

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 29.10.2009
COM(2009)611 galīgā redakcija

2009/0170 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par negadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā

SEC(2009)1478
SEC(2009)1477

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

Negadījumu neatkarīga izmeklēšana ir priekšnosacījums transporta drošības uzlabošanai. Izanalizējot apstākļus, kādos negadījums noticis, var izstrādāt ieteikumus, lai izvairītos no šādu dramatisku notikumu atkārtošanās.

Lai gan civilā aviācija pastāv salīdzinoši īsu laika posmu, tajā ir stabilas tradīcijas negadījumu izmeklēšanas jomā. Pienākums izmeklēt civilās aviācijas negadījumus ir ietverts arī Konvencijā par starptautisko civilo aviāciju, kurā piedalās visas dalībvalstis. Detalizēti starptautiskie standarti, kā arī šajā sakarā rekomendētā prakse ir definēta Čikāgas Konvencijas 13. pielikumā un ar to saistītajos vadlīniju dokumentos.

Atzīstot, cik liela nozīme ir negadījumu izmeklēšanai, Eiropas Kopiena jau 1980. gadā pieņēma Direktīvu 80/1266/EEK par dalībvalstu sadarbību un savstarpēju palīdzību gaisa transporta nelaimes gadījumu izmeklēšanā¹. Šo 1980. gada direktīvu pēc kāda laika aizstāja ar Direktīvu 94/56/EK². Turklāt 2003. gadā tika pieņemta Direktīva 2003/42/EK attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā³.

Atbilstīgi Direktīvai 94/56/EK dalībvalstīm ir jānodrošina, ka visus negadījumus vai nopietnus incidentus civilajā aviācijā izmeklē neatkarīga iestāde un ka šādas izmeklēšanas vienīgais nolūks ir novērst negadījumus un incidentus nākotnē un nevis sadalīt vainu vai atbildību. Izmeklētājiem ir piešķirtas papildu tiesības, kas tiem ļauj savus uzdevumus pildīt efektīvāk, un ir izveidoti pamatprincipi ziņojumu publicēšanai un drošuma rekomendāciju izplatīšanai.

Atbalstīdama sistēmas ziņošanai par notikumiem drošības jomā, Direktīva 2003/42/EK sniedza būtisku ieguldījumu tā sauktās „taisnīguma kultūras” veicināšanā Eiropas civilajā aviācijā. Aviācijas nozares profesionāļiem tagad ir pienākums ziņot par notikumiem, kas atgadījušies to ikdienas darbā, un ir pieņemti noteikumi, lai nodrošinātu paziņotās informācijas apmaiņu un izplatīšanu, lai tā kalpotu par mācību drošības aspektos. Šī direktīva atbalsta un sekmē arī labprātīgu ziņošanas sistēmu izveidi.

2. LAIKS PĀRMAIŅĀM

Kopienas ieviestās sistēmas civilās aviācijas negadījumu izmeklēšanai un ziņošanai par notikumiem — tādas, kādas tās ir pašlaik, — optimāli nefunkcionē. It sevišķi pašreiz spēkā esošais tiesiskais regulējums negadījumu izmeklēšanai, t.i., Direktīva

¹ Padomes 1980. gada 16. decembra Direktīva 80/1266/EEK par dalībvalstu turpmāko sadarbību un savstarpējo palīdzību gaisa satiksmes nelaimes gadījumu izmeklēšanā (OV L 375, 31.12.1980., 32. lpp.).

² Padomes 1994. gada 21. novembra Direktīva 94/56/EK, ar ko nosaka civilās aviācijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas pamatprincipus (OV L 319, 12.12.1994., 14. lpp.).

³ 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.).

94/56/EK, tika pieņemts pirms 15 gadiem un vairs neatbilst Kopienas un dalībvalstu prasībām. Proti:

- Salīdzinājumā ar situāciju 1994. gadā starp dalībvalstīm pastāv aizvien lielākas atšķirības izmeklēšanas jaudas ziņā. Jo īpaši pēc nesenākajām ES paplašināšanās kārtām 2004. un 2007. gadā izmeklēšanai pietiekama jauda ir tikai dažās dalībvalstīs.
- Gaisa kuģi un to sistēmas kļūst arvien sarežģītāki; tas nozīmē arī to, ka aviācijas negadījumu izmeklēšanā ir nepieciešamas plašākas un daudzveidīgākas zināšanas un resursi, nekā tas bija pirms desmit gadiem.
- ES kopējais aviācijas tirgus pēdējo desmit gadu laikā ir krasi pieaudzis gan izmēra ziņā (tas aptver pašlaik 27 dalībvalstis), gan tā kompleksā rakstura ziņā (tādu ekspluatantu skaita pieaugums, kuri darbojas no vairākām bāzēm, arvien pieaugoša paļaušanās uz ārpakalpojumiem tehniskās apkopes jomā, kā arī globalizācija projektēšanas un ražošanas nozarē), kas rada jaunas problēmas saistībā ar drošības pārraudzību.
- Tā kā pieaug starptautiskā aviācijas tirgus apmēri un tas kļūst arvien sarežģītāks, aviācijas drošības jomā ir nepieciešama arvien lielāka atbildība no Kopienas puses. Kopš Direktīvas 94/56/EK pieņemšanas ES institucionālais un tiesiskais satvars ir būtiski mainījies. Drošības normas tagad definē gandrīz vienīgi ES līmenī; un 2002. gadā tika izveidota Eiropas Aviācijas drošības aģentūra, kas dalībvalstu vārdā atbild par gaisa kuģu sertifikāciju Kopienā⁴.
- ES un tās dalībvalstis ir guvušas nozīmīgu praktisku pieredzi Direktīvas 94/56/EK piemērošanā. Šī pieredze būtu jāizmanto, lai pastiprinātu pašreizējās normatīvās sistēmas efektivitāti.

3. SĪKS PROBLĒMU DEFINĒJUMS

Pirms iesniegt šo priekšlikumu, Komisija sīki izanalizēja, kāda ir pašreizējā situācija civilajā aviācijā negadījumu izmeklēšanas un notikumu paziņošanas jomā ES; šajā sakarā tika rīkotas sabiedriskas apspriedes ar iesaistītajām ieinteresētajām personām un dalībvalstu iestādēm. Visi respondenti pilnībā vai daļēji piekrita, ka šajās jomās Eiropā ir būtiskas nepilnības. Tomēr vienlaikus lielākā daļa respondentu pauda uzskatu, ka ir pārāgi apsvērt visaptverošu Direktīvas 2003/42/EK pārskatīšanu un ka galvenā uzmanība būtu jāvelta tam, kā uzlabot negadījumu izmeklēšanas regulatīvā satvara efektivitāti.

Turklāt Komisija par pamatu izmantoja rezultātus, kas gūti 2007. gadā sagatavotajā ārējā ietekmes novērtējumā, kurā tika ņemti vērā gan sabiedrisko apspriežu rezultāti, gan informācija no šādiem avotiem:

⁴

Novērtējums par to, kāda ir ietekme, grozot Direktīvu 94/56/EK un 2003/42/EK (*ex-ante* novērtējumu un ietekmes novērtējumu pamata līgums, TREN/A1/46-2005), galīgais ziņojums, Roterdama, 2007. gada 20. jūlijs.

- (1) sīkas aptaujas veidlapas, kuras ārējais konsultants tieši izdalīja lielam skaitam iesaistīto personu;
- (2) ārējā konsultanta intervijas ar atsevišķām iesaistītajām personām, kas tādejādi veidoja reprezentatīvu paraugu.

Pamatojoties uz šīm ziņām, Komisija izdarīja savu ietekmes novērtējumu, kurā atklājās šādas problēmas:

- (1) Eiropas Savienībā nav viendabīgas izmeklēšanas kapacitātes;
- (2) starp drošības izmeklēšanu un citām procedūrām pastāv konfliktējošas attiecības;
- (3) Kopienas loma drošības izmeklēšanu jomā nav skaidra;
- (4) rekomendācijas attiecībā uz drošumu netiek pilnīgi piemērotas;
- (5) trūkst vienotu normu attiecībā uz pasažieru sarakstu pārvaldību un atbalstam gaisa satiksmes negadījumu upuriem un to ģimenēm.

4. IESPĒJAMIE POLITIKAS RISINĀJUMI

Lai novērstu pašreizējās nepilnības, Komisija izanalizēja vairākus iespējamus politikas risinājumus, proti:

- (1) veicināt labprātīgu sadarbību;
- (2) izveidot Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīklu;
- (3) izveidot Eiropas Civilās aviācijas drošības padomi.

Visus variantus salīdzināja savstarpēji un izvērtēja salīdzinājumā ar variantu „nedarīt neko”, analizējot to ietekmi drošuma, ekonomikas, vides, sociālā u.c. griezumā. Šīs analīzes rezultātā skaidri atklājās, ka izmaksu ziņā visefektīvākais veids, kā sasniegt Kopienas mērķus (vienlaikus nepārsniedzot to, kas jādara no proporcionalitātes aspekta), būtu šāds: labprātīga sadarbība kombinācijā ar virkni svarīgu principu, kurus reglamentē tiesiski saistošs satvars, kā to paredz politikas risinājums „izveidot Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīklu”.

5. PRIEKŠLIKUMA SATURS

5.1. Labprātīgas sadarbības sekmēšana

Iesniegtajā priekšlikumā izklāstīts, ka jāsekmē labprātīga sadarbība, kuras mērķus reglamentē tiesiski saistošs satvars. Tas balstās uz resursiem, kas dalībvalstīs ir jau pieejami, un pieredzes, kas gūta starp valsts drošības izmeklēšanas iestādēm jau pastāvošajā neformālajā sadarbībā. Atbilstīgi regulas priekšlikumam šī neformālā sadarbība tiks pārveidota par Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīklu („Tīklu”).

Tīkls gādās par to, lai Kopienas tiesību akti civilās aviācijas negadījumu izmeklēšanas jomā tiktu viendabīgāk piemēroti, sekmīgāk īstenoti un lai tie tiktu ievēroti. Šis tīkls arī nostiprinās ES izmeklēšanas kapacitāti un negadījumu izmeklēšanas preventīvo funkciju, sekmējot strukturētāku sadarbību starp valsts drošības izmeklēšanas iestādēm, Komisiju un Eiropas Aviācijas drošības aģentūru, vienlaikus saglabājot savu neatkarīgo statusu.

Lai izvairītos no jaunas Kopienas struktūras izveides, Tīkls nebūs juridiska persona un tā pilnvaras, kas skaidri aprakstītas regulas priekšlikumā, būs ierobežotas un attieksies tikai uz padomdevējas un koordinācijas uzdevumiem. Tīkls būs struktūra Eiropas vispārējās interesēs Padomes 2002. gada 25. jūnija Regulas (EK, *Euratom*) Nr. 1605/2002⁵ 108. panta 1. punkta b) apakšpunkta nozīmē, kas arī ļaus Kopienai atbalstīt šīs struktūras darbību, uz gada darba programmas pamata tai piešķirot ikgadēju dotāciju.

5.2. Likumā noteikto pienākumu definējums

Vienīgais trūkums, kas piemīt politikas iespējai — izvērst tikai labprātīgu sadarbību —, ir tas, ka nav juridiski noteikta pienākuma rīkoties skaidri definētu pilnvaru satvarā. Maz ticams, ka labprātīga sadarbība varētu atrisināt problēmas, kurās ir nepieciešama tiesiskā noteiktība, tādas kā sensitīvas ar drošību saistītas informācijas aizsardzība, definējot valsts drošības izmeklēšanas iestāžu un *EASA* savstarpējās tiesības un pienākumus drošības izmeklēšanās, vai arī ieviešot vienotas prasības attiecībā uz drošuma rekomendāciju apstrādi.

Lai šādus trūkumus novērstu (no kā ir arī atkarīgs, vai izdosies uzlabot pašreizējā tiesiskā regulējuma efektivitāti), ierosinātā regula labprātīgo sadarbību kombinē ar virkni likumā noteiktu pienākumu:

- atjaunināt un modernizēt iepriekšējās Direktīvas 94/56/EK galvenos noteikumus;
- nostiprināt drošības izmeklēšanas efektivitāti, Kopienas tiesību aktos transponējot starptautiskos standartus un ierosināto praksi saistībā ar pierādījumu un sensitīvas drošības informācijas aizsardzību, kā to nosaka Čikāgas Konvencijas 13. pielikums;
- izveidot kopējas prasības attiecībā uz valsts drošības izmeklēšanas iestāžu organizāciju un nostiprināt drošības izmeklēšanu neatkarīgo statusu;
- sekmīgāk koordinēt dažādās izmeklēšanas par to, kādi ir negadījumu vai incidentu cēloņi, konkrēti, valsts drošības izmeklēšanas iestādēm piešķirot pilnvaras noslēgt attiecīgas iepriekšējas vienošanās ar citām iestādēm (tiesībsargājošām vai arī meklēšanas un glābšanas iestādēm), kurām, visticamāk, var nākties iesaistīties negadījumu izmeklēšanā;
- precizēt, kādas ir Eiropas Aviācijas drošības aģentūras un valsts drošības izmeklēšanas iestāžu savstarpējās tiesības un pienākumi, nemazinot drošības izmeklēšanu neatkarību un atsaucoties uz Čikāgas Konvencijas 13. pielikumu;

⁵ OV L 248, 16.9.2002., 1. lpp.

- precizēt kritērijus, pēc kuriem drošības izmeklēšanas iestādes izraugās projektēšanas valsts akreditētos pārstāvjus;
- Kopienas gaisa pārvadātājiem izstrādāt kopējas vadlīnijas attiecībā uz pasažieru sarakstiem un šajos sarakstos iekļauto datu aizsardzību;
- nostiprināt gaisa satiksmes negadījumu upuru un to ģimenes locekļu tiesības;
- labāk aizsargāt negadījumos iesaistīto personu anonimitāti;
- pastiprināt drošuma rekomendāciju īstenošanu,
- izveidojot drošuma rekomendāciju centrālo datubāzi;
- paredzot tiesību aktos noteiktu pienākumu, ka visiem subjektiem ES, kuri izdod drošuma rekomendāciju vai to saņem, ir jāizveido procedūra, lai reģistrētu uz drošuma rekomendācijām sniegtās atbildes un pārraudzītu, kādi pasākumi ir veikti, lai tās ievērotu.

6. SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

Tā kā vienotais aviācijas tirgus ES ir integrēts, ilgtermiņa perspektīvā nevar izslēgt iespēju — izveidot vienotu Eiropas civilās aviācijas negadījumu izmeklēšanas aģentūru; tomēr pašreizējos apstākļos tas būtu pāragri. Attiecīgi, šis priekšlikums neapšaubā, kā pašlaik tiek sadalīta atbildība, izmeklējot civilās aviācijas negadījumus un incidentus: par izmeklēšanu joprojām atbild dalībvalstu kompetentās iestādes.

Salīdzinājumā ar citiem alternatīviem politikas risinājumiem, kas analizēti šim priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā, ierosinātajai regulai — no Kopienas perspektīvas — ir vislielākā pievienotā vērtība. Šis politiskais risinājums ir visproporcionālākais, jo tas — atbalstot labprātīgu sadarbību, bet neizveidojot jaunas Kopienas līmeņa struktūras, turklāt vienlaikus ievērojot drošības izmeklēšanu neatkarības principu, — ļautu nozīmīgā mērā stimulēt vispārējo efektivitāti pašreiz spēkā esošajam tiesiskajam regulējumam, ko pašlaik piemēro civilās aviācijas negadījumu izmeklēšanā un novēršanā ES.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par negadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu⁶,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁷,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁸,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru⁹,

tā kā:

- (1) Eiropas civilajā aviācijā jāgarantē augsts vispārīgās drošības līmenis un jāpieliek visas pūles, lai samazinātu negadījumu un incidentu skaitu un nodrošinātu patērētāju uzticēšanos gaisa transportam.
- (2) Ja civilās aviācijas negadījumu un incidentu drošības izmeklēšana norit raiti, tas uzlabo gaisa satiksmes drošību un palīdz novērst šādus negadījumus un incidentus.
- (3) Drošības izmeklēšanas būtu jāveic ar vienu vienīgu nolūku — novērst negadījumu un incidentu atkārtēšanos nākotnē —, un nevis lai noteiktu vainīgo vai liktu uzņemties atbildību.
- (4) Padomes 1994. gada 21. novembra Direktīva 94/56/EK, ar ko nosaka civilās aviācijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas pamatprincipus¹⁰, ir jāaizstāj, lai uzlabotu to civilās aviācijas negadījumu un incidentu izmeklēšanas un novēršanas sistēmu efektivitāti, kuras ar šo direktīvu tika ieviestas Kopienā.
- (5) Kopš Direktīvas 94/56/EK pieņemšanas un jo īpaši pēc Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveides institucionālajā un tiesiskajā satvarā, kas regulē civilās aviācijas drošību Kopienā, ir notikušas izmaiņas, kuras ir jāņem vērā.

⁶ OV C , , lpp.

⁷ OV C , , lpp.

⁸ OV C , , lpp.

⁹ OV C , , lpp.

¹⁰ OV L 319, 12.12.1994., 14. lpp.

- (6) Ir jāņem vērā 1994. gada 7. decembrī Čikāgā parakstītā Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, kas paredz vajadzīgo pasākumu ieviešanu, lai nodrošinātu gaisa kuģu drošu ekspluatāciju; īpaši jāņem vērā šīs konvencijas 13. pielikums ar tā turpmākajiem grozījumiem, kas nosaka ieteicamos starptautiskos standartus un praksi gaisa kuģu negadījumu un incidentu izmeklēšanā.
- (7) Eiropas Aviācijas drošības aģentūra dalībvalstu vārdā pilda projektēšanas, ražošanas un reģistrācijas valsts funkcijas, ja tas saistīts ar konstrukcijas apstiprinājumu, kā tas noteikts Čikāgas Konvencijā un tās pielikumos. Tāpēc ir jāparedz, ka Aģentūras pārstāvis piedalās izmeklēšanu gaitā, lai uzlabotu to efektivitāti un nodrošinātu gaisa kuģu konstrukciju drošību, nekādā gadījumā neietekmējot izmeklēšanas neatkarīgo statusu.
- (8) Tā kā arvien pieaug Eiropas Aviācijas drošības aģentūras pienākumu skaits drošības jomā, Aģentūrai ir arī jāpiedalās datu apmaiņā saistībā ar notikumu ziņošanas sistēmām; šie dati ir efektīvā veidā jāaizsargā, lai tos bez atļaujas neizmantotu vai neizpaustu.
- (9) Drošības izmeklēšanas apmērs jānosaka atbilstīgi tam, kādu mācību to rezultātā var gūt nolūkā uzlabot aviācijas drošību, jo īpaši ņemot vērā nepieciešamību izmantot Kopienas izmeklēšanas resursus tādā veidā, kas izmaksu ziņā būtu visefektīvākais.
- (10) Lai izvairītos no jebkāda interešu konflikta un jebkādas iespējamās ārējas iejaukšanās izmeklējamu gadījumu cēloņu noteikšanā, civilās aviācijas negadījumu un incidentu izmeklēšana jāveic vai jākontrolē neatkarīgai drošības izmeklēšanas iestādei.
- (11) Ir jānostiprina dalībvalstu drošības izmeklēšanas iestāžu jauda, un ir nepieciešama šo iestāžu sadarbība, lai uzlabotu civilās aviācijas negadījumu un incidentu izmeklēšanas un novēršanas efektivitāti Kopienā.
- (12) Eiropas mērogā ir jāatzīst drošības izmeklēšanas iestāžu koordinēšanas funkcijas, ņemot vērā starp šīm iestādēm jau pastāvošo sadarbību un dalībvalstīs pieejamos izmeklēšanas avotus, kas būtu jāizmanto izmaksu ziņā visefektīvākajā veidā. Tas būtu panākams, izveidojot Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīklu („Tīklu”).
- (13) Tīklam pārskatāmā un neatkarīgā veidā ir jāturpina koordinēšanas darbības, saņemot aktīvu Kopienas atbalstu.
- (14) Šajā regulā izvirzītos mērķus izdosies efektīvi sasniegt, izvēršot sadarbību ar Eiropas trešām valstīm, kurām arī ir jāļauj piedalīties Tīkla darbā.
- (15) Saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem par tiesu izmeklēšanas iestāžu varu un — attiecīgā gadījumā — ciešā sadarbībā ar šīm iestādēm dalībvalstīm jānodrošina, ka iestādes, kas atbild par civilās aviācijas negadījumu un incidentu drošības izmeklēšanu, var veikt savu darbu vislabākajos iespējamajos apstākļos; nekādā gadījumā nedrīkst arī ietekmēt tiesas izmeklēšanas mērķus.
- (16) Efektīva drošības izmeklēšana ir iespējama tikai tad, ja pienācīgi tiek saglabāti galvenie pierādījumu elementi.

- (17) Civilās aviācijas drošības sistēmu pamatā ir atgriezeniska atbildes informācija un mācība, kas gūta negadījumos un incidentos, kam ir jāpiemēro ļoti strikti konfidencialitātes noteikumi, lai garantētu, ka arī nākotnē ir pieejami vērtīgi informācijas avoti. Šajā sakarā sensitīvu drošības informāciju drīkst izmantot tikai negadījumu un incidentu novēršanas nolūkā, izņemot gadījumus, kad šādas informācijas izpaušanu pamatotu dominējoša sabiedrības interese.
- (18) Lai negadījumus varētu novērst, ir svarīgi negadījumu un incidentu izmeklēšanas rezultātus publiskot pēc iespējas īsā laikā.
- (19) Vienmēr ir pareizi jāņem vērā attiecībā uz drošību izteiktās rekomendācijas, kas sagatavotas negadījumu vai incidentu izmeklēšanas rezultātā, un vajadzības gadījumā saskaņā ar tām jāveic attiecīgi pasākumi, lai pienācīgi novērstu civilās aviācijas negadījumus. Aviācijas drošību arvien lielākā mērā reglamentē Eiropas līmenī, tāpēc vērā ir jāņem arī Kopienas dimensija, kas piemīt drošuma rekomendācijām.
- (20) Gūtā pieredze liecina par to, ka dažkārt ir grūti operatīvā veidā iegūt uzticamus to personu sarakstus, kas atrodas gaisa kuģī, un ka šādos sarakstos iekļautā informācija ir jāaizsargā pret neatļautu tās izmantošanu vai izpaušanu.
- (21) Ir pienācīgi jāaizsargā gaisa satiksmes negadījumu upuru un to ģimenes locekļu tiesības.
- (22) Personas datu apstrādei, ko veic saskaņā ar šo regulu, jāpiemēro Direktīva 95/46/EK.
- (23) Ņemot vērā, ka šīs regulas mērķus — proti, izstrādāt kopīgus noteikumus civilās aviācijas negadījumu un incidentu izmeklēšanas jomā, — dalībvalstis ar atsevišķu rīcību pietiekami sekmīgi sasniegt nevar, un to, ka šīs regulas Eiropas mēroga iedarbības dēļ šos mērķus var sekmīgāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī regula nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs minēto mērķu sasniegšanai.
- (24) Šīs regulas īstenošanai veicamie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību¹¹. Tieši Komisijai jāpiešķir pilnvaras pieņemt lēmumus par to, atbilstoši kādam iekšējam reglamentam un darba programmai darbosies saskaņā ar šo regulu izveidotais Tīkls.
- (25) Tāpēc Direktīva 94/56/EK ir jāatceļ,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets

Šīs regulas nolūks ir uzlabot aviācijas drošību, garantējot, ka Eiropas civilās aviācijas drošības izmeklēšanu efektivitātes un kvalitātes līmenis ir augsts un ka šīs izmeklēšanas tiek veiktas

¹¹ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

vienīgi, lai novērstu negadījumus un incidentus nākotnē, un nevis lai noteiktu vainīgo vai liktu uzņemties atbildību.

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro turpmākās definīcijas.

(1) „negadījums” ir ar gaisa kuģa izmantošanu saistīts notikums, kas — ja runa ir par pilotējamu gaisa kuģi — ir noticis no brīža, kad persona iekāpj gaisa kuģī lidojuma veikšanas nolūkā, līdz brīdim, kad visas gaisa kuģī esošās personas ir izkāpušas no tā, vai — ja runa ir par bezpilota gaisa kuģiem — notiek laikā no brīža, kad gaisa kuģis ir gatavs manevrēt lidojuma nolūkā, līdz brīdim, kad tas apstājas pēc lidojuma un kad primārā dzinējsistēma ir izslēgta, un kura laikā

(a) persona ir guvusi nāvējošus miesas bojājumus vai nopietnus miesas bojājumus, kuri ir saistīti ar

- atrašanos gaisa kuģī vai
- tiešu saskari ar kādu no gaisa kuģa daļām, tostarp ar tām, kuras ir atdalījušās no šā gaisa kuģa, vai
- reaktīvā dzinēja gāzu strūklu tiešu iedarbību,

izņemot gadījumus, kad miesas bojājumi iegūti dabiskā ceļā, tos ir nodarījusi persona pati sev, vai tos nodarījušas citas personas, vai ja miesas bojājumi ir radušies personām, kas nesankcionēti iekļuvušas lidmašīnā un slēpjas ārpus nodalījumiem, kas parasti ir pieejami pasažieriem un apkalpei; vai

(b) gaisa kuģis gūst bojājumus vai notiek tā konstrukcijas bojājums kā rezultātā konstrukcijas stiprība izmainās, pasliktinās gaisa kuģa tehniskie un lidojuma raksturojumi, un normālā gadījumā ir nepieciešams liels remonts vai bojātā elementa nomaiņa,

izņemot dzinēja atteices vai bojājuma gadījumus, kad bojāts tikai viens dzinējs, tā pārsegi vai palīgagregāti; un izņemot gadījumus, kad ir bojāti tikai propelleri, spārnu gali, antenas, zondes, lāpstiņas, riepas, bremžu iekārtas, riteņi, kā arī šasijas, pārsegu, paneļu, šasijas lūku virspusējus bojājumus, bojātus priekšējos stiklus, nelielus iespaidumus vai caurumus gaisa kuģa apšuvumā, maznozīmīgus krusas vai putnu ietriekšanās izraisītus bojājumus (tostarp caurumus antenas plūdpārsegā); vai

(c) gaisa kuģis ir pazudis bez vēsts vai ir pilnīgi nepieejams;

(2) „akreditēts pārstāvis” ir attiecīgi kvalificēta persona, kuru valsts izraudzījusies, lai tā piedalītos citas valsts vadītā izmeklēšanā; parasti šis izraudzītais, akreditētais pārstāvis ir no drošības izmeklēšanas iestādes;

(3) „padomdevējs” ir attiecīgi kvalificēta persona, kuru valsts iecēlusi, lai tā izmeklēšanas gaitā palīdzētu šīs valsts akreditētajam pārstāvim;

- (4) „cēloņi” ir darbība, bezdarbība, notikumi, apstākļi vai arī to kombinācija, kā rezultātā ir noticis attiecīgais negadījums vai incidents; noskaidrojot cēloņus, netiek attiecināta vaina vai noteikta administratīvā, civilā vai kriminālatbildība;
- (5) „civilās aviācijas negadījums vai incidents” ir negadījums vai incidents, kurā iesaistīts gaisa kuģis, kurš nepiedalās militāro, muitas, policijas vai līdzīga veida dienestu darbībā;
- (6) „nāvējošs miesas bojājums” ir ievainojums, ko persona gūst negadījumā un kā rezultātā 30 dienu laikā pēc negadījuma dienas iestājas šīs personas nāve;
- (7) „lidojuma reģistrators” ir jebkura tipa pašrakstītājsaparāts, kas uzstādīts gaisa kuģī ar nolūku atvieglot negadījumu/incidentu izmeklēšanu;
- (8) „incidents” ir ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīts notikums, kas nav negadījums, bet kas ietekmē vai varētu ietekmēt ekspluatācijas drošību;
- (9) „atbildīgais izmeklētājs” ir persona, kam, pamatojoties uz tās kvalifikāciju, uzticēta atbildība par drošības izmeklēšanas organizēšanu, vadīšanu un kontroli;
- (10) „ekspluatants” ir ikviena juridiska vai fiziska persona, kas ekspluatē vai piedāvā ekspluatēt vienu vai vairākus gaisa kuģus;
- (11) „iesaistītā persona” ir negadījumā vai incidentā iesaistītā gaisa kuģa īpašnieks, apkalpes loceklis vai ekspluatants, vai jebkura cita persona, kas iesaistīta gaisa satiksmes vadības, lidojuma informācijas vai lidostas pakalpojumu sniegšanā, kam ir zināms, ka ir noticis negadījums vai incidents;
- (12) „drošības izmeklēšana” ir process, ko veic ar nolūku novērst negadījumus un incidentus un kura gaitā tiek vākta un analizēta informācijā, izdarīti secinājumi, noteikts cēlonis(cēloņi) un/vai ietekmējošie faktori, kā arī attiecīgā gadījumā sniegtas drošuma rekomendācijas;
- (13) „drošuma rekomendācijas” ir negadījumu vai incidentu novēršanas nolūkā pausts drošības izmeklēšanas iestādes priekšlikums, kura pamatā ir drošības izmeklēšanas rezultātā gūtā informācija vai no tādiem avotiem gūta informācija kā pētījumi drošības jomā;
- (14) „nopietns incidents” ir incidents, pēc kura norises apstākļiem var spriest, ka pastāv liela varbūtība, ka var notikt negadījums, kas saistīts ar gaisa kuģa darbību lidojuma veikšanas nolūkā (nopietnu incidentu piemēri minēti pielikumā ietvertajā sarakstā);
- (15) „nopietns ievainojums” ir ievainojums, ko persona gūst negadījumā un kura rezultātā:
 - (a) ir vajadzīga hospitalizācija uz laiku, kas pārsniedz 48 stundas, sākot ar brīdi septiņu dienu laikā no dienas, kad miesas bojājumi radušies;
 - (b) ir radies jebkura kaula lūzums (izņemot vienkāršus roku un kāju pirkstu vai deguna lūzumus);
 - (c) ir radušās plēstas brūces, kas izraisa nopietnu asiņošanu, nervu, muskuļu vai cīpslu bojājumus;

- (d) ir bojāts kāds no iekšējiem orgāniem;
 - (e) radušies otrās vai trešās pakāpes apdegumi vai jebkuri apdegumi, kas skāruši vairāk nekā 5 % no ķermeņa virsmas;
 - (f) notikusi pierādīta saskare ar infekciozām vielām vai bīstamu radiācijas iedarbību;
- (16) „uzņēmums” ir komerciāla vai bezpeļņas fiziska persona vai juridiska persona, vai oficiāla iestāde, kas pati par sevi ir vai nav juridiska persona.

3. pants

Piemērošanas joma

1. Šo regulu piemēro tādu civilās aviācijas negadījumu un incidentu drošības izmeklēšanai,
- (a) kas notikuši Kopienas teritorijā, un ņemot vērā dalībvalstu starptautiskās saistības;
 - (b) kuros iesaistīts kādā dalībvalstī reģistrēts gaisa kuģis vai gaisa kuģis, kuru ekspluatē kādā dalībvalstī reģistrēts uzņēmums, un kuri notikuši ārpus Kopienas teritorijas, — gadījumā, ja šādu izmeklēšanu neveic cita valsts;
 - (c) saistībā ar ko dalībvalstij — saskaņā ar starptautiskajiem drošības standartiem — ir tiesības izraudzīties akreditētu pārstāvi, lai tas piedalītos kā reģistrācijas, ekspluatācijas, projektēšanas, ražošanas valsts vai kā tās valsts pārstāvis, kas nodrošina informāciju, telpas vai ekspertus pēc tās valsts pieprasījuma, kas veic izmeklēšanu;
 - (d) kuros valsts, kas veic izmeklēšanu, ļauj iecelt savu ekspertu tai dalībvalstij, kura ir īpaši ieinteresēta šajā izmeklēšanā tāpēc, ka attiecīgajā negadījumā ir gājuši bojā vai nopietnus miesas bojājumus ieguvuši tās valstspiederīgie.

4. pants

Pienākums sākt izmeklēšanu

1. Drošības izmeklēšana ir jāveic visiem civilās aviācijas negadījumiem vai incidentiem, kuros iesaistīti gaisa kuģi, kuri nav Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 216/2008¹² II pielikumā precizētie gaisa kuģi.
2. To, cik lielā mērā veicama 1. punktā minētā drošības izmeklēšana un saskaņā ar kādu procedūru tā jāveic, nosaka drošības izmeklēšanas iestāde, ņemot vērā secinājumus, ko tā šādas izmeklēšanas rezultātā paredz izdarīt drošības uzlabošanas nolūkā.

¹² OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

3. Saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem drošības izmeklēšanas iestādes var pieņemt lēmumu izmeklēt incidentus, kas nav 1. punktā minētie incidenti, kā arī negadījumus vai nopietnus incidentus cita veida gaisa kuģiem, ja vien tās uzskata, ka šīs izmeklēšanas rezultātā var izdarīt secinājumus, kas skar drošības aspektus.
4. Šā panta 1. un 3. punktā minētā drošības izmeklēšana nekādā gadījumā nav saistīta ar vainas vai atbildības noteikšanu. Tās notiek neatkarīgi no jebkādām juridiskām vai administratīvām procedūrām, ko veic, lai noteiktu vainīgo vai lai liktu uzņemties atbildību.

5. pants

Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāde

1. Katra dalībvalsts gādā par to, lai drošības izmeklēšanas veiktu vai pārraudzītu — bez ārējas iejaukšanās — pastāvīga civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāde (turpmāk — „drošības izmeklēšanas iestāde”).
2. Šī drošības izmeklēšanas iestāde ir funkcionāli neatkarīga, konkrēti no aviācijas iestādēm, kas atbildīgas par lidojumderīgumu, sertifikāciju, lidojumu nodrošināšanu, gaisa kuģu apkopi, licencēšanu, gaisa satiksmes vadību vai lidostu ekspluatāciju, un vispār no jebkuras citas puses, kuras intereses varētu būt pretrunā ar drošības izmeklēšanas iestādei uzticēto uzdevumu vai kas ietekmētu šīs iestādes objektivitāti.
3. Drošības izmeklēšanas iestāde savu pienākumu veikšanā ne no viena neprasa un ne no viena nesaņem norādījumus, un tai ir neierobežota kontrole attiecībā uz drošības izmeklēšanu norisi.
4. Drošības izmeklēšanas iestādei uzticētās darbības var ietvert arī ar aviācijas drošību saistītu datu vākšanu un analīzi, jo īpaši negadījumu novēršanas nolūkā, ciktāl šīs darbības neietekmē minētās struktūras neatkarību un neuzliek atbildību saistībā ar normatīviem, administratīviem vai standartizācijas jautājumiem.
5. Drošības izmeklēšanas iestādei piešķir līdzekļus, kas nepieciešami, lai tā spētu neatkarīgi veikt savus pienākumus, un šajā nolūkā tā var saņemt pietiekamus resursus. Proti,
 - (a) drošības izmeklēšanas iestādes vadītājam ir pieredze un nepieciešamās zināšanas civilās aviācijas drošības jautājumos un, ja vien iespējams, arī drošības izmeklēšanā;
 - (b) tās izmeklētājiem piešķir statusu, kas garantē vajadzīgo neatkarību;
 - (c) drošības izmeklēšanas iestādē ir vismaz viens izmeklētājs, kas, notiekot nopietnam gaisa kuģa negadījumam, spēj veikt atbildīgā izmeklētāja funkcijas;
 - (d) drošības izmeklēšanas iestādei tiek piešķirts tās darbībai nepieciešamais budžets, lai tā varētu segt tehnisko ekspertīžu un ceļa izdevumus;

- (e) vai nu tieši, vai arī piemērojot 6. pantā minētos noteikumus, drošības izmeklēšanas iestādei ir kvalificēts personāls un piemērotas telpas, tostarp biroji un angāri, lai tajos varētu novietot gaisa kuģus, to saturu vai atlūzas un veikt to ekspertīzi.

6. pants

Sadarbība starp drošības izmeklēšanas iestādēm

1. Vienas valsts drošības izmeklēšanas iestāde var lūgt citas valsts drošības izmeklēšanas iestādes palīdzību. Ja šāda palīdzība ir pieejama, tai, ciktāl iespējams, ir jābūt bezmaksas.
2. Drošības izmeklēšanas iestāde drīkst deleģēt negadījuma vai incidenta izmeklēšanu citai drošības izmeklēšanas iestādei, un tādā gadījumā tai ir jāatviegļina izmeklēšanu veicošās iestādes darbs.
3. Šā panta 1. un 2. punkta piemērošanas nolūkā drošības izmeklēšanas iestādēm palīdz 7. pantā minētais Tīkls.

7. pants

Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīkls

1. Ar šo regulu tiek izveidots Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīkls (turpmāk — „Tīkls”). Tīklā piedalās visu dalībvalstu drošības izmeklēšanas iestāžu vadītāji vai to pārstāvji.
2. Tīkls koordinē un nostiprina dalībvalstu drošības izmeklēšanas iestāžu sadarbību un informācijas apmaiņu starp tām, un atviegļina šo iestāžu, Komisijas un Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (turpmāk — „EASA”) sadarbību, cita starpā nosakot galvenās funkcijas.
3. Tīkls sniedz padomu valsts un Kopienas iestādēm; tas var arī sagatavot rekomendācijas visos aspektos, kas saistīti ar civilās aviācijas negadījumu izmeklēšanas politikas vai regulējuma izstrādi un īstenošanu.
4. Tīkls izpilda savas pilnvaras pārskatāmā un neatkarīgā veidā. Tā locekļi ne no vienas publiskas vai privātas personas neprasa un nesaņem norādījumus, kas varētu ietekmēt drošības izmeklēšanas neatkarību.
5. Tīkls ik gadus iesniedz ziņojumu par savu darbību Eiropas Parlamentam, Padomei un Komisijai. Ziņojums ir publiski pieejams.

8. pants

Darba organizācija Tīklā

1. Darbu Tīklā organizē saskaņā ar tā iekšējo reglamentu. Tīkls no savu locekļu vidus ievēl priekšsēdētāju uz laika posmu, kas nepārsniedz piecus gadus. Priekšsēdētāja pilnvaru termiņu var atjaunināt.
2. Komisija un *EASA* tiek aicinātas uz visām Tīkla un tā ekspertu darba grupu sanāsmēm, lai tajās piedalītos, ja vien Tīkla priekšsēdētājs, pamatojoties uz reglamentā precizētiem kritērijiem, nenolemj, ka šāda līdzdalība varētu nonākt interešu konfliktā ar drošības izmeklēšanas iestāžu uzdevumiem.
3. Tīkls ir struktūra, kas īsteno tādu mērķi, kam ir vispārēja Eiropas nozīme Padomes Regulas (EK, *Euratom*) Nr. 1605/2002¹³ 108. panta 1. punkta b) apakšpunkta nozīmē un kam no Kopienas budžeta ir tiesības saņemt atbalstu dotāciju veidā.
4. Šā panta 3. punktā minētās dotācijas Tīklam piešķir atbilstoši ikgadējai darba programmai, kas tiek publiskota.
5. Tīkla darbā drīkst piedalīties Eiropas trešo valstu civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestādes, kuras ievēro šajā regulā izklāstītos principus. Tīkls uz savām sanāsmēm var uzaicināt arī novērotājus no trešo valstu civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestādēm, kā arī citus ekspertus.
6. Drošības izmeklēšanas iestādes, kas piedalās Tīkla darbā, apmainās ar visu informāciju, kas ir to rīcībā un kas saistīta ar šīs regulas piemērošanu, un veic visus nepieciešamos pasākumus, lai garantētu šādas informācija konfidencialitāti saskaņā ar spēkā esošajiem Kopienas tiesību aktiem.
7. Neierobežojot Līguma 287. panta piemērošanu, gadījumā, ja Komisija paziņo, ka pieprasītā konsultācija vai izvirzītais jautājums ir konfidenciāls, Tīkla locekļus, kā arī novērotājus un visas pārējās iesaistītās personas saista noteikums neizpaust to informāciju, ko viņi uzzinājuši, strādājot Tīklā vai jebkurā citā sanāsmē, kuru Tīkls organizējis atbilstīgi savam reglamentam. Komisija šādos gadījumos var nolemt, ka šāda veida informāciju var paziņot tikai Tīkla locekļiem.
8. Šīs regulas noteikumus piemēro, neierobežojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1049/2001¹⁴.
9. Tīkla iekšējo reglamentu un tā darba programmu pieņem saskaņā ar 24. pantā paredzēto procedūru. Tīkla priekšsēdētājs iekšējā reglamenta un darba programmas projektu iesniedz Komisijai.

9. pants

EASA dalība drošības izmeklēšanā

1. Dalībvalstu drošības izmeklēšanas iestādes aicina *EASA* atbilstīgi tās kompetences jomai:

¹³ OV L 248, 16.9.2002., 1. lpp.

¹⁴ OV L 145, 31.5.2001., 43. lpp.

- (a) piedalīties visās drošības izmeklēšanās, kas notiek kādas dalībvalsts teritorijā; par izmeklēšanu atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde paziņo EASA visu tās rīcībā esošo informāciju atbilstoši 2. punktam;
 - (b) kā ekspertam piedalīties visās drošības izmeklēšanās, kas notiek kādā trešā valstī un kurā dalībvalsts drošības izmeklēšanas iestāde ir aicināta izraudzīties akreditētu pārstāvi; akreditētais pārstāvis dara EASA zināmu visu tā rīcībā esošo informāciju atbilstoši 2. punktam.
- 2. Šā panta 1. punkts piešķir EASA tiesības atbildīgā izmeklētāja kontrolē piedalīties izmeklēšanā visos tās aspektos un jo īpaši:
 - (a) apmeklēt negadījuma notikuma vietu, veikt gaisa kuģa, tā satura vai tā atlūzu ekspertīzi;
 - (b) ierosināt tematus, par kuriem būtu jāuzdod jautājumi, un iegūt liecinieku informāciju, kā to paredz 15. panta 1. punkta a) apakšpunkts ar nosacījumu, ka attiecīgais liecinieks piekrīt tā sniegtās liecības publicēšanai;
 - (c) var brīvi piekļūt visai noderīgai informācijai un saņemt visu saistošo dokumentu kopijas, tostarp lidojuma datu reģistratora ierakstīto informāciju, tiklīdz tas iespējams, izņemot konfidenciālu informāciju, kas minēta 15. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktos;
 - (d) piedalīties lidojuma reģistratora ierakstīto datu nolasīšanā, izņemot pilota kabīnes audio un video ierakstus;
 - (e) piedalīties izmeklēšanas darbā, kas noris ārpus negadījuma notikuma vietas, proti, elementu ekspertīzē, testos un simulācijās, tehniskos priekšlasījumos un sanāksmēs, kurās pārrunā izmeklēšanas norises gaitu, izņemot gadījumus, kad šo sanāksmju nolūks ir izdarīt slēdzienus par negadījuma cēloņiem vai formulēt drošības rekomendācijas;
 - (f) izteikt savus apsvērumus par izmeklēšanas nobeiguma ziņojuma projektu, kā arī pieprasīt, lai tās apsvērumi tajā tiktu ņemti vērā.
- 3. Lai atbalstītu izmeklēšanu, kurā tā drīkst piedalīties, EASA nodrošina informāciju, ekspertus un aprīkojumu, ko pieprasa par izmeklēšanu atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde, kas minēta 1. punkta a) apakšpunktā, vai 1. panta b) apakšpunktā minētais akreditētais pārstāvis.

10. pants

Projektēšanas valsts dalība drošības izmeklēšanās

Atbilstīgi Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 13. pielikumam projektēšanas valsts akreditētos pārstāvjus izraugās iestāde, kura atbild par drošības izmeklēšanām dalībvalstī, kurā atrodas attiecīgā gaisa kuģa vai dzinēju grupas tipa projekta sertifikāta turētāja galvenā uzņēmējdarbības vieta.

11. pants

Pienākums ziņot par negadījumiem un nopietniem incidentiem

1. Ikvienai iesaistītajai personai nekavējoties ir jāziņo kompetentajai drošības izmeklēšanas iestādei par jebkuru negadījumu vai nopietnu incidentu, kas ietilpst šīs regulas piemērošanas jomā.
2. Drošības izmeklēšanas iestādei nekavējoties jāpaziņo Komisijai, *EASA* un attiecīgajām dalībvalstīm visi negadījumi un nopietni incidenti, par ko tā ir tikusi informēta.

12. pants

Drošības izmeklētāju statuss

1. Kad drošības izmeklēšanas iestāde ir izraudzījusies atbildīgo izmeklētāju, neskarot jebkādu tiesas izmeklēšanu, tā atbildībā ir garantēt drošu apiešanos ar visiem pierādījuma materiāliem un gaisa kuģa, tā satura vai atlūzu aizturēšanu drošā vietā. Atbildīgajam izmeklētājam ir pilnvaras pārņemt attiecīgās vietas kontroli un pieņemt nepieciešamos pasākumus, lai garantētu drošības izmeklēšanas prasību izpildi.
2. Drošības izmeklēšanas iestādes izraudzītajiem izmeklētājiem jo īpaši ir tiesības:
 - (a) brīvi un netraucēti piekļūt negadījuma vai incidenta notikuma vietai, kā arī gaisa kuģim, tā saturam vai tā atlūzām;
 - (b) nekavējoties veikt pierādījumu uzskaiti un atlieku vai sastāvdaļu kontrolētu novākšanu ekspertīzes vai analīzes nolūkā;
 - (c) tūlītēji piekļūt lidojuma reģistratoru saturam un jebkādiem citiem ierakstiem un tos kontrolēt;
 - (d) tūlītēji piekļūt upuru mirstīgo atlieku ekspertīzes vai no tiem paņemto paraugu pārbaūžu rezultātiem;
 - (e) tūlītēji piekļūt gaisa kuģa ekspluatācijā iesaistīto cilvēku apskates vai no tiem paņemto paraugu pārbaūžu rezultātiem;
 - (f) izsaukt un nopratināt lieciniekus, kā arī pieprasīt, lai tie sniedz vai sagatavo informāciju vai liecību, vai pierādījumu elementus, kas var noderēt drošības izmeklēšanā;
 - (g) brīvi piekļūt jebkādai attiecīgai informācijai vai ierakstiem, kas atrodas gaisa kuģa īpašnieka, ekspluatanta vai ražotāja, vai arī to iestāžu rīcībā, kas atbild par civilo aviāciju, gaisa navigācijas pakalpojumu sniegšanu vai par lidostas ekspluatāciju.
3. Atbildīgais izmeklētājs deleģē 2. punktā minētās tiesības saviem ekspertiem un padomdevējiem, kā arī akreditētajiem pārstāvjiem, to ekspertiem un padomdevējiem, ciktāl tas nepieciešams, lai tie varētu pilnvērtīgi piedalīties drošības izmeklēšanā. Tas

nekādā gadījumā neierobežo to izmeklētāju un ekspertu tiesības, kurus izraudzījusies par tiesas izmeklēšanu atbildīgā iestāde.

13. pants

Izmeklēšanu koordinācija

1. Ja par negadījumu tiek sākta tiesas izmeklēšana, atbildīgais izmeklētājs nodrošina lidojuma datu reģistratoru un visu citu pierādījuma materiālu aizturēšanu, pieprasot, lai lidojuma datu reģistratorus un pārējos pierādījuma materiālus līdz vietai, kur tos nolasīs vai apstrādās, pavada tiesas iestādes amatpersona. Ja ekspertīze vai analīze šādus materiālus var izmainīt, sagrozīt vai iznīcināt, ir jāpieprasa iepriekšēja attiecīgās tiesu iestādes piekrišana.
2. Ja drošības izmeklēšanas gaitā drošības izmeklēšanas iestādei rodas aizdomas, ka negadījums vai incidents ir noticis nelikumīgas iejaukšanās dēļ, atbildīgais izmeklētājs par to nekavējoties paziņo attiecīgajām tiesas iestādēm, kuras arī pēc atbildīgā izmeklētāja pieprasījuma pārņem kontroli pār negadījuma notikuma vietu. Piemērojot 15. un 16. pantu, drošības izmeklēšanas gaitā savāktu attiecīgo informāciju nodod tiesas iestāžu rīcībā pēc to pieprasījuma. Tas nekādā gadījumā neierobežo drošības izmeklēšanas iestādes tiesības turpināt drošības izmeklēšanu, to koordinējot ar iestādēm, kuras ir pārņēmušas notikuma vietas kontroli.
3. Lai nodrošinātu, ka negadījuma vai incidenta cēloņu izmeklēšana notiek sekmīgi, drošības izmeklēšanas iestāde sadarbojas ar citām iestādēm, jo īpaši, pamatojoties uz iepriekšēju vienošanos, ar tiesas, civilās aviācijas, meklēšanas un glābšanas, kā arī citām iestādēm, kurām, visticamāk, var nākties iesaistīties izmeklēšanā.

14. pants

Pierādījumu saglabāšana

1. Līdz nav ieradušies drošības izmeklētāji, neviens nedrīkst izmainīt negadījuma notikuma vietu, nedrīkst ņemt tajā paraugus, pārvietot gaisa kuģi, tā saturu vai atlūzas, ņemt no tā paraugus vai to aizvākt, izņemot gadījumus, kad šāda rīcība var būt nepieciešama drošības apsvērumu dēļ vai tādēļ, lai sniegtu palīdzību ievainotajām personām.
2. Visas iesaistītās personas dara visu, kas nepieciešams, lai saglabātu ar attiecīgo notikumu saistītos dokumentus, materiālus un ierakstus, jo īpaši tālab, lai izslēgtu iespēju, ka sarunu un trauksmes ziņojumu ieraksti pēc lidojuma varētu tikt izdzēsti.

15. pants

Sensitīvas ar drošību saistītas informācijas aizsardzība

1. Neierobežojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 95/46/EK¹⁵ piemērošanu, turpmākos ierakstus drīkst izpaust vai izmantot tikai un vienīgi drošības izmeklēšanas nolūkā:
 - (a) visas sniegtās liecības un citus paziņojumus, protokolus un pierakstus, kurus drošības izmeklēšanas iestāde apkopojusi vai saņēmusi drošības izmeklēšanas gaitā, ja vien liecinieki nepiekrīt, ka to sniegtās liecības drīkst izpaust;
 - (b) dokumentus, kas atklāj to personu identitāti, kas liecinājuši drošības izmeklēšanā;
 - (c) drošības izmeklēšanas iestādes apkopoto informāciju par negadījumā vai incidentā iesaistītajām personām, kas ir īpaši sensitīva un privāta, tostarp informāciju par minēto personu veselību;
 - (d) materiālus, kas izveidojušies izmeklēšanas gaitā, tādus kā pieraksti, uzmetumi, izmeklētāju rakstveida paustie viedokļi, viedokļi, kas pausti, analizējot informāciju, tostarp lidojuma reģistratora datus;
 - (e) informāciju un pierādījuma elementus, kurus snieguši ārvalstu izmeklētāji saskaņā ar starptautisko standartu noteikumiem un praksi, kas ierosināta gaisa kuģu negadījumu un incidentu izmeklēšanā, ja to pieprasa par izmeklēšanu atbildīgā ārvalstu iestāde;
 - (f) nobeiguma ziņojuma projektu.
2. Neierobežojot Direktīvas 95/46/EK piemērošanu, turpmākos ierakstus drīkst izpaust vai izmantot tikai un vienīgi drošības izmeklēšanas nolūkā vai tādos citos nolūkos, kuru mērķis ir aviācijas drošības uzlabošana:
 - (a) visu saziņu starp personām, kas piedalījušās gaisa kuģa ekspluatācijā;
 - (b) gaisa satiksmes vadības vienību ierakstus un šo ierakstu atšifrējumus;
 - (c) drošības rekomendāciju pavadvēstules, ko drošības izmeklēšanas iestādes nosūtījušas attiecīgajam saņēmējam, ja to pieprasa par izmeklēšanu atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde, kas izdevusi attiecīgo rekomendāciju;
 - (d) notikuma ziņojumus, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2003/42/EK¹⁶.

Tomēr par tieslietu administrāciju atbildīgā iestāde dalībvalstī var nolemt, ka pozitīvie ieguvumi, izpaužot 1. un 2. punktā minēto informāciju arī citos likumīgos nolūkos, ir lielāki nekā negatīvās sekas, kas šādam pasākumam varētu būtu gan valsts, gan starptautiskā mērogā attiecībā uz šo vai uz jebkuru citu izmeklēšanu nākotnē, vai arī uz civilās aviācijas drošības vadību kopumā, un ka visas sabiedrības interesēs šī informācija ir jāizpauž.

¹⁵ OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

¹⁶ OV L 167, 4.7.2003., 23. lpp.

3. *EASA* piedalās Direktīvā 2003/42/EK minētās informācijas apmaiņā un analīzē, un tā var tiešsaistē piekļūt visai informācijai, kas iekļauta saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1321/2007¹⁷ izveidotajā centrālajā repozitorijā. Minētā piekļuve attiecas uz informāciju, kas ļauj tieši identificēt ekspluatantu un gaisa kuģi, par ko ir sagatavots notikuma ziņojums. *EASA* nodrošina, ka šāda informācija ir konfidenciāla, un ierobežo tās izmantošanu, to atļaujot tikai tajos gadījumos, kad tas ir absolūti nepieciešams savu pienākumu izpildei drošības jomā.

16. pants

Ierakstu izmantošana

1. Pilota kabīnes audio un video ierakstus un to atšifrējumus drīkst izpaust un izmantot tikai drošības izmeklēšanā, izņemot citus gadījumus, kad tam piekrīt visi iesaistītie apkalpes locekļi.
2. Lidojuma datu reģistratora ierakstus drīkst izpaust un izmantot tikai drošības izmeklēšanas nolūkā, izņemot gadījumus, kad šos ierakstus
 - (a) izmanto vienīgi saistībā ar lidojumderīgumu vai apkopi,
 - (b) padara anonīmus vai
 - (c) atklāj saskaņā ar drošības procedūrām.

17. pants

Informācijas publiskošana

Informāciju, uz kuru attiecas 15. un 16. pants, iekļauj drošības izmeklēšanas nobeiguma ziņojumā tikai tad, ja tā ir saistoša negadījuma vai incidenta analīzē. Informāciju vai tās elementus, kas uz šo analīzi neattiecas, neizpauž.

18. pants

Informācijas paziņošana

1. Drošības izmeklēšanas iestādes personālam un visiem citiem ekspertiem vai padomdevējiem, kas uzaicināti piedalīties un līdzdarboties drošības izmeklēšanā, ir jāievēro dienesta noslēpums saskaņā ar šajā jomā spēkā esošajiem tiesību aktiem.
2. Par drošības izmeklēšanu atbildīgās drošības izmeklēšanas iestādes vadītājs informāciju, kas var būt saistoša negadījumu vai nopietnu incidentu novēršanai, paziņo par civilās aviācijas drošību atbildīgajām iestādēm, personām, kas atbild par gaisa kuģu vai gaisa kuģu aprīkojuma ražošanu vai apkopi, kā arī privātpersonām vai tiesību subjektiem, kas atbild par gaisa kuģu ekspluatāciju vai personāla apmācību.

¹⁷ OV L 294, 13.11.2007., 3. lpp.

3. Drošības izmeklēšanas iestādes vadītājs drīkst informēt cietušos un viņu ģimenes vai to asociācijas un publiskot jebkuru informāciju par faktoloģiskiem novērojumiem un procedūrām šīs drošības izmeklēšanas gaitā, un eventuāli arī nākt klajā ar iespējamiem iepriekšējiem slēdzieniem un/vai rekomendācijām ar nosacījumu, ka tas neliek šķēršļus izmeklēšanas mērķu sasniegšanai.

19. pants

Izmeklēšanas ziņojums

1. Par drošības izmeklēšanu sagatavo ziņojumu atbilstīgi tam, kāda veida negadījums vai incidents ir noticis un cik tas bijis nopietns. Ziņojumā jānorāda, ka drošības izmeklēšanas vienīgais nolūks ir novērst negadījumu un incidentu atkārtosanos nākotnē un nevis noteikt vainīgo vai likt uzņemties atbildību. Ziņojumā attiecīgā gadījumā ietver drošuma rekomendācijas.
2. Ziņojumā tiek aizsargāta negadījumā vai incidentā iesaistīto personu anonimitāte.
3. Pirms paziņojuma publicēšanas drošības izmeklēšanas iestāde lūdz iesaistītajiem uzņēmumiem paust savus apsvērumus, kuriem — attiecībā uz šo konsultāciju saturu — piemēro dienesta noslēpuma noteikumu. Pieprasot šos apsvērumus, drošības izmeklēšanas iestāde ievēro spēkā esošos starptautiskos standartus un ieteikto praksi gaisa kuģu negadījumu un incidentu izmeklēšanā.
4. Neviena persona nedrīkst izpaust vai atļaut citai personai izpaust informāciju, kas ietverta drošības izmeklēšanas iestādes ziņojumā pirms tā publicēšanas, ja tam iepriekš nav rakstiski piekritis attiecīgās drošības izmeklēšanas iestādes vadītājs.
5. Drošības izmeklēšanas iestāde nobeiguma ziņojumu publisko cik vien drīz iespējams un, ja iespējams, 12 mēnešu laikā pēc negadījuma vai incidenta dienas.
6. Ja ziņojumu minēto 12 mēnešu laikā publicēt nav iespējams, drošības izmeklēšanas iestāde sagatavo un publicē starpposma ziņojumu vismaz katrā negadījuma gadadienā, tajā precizējot, kā virzās izmeklēšana un kādi jautājumi saistībā ar drošību ir aktualizēti.
7. Cik vien nekavējoties iespējams drošības izmeklēšanas iestāde nosūta ziņojuma un drošības rekomendāciju kopiju Komisijai un EASA, izņemot gadījumus, kad tie publiski pieejami elektroniski; šādā gadījumā drošības izmeklēšanas iestāde par to arī attiecīgi informē.

20. pants

Drošuma rekomendācijas

1. Jebkurā drošības izmeklēšanas posmā drošības izmeklēšanas iestāde ar datētu pavadvēstuli nosūta attiecīgajiem uzņēmumiem, arī tiem, kas atrodas citās dalībvalstīs vai trešās valstīs, rekomendācijas visiem preventīviem pasākumiem, ko tā uzskata par nepieciešamiem un kas būtu nekavējoties jāveic.

2. Drošības izmeklēšanas iestāde var nākt klajā ar drošuma rekomendācijām, arī pamatojoties uz pētījumiem un analīzi, kas veikta saistībā ar vairākām izmeklēšanām vai ar jebkuru citu darbību saskaņā ar 5. panta 4. punktu.
3. Drošuma rekomendācija nekādā gadījumā nav pieņemums par kāda vainu vai atbildību attiecīgajā negadījumā vai incidentā.

21. pants

Drošuma rekomendāciju ievērošanas kontrole un drošuma rekomendāciju datubāze

1. Drošuma rekomendācijas adresāts 90 dienu laikā pēc pavadvēstules saņemšanas nosūta saņemšanas apstiprinājumu un informē drošības izmeklēšanas iestādi, kas attiecīgo drošuma rekomendāciju izdevusi, par pasākumiem, ko tas grasās īstenot un attiecīgā gadījuma par laiku, kas tam vajadzīgs šo pasākumu pabeigšanai.
2. Drošības izmeklēšanas iestāde 60 dienu laikā pēc atbildes vēstules saņemšana informē adresātu par to, vai pēc tās ieskatiem atbilde ir apmierinoša, un to attiecīgi pamato.
3. Visas drošības izmeklēšanas iestādes ievieš procedūras, lai reģistrētu pasākumus, kas īstenoti, atbildot uz izdotajām drošuma rekomendācijām.
4. Visas struktūras, kas saņem drošuma rekomendācijas (tostarp iestādes, kas atbild par civilās aviācijas drošību dalībvalsts un Kopienas līmenī), ievieš procedūras, lai pārraudzītu, kā tiek īstenoti pasākumi, kas pieņemti, atbildot uz saņemtajām drošuma rekomendācijām.
5. Visas drošuma rekomendācijas, kas izdotas saskaņā ar 20. panta 1. un 2. punktu, kā arī pasākumus, kas pieņemti, atbildot uz tām, drošības izmeklēšanas iestādes reģistrē centrālajā repozitorijā, kas izveidots atbilstoši Regulai (EK) Nr. 1321/2007. Drošības izmeklēšanas iestādes centrālajā repozitorijā reģistrē arī visas drošuma rekomendācijas, kas saņemtas no trešām valstīm.

22. pants

Pasažieru sarakstu pieejamība

1. Kopienas aviokompānijas un aviokompānijas, kuras nodrošina lidojumus no lidostas dalībvalstī, kur piemēro Līgumu, ievieš procedūras, lai vienas stundas laikā pēc tam, kad ir paziņots, ka ar šo gaisa kuģi ir noticis negadījums, būtu iespējams sagatavot visu lidmašīnā atrodošos personu sarakstu.
2. Šis saraksts ir pieejams par izmeklēšanu atbildīgajai drošības izmeklēšanas iestādei, iestādei, kuru katra dalībvalsts izraudzījusies saziņai ar pasažieru ģimenēm, un vajadzības gadījumā medicīniskās palīdzības vienībām, kurām šī informācija var būt vajadzīga negadījumā cietušo aprūpei.

3. Tikai tad, kad attiecīgās iestādes ir informējušas visu pasažieru ģimenes, šo sarakstu drīkst publiskot. Dalībvalstis var pieņemt lēmumu saglabāt šā saraksta konfidencialitāti.
4. Sarakstā iekļautos datus apstrādā, neierobežojot Direktīvas 95/46/EK piemērošanu.

23. pants

Palīdzība gaisa satiksmes negadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm

1. Dalībvalstīm jāgādā par to, lai valsts līmenī tiktu pieņemts plāns palīdzības sniegšanai civilās aviācijas negadījumos cietušajām personām un viņu ģimenēm.
2. Dalībvalsts vai trešā valsts, kura ir īpaši ieinteresēta Kopienas teritorijā notikušajā negadījumā tāpēc, ka šajā negadījumā bojā gājušo vai nopietnus miesas bojājumus guvušo personu vidū ir tās valstspiederīgie, var izraudzīties ekspertu, kuram ir tiesības
 - (a) apmeklēt negadījuma notikuma vietu,
 - (b) piekļūt attiecīgajai faktoloģiskajai informācijai, ko publiskošanai ir apstiprinājusi par izmeklēšanu atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde, kā arī informācijai par izmeklēšanas norises gaitu,
 - (c) saņemt nobeiguma ziņojuma kopiju.
3. Bojā gājušo identificēšanā un sanāksmēs ar negadījumā izdzīvojušajiem, kas ir attiecīgās valsts valstspiederīgie, var piedalīties eksperts, kas izraudzīts saskaņā ar šā panta 2. punktu, ja vien to paredz spēkā esošie tiesību akti.

24. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz komiteja.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

25. pants

Sankcijas

Dalībvalstīm jāparedz noteikumi par sankcijām, kas piemērojamas šīs regulas noteikumu pārkāpšanas gadījumā. Šīm sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām, un jo īpaši ar tām ir jāparedz iespēja sodīt personu, kas pretēji šīs regulas noteikumiem

- izpauž informāciju, ko aizsargā šī regula,

- liek šķēršļus drošības izmeklēšanas iestādes darbam, jo īpaši neļaujot izmeklētājiem veikt savus pienākumus vai atsakoties sniegt izmeklēšanā noderīgus ierakstus, materiālus, informāciju un dokumentus, tos slēpjot, sagrozot vai iznīcinot,
- neinformē attiecīgās iestādes par to, ka ir noticis negadījums vai incidents, par ko tā ir lietas kursā.

26. pants

Atcelšana

Padomes Direktīvu 94/56/EK atceļ.

27. 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

PIELIKUMS

NOPIETNU INCIDENTU PIEMĒRU SARAKSTS

Šajā pielikumā minētie incidenti ir tipiski piemēri incidentiem, kas var būt nopietni incidenti. Šis saraksts nav visaptverošs un kalpo tikai kā palīglīdzeklis „nopietna incidenta” definējumam.

- Gandrīz notikusi sadursme, kuras dēļ ir bijis vajadzīgs izvairīšanās manevrs, lai no sadursmes vai nedrošas situācijas izvairītos, vai gadījumā, kad izvairīšanās manevrs būtu bijis piemērots.
- Tikai pēdējā brīdī gaisa kuģim, nezaudējot kontroli, ir izdevies izvairīties no sadursmes ar zemi.
- Pārtraukta pacelšanās uz slēgta vai aizņemta skrejceļa.
- Pacelšanās no slēgta vai aizņemta skrejceļa ar minimālu attālumu attiecībā pret šķērslī/šķēršļiem.
- Nolaišanās vai nolaišanās mēģinājums uz slēgta vai aizņemta skrejceļa.
- Parametri pacelšanās vai sākotnējās augstuma uzņemšanas laikā daudz zemāki par paredzētajiem parametriem.
- Uguns vai dūmi pasažieru salonā, kravas telpās vai dzinēju aizdegšanās, pat ja šādu aizdegšanos izdodas nodzēst ar ugunsdzēsamajiem aparātiem.
- Gadījumi, kad gaisa kuģa apkalpei ir bijusi nepieciešamība izmantot avārijas skābekli.
- Gaisa kuģa konstrukcijas bojājums vai dzinēja izjukšana, tostarp turbīndzinēja atteices, kas nav klasificēts kā negadījums.
- Vairākkārtējas kļūmes vienā vai vairākās gaisa kuģa sistēmās, kas nopietni ietekmē gaisa kuģa vadību.
- Kāda gaisa kuģa apkalpes locekļa rīcībnespēja lidojuma laikā.
- Degvielas daudzums, kura dēļ pilotam jāpaziņo par avārijas nosēšanos.
- Incidenti pacelšanās vai nolaišanās laikā. Tādi incidenti kā apsteigta zemskare, pārskreja vai noskreja no skrejceļa.
- Sistēmu atteices, laika apstākļi, lidojums ārpus apstiprinātā lidojuma plāna vai citi gadījumi, kas varētu apgrūtināt gaisa kuģa vadāmību.
- Vairāk nekā vienas sistēmas atteice redundances sistēmā, kas ir obligāta lidojuma vadībai un navigācijai.

TIESĪBU AKTA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA NOSAUKUMS

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par negadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā

2. ABM/ABB (BUDŽETA LĪDZEKĻU VADĪBA VAI SADALE PA DARBĪBAS JOMĀM)

06: Enerģētika un transports

06 02: Iekšzemes, gaisa un jūras transports

3. BUDŽETA POZĪCIJAS

3.1. Budžeta pozīcijas (darbības pozīcijas un atbilstīgā tehniskā un administratīvā atbalsta pozīcijas (ex BA pozīcijas)), tostarp šādas:

06 02 03 — Eiropas transporta politikas un pasažieru tiesību atbalsta darbības

3.2. Darbības un finansiālās ietekmes ilgums

Sākums: 2010. līdz: nav noteikts

3.3. Budžeta informācija:

Budžeta pozīcija	Izdevumu veids		Jauns	EBTA iemaksa	Kandidātvalstu iemaksas	Finanšu plāna pozīcija
06 02 03	Fakult.	Dif.	Nav	Nav	Nav	Nr. [1.a]

4. RESURSU KOPSAVILKUMS

4.1. Finanšu resursi

4.1.1. Saistību apropriāciju (SA) un maksājumu apropriāciju (MA) kopsavilkums

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Izdevumu veids	Iedaļa Nr.		Gads n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 un turpmākie gadi	Kopā
----------------	---------------	--	-----------	-------	-------	-------	-------	----------------------------------	------

Darbības izdevumi¹⁸

Saistību apropriācijas (SA)	8.1.	a	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Maksājumu apropriācijas (MA)		b	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Pamatsummā ietvertie administratīvie izdevumi¹⁹

Tehniskais un administratīvais atbalsts (nedif.)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

PAMATSUMMAS KOPAPJOMS

Saistību apropriācijas		a+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Maksājumu apropriācijas		b+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Pamatsummā neietvertie administratīvie izdevumi²⁰

Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (nedif.)	8.2.5.	d							
Pamatsummā neietvertās administratīvās izmaksas, izņemot cilvēkresursu izmaksas un saistītos izdevumus (nedif.)	8.2.6.	e							

Kopējās orientējošās izmaksas

KOPĀ — SA, ieskaitot cilvēkresursu izmaksas		a+c +d +e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
KOPĀ — MA, ieskaitot cilvēkresursu izmaksas		b+c +d +e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

¹⁸ Izdevumi, kas nav ietverti attiecīgās xx. sadaļas xx 01. nodaļā.

¹⁹ Izdevumi, kas ietverti xx. sadaļas xx 01 04. pantā.

²⁰ Izdevumi, kas ietverti xx 01 nodaļā, izņemot xx 01 04. vai xx 01 05. pantu.

Ziņas par līdzfinansējumu

Ja priekšlikumā paredzēts dalībvalstu vai cits līdzfinansējums (norādīt finansētāju), līdzfinansējuma apjoms jānorāda šajā tabulā (ja finansētāji ir vairāki, var pievienot papildu rindas).

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Līdzfinansētājs		Gads n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 un turpmākie gadi	Kopā
Visas dalībvalstis (kopā)	f	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
KOPĀ — SA, ieskaitot līdzfinansējumu	a+c +d +e +f	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	7,2

4.1.2. Saderība ar finanšu plānojumu

- ☒ Priekšlikums ir saderīgs ar pašreizējo finanšu plānojumu.
- ☐ Pieņemot priekšlikumu, jāpārplāno attiecīgā pozīcija finanšu plānā.
- ☐ Pieņemot priekšlikumu, var būt jāpiemēro Iestāžu nolīguma noteikumi²¹ (par elastības fondu vai finanšu plāna pārskatīšanu)

4.1.3. Finansiālā ietekme uz ieņēmumiem

- ☒ Priekšlikums finansiāli neietekmē ieņēmumus
- ☐ Priekšlikumam ir finansiāla ietekme uz ieņēmumiem, un tā ir šāda:

miljonos EUR (1 zīme aiz komata)

		Pirms darbības [Gads n-1]	Pēc darbības					
Budžeta pozīcija	Ieņēmumi		[Gads n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] 22
	a) nominālie ieņēmumi							
	b) ieņēmumu izmaiņas	Δ						

²¹ Sk. Iestāžu nolīguma 19. un 24. punktu.

²² Vajadzības gadījumā (ja darbības ilgums pārsniedz 6 gadus) pievienot papildu ailes.

4.2. Cilvēkresursi, izteikti ar pilna laika ekvivalentu, FTE (arī ierēdņi, pagaidu darbinieki un ārstata darbinieki) — sīkāk skatīt 8.2.1. punktā

Gada vajadzības	Gads n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 un turpmā kie gadi
Kopā — cilvēkresursi						

5. RAKSTUROJUMS UN MĒRĶI

5.1. Īstermiņa vai ilgtermiņa vajadzības

Ar šo regulu ir paredzēts izveidot Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīklu, kura atbildībā būs vienkāršot, koordinēt un nostiprināt praktisko sadarbību starp dalībvalstīm, kā arī starp dalībvalstīm, Komisiju un Eiropas Aviācijas drošības aģentūru civilās aviācijas negadījumu un incidentu novēršanas un izmeklēšanas jomā.

5.2. Pievienotā vērtība, ko rada Kopienas iesaistīšanās, priekšlikuma saskanība ar citiem finanšu instrumentiem un iespējamā sinerģija

Šis priekšlikums ir sagatavots saskaņā ar rekomendācijām, ar kurām nāca klajā ekspertu grupa, kurai tika uzdots konsultēt Komisiju par stratēģiju attiecībā uz negadījumiem transporta jomā; šis priekšlikums atbilst Kopienas transporta politikai, kā tā izklāstīta Komisijas paziņojumā „Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā — Eiropas Komisijas 2001. gadā publicētās Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskats”.

Salīdzinājumā ar citiem alternatīviem politikas risinājumiem, kas analizēti šim priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā, šīs regulas projektam bija vislielākā Kopienas mēroga pievienotā vērtība. Šis ir visproporcionālākais politikas risinājums; tas ne tikai ievērotu drošības izmeklēšanu neatkarību, bet arī lielā mērā stimulētu pašreizējā tiesiskā regulējuma vispārējo efektivitāti civilās aviācijas negadījumu izmeklēšanas jomā ES, atbalstot labprātīgu sadarbību un izvairoties no jaunu Kopienas līmeņa institucionālo struktūru izveides.

5.3. Priekšlikuma mērķi, sagaidāmie rezultāti un atbilstīgie ABM rādītāji

Šā priekšlikuma mērķis ir nostiprināt Kopienas regulējumu civilās aviācijas negadījumu un incidentu izmeklēšanai un novēršanai. Tas būs iespējams, aizstājot un atjauninot pašlaik spēkā esošos tiesību aktus un atbalstot labprātīgu dalībvalstu sadarbību šajā jomā.

Lai īstenotu pēdējo no minētajiem mērķiem, kam ir vislielākā ietekme uz budžetu, būs nepieciešams Kopienas atbalsts Tīklam, kurā apvienojas dalībvalstu iestādes, kas atbild par civilās aviācijas negadījumu un incidentu izmeklēšanu. Šajā nolūkā Kopiena ik gadus piešķirs Tīklam dotāciju, kuru izmantos, lai īstenotu konkrētus

pasākumus, par kuriem ar Komisiju būs panākta vienošanās ikgadējās darba programmas satvarā.

Tīkla darbības, ko atbilstīgi šim priekšlikumam atbalstīs, būs cita starpā šādas: koordinēt valstu izmeklētāju apmācību, izstrādāt mehānismu, lai dalībvalstis varētu savstarpēji dalīties izmeklēšanas resursos.

5.4. Īstenošanas metode (orientējoši)

☐ ***Pārvalda centralizēti***

- ☐ Pārvaldību īsteno tieši, to veic Komisija
- ☐ Pārvaldību īsteno netieši, atbildību deleģējot
 - ☐ izpildaģentūrām
 - ☐ Kopienų izveidotām iestādēm Finanšu regulas 185. panta nozīmē
 - ☐ dalībvalstu publiskā sektora iestādēm vai tām struktūrām, kuras pilda publisko pasūtījumu

☒ ***Pārvalda dalīti vai decentralizēti***

- ☒ kopā ar dalībvalstīm
- ☐ kopā ar trešām valstīm

☐ ***Pārvalda kopā ar starptautiskām organizācijām (precizēt)***

Piezīmes:

6. UZRAUDZĪBA UN NOVĒRTĒŠANA

6.1. Uzraudzības sistēma

Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšana iestāžu tīkls ik gadus iesniegs Komisijai ziņojumu par saskaņotās darba programmas izpildi.

6.2. Novērtēšana

6.2.1. Provizoriskais novērtējums

Ex ante novērtējums tika veikts ietekmes analīzes ziņojuma ietvaros.

6.2.2. Pasākumi, kas veikti pēc starpposma novērtējuma vai retrospektīvā novērtējuma (ņemot vērā līdzšinējo pieredzi)

6.2.3. Turpmākās vērtēšanas noteikumi un periodiskums

Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšana iