmi izmantojumā, kas varētu radīt bīstamas vai katastrofālas sekas.

2.5. Citi incidenti

- (a) Jebkurš incidents, kurā kāda no gaisa kuģa konstrukcijas īpatnībām vai nepilnībām būtu varējusi radīt tādu kļūmi izmantojumā, kas varētu radīt bīstamas vai katastrofālas sekas.

- (b) Incidents, kuru parasti neuzskata par tādu, par ko būtu jāziņo (piemēram, saistībā ar salona mēbelējumu un aprīkojumu, ūdens sistēmām), bet kurš noteiktos apstākļos apdraudējis gaisa kuģi vai tajā esošos cilvēkus.
- (c) Ugunsgrēks, eksplozija, dūmi vai toksiski vai kaitīgi izgarojumi.
- (d) Jebkurš cits notikums, kas būtu varējis apdraudēt gaisa kuģi, tajā esošo cilvēku drošumu vai cilvēkus vai īpašumu, kas atradies gaisa kuģa tuvumā vai uz zemes.
- (e) Pasažieru uzrunāšanas sistēmas atteice vai defekts, kuras dēļ pasažieru uzrunāšanas sistēma nav darbojusies vai pasažieriem paziņotā informācija nav bijusi dzirdama.
- (f) Pilota sēdekļa kontroles ierīces atteice lidojuma laikā.

3. GAISA KUĢA TEHNISKĀ APKOPE UN REMONTS

- (a) Neparedzētas inspekcijas vai pārbaudes procedūras laikā atklāts nepareizs mezglu un detaļu savienojums.
- (b) Karstā gaisa noplūde, kas izraisa bojājumu konstrukcijā.
- (c) Jebkurš defekts daļā, kurai noteikts ierobežots kalpošanas laiks un kura defekta dēļ nomainīta pirms noteiktā laika.
- (d) Jebkurš bojājums vai nolietojums (piemēram, lūzumi, plaisas, korozija, noslāņošanās, atlīmēšanās utt.), ko izraisījis jebkurš cēlonis, (piemēram, vibrācija, stingrības mazināšanās vai konstruktīvs defekts) šādās daļās:
 - (1) galvenajā konstrukcijā vai galvenajos konstruktīvajos elementos (*PSE*) (kā definēts ražotāja remonta rokasgrāmatā), ja šāds bojājums vai nolietojums pārsniedz remonta rokasgrāmatā noteiktās pieļaujamās robežas un tā dēļ nepieciešams remonts vai pilnīga vai daļēja aizstāšana ar citu detaļu;
 - (2) sekundārajā sistēmā, kuras dēļ gaisa kuģis bijis apdraudēts vai varētu būt bijis apdraudēts;
 - (3) dzinējā, propellerā vai rotorplāna rotora sistēmā.
- (e) Jebkura kādas sistēmas vai aprīkojuma elementa atteice, darbības traucējumi, defekts, bojājums vai nolietojums, kas konstatēts, izpildot lidotspējas noteikumus vai citu obligātu atbildīgās iestādes izdoto normatīvo aktu, ja:
 - (1) ziņojumu iesniegusī organizācija, kas nodrošina atbilstību, to atklāj pirmoreiz;
 - (2) jebkurā no nākamajām atbilstības pārbaudēm tie pārsniedz instrukcijās minētās pieļaujamās robežas un/vai rakstiskas remonta/defektu novēršanas procedūras nav pieejamas.

- (f) Jebkuras avārijas sistēmas vai iekārtas, tostarp izejas durvju un apgaismojuma, darbības traucējumi, tai skaitā apkopes vai pārbaudes laikā.
- (g) Pilnīga vai daļēja neatbilstība noteiktajām tehniskās apkopes procedūrām.
- (h) Nezināmas vai apšaubāmas izcelsmes izstrādājumi, daļas, iekārtas un materiāli.
- (i) Maldinoša, nepareiza vai nepietiekama informācija par tehnisko apkopi vai ar to saistītām procedūrām, kuras dēļ var rasties tehniskās apkopes kļūdas.
- (j) Visas tāda uz zemes izvietota aprīkojuma atteices, darbības traucējumi vai defekti, ko izmanto gaisa kuģa sistēmu un aprīkojuma testēšanai un pārbaudīšanai, ja regulārajās inspekcijās un pārbaudēs problēma nav atklāta un tās dēļ radusies bīstama situācija.

4. AERONAVIGĀCIJAS DIENESTI, IEKĀRTAS UN ZEMES DIENESTI

4.1. Aeronavigācijas dienesti (ANS)

Ar aeronavigācijas dienestiem saistītus incidentus, par kuriem jāziņo, skatīt IB pielikumā.

4.2. Lidlauks un lidlauka dienesti

- (a) Radiosakaru zudums starp zemes dienestiem un gaisa satiksmes dienestiem.
- (b) Ugunsdzēsēju stacijas ugunsgrēka trauksmes zudums.
- (c) Nav pieejami prasībās noteiktie glābšanas un ugunsdzēsības dienesti.
- (d) Būtiskas izmaiņas lidlauka ekspluatācijas apstākļos, kuru dēļ var rasties bīstama situācija un kuras nav paziņotas gaisa satiksmes dienestiem.

4.3. Darbības ar pasažieriem, bagāžu un kravu

- (a) Gaisa kuģa korpusa, sistēmu un aprīkojuma ievērojama kontaminācija, kuras avots ir pārvadājamā bagāža vai krava.
- (b) Nepareiza bagāžas vai kravas iekraušana vai pasažieru, bagāžas vai kravas izvietojums, kas var ievērojami ietekmēt gaisa kuģa svaru un/vai līdzsvaru.
- (c) Nepareizs bagāžas vai kravas (tostarp rokas bagāžas) izvietojums, kura dēļ kādā veidā var tikt apdraudēts gaisa kuģis, tā aprīkojums vai tajā esošie cilvēki vai kas var traucēt evakuāciju ārkārtas gadījumos.
- (d) Nepareizs kravas konteineru vai citu lielu kravas vienību izvietojums.
- (e) Bīstamo kravu ienešana vai ienešanas mēģinājums, pārkāpjot attiecīgos noteikumus, tostarp nepareizs bīstamo kravu marķējums vai iesaiņojums.

4.4. Pakalpojumi un gaisa kuģa apkalpošana uz zemes

- (a) Nozīmīga degvielas noplūde uzpildīšanās laikā.
- (b) Nepareiza degvielas daudzuma iepildīšana, kas var nopietni ietekmēt gaisa kuģa lidojuma ilgumu, sniegumu, līdzsvaru vai konstruktīvo izturību.
- (c) Tādu uz zemes izvietota aprīkojuma atteice, darbības traucējumi vai defekts, ko izmanto gaisa kuģa sistēmu un aprīkojuma testēšanai un pārbaudīšanai, ja regulāro inspekcijas un pārbaūžu laikā problēma nav atklāta un tās dēļ radusies bīstama situācija.
- (d) Pilnīga vai daļēja neatbilstība noteiktajām apkalpošanas prasībām.
- (e) Kontaminētas vai nepareizas degvielas vai citu svarīgu šķidrumu (tostarp skābekļa un dzeramā ūdens) iepildīšana.

I PIELIKUMA A DAĻAS papildinājums

Šajos apakšpunktos iekļauti tādu ziņojamo incidentu piemēri, kas nedefinēti, piemērojot noteiktām sistēmām vienotus kritērijus, kuri uzskaitīti I pielikuma A daļas 2.2. punktā.

1. Gaisa kondicionēšana/ventilācija
 - (a) pilnīga avioelektroniskās dzesēšanas sistēmas atteice;
 - (b) dehermetizācija.
2. Autopilota sistēma
 - (a) autopilota sistēmas nespēja tās izmantošanas laikā sasniegt paredzēto darbību;
 - (b) ziņotas nopietnas apkalpes grūtības kontrolēt gaisa kuģi autopilota sistēmas darbības dēļ;
 - (c) jebkuras autopilota sistēmas atvienošanas ierīces atteice;
 - (d) patvaļīga autopilota režīma nomainīšanās.
3. Sakari
 - (a) pasažieru uzrunāšanas sistēmas atteice vai defekts, kura dēļ pasažieru uzrunāšanas sistēma nav darbojusies vai pasažieriem paziņotā informācija nav bijusi dzirdama;
 - (b) pilnīgs sakaru zudums lidojuma laikā.
4. Elektrosistēma
 - (a) vienas elektrosadales sistēmas (*AC/DC*) atteice;
 - (b) pilnīga elektroģenerācijas sistēmas vai vairāku sistēmu atteice;
 - (c) rezerves (avārijas) elektroģenerācijas sistēmas atteice.
5. Pilotu kabīne/salons/kravas nodalījums
 - (a) pilota sēdekļa vadības sistēmas atteice lidojuma laikā;
 - (b) jebkuras avārijas sistēmas vai aprīkojuma, tostarp avārijas evakuācijas signālu sistēmas, visu izejas durvju, atteice;
 - (c) avārijas apgaismojuma utt. atteice;
 - (d) kravas iekraušanas sistēmas aizturspējas zudums.
6. Ugunsdrošības sistēma
 - (a) ugunsgrēka trauksme, izņemot tos gadījumus, kad tā tūlīt atzīta par nepamatotu;

- (b) neatklāta uguns/dūmu detektor/aizsargsistēmas atteice vai defekts, kuras dēļ varēja zust vai samazināties uguns detektor/aizsargsistēmas efektivitāte;
 - (c) nebrīdināšana faktiska ugunsgrēka vai dūmu gadījumā.
7. Gaisa kuģa vadības ierīces
- (a) aizplākšņu, priekšplākšņu, plūsmas bremžu utt. asimetrija;
 - (b) galveno lidojuma vadības sistēmu vai ar tām saistīto sasaites vai slēgu sistēmas darbības ierobežojumi, lēnums vai slikta vai lēna reakcija;
 - (c) lidojuma vadības virsmas atslēgums;
 - (d) lidojuma vadības virsmas vibrācija, ko jūt apkalpe;
 - (e) mehāniskās lidojuma vadības ierīces atvienošanās vai atteice;
 - (f) nopietni parastās gaisa kuģa vadības traucējumi vai lidojuma kvalitātes pasliktināšanās.
8. Degvielas sistēma
- (a) degvielas daudzuma norādes sistēmas darbības traucējumi, kuru dēļ gaisa kuģim beidzas degviela vai uz pults parādās nepareizs degvielas daudzums;
 - (b) degvielas noplūde, kuras dēļ zudis ievērojams degvielas daudzums vai pastāvējuši nopietni ugunsgrēka vai kontaminācijas draudi;
 - (c) degvielas noliekšanas (*jettison*) sistēmas darbības traucējumi vai defekti, kuru dēļ zaudēts neliels daudzums degvielas vai radušies ugunsgrēka vai gaisa kuģa aprīkojuma kontaminācijas draudi vai nespēja noliet degvielu;
 - (d) degvielas sistēmas darbības traucējumi vai defekti, kam bijusi nopietna ietekme uz degvielas padēvi un/vai sadali;
 - (e) nespēja padot vai izmantot visu izmantojamo degvielas daudzumu.
9. Hidraulika
- (a) vienas hidraulikas sistēmas atteice (tikai *ETOPS*);
 - (b) izolācijas sistēmas atteice;
 - (c) vairāk nekā vienas hidraulikas apakšsistēmas atteice;
 - (d) rezerves hidraulikas sistēmas atteice;
 - (e) nepietiekama dinamiskās plūsmas gaisa spiediena turbīnas darbība.
10. Aplidojuma detektor/aizsargsistēma

- (a) nekonstatēta pretapledošanas/atledošanas sistēmas atteice vai darbības traucējumi;
- (b) vairāk nekā vienas zondes apsildīšanas sistēmas atteice;
- (c) nespēja panākt simetrisku spārnu atledošanu;
- (d) pārlietu liela ledus uzkrāšanās, kuras dēļ nopietni cietusi lidojuma veiktspēja vai gaisa kuģa vadība
- (e) apkalpei ievērojumi pazeminājusies redzamība.

11. Indikācijas/brīdinājuma/reģistrēšanas sistēmas

- (a) jebkuras indikācijas sistēmas darbības traucējumi vai defekts, kad iespējamo maldinošo norāžu apkalpei dēļ apkalpe varētu nepareizi izmantot kādu no būtiski svarīgajām sistēmām;
- (b) sistēmas sarkanā brīdinājuma funkcijas atteice;
- (c) stikla pilotu kabīnes gadījumā — vairāk nekā vienas ekrānpults vienības vai ar rādījumu/brīdināšanas funkciju saistīta datora atteice vai darbības traucējumi.

12. Šasijas mehānisms/bremzes/riteņi

- (a) bremžu aizdegšanās;
- (b) nozīmīga bremzēšanas darbības samazināšanās;
- (c) asimetriska bremzēšanas darbība, kuras dēļ ievērojami mainās trajektorija;
- (d) šasijas mehānisma brīvā kritiena izlaišanas sistēmas atteice (tostarp regulāro pārbaūžu laikā);
- (e) patvaļīga šasijas mehānisma vai šasijas durvju izlaišanās/ievilkšanās;
- (f) vairāku riteņu pārplīšana.

13. Navigācijas sistēmas (tostarp precīzas pieejas sistēmas) un lidojuma informācijas sistēmas

- (a) pilnīga navigācijas sistēmas atteice vai vairākas navigācijas aprīkojuma darbības kļūmes;
- (b) pilnīga lidojuma informācijas sistēmas atteice vai tās aprīkojuma darbības kļūmes;
- (c) nozīmīgas maldinošas norādes;
- (d) nozīmīgas navigācijas kļūdas, kas radušās nepareizu datu vai datu šifrēšanas kļūdas dēļ;

- (e) neparedzēta, pilota neveikta novirzīšanās no horizontālās vai vertikālās trajektorijas;
- (f) kļūmes uz zemes izvietotajās navigācijas iekārtās, kuru rezultātā radušās ievērojamas navigācijas kļūdas, kas nav saistītas ar pāreju no inerciālās navigācijas režīma uz radionavigācijas režīmu.

14. Skābeklis hermetizētam gaisa kuģim

- (a) skābekļa padeves zudums pilota kabīnē;
- (b) skābekļa padeves zudums ievērojamam skaitam pasažieru (vairāk nekā 10 %), arī tad, ja konstatēts apkopes laikā vai mācību vai testēšanas nolūkos.

15. Gaisa izdales sistēma

- (a) Karstā izdales gaisa noplūde, kuras dēļ iedarbojusies ugunsgrēka brīdināšanas sistēma vai radušies konstrukcijas bojājumi;
- (b) visu gaisa izdales sistēmu atteice;
- (c) gaisa izdales sistēmas kļūmju detektorsistēmas darbības kļūme.

B daļa: To ar aeronavigācijas pakalpojumiem saistīto incidentu saraksts, par kuriem jāziņo

1. *piezīme.* Lai gan šajā daļā ir uzskaitīta lielākā daļa incidentu, par kuriem jāziņo, tā nevar būt pilnīgi izsmeljoša. Jāziņo ir arī par visiem citiem incidentiem, kurus tajā iesaistītās personas uzskata par tādiem, kas atbilst kritērijiem.

2. *piezīme.* Šajā daļā nav ietverti nelaimes gadījumi un nopietni incidenti, kas definēti Regulā (ES) Nr. 996/2010. Papildus citām prasībām, kas attiecas uz ziņošanu par nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kā noteikts Regulā (ES) Nr. 996/2010, par nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem ziņo arī, izmantojot obligātās atgadījumu ziņošanas sistēmas.

3. *piezīme.* Šajā daļā ietverti ar aeronavigācijas pakalpojumiem saistīti incidenti, kas rada faktiski vai potenciālu apdraudējumu lidojumu drošumam vai kas var būt šķērslis drošu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai.

4. *piezīme.* Šīs daļas saturs neizslēdz iespēju ziņot par jebkuru incidentu, situāciju vai apstākli, kurš, atkārtoties citos, bet līdzīgos apstākļos, vai pieļaujot tā atkārtošanos, to nenovēršot, varētu radīt apdraudējumu gaisa kuģa drošumam.

- (1) Bīstamas savstarpējas tuvošanās incidenti (tostarp situācijas, kad gaisa kuģis atradies pārāk tuvu citam gaisa kuģim, zemei, transportlīdzeklim, cilvēkam vai objektam):
 - (a) minimālās distancas neievērošana;
 - (b) nepareiza distance;
 - (c) gandrīz notikusi kontrolēta sadursme ar zemes reljefu (gandrīz *CFIT*);
 - (d) šķērslis uz skrejceļa, kas radījis nepieciešamību veikt izvairīšanās darbību.
- (2) Sadursmes draudi vai bīstama savstarpēja tuvošanās (tostarp situācijas, kad pastāvējuši aviācijas nelaimes gadījuma vai bīstamas savstarpējas tuvošanās draudi, ja tuvumā atradies otrs gaisa kuģis):
 - (a) šķērslis uz skrejceļa, kas nav radījis nepieciešamību veikt izvairīšanās darbību;
 - (b) gaisa kuģa novirzīšanās no skrejceļa;
 - (c) atkāpšanās no gaisa satiksmes kontroles atļaujā minētajām prasībām;
 - (d) atkāpšanās no piemērojamo gaisa satiksmes vadības (GSV) noteikumu ievērošanas:
 - (1) atkāpšanās no publicētajām gaisa satiksmes vadības procedūrām;
 - (2) nesankcionēta iekļūšana gaisa telpā;
 - (3) piemērojamās gaisa satiksmes vadības noteikumos paredzētā gaisa kuģa aprīkojuma neatbilstoša izvietošana un izmantošana.

- (3) Ar gaisa satiksmes vadību saistīti incidenti (tajā skaitā situācijas, kad samazinājušās iespējas sniegt gaisa satiksmes vadības pakalpojumus vai tikai nejaušības dēļ nav tikusi apdraudēta gaisa kuģa ekspluatācijas drošība).

Tostarp šādi incidenti:

- (a) nespēja sniegt gaisa satiksmes vadības pakalpojumus:
 - (1) nespēja sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus;
 - (2) nespēja sniegt gaisa telpas pārvaldības pakalpojumus;
 - (3) nespēja sniegt gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības pakalpojumus;
- (b) nespēja izmantot sakaru funkciju;
- (c) nespēja izmantot uzraudzības funkciju;
- (d) nespēja izmantot datu apstrādes un paziņošanas funkciju;
- (e) nespēja izmantot navigācijas funkciju;
- (f) nespēja nodrošināt gaisa satiksmes vadības sistēmas drošību.

I pielikuma B daļas papildinājums

Šajos punktos iekļauti tādu ziņojamo gaisa satiksmes vadības (GSV) incidentu piemēri, kas nedefinēti, piemērojot vienotus kritērijus, kuri uzskaitīti I pielikuma B daļas 3. punktā un kuri attiecas uz gaisa kuģu ekspluatāciju.

1. Saņemta nepareiza, nepietiekama vai maldinoša informācija no avotiem, kas izvietoti uz zemes (piemēram, no gaisa satiksmes vadības, lidostas automātiskā izziņu dienesta, meteoroloģiskajiem dienestiem, navigācijas datu bāzēm, kartēm, navigācijas kartēm, aeronavigācijas informācijas dienestu (*AIS*) rokasgrāmatām u. c.).
2. Atļauts par paredzēto augstumu mazāks patiesais augstums virs zemes.
3. Sniegti nepareizi spiediena atskaites dati (nepareizi iestatīts altimetrs).
4. Nepareizi pārraidīts, saņemts vai interpretēts svarīgs paziņojums, un tādēļ radusies bīstama situācija.
5. Minimālās distances neievērošana.
6. Nesankcionēta iekļūšana gaisa telpā.
7. Nesankcionēti radiosakari.
8. Uz zemes izvietoto aeronavigācijas iekārtu vai satelītielārtu darbības atteice.
9. Konstatēti ievērojami gaisa satiksmes kontroles un gaisa satiksmes vadības vai darbības traucējumi vai vērā ņemama lidlauka infrastruktūras pasliktināšanās.
10. Lidlauka manevrēšanas laukumu aizņēmuši un/vai navigācijas palīglīdzekļus aizšķērsojuši gaisa kuģi, transportlīdzekļi, dzīvnieki vai nepiederoši priekšmeti, un tādēļ radusies bīstama vai potenciāli bīstama situācija.
11. Kļūdaini vai nepietiekami marķēti šķēršļi vai bīstamas vietas lidlauka manevrēšanas laukumos, un tādēļ radusies bīstama situācija.
12. Konstatēti lidlauka apgaismojuma defekti, nopietni darbības traucējumi vai apgaismojuma nav vispār.

II PIELIKUMS: TO TERMINU UN PRASĪBU SARAKSTS, KO PIEMĒRO OBLIGĀTĀS ATGADĪJUMU ZIŅOŠANAS SHĒMAS SATVARĀ

1. ZIŅOŠANAS TERMIŅŠ

1.1. Vispārējs noteikums

Termiņš ziņošanai par atgadījumu, piemērojot 4. pantu, ir 72 stundas.

1.2. Īpaši gadījumi

- (a) Par gadījumiem, kuri saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 859/2008²² OPS 1.420 d) punkta 1) apakšpunktu definēti kā bīstama savstarpēja tuvošanās ar citu lidojošu objektu, kļūdainas gaisa satiksmes procedūras vai gaisa satiksmes dienestu vai gaisa kuģa apkalpes piemēroto procedūru neatbilstība, gaisa satiksmes dienestu iekārtu atteice, ziņojumus sagatavo nekavējoties.
- (b) Par gandrīz notikušu sadursmi ar putniem atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 859/2008 OPS 1.420 d) punkta 3) apakšpunktam ziņojumu sagatavo nekavējoties.
- (c) Par sadursmi ar putniem, kuras dēļ nopietni bojāts gaisa kuģis, nedarbojas kāds gaisa kuģa pamataprīkojuma elements vai traucēta tā darbība, atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 859/2008 OPS 1.420 d) punkta 3) apakšpunktam, ziņojumu sagatavo pēc nosēšanās.
- (d) Par nelikumīgu iejaukšanos uz gaisa kuģa atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 859/2008 OPS 1.420 d) punkta 5) apakšpunktam ziņojumu sagatavo, tiklīdz iespējams.
- (e) Par potenciāli bīstamu stāvokli, tādu kā neatbilstības uz zeme izvietotā iekārtā vai navigācijas iekārtā, kādu meteoroloģisku parādību vai vulkānisko pelnu mākonī, ar ko nācies saskarties lidojuma laikā, atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 859/2008 OPS 1.420 d) punkta 6. apakšpunktam, ziņojumu sagatavo, tiklīdz iespējams.

2. OBLIGĀTIE DATU LAUKI

2.1. Vienotie datu lauki

Ziņojumos par atgadījumiem, kas apkopoti, piemērojot 4. un 5. pantu, iztver vismaz šādu informāciju:

- (1) Nosaukums
 - Nosaukums
- (2) Dokumenta informācija
 - Atbildīgais subjekts

²² Komisijas 2008. gada 20. augusta Regula (EK) Nr. 859/2008, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 attiecībā uz kopējām tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām, ko piemēro komerciāliem pārvadājumiem ar gaisa kuģiem, OV L 254, 20.9.2008., 1. lpp.

- Lietas numurs
- Atgadījuma statuss

(3) Atgadījuma laiks

- Vietējais datums
- Vietējais laiks
- *UTC* datums
- *UTC* laiks

UTC) (Ja norāda tikai vienu datumu / laiku, norādītajam datumam / laikam jābūt

(4) Atgadījuma vieta

- Atgadījuma valsts / apgabals
- Atgadījuma vieta

(5) Klasifikācija

- Atgadījuma klase
- Atgadījuma kategorija

(6) Atgadījuma smaguma pakāpe

- Lielākais kaitējums
- Miesas bojājumu pakāpe
- Trešai personai nodarīts kaitējums (rekomendēts lauks, bet ne vienmēr aizpildāms)
- Kaitējums lidlaukam (rekomendēts lauks, bet ne vienmēr aizpildāms)

(7) Saistība ar GSV (attiecīgā gadījumā)

- GSV ieguldījums

(8) Laikapstākļi (attiecīga gadījumā)

- Lakapstākļu nozīme

Ja šāda nozīme ir

- Laikapstākļi
- Diennakts laiks

- Vēja ātrums
 - Redzamība
 - Gaisa temperatūra
- (9) Atgadījuma izklāsts
- Valoda, kurā izklāsts sagatavots
 - Izklāsts
- (10) Notikumi
- Notikuma tips
 - Notikuma fāze
- (11) Riska klasifikācija

2.2. **Specifiskie datu lauki**

Ja atgadījums skar gaisa kuģi, norāda šādu informāciju:

- (1) Gaisa kuģa identifikācija
- Reģistrācijas valsts
 - Marka / modelis / sērija
 - Gaisa kuģa sērijas numurs
 - Gaisa kuģa reģistrācijas zīme
- (2) Gaisa kuģa ekspluatācija
- Eksploatants
 - Eksploatācijas tips
- (3) Gaisa kuģa apraksts
- Gaisa kuģa kategorija
 - Dzinēju tips
 - Dzinēju skaits
 - Masas grupa
- (4) Lidojuma vēsture
- Pēdējā izlidošanas vieta

- Plānotā nosēšanās vieta
 - Lidojuma fāze
 - Atgadījums uz zemes
 - Nosēšanās tips (rekomendēts lauks, bet ne vienmēr aizpildāms)
 - Nosēšanās vieta (rekomendēts lauks, bet ne vienmēr aizpildāms)
- (5) Gaisa satiksmes pakalpojumi (*ATS*)
- Piemērojamie lidojuma noteikumi
 - Pašreizējais satiksmes tips

III PIELIKUMS: IEINTERESĒTO PERSONU SARAKSTS

(a) **Saraksts ar ieinteresētajām personām, kuras drīkst saņemt informāciju, pamatojoties uz lēmumu, kurš pieņemts atbilstīgi 11. panta 4. punktam, izvērtējot katru gadījumu atsevišķi, vai pamatojoties uz vispārinātu lēmumu saskaņā ar 11. panta 6. punktu.**

1. *Ražotāji:* gaisa kuģu, dzinēju, propelleru, gaisa kuģu daļu un iekārtu projektētāji un ražotāji; gaisa satiksmes vadības sistēmu un komponentu projektētāji un ražotāji; aeronavigācijas dienestu sistēmu un komponentu projektētāji un ražotāji; lidlauka kontrolējamā zonā izmantoto sistēmu un iekārtu projektētāji un ražotāji
2. *Tehniskā apkope:* organizācijas, kas saistītas ar gaisa kuģu, dzinēju, propelleru, gaisa kuģu daļu un iekārtu tehniskās apkopes vai kapitālā remonta veikšanu, ar aeronavigācijas iekārtu uzstādīšanu, pārbūvi, tehnisko apkopi, remontu, kapitālo remontu, lidojumu pārbaudi vai inspekciju, vai ar lidlauka kontrolējamās zonas sistēmu, komponentu un aprīkojuma tehnisko apkopi vai kapitālo remontu.
3. *Ekspluatanti:* aviokompānijas un gaisa kuģu ekspluatanti, un aviokompāniju un gaisa kuģu ekspluatantu apvienības; lidlauku ekspluatanti un lidlauku ekspluatantu apvienības.
4. Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un gaisa satiksmes vadības īpašo funkciju nodrošinātāji.
5. *Lidlauka pakalpojumu sniedzēji:* organizācijas, kas atbild par gaisa kuģu apkalpošanu uz zemes, tostarp degvielas uzpildi, tehnisko apkalpošanu, atskaites sagatavošanu par svara un smaguma centra izvietojumu, piekraušanu, atledošanu un vilkšanu lidlaukā, kā arī par glābšanas un ugunsdzēsības vai citiem ārkārtas pakalpojumiem.
6. Aviācijas mācību organizācijas
7. *Trešo valstu organizācijas:* trešo valstu aviācijas iestādes un nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestāde.
8. Starptautiskās aviācijas organizācijas
9. *Pētniecība:* valsts vai privātas pētniecības laboratorijas, centri vai subjekti; vai augstskolas, kas veic izpēti aviācijas drošības jomā.

(b) **Saraksts ar ieinteresētajām personām, kuras drīkst saņemt informāciju, pamatojoties uz lēmumu, kurš pieņemts, izvērtējot katru gadījumu atsevišķi, atbilstīgi 11. panta 4. punktam un 11. panta 5. punktam**

1. *Piloti* (kā privātpersonas).
2. *Gaisa satiksmes dispečeri* (kā privātpersonas) un pārējais *gaisa satiksmes vadības/aeronavigācijas dienestu* personāls, kas pilda ar lidojumu drošumu saistītus uzdevumus.

3. Inženieri/tehniķi/par gaisa satiksmes drošības elektroniskajiem instrumentiem atbildīgais personāls / gaisa satiksmes vadība (vai lidlauka apsaimniekotāji) (kā privātpersonas).
4. Profesionālas struktūras, kuras pārstāv personālu, kas veic ar lidojumu drošumu saistītus uzdevumus.

**IV PIELIKUMS: EIROPAS CENTRĀLAJĀ REPOZITORIJĀ IEKLAUTAS
INFORMĀCIJAS PIEPRASĪJUMS**

1. Vārds, uzvārds:

Ieņemamais amats:

Uzņēmums:

Adrese:

Tālruņa numurs:

E-pasta adrese:

Datums:

Darbības veids:

Ieinteresētās personas kategorija, kuru jūs pārstāvat (sk. III pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. .../... attiecībā uz ziņošanu par atgadījumiem civilajā aviācijā):

2. **Pieprasītā informācija** (paskaidrojiet savu pieprasījumu pēc iespējas sīkāk, norādot attiecīgo datumu/laikposmu, kas Jūs interesē):

3. Pieprasījuma iemesls:

4. Paskaidrojiet, kāda nolūkā Jūs šo informāciju izmantosit:

5. Datums, uz kuru tiek pieprasīta informācija:

6. Aizpildīto veidlapu pa e-pastu nosūta uz: (kontaktpunkts)

7. Piekļuve informācijai

Kontaktpunktam nav jānodrošina piekļuve visai pieprasītajai informācijai. Kontaktpunkts var darīt pieejamu visu informāciju tikai tad, ja ir pārliecināts, ka pieprasījums atbilst Eiropas Parlamenta Regulai (ES) Nr. .../... attiecībā uz ziņošanu par atgadījumiem civilajā aviācijā. Gan informācijas pieprasītājs, gan viņa pārstāvēta organizācija apņemas informāciju izmantot tikai nolūkā, ko tas aprakstījis 4. punktā. Tiek atgādināts, ka uz šā pieprasījuma pamata sniegtā informācija ir darīta pieejama tikai lidojumu drošuma nolūkos, kā noteikts Regulā (ES) Nr. .../..., un nevis citos nolūkos, tādus kā vainīgā noteikšana vai saukšana pie atbildības vai komerciālos nolūkos.

Informācijas pieprasītājs saņemto informāciju bez informācijas sniedzēja rakstiskas piekrišanas izpaust nedrīkst.

Ja informācijas saņēmējs neievēro iepriekš izklāstītās prasības, tam var liegt jebkādu turpmāku piekļuvi Eiropas Centrālajā repozitorijā iekļautajai informācijai un attiecīgā gadījuma piemērot sankcijas.

8. Datums, vieta, paraksts:

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma nosaukums

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai attiecībā uz ziņošanu par atgadījumiem civilajā aviācijā, ar ko groza Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 1321/2007 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 1330/2007

1.2. Attiecīgās politikas jomas *ABM/ABB* struktūrā²³

0602 : Iekšzemes, gaisa un jūras transports

1.3. Priekšlikuma būtība

- Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **jaunu darbību**
- Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu/sagatavošanas darbību**²⁴
- Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **esošas darbības pagarināšanu**
- Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **darbību, kas pārveidota jaunā darbībā**

1.4. Mērķi

1.4.1. Komisijas daudzgadu stratēģiskie mērķi, kurus plānots sasniegt ar priekšlikumu

„Sekmēt transporta drošumu un drošību” (MOVE ĢD pārvaldības plānā 2012. gadam iekļautais konkrētais mērķis Nr. 2 attiecībā uz iekšzemes, gaisa un jūras transportu).

MOVE ĢD īstenotās politikas nolūks ir nodrošināt Eiropas iedzīvotājiem un uzņēmumiem konkurētspējīgus, ilgtspējīgus un drošus transporta pakalpojumus. Transporta nozare ir Komisijas stratēģijas 2020. gadam centrālais elements.

Saskaņā ar vispārējo mērķi — Eiropas iedzīvotājiem un uzņēmumiem nodrošināt konkurētspējīgus transporta pakalpojumus, kas ir izaugsmes un darbvietu radīšanas priekšnoteikums, — priekšlikums regulai attiecībā uz ziņošanu par atgadījumiem civilajā aviācijā, kas ietilpst *ABB* darbībā „Iekšzemes, gaisa un jūras transports”, tiešā veidā sniedz ieguldījumu konkrētā mērķa sasniegšanā — veicināt transporta drošumu un drošību.

1.4.2. Konkrētais mērķis un attiecīgā *ABM/ABB* darbība

Konkrētais mērķis

²³ *ABM* — budžeta vadība pa darbības jomām, *ABB* — budžeta līdzekļu sadale pa darbības jomām.

²⁴ Kā paredzēts Finanšu regulas 49. panta 6. punkta attiecīgi a) un b) apakšpunktā.

Savienības līmenī nostiprināt un formālu raksturu piešķirt pasākumiem, kas saistīti ar ziņošanu par atgadījumiem un jo īpaši ar Eiropas Centrālajā repozitorijā iekļautās informācijas analīzi, galvenokārt ar mērķi noteikt, kādas Savienībā ir galvenās riska jomas.

Šos pasākumus koordinēs Eiropas Aviācijas drošības aģentūra.

Attiecīgā ABM/ABB darbība

0602. nodaļa. Iekšzemes, gaisa un jūras transports

1.4.3. *Paredzami rezultāti un ietekme*

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz finansējuma saņēmējiem/mērķgrupām.

Eiropas Centrālajā repozitorijā ietverto datu analīze Savienības līmenī un analītiķu tīkla darbības formalizācija sniegtu šādu labumu:

- Savienības līmenī identificētu iespējamās aviācijas drošības problēmas un galvenās riska jomas;
- radītu priekšnosacījumus, kas nepieciešami, lai Eiropas Savienība varētu koncentrēt savus centienus, vadoties no tādas perspektīvas, kuras pamatā ir dati;
- atbalstītu Eiropas aviācijas drošības programmu (*EASP*) un Eiropas aviācijas drošības plānu (*EASp*);
- atbalstītu dalībvalstis tām uzticēto pienākumu pildīšanā, it sevišķi tām nodrošinot piekļuvi plašākam datu kopumam.

1.4.4. *Rezultātu un ietekmes rādītāji*

Norādīt priekšlikuma/iniciatīvas īstenošanas uzraudzībā izmantojamus rādītājus.

Nav piemērojams

1.5. **Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums**

1.5.1. *Īstermiņa vai ilgtermiņa vajadzības*

Sniegt ieguldījumu, lai izdotos paaugstināt civilās aviācijas lidojumu drošuma līmeni.

1.5.2. *ES iesaistīšanās pievienotā vērtība*

ES darbība koordinē un papildina dalībvalstu darbību.

1.5.3. *Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

Nav piemērojams

1.5.4. Saderība un iespējamā sinerģija ar citiem attiecīgajiem instrumentiem

Nav piemērojams

1.6. Ilgums un finansiālā ietekme

Ierobežota ilguma priekšlikums/iniciatīva

– Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.

– Finansiālā ietekme: GGGG.–GGGG.

Beztermiņa priekšlikums/iniciatīva

– īstenošana ar uzsākšanas periodu no 2014. līdz GGGG. gadam,

– pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Paredzētie pārvaldības veidi²⁵

Komisijas īstenota **centralizēta tieša pārvaldība**

Centralizēta netieša pārvaldība, izpildes uzdevumus deleģējot:

– izpildaģentūrām

– Kopienų izveidotām struktūrām²⁶ (Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai)

– valstu publiskā sektora struktūrām vai struktūrām, kas veic valsts pārvaldes uzdevumus

– personām, kurām ir uzticēts veikt īpašas darbības saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu un kuras ir noteiktas attiecīgā pamataktā Finanšu regulas 49. panta nozīmē

Dalīta pārvaldība kopā ar dalībvalstīm

Decentralizēta pārvaldība kopā ar trešām valstīm

Pārvaldība kopā ar starptautiskām organizācijām (**precizēt**)

Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā „Piezīmes”.

Piezīmes

Lai sasniegtu konkrēto mērķi Nr. 1, Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai būs nepieciešami papildu cilvēkresursi, kuri atbilstoši aplēsēm ir šādi: divi cilvēki (EUR 300 000 gadā, ieskaitot 2 X EUR 130 000 budžeta pozīcijā „personāla izdevumi” un 2 X EUR 20 000 budžeta pozīcijā „infrastruktūras un darbības izdevumi”). Apmeklējumiem paredzētu papildu budžetu

²⁵ Skaidrojumus par pārvaldības veidiem un atsaucies uz Finanšu regulu skatīt *BudgWeb* tīmekļa vietnē: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²⁶ Kā paredzēts Finanšu regulas 185. pantā.

EUR 40 000 apmērā izmantos dalībvalstu atbalstam uz vietas un EUR 25 000 izmantos, lai atbalstītu tādus informatīvus pasākumus kā semināri, kas tiks organizēti visā Eiropā.

Tādējādi kopējās paredzētās papildu budžeta izmaksas *EASA* sasniegs EUR 365 000, ko izdosies segt pilnā apmērā, pārorientējot Aģentūras rīcībā esošos resursus.

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt periodiskumu un nosacījumus.

Katru gadu *EASA* darbu pārbauda un novērtē darbības gada pārskata ziņojumā par iepriekšējo gadu un darba programmā nākamajam gadam. Abus šos dokumentus pieņem Aģentūras valde un nosūta tos Eiropas Parlamentam, Padomei, Komisijai, Revīzijas palātai un dalībvalstīm.

Ik pēc pieciem gadiem tiks veikts ārējs neatkarīgs novērtējums, lai noskaidrotu, kā *EASA* sokas ar uzdevumu izpildi, un izvērtētu kopīgo noteikumu un Aģentūras darba ietekmi uz aviācijas drošības vispārējo līmeni.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. Apzinātie riski

Nav piemērojams

2.2.2. Paredzētās kontroles metodes

Katru gadu *EASA* darbu pārbauda un novērtē darbības gada pārskata ziņojumā par iepriekšējo gadu un darba programmā nākamajam gadam. Abus šos dokumentus pieņem Aģentūras valde un nosūta tos Eiropas Parlamentam, Padomei, Komisijai, Revīzijas palātai un dalībvalstīm.

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu apkarošanas pasākumi

Norādīt esošos vai plānotos novēršanas un aizsardzības pasākumus.

Izpilddirektors īsteno Aģentūras budžetu. Katru gadu viņš Komisijai, Revīzijas palātai un Aģentūras valdei iesniedz iepriekšējā gada ieņēmumu un izdevumu sīku pārskatu. Turklāt Komisijas iekšējam revidentam ir tādas pašas pilnvaras attiecībā uz *EASA*, kādas viņam ir attiecībā uz Komisijas dienestiem, un Aģentūrai ir līdzīga iekšējā revīziju sistēma kā Komisijai.

Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai bez ierobežojumiem piemēro Eiropas Parlamenta un Padomes 1999. gada 25. maija Regulu (EK) Nr. 1073/1999 par izmeklēšanu, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (*OLAF*)²⁷, kā arī 1999. gada 25. maija Iestāžu nolīgumu par iekšējo izmeklēšanu, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (*OLAF*).

²⁷ OV L 136, 31.5.1999., 1. lpp.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS PAREDZAMĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas (jaunā daudzgadu finanšu shēma 2014.–2020. gadam)

- Esošās budžeta izdevumu pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām (2014.–2020.)

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs [Izdevumu kategorija.....]	Dif./nedif. ⁽²⁸⁾	no EBTA valstīm ²⁹	no kandidātvalstīm ³⁰	no trešām valstīm	Finanšu regulas 18. panta 1. punkta aa) apakšpunkta nozīmē
1	(Jauna) 06.02.02 EASA subsīdijas	Dif./nedif. €	JĀ	NĒ ³¹	NĒ	NĒ

²⁸ Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

²⁹ EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

³⁰ Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

³¹ Ar Aģentūru asociēto Eiropas trešo valstu (Šveice, Norvēģija un Islande) iemaksa.

3.2. Paredzamā ietekme uz izdevumiem

3.2.1. Paredzamās ietekmes uz izdevumiem kopsavilkums³²

Miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija:	1	Gudra un iekļaujoša izaugsme
---	---	------------------------------

ĢD: MOVE			N gads ³³	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads	N+4 gads un vēlāk (nav noteikts, cik ilgi)	KOPĀ
• Darbības apropriācijas								
Budžeta pozīcija: 06.02.02 (jauna)	Saistības	(1)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Maksājumi	(2)	0,365	0,365	0,365	0,365		
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem ³⁴								
KOPĀ — MOVE ĢD apropriācijas	Saistības	=1+1a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Maksājumi	=2+2a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• KOPĀ — Darbības apropriācijas	Saistības	(4)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Maksājumi	(5)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• KOPĀ — Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem								
KOPĀ — Daudz gadu finanšu shēmas	Saistības	=4+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

³² Šīs summas tiks segtas, pārorientējot rīcībā esošos resursus.

³³ Pieņemot, ka N gads ir 2014. gads, iespējamās pieņemšanas gads.

³⁴ Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās „BA” pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

1. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Maksājumi	=5+6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
--	-----------	------	-------	-------	-------	-------	--------------	--

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija:	5	„Administratīvie izdevumi” ³⁵
---	----------	--

Miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

		N gads	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads	Iekļaut ietekmes atspoguļošanai vajadzīgo gadu skaitu (sk. 1.6. punktu)	KOPĀ
ĢD: <.....>							
• Cilvēkresursi							
• Pārējie administratīvie izdevumi							
KOPĀ — <....> ĢD	Apropriācijas						
KOPĀ — Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	(Saistību summa = maksājumu summa)						

Miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

		N ³⁶ gads	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads	Iekļaut ietekmes atspoguļošanai vajadzīgo gadu skaitu (sk. 1.6. punktu)	KOPĀ
KOPĀ — Daudz gadu finanšu shēmas 1.-5. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Saistības						
	Maksājumi						

³⁵ ĢD MOVE administratīvo izdevumu Nr.

³⁶ N gads ir gads, kurā sāk īstenot priekšlikumu/iniciatīvu.

3.2.2. Paredzamā ietekme uz darbības apropriācijām

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz darbības apropriāciju izmantošanu
- Priekšlikums/iniciatīva paredz darbības apropriāciju izmantošanu šādā veidā:

Saistību apropriācijas miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un rezultātus			N gads ³⁷	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads	N+4 gads un vēlāk (nav noteikts, cik ilgi)		KOPĀ		
	REZULTĀTI										
	Rezultāta veids ³⁸	Rezultātu vidējais izmaksas	Rezultātu daudzums	Izmaksas	Rezultātu daudzums	Izmaksas	Rezultātu daudzums	Izmaksas	Rezultātu daudzums	Izmaksas	Kopējais rezultātu daudzums
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 ³⁹ ...											
- Rezultāts	Sk. *	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365		
KOPĒJĀS IZMAKSAS			0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365	0.365		

* Rezultāts nav izsakāms kvantitatīvā izteiksmē, bet ir definēts kā „ieguldījums aviācijas drošības uzlabošanā”.

³⁷ Pieņemot, ka N gads ir 2014. gads, iespējamās pieņemšanas gads.

³⁸ Rezultāti ir attiecīgie produkti un pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņas braucienu skaits, uzbūvēto ceļu garums km utt.).

³⁹ Konkrētie mērķi, kas norādīti 1.4.2. punktā.

3.2.3. Paredzamā ietekme uz administratīvajām apropriācijām

3.2.3.1. Kopsavilkums

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz administratīvo apropriāciju izmantošanu
- Priekšlikums/iniciatīva paredz administratīvo apropriāciju izmantošanu šādā veidā:

Miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

	N ⁴⁰ gads	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads	Iekļaut ietekmes atspoguļošanai vajadzīgo gadu skaitu (sk. 1.6. punktu)	KOPĀ
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	------

Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA							
Cilvēkresursi							
Pārējie administratīvie izdevumi							
Starpsumma — Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA							

Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS⁴¹							
Cilvēkresursi							
Citi administratīvie izdevumi							
Starpsumma — Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS							

KOPĀ							
-------------	--	--	--	--	--	--	--

⁴⁰ N gads ir gads, kurā sāk īstenot priekšlikumu/iniciatīvu.

⁴¹ Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās „BA” pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

3.2.3.2. Paredzamās cilvēkresursu vajadzības

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz cilvēkresursu izmantošanu ĢD MOVE
- Priekšlikums/iniciatīva paredz cilvēkresursu izmantošanu šādā veidā:

Paredzamais apjoms izsakāms veselos skaitļos (vai maksimāli ar vienu zīmi aiz komata)

	N gads	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads	... iekļaut ietekmes atspoguļošanai vajadzīgo gadu skaitu (sk. 1.6. punktu)
• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)					
XX 01 01 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)					
XX 01 01 02 (Delegācijas)					
XX 01 05 01 (Netiešā pētniecība)					
10 01 05 01 (Tiešā pētniecība)					
• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu — FTE)⁴²					
XX 01 02 01 (CA, INT, SNE, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)					
XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA un SNE delegācijās)					
XX 01 04 yy ⁴³	- galvenā mītne ⁴⁴				
	- delegācijas				
XX 01 05 02 (CA, INT, SNE — netiešā pētniecība)					
10 01 05 02 (CA, INT, SNE — tiešā pētniecība)					
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)					
KOPĀ					

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Cilvēkresursu vajadzības tiks nodrošinātas, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ģenerāldirektorātā, vajadzības gadījumā izmantojot vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārštata darbinieki	

⁴² CA — līgumdarbinieki, INT — pagaidu darbinieki (*Intérimaire*), JED — jaunākie eksperti delegācijās (*Jeune Expert en Délégation*), LA — vietējie darbinieki, SNE — valstu norīkoti eksperti.

⁴³ Saskaņā ar robežlielumiem attiecībā uz ārštata darbiniekiem, ko finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām „BA” pozīcijām).

⁴⁴ Galvenokārt struktūrfondi, Eiropas Lauksaimniecības fonds lauku attīstībai (ELFLA) un Eiropas Zivsaimniecības fonds (EZF).

3.2.4. Saderība ar nākamo daudzgadu finanšu shēmu

- Priekšlikums/iniciatīva atbilst nākamajai daudzgadu finanšu shēmai (2014.–2020. gadam)⁴⁵
- Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpārplāno attiecīgā izdevumu kategorija nākamajā daudzgadu finanšu shēmā.

Aprakstīt, kas jāpārplāno, norādot attiecīgās budžeta pozīcijas un summas.

- Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpiemēro elastības instruments vai jāpārskata daudzgadu finanšu shēma⁴⁶.

Aprakstīt, kas jā dara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas, budžeta pozīcijas un summas.

3.2.5. Trešo personu iemaksas

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz trešo personu līdzfinansējumu
- Priekšlikums/iniciatīva paredz šādu līdzfinansējumu:

Apropriācijas miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

	N gads	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads	Iekļaut ietekmes atspoguļošanai vajadzīgo gadu skaitu (sk. 1.6. punktu)			Kopā
Norādīt līdzfinansējuma struktūru								
KOPĀ — Līdzfinansējuma apropriācijas								

⁴⁵ Sarunas par daudzgadu finanšu shēmu (2014.–2020. gadam) vēl nav noslēgušās.

⁴⁶ Skatīt Iestāžu nolīguma 19. un 24. punktu.

3.3. Paredzamā ietekme uz ieņēmumiem

- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus
- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
 - pašu resursus
 - dažādus ieņēmumus

Miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija	ieņēmumu	Kārtējā budžeta gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ⁴⁷					
			N gads	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads	Iekļaut ietekmes ilguma atspoguļošanai vajadzīgo aiļu skaitu (sk. 1.6. punktu)	
..... pants								

Attiecībā uz īpaši novirzāmiem dažādajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgo(-ās) izdevumu pozīciju(-as).

Norādīt ietekmes uz ieņēmumiem aprēķināšanai izmantoto metodi.

⁴⁷ Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 25 % apmērā.