

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums “Aviācijas tiesību aktu kopums II”,****tostarp****“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā, par Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras izveidi un par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 216/2008 atcelšanu”***(COM(2015) 613 final – 2015/0277 (COD))***un****“Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei “Eiropas Aviācijas drošības programma””***(COM(2015) 599 final)**(2017/C 075/19)*Ziņotājs: **Raymond HENCKS**Līdzziņotājs: **Stefan BACK**

Apspriešanās	Eiropas Savienības Padome, 19.1.2016.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punkts
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sa- nāksmē	15.11.2016.
Pieņemts plenārsesijā	14.12.2016.
Plenārsesija Nr.	521
Balsojuma rezultāts	184/1/2
(par/pret/atturas)	

**1. Secinājumi un ieteikumi**

1.1. EESK atbalsta jauno pieeju, kuras pamatā ir riska novērtēšana un rezultativitāte, ja vienmēr, kad vajadzīgs, spēkā paliek preskriptīvie noteikumi, kas nepieciešami drošības garantēšanai. EESK uzskata: lai šo darba metožu un kultūras maiņu sekmīgi īstenotu, ir vajadzīgs laiks un pietiekami resursi. EESK arī uzsver, ka šajā pārejas procesā cieši jāiesaista personāls un ieinteresētās personas.

1.2. EESK piekrīt priekšlikumam, ka sadarbībā ar dalībvalstīm un ar to piekrišanu būtu Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (EASA) jāuztic lielāka atbildība par drošību, tostarp par īpašajiem noteikumiem, kas attiecas uz ārkārtas situācijām, taču tas jā dara ar nosacījumu, ka tiek piešķirti pietiekami resursi, lai EASA varētu veiksmīgi pildīt savus uzdevumus šajā jomā. EESK arī uzskata, ka būtu jāpārskata Regula (EK) Nr. 300/2008, ņemot vērā attīstības tendences kopš 2008. gada.

1.3. EESK vērs uzmanību uz to, ka civilās aviācijas nozare darbojas vidē, kas ļoti ātri mainās, jo norit gan strauja tehniskā attīstība, tostarp digitalizācija, gan arī jaunu uzņēmējdarbības modeļu un jaunu nodarbinātības un pakalpojumu sniegšanas modeļu attīstība. Lielu nozīmi EESK piešķir jaunās regulas regulārai novērtēšanai ik pēc pieciem gadiem, kā tas paredzēts priekšlikumā. Ir svarīgi, lai ietekmes novērtējumā tiktu vispusīgi izvērtēti iespējamie drošības un drošuma aspekti, kas saistīti ar šīm attīstības tendencēm, un lai savlaicīgi tiktu plānoti un veikti attiecīgi pasākumi.

1.4. EESK atzinīgi vērtē to, ka šīs regulas darbības jomā ir ietverta apkalpošana uz zemes, un iesaka apsvērt iespēju noteikt prasību, ka jāsertificē apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji un darbinieki ar drošībai būtiskām funkcijām.

1.5. EESK atzinīgi vērtē salona apkalpes locekļu sertifikācijas standartu izstrādi, bet pauž nožēlu par to, ka Komisija nav ierosinājusi salona apkalpes locekļu licencēšanas sistēmu.

1.6. EESK atbalsta bezpilota gaisa kuģu iekļaušanu priekšlikuma darbības jomā un uzsver, cik svarīgi ir noteikt augstus standartus.

1.7. EESK vēlas brīdināt par lidlauka aprīkojuma sertifikācijas vai kontroles prasību nevajadzīgo sarežģītību un dublēšanos, bet tas neattiecas uz gadījumiem, kad tā noteikti vajadzīga drošības apsvērumu dēļ.

1.8. EESK atzinīgi vērtē priekšlikumā paredzētos uzraudzības, sadarbības un atbalsta uzdevumus, kas saistīti ar valstu iestādēm, un pauž cerību, ka tādējādi tiks saglabāti augsti, saskaņoti un efektīvi standarti attiecībā uz drošību, uzlabotu informācijas apmaiņu un salīdzinošo vērtēšanu un tas savukārt nodrošinās resursu efektīvāku izmantošanu. Šajā saistībā EESK atzīmē Eiropas Aviācijas drošības plānu un Eiropas Aviācijas drošības programmu, kā arī to sniegto iespēju izstrādāt un ieviest augstākus un saskaņotākus drošības standartus.

1.9. EESK atbalsta ierosināto mehānismu, kas valstu iestāžu funkcijas – tostarp ar īpašajiem noteikumiem par ārkārtas situācijām saistītas funkcijas – ļauj brīvprātīgi nodot EASA.

1.10. EESK uzskata: būtu jānosaka, ka Eiropas uzņēmumiem, kas darbojas vairākās ES valstīs, ja tie vēlas izmantot priekšlikumā paredzēto iespēju par savu kompetento iestādi izvēlēties EASA, ir jāinformē valsts kompetentā iestāde vai iestādes. Iepriekš minēto uzņēmumu iespēju izvēlēties EASA par kompetento iestādi nevar piemērot pasākumiem, uz kuriem attiecas 59. un 60. pants.

1.11. EESK norāda uz informācijas apmaiņas nozīmi un uzsver, ka drošības uzlabošanas nolūkiem iegūto informāciju nevajadzētu izmantot tiesu sistēmā, izņemot ārkārtas apstākļus, piemēram, tīša pārkāpuma gadījumā. Taisnīguma kultūra ir jāaizsargā, un tādēļ EESK atkārtoti ierosina izstrādāt un īstenot taisnīguma kultūras hartu.

1.12. EESK atzīmē arī priekšlikumu ieviest noteikumu, kas attiecas uz maksājumiem par pakalpojumu sniegšanu vienotajā gaisa telpā, un tas tiek ierosināts, lai finansētu EASA darbību, kaut arī materiālo tiesību normas par šiem maksājumiem tiks ietvertas noteikumos, kuri vēl jāpieņem. Turklāt nav skaidrs, kā plānotie maksājumi būs saistīti ar maršrutu maksājumu sistēmu, ko daudzpusēja nolīguma pušu vārdā pašlaik pārvalda Eirokontrolē. Tādēļ EESK uzskata, ka būtu pārāgri pieņemt tiesību normas par tāda maksājuma izmantošanu, kurš vēl nepastāv un kura konfigurācijai ir iespējami vairāki risinājumi. Tāpēc EESK ierosina šo priekšlikumu noraidīt.

1.13. Tā kā EASA ir jāizstrādā noteikumi par sertifikācijas un drošības kritērijiem, kas varētu interesēt arī plašu sabiedrību, EESK ierosina šādus tekstus tulkot visās ES oficiālajās valodās. Pārredzamības labad arī EASA tīmekļa vietnei vajadzētu būt pieejamai ne tikai angļu valodā. Šajā saistībā EESK vēlētos vērst uzmanību arī uz ES Pamattiesību hartu, it īpaši tās 21. pantu.

1.14. Saistībā ar priekšlikumu atvieglot formalitāšu kārtosšanu gadījumos, kad tiek nomāti gaisa kuģi ar apkalpi, EESK norāda, ka priekšlikums galvenokārt skar drošību, savukārt jautājumi, kas attiecas uz nomāšanu ar apkalpi, ir saistīti ar komercdarbību, piekļuvi tirgum un konkurenci. Arī tiem var būt svarīga sociāli ekonomiskā dimensija. Tādēļ EESK iesaka materiālo tiesību normas attiecībā uz nomāšanu ar apkalpi šajā posmā negrozīt un uzskata, ka šis jautājums būtu jārisina, kad tiks pārskatīta Regula (EK) Nr. 1008/2008.

1.15. Saistībā ar pašlaik veikto Regulas (ES) Nr. 996/2010 novērtēšanu EESK norāda uz Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīkla (ENCASIA) nozīmi un uzskata, ka šai svarīgajai darbībai ir jānodrošina pietiekami resursi. EESK arī norāda uz 1.11. punktā minēto ierosinājumu par taisnīguma kultūru.

## 2. Ievads

2.1. Priekšlikuma drošības regulai<sup>(1)</sup> (turpmāk tekstā “priekšlikums”) mērķis ir aizstāt 2008. gada regulu<sup>(2)</sup>. Priekšlikumā ir saglabāti un/vai atjaunināti daži no 2008. gada regulas noteikumiem un paredzēti jauni pasākumi. Tā pamatā ir Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) standarti un sabiedriskā apspriešana dalībvalstīs un starp ieinteresētajām personām, tostarp sociālajiem partneriem. Tā pamatā ir arī Komisijas ziņojums par Eiropas Aviācijas drošības programmu<sup>(3)</sup> un vairāki pētījumi. Tas ir solis ceļā uz paziņojuma “Aviācijas stratēģija Eiropai”<sup>(4)</sup> īstenošanu.

2.2. Lai varētu efektīvāk izmantot resursus un vairāk koncentrēties uz uzraudzību visos līmeņos, ar šo priekšlikumu ir ieviesta tāda pieeja drošības noteikumiem, kuras pamatā ir prognozēšana, riska novērtēšana un rezultativitāte. Tā mērķis ir novērst nepilnības drošības jomā un pievērst lielāku uzmanību savstarpējai saiknei starp aviācijas drošību un citām jomām, tādām kā aviācijas drošums un vides aizsardzība.

2.3. Priekšlikuma mērķis ir nodrošināt augstu izpildes un uzraudzības līmeni visā Eiropas Savienībā, un to sasniegs, Eiropas un valstu iestādēm cieši sadarbojoties, tostarp apmainoties ar informāciju un veicot efektīvu kontroli un uzraudzību. Ar priekšlikumu tiek atjaunināta 2008. gada regula, lai aptvertu tehnoloģiskus sasniegumus, tādus kā bezpilota gaisa kuģi.

2.4. Komisija pašlaik novērtē Regulu (ES) Nr. 996/2010 par nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā (regula) un ir lūgusi EESK paust savu viedokli (Komisijas dienestu darba dokuments par Regulas (ES) Nr. 996/2010 īstenošanu). EESK 2010. gadā sniedza atzinumu par priekšlikumu šai regulai<sup>(5)</sup>.

## 3. Vispārīgas piezīmes

3.1. EESK atbalsta priekšlikuma mērķus stiprināt noteikumus par drošību un drošumu civilajā aviācijā un precizēt Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) uzdevumus šajā jomā. EESK arī piekrīt priekšlikumā paredzētajam, ka EASA ir jāsniedz Komisijai tehniska palīdzība drošības tiesību aktu īstenošanā un ka EASA ir jābūt iespējām veikt saistītus pasākumus, ja tam ir piekritusi Komisija un ir notikusi apspriešanās ar dalībvalstīm.

3.2. EESK piekrīt, ka sadarbībā ar dalībvalstīm un ar to piekrišanu būtu Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai jāuztic lielāka atbildība par drošību, tostarp par īpašajiem noteikumiem, kas attiecas uz ārkārtas situācijām, taču tas jā dara ar nosacījumu, ka tiek nodrošināti pietiekami resursi, lai EASA varētu sekmīgi pildīt savus uzdevumus šajā jomā. EESK arī uzskata, ka kopš 2008. gada vērojamo attīstības tendenču dēļ Regula (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā ir novecojusi un tāpēc tā atkal būtu jāpārskata.

3.3. Priekšlikuma mērķis ir sagatavot ES tiesisko regulējumu aviācijas drošības jomā, lai tas būtu pielāgots problēmu risināšanai nākamajos 10–15 gados. EESK uzskata, ka prognozes par tik ilgu laikposmu apsteigs tehnoloģiju attīstība un pastāvīgi mainīgie drošības apdraudējumi, piemēram, bezpilota gaisa kuģu izmantošana, jauni kibernetizēti veidi, iespējams, ka nosēšanās tiks traucēta ar lāzeriem, utt. Tādēļ EESK uzskata, ka civilās aviācijas drošības noteikumi būtu regulāri un bieži jāpārskata. Šā iemesla dēļ EESK atbalsta priekšlikumu jauno regulu novērtēt reizi piecos gados.

3.4. EESK vēlreiz uzsver<sup>(6)</sup>, ka drošība ir ilgtspējīgas aviācijas stratēģijas galvenais balsts un pār mērķīga pašpalāvēšana šajā jautājumā ir lieka. Tādēļ būtu jānovērtē, vai priekšlikumā izmantotā pieeja atbilst šīm prasībām, un tas ir īpaši svarīgi, jo Komisija izvirzījusi mērķi<sup>(7)</sup> ātrāk un efektīvāk apzināt un novērst ar drošību saistītus riskus, pārejot uz tādu pieeju, kas balstīta uz risku un rezultativitāti, un vienlaikus saglabājot vismaz līdzšinējo vispārējās drošības līmeni.

<sup>(1)</sup> COM(2015) 613 final.

<sup>(2)</sup> OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

<sup>(3)</sup> COM(2015) 599 final.

<sup>(4)</sup> COM(2015) 598 final; OV C 389, 21.10.2016., 86. lpp.

<sup>(5)</sup> OV C 21, 21.1.2011., 62. lpp.

<sup>(6)</sup> OV C 13, 15.1.2016., 169. lpp.

<sup>(7)</sup> COM(2015) 598 final.

3.5. Ierosinātā metode ir "samērīgāka un elastīgāka pieeja drošības regulējumam". Mērķis ir ātrāk un efektīvāk apzināt un samazināt ar drošību saistītos riskus, izmantojot tādu pieeju, kas ir balstīta uz riska novērtēšanu un rezultativitāti un kas nodrošinātu augstāku vispārējās drošības līmeni. EESK šo pieeju vērtē atzinīgi, tomēr norāda, ka dažiem preskriptīviem noteikumiem ir jāpaliek spēkā, lai garantētu vienlīdzīgus konkurences apstākļus. Turklāt šādi svarīgi pārejai ir vajadzīgi pietiekami resursi, pārejas procesam jānotiek visām ieinteresētajām personām, tostarp personālam, pārredzamā veidā un jāparedz pietiekami daudz laika vajadzīgajai "kultūras maiņai", lai varētu pilnībā ieviest šo jauno pieeju.

3.6. Komisijas pasūtītajā pētījumā par aviācijas iestāžu cilvēkresursu pieejamību, izmantošanas efektivitāti un attīstību, kā arī Eiropas aviācijas drošības sistēmas finansēšanu (atbalsta pētījums par resursiem) tika konstatēts, ka pēdējos desmit gados ir pasliktinājusies resursu un darba slodzes savstarpējā attiecība, un atklāti trūkumi darbinieku kvalifikācijas jomā. Pētījumā ir minētas vairākas iespējas šīs problēmas risināšanai. EESK uzsver, ka risinājums ir jārod sociālajā dialogā.

3.7. Otrajā pētījumā – par darbības uzlabošanas sistēmām un uz rezultativitāti balstītu pieeju – analizēta iespēja aviācijas drošības pārvaldībā ieviest darbības rezultativitātes elementus (atbalsta pētījums par darbības rezultativitāti). Pētījumā secināts, ka tas ir iespējams, bet tehnisku iemeslu dēļ ieteikts atturēties no ātras ieviešanas. Tajā ir konstatēts, ka uz rezultativitāti balstītas pieejas ieguvumus pirms tās īstenošanas nav iespējams novērtēt skaitliskā izteiksmē. EESK uzskata, ka šā pētījuma secinājumos uzsvērtā nepieciešamība jauno pieeju īstenot piesardzīgi un konsekventi.

3.8. Šajā saistībā EESK norāda uz sabiedrības un sociālās attīstības jautājumu, tostarp jauniem nodarbinātības veidiem un jauniem uzņēmējdarbības modeļiem, kas bieži saistīti ar digitālo ekonomiku arī aviācijas tirgū, un uz šīs attīstības ietekmi uz drošību. Paziņojumā par aviācijas stratēģiju Eiropai<sup>(8)</sup> un vairākos EESK atzinumos<sup>(9)</sup> ir pausts uzskats, ka šiem jautājumiem būtu jāvelta pienācīga uzmanība. EESK uzskata, ka tie jāņem vērā, arī īstenojot priekšlikumu, tostarp novērtējot īstenošanas pasākumu ietekmi.

3.9. Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai saskaņā ar Eiropas Aviācijas drošības plānu ir jānovērtē struktūru darbība, bet tā vēl nav noteikusi drošības rādītāju mērķus tās atbildībā esošajām struktūrām. Tas atkal liecina par to, cik svarīgi ir ātri un efektīvi atrisināt resursu problēmas, kas jau minētas 3.6. punktā.

3.10. Noteikumi, pasākumi un procedūras, kas ietvertas Eiropas Aviācijas drošības programmā, būtu jāuzrauga, lai novērtētu to atbilstību un efektivitāti. Uzraudzība būtu jābalsta uz tādiem rādītājiem kā atbilstība tiesību normām, tādu noteikta veida gadījumu biežums, kas skar drošību, nelaimes gadījumu un bojāgājušo skaits un drošības pārvaldības sistēmu gatavības līmenis. Šādus rādītājus valstis izmanto, lai noteiktu pieņemamo drošības darbības līmeni valstī, kā to pieprasa ICAO. Priekšlikumā ir uzsvērtā sadarbība starp EASA un valstu iestādēm, tostarp EASA kā 61.–63. pantā minētā jaunā informācijas repozitorija pārvaldnieka loma. EESK uzsver šo pasākumu nozīmi uzraudzības un izpildes sistēmas uzlabošanā.

## 4. Īpašas piezīmes

### 4.1. *Vides aizsardzība*

EESK atbalsta to, ka tiek pievienots jauns noteikums par vides jautājumiem, tostarp to, ka EASA reizi trīs gados publicēs pārskatu par vides aizsardzību.

### 4.2. *Trešās valsts sertifikātu atzīšana*

EESK uzsver, ka ir būtiski ar svarīgām partnervalstīm noslēgt savstarpējās atzīšanas nolīgumus, lai atbalstītu ES aviācijas elektronikas nozari un starptautisko tirdzniecību šajā nozarē.

<sup>(8)</sup> COM(2015) 598 final, 2.3. punkts.

<sup>(9)</sup> OV C 13, 15.1.2016., 169. lpp., 3.1.3. punkts; OV C 13, 15.1.2016., 110. lpp., 2.7. punkts; un OV C 389, 21.10.2016., 86. lpp., 1.3. punkts.

### 4.3. *Apkalpošana uz zemes*

4.3.1. EESK atzinīgi vērtē to, ka apkalpošana uz zemes ir iekļauta šīs regulas darbības jomā kā svarīga civilās aviācijas drošības ķēdes daļa.

4.3.2. EESK tomēr iesaka apsvērt iespēju noteikt prasību, ka jāsertificē apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji, kā arī darbinieki ar drošībai būtiskām funkcijām. Pamatprasības, kas ietvertas priekšlikuma VII pielikumā, būtu jāprecizē un sīkāk jāizstrādā, un tas galvenokārt attiecas uz mācību standartiem un kvalifikāciju.

4.3.3. Jāapsver arī šādi jautājumi:

— darbinieku un dažādu pakalpojumu sniedzēju skaits viena gaisa kuģa sagatavošanās laikā kārtējam lidojumam,

— veselības apdraudējumi, ko, atrodoties uz perona, rada gaisa piesārņojuma iedarbība.

### 4.4. *Lidlauka aprīkojums*

4.4.1. Saistībā ar regulas 31. pantā minēto lidlauka aprīkojuma sertifikācijas prasību EESK atzīmē, ka lidlauka aprīkojums parasti tiek sertificēts saskaņā ar noteikumiem, kas attiecas uz elektroiekārtām un citām sistēmām. Vēl viena sertifikācijas sistēma nozīmētu divkārtu regulējumu, kas sniedz maz ieguvumu vai nesniedz tos vispār. Tādēļ EESK iesaka ierosināto 31. pantu aizstāt ar tekstu, kurā norādīts, ka EASA attiecīgi reaģēs, ja drošības dati liecinās, ka aprīkojums, ko izmanto vai paredzēts izmantot lidlaukos un uz ko attiecas jaunā regula, rada drošības apdraudējumu.

### 4.5. *Salona apkalpe*

EESK atzinīgi vērtē jaunās pamatprasības, kas ietvertas IV pielikumā, un salona apkalpes noteikumu konsolidāciju 21. pantā. Tā pauž nožēlu par to, ka priekšlikumā ir izmantots termins “apliecība”, nevis “licence”, lai gan IV pielikuma 4. punktā noteiktās prasības attiecībā uz salona apkalpi ir tādas pašas kā tās, kas ļauj izsniegt licenci vai sertifikātu. Tādēļ, lai nodrošinātu konsekvenču, salona apkalpes locekļiem būtu jāpiešķir valsts aviācijas iestādes vai EASA izsniegta licence.

### 4.6. *Aizsardzības un elastīguma noteikumi, aģentūras pasākumi*

4.6.1. EESK vērs uzmanību uz to, ka salīdzinājumā ar pašreizējiem Regulas (EK) Nr. 216/2008 14. un 22. panta noteikumiem priekšlikuma 59. un 60. pantā ir paplašināti ārkārtas pasākumu un elastīguma noteikumi, jo īpaši attiecībā uz lidojuma laika ierobežojumiem un citiem pasākumiem, kas ietekmē darbinieku darba apstākļus.

4.6.2. EESK uzskata, ka divu mēnešu periods, kurā attiecīgā dalībvalsts var neizņemt EASA par aizsardzības pasākumiem (59. pants) vai elastīguma noteikumiem (60. pants), nav jāpagarina. Tāpat EESK iebilst pret astoņu mēnešu perioda pagarināšanu 65. panta “Aģentūras pasākumi” 4. punktā.

4.6.3. EESK uzskata, ka būtu jānosaka pienākums saņemt attiecīgo darbinieku piekrišanu, pirms tiek pieņemts lēmums par steidzamības un elastīguma pasākumiem, kas ietekmē viņu darba apstākļus. Ja lēmums ir pieņemts bez šādas piekrišanas, EASA būtu nekavējoties jāuzsāk novērtēšanas procedūra, kas paredzēta 59. panta 2. punktā un 60. panta 2. punktā.

### 4.7. *Sadarbība starp kompetentajām iestādēm un EASA, atbildības nodošana*

4.7.1. EESK atzinīgi vērtē priekšlikumu pastiprināt dalībvalstu kompetento iestāžu, Komisijas un EASA sadarbību, kas saistīta ar sertifikāciju, uzraudzību un izpildi. Komiteja atbalsta tādus pasākumus kā inspektoru datubāzes izveidi un atbildības nodošana EASA ārkārtas gadījumos, ja vien tas nelabvēlīgi neietekmē iesaistīto darba ņēmēju nodarbinātības noteikumus un darba apstākļus. Gan kritēriji atbildības nodošanai ārkārtas gadījumos, gan arī prasības attiecībā uz uzraudzības pienākuma nodošanu atpakaļ dalībvalstij ir skaidri jāformulē.

4.7.2. EESK uzsver, ka saskaņā ar 53. pantu dalībvalsts brīvprātīgi nodod atbildību EASA, ja vien atbildība netiek nodota ārķartas gadījumos saskaņā ar 55. pantu, lai steidzami novērstu ar drošību saistītus trūkumus. Saskaņā ar 53. panta 2. punkta pēdējo daļu atbildība tiek nodota, pienācīgi ņemot vērā attiecīgās dalībvalsts tiesību aktus un ar šīs dalībvalsts piekrišanu. EESK uzskata, ka procesuālās un citas garantijas nodrošina to, ka atbildības nodošana tiek veikta atbilstoši un pienācīgi respektējot juridisko noteiktību. Tādēļ EESK atbalsta ierosināto atbildības nodošanas mehānismu.

4.7.3. Dalībvalstu iespējai uzraudzības pienākumus nodot citai dalībvalstij ir jāpaliek brīvprātīgai un vienlaikus jānodrošina, ka deleģētās pilnvaras var atgūt.

4.7.4. EESK atzīmē, ka uzņēmumiem, kas darbojas vairākās valstīs, paredzēta iespēja par savu kompetento iestādi izraudzīties EASA. Atbilstīgi savam viedoklim par atbildības brīvprātīgu nodošanu EESK šo priekšlikumu atbalsta, ja vien ir saņemta attiecīgās valsts iestādes vai iestāžu piekrišana un šis pasākums nelabvēlīgi neietekmē iesaistīto darba ņēmēju nodarbinātības noteikumus un darba apstākļus.

#### **4.8. Informācijas vākšana, apmaiņa un analīze**

4.8.1. Tāpat kā saistībā ar priekšlikumu uzlabot sadarbību starp EASA un valstu aviācijas iestādēm EESK atbalsta pastiprinātus noteikumus par informācijas vākšanu, apmaiņu un analīzi. Tomēr komiteja prasa veikt arī citus pasākumus, lai nodrošinātu personas datu aizsardzību, piemēram, šo aspektu ievērojot IT revīzijas sistēmā vai paaugstinot datu anonimitātes līmeni. Lai uzlabotu pārredzamību, neatpazīstamajiem datiem vajadzētu būt pieejamiem visām ieinteresētajām personām.

4.8.2. EESK atzinīgi vērtē arī tāda repozitorija izveidi, kurā tiek apkopota informācija par sertifikātiem, akreditācijām, pasākumiem, Komisijas lēmumiem, dalībvalstu lēmumiem, atbildības nodošanu, paziņojumiem un pieprasījumiem, kā arī cita informācija.

#### **4.9. Aviācijas drošības pārvaldība**

4.9.1. EESK atbalsta to, ka priekšlikumā iekļautas norādes uz Eiropas Aviācijas drošības programmu un valstu aviācijas drošības programmām, taču tā vērs uzmanību uz to, ka pasākumiem un materiāliem ir jābūt saprotamiem tieši iesaistītajiem darba ņēmējiem. Tādēļ Eiropas Aviācijas drošības programmai un valstu plāniem ir jābūt balstītiem uz augšupēju pieeju, ja tas ir iespējams. Pretējā gadījumā šie dokumenti var nepalīdzēt panākt vēlamās pārmaiņas.

#### **4.10. Bezpilota gaisa kuģi (droni)**

4.10.1. EESK atbalsta bezpilota gaisa kuģu iekļaušanu priekšlikuma darbības jomā, bet atkārtoti rosina uz rezultativitāti balstīto pieeju īstenot piesardzīgi.

4.10.2. Tādēļ ir jāizstrādā visaptverošs regulējums, lai nodrošinātu pienācīgu drošību. EESK uzskata, ka ir sarežģīti nodrošināt šo jauno, ar droniem saistīto aviācijas pasākumu saderību ar vispārējo gaisa satiksmi; šī joma ir obligāti jāregulē. Gaisa satiksmes pārvaldība jau tā ir sarežģīta joma, kurā gaisa satiksmes vadības dispečeriem ir jāuzņemas liela atbildība, un EESK rosina neuzlikt šiem darbiniekiem nepamatotu pienākumu pielāgoties gaisa satiksmē, kurā tiek darbināti bezpilota gaisa kuģi. Jāievieš saskaņota pieeja dronu darbināšanas un īpašumtiesību licencēšanai, tostarp reģistrācijai. Pienākums iegūt drona īpašībām atbilstošu licenci palielinātu informētību, paredzētu piemērojamo noteikumu un ierobežojumu pārzināšanu un palīdzētu attīstīt vajadzīgās iemaņas.

#### **4.11. Kiberdraudi**

4.11.1. EESK pauz īpašas bažas par kiberdrošību. Arī digitalizācijas laikmetā cilvēciskais faktors joprojām būs noteicošais datu pārbaudē un aizsardzībā pret nelikumīgu iejaukšanos. Lai arī attiecīgo datu pieejamība gaisa kuģī uzlabo drošību, EESK norāda, ka lidojuma apkalpei jāpaliek atbildīgai par lidmašīnas kontroli. Jāizstrādā arī stabila sistēma dronu aizsardzībai pret kiberdraudiem.

#### 4.12. *Virzība uz pieeju, kas balstīta uz rezultativitāti*

4.12.1. Viena no galvenajām atbilstības sistēmas priekšrocībām ir garantija, ka attieksme pret operatoriem būs vienlīdzīga. EESK uzskata, ka pāreja uz sistēmu, kas ir balstīta uz riska novērtēšanu un rezultativitāti, ir jāveic tā, lai atvieglotu pielāgošanos jaunai kultūrai un saglabātu uzticēšanos drošības sistēmai un tās spējai nodrošināt pastāvīgu drošības līmeņa paaugstināšanos uz rezultativitāti balstītā sistēmā. Tādēļ ir vajadzīga pielāgošanās un adaptēšanās visos līmeņos. Izvēršot vispārīgās piezīmes, kas minētas 3.4. un 3.5. punktā, EESK uzskata, ka sekmīgai pārejai ir svarīgi šādi elementi:

- jābūt pieejamiem pietiekamiem resursiem, lai vienmēr nodrošinātu pienācīgu drošības līmeni,
- pāreja ir jāisteno tā, lai darba ņēmēju darba apstākļus varētu savlaicīgi plānot. Plānotajām izmaiņām ir jābūt pārredzamām,
- līdztekus jaunās sistēmas ieviešanai ir vajadzīgs pastāvīgs dialogs ar ieinteresētajām personām, tostarp sociālais dialogs,
- ieviešanas tempam ir jābūt tādā, lai varētu droši pāriet uz jauno sistēmu, vienlaikus ņemot vērā, ka jānodrošina “kultūras maiņa”.

4.12.2. EESK uzskata, ka pakāpeniskai pārejai uz jaunu sistēmu un jaunu kultūru būs vajadzīgs laiks. Pagaidām šķiet apšaubāmi, ka uz rezultativitāti balstīts regulējums jebkad pilnībā aptvers visus drošības jautājumus.

#### 4.13. *Ziņošana par atgadījumiem un taisnīguma kultūra*

4.13.1. Tāpat kā iepriekšējos atzinumos<sup>(10)</sup>, EESK apgalvo, ka taisnīguma kultūras principiem ir jābūt spēkā visā aviācijas nozarē. EESK šaubās, vai ar šo priekšlikumu vai jebkādu citu spēkā esošu ES tiesību aktu pietiek, lai nodrošinātu atbilstību taisnīguma kultūrai. Dalībvalstīm ir daudz jāizdara, lai veicinātu taisnīguma kultūru un saglabātu skaidru un paredzamu robežu starp ziņošanu par drošības jautājumiem un tiesu sistēmu. Tādēļ EESK atkārtoti ierosina izstrādāt hartu vai rīcības kodeksu, lai veicinātu labas prakses pārņemšanu.

#### 4.14. *Naudas sodi un sankcijas*

4.14.1. EESK uzskata, ka pašreizējā naudas sodu un periodisko soda maksājumu sistēma ir izrādījusies neefektīva. 72. panta 1. punkta redakcijā “Komisija (..) juridiskai vai fiziskai personai (..) var uzlikt (..) sodus” vārdi “var uzlikt” būtu jāaizstāj ar “uzliet”. Būtu jāatceras, ka ar 72. panta 3. punktu joprojām ir paredzēta zināma rīcības brīvība. Apsverot, vai piemērot kādu sankciju vai ne, Komisijai jāsadarbojas ar attiecīgajām valsts iestādēm, lai nodrošinātu ar valsts tiesībaizsardzību saskaņotu pieeju.

#### 4.15. *EASA finansējums*

EESK uzskata, ka priekšlikums ieņēmos iekļaut maksājumus, kas samaksāti saskaņā ar noteikumiem, kurus paredzēts ietvert regulā par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu, ir pārags un pārāk neskaidrs. Piemēram, nav skaidrs, vai tiks izveidota atsevišķa vienotās gaisa telpas maksājumu sistēma vai arī mērķis ir pārveidot pašreizējo maršruta tarififikācijas sistēmu, kuru pašlaik pārvalda Eirokontrole (*Multilateral Agreement Relating to Route Charges* (Daudzpusējs nolīgums attiecībā uz maršrutu maksājumiem), neoficiāls izdevums, 2006. gada oktobris, pieejams Eirokontroles tīmekļa vietnē). Tāpat nav skaidrs, vai plānotie maksājumi būs tikai par pakalpojumu sniegšanu vienotajā gaisa telpā vai arī tiks izmantoti aģentūras vispārējā budžeta finansēšanai. Šo iemeslu dēļ EESK uzskata, ka šis priekšlikums ir pārags un būtu jānoraida.

#### 4.16. *Darba metodes un ieinteresēto personu iesaiste*

4.16.1. Ieinteresēto personu iesaiste ir svarīga EASA darba daļa, un tādai tai jāpaliek arī turpmāk. Tādēļ komiteja iesaka 104. panta 1. punkta b) apakšpunktā svītrot vārdus “vajadzības gadījumā”, lai nepieļautu patvaļīgus lēmumus par to, vai ieinteresētās personas tiks vai netiks iesaistītas aģentūras darbā.

<sup>(10)</sup> OV C 21, 21.1.2011., 62. lpp., un OV C 198, 10.7.2013., 73. lpp.

#### 4.17. **Valodu lietojums**

Lai gan aviācijas nozarē tiek plaši lietota angļu valoda, joprojām ir dažas ģeogrāfiskas teritorijas un darbības jomas, kurās dominē attiecīgo valstu valoda. EESK uzskata, ka saskaņā ar Pamattiesību hartas 21. pantā noteikto aizliegumu diskriminēt valodas dēļ vismaz sertifikācijas specifikācijām un pieņemamajiem atbilstības nodrošināšanas līdzekļiem vajadzētu būt tulkotiem un publicētiem visās ES oficiālajās valodās. Turklāt, lai uzlabotu pārredzamību un sabiedrības informētību, EASA tīmekļa vietnei vajadzētu būt pieejamai ne tikai angļu, bet arī citās ES valodās.

#### 4.18. **Iekšējā struktūra**

Saskaņā ar ierosināto 90. panta redakciju Komisijai būs daudz vairāk pilnvaru nekā Eiropas Parlamentam. Tāpēc EESK uzsver, ka valdē vajadzētu būt pa vienam Komisijas un Eiropas Parlamenta pārstāvim.

#### 4.19. **Noma**

EESK kategoriski iebilst pret priekšlikumu grozīt Regulas (EK) Nr. 1008/2008 noteikumus attiecībā uz nomu. Tā kā 2017.–2018. gadā ir plānots veikt šīs regulas novērtēšanu, šis jautājums būtu jārisina atsevišķi.

### **5. Regulas (ES) Nr. 996/2010 par nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā novērtēšana**

Kā jau minēts 4.13. punktā, EESK atkārtoti norāda, ka ir jāaizsargā taisnīguma kultūra, un tādēļ tā rosinājusi izstrādāt hartu. EESK atbalsta to, ka tiesību normām ir ieteikuma raksturs, un sekmīgu sadarbību ar ECANSIA – forumu resursu un zināšanu apvienošanai un platformu pētījumu ierosināšanai, drošības ieteikumu sniegšanai un kritēriju noteikšanai. Šim mērķim noteikti ir jāatvēr pietiekami resursi.

EESK uzskata, ka turpmākajam darbam šīs regulas darbības jomā vajadzētu būt vērstam uz pienācīgu īstenošanu, nevis tiesiskā regulējuma mainīšanu.

Briselē, 2016. gada 14. decembrī

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs  
Georges DASSIS*

---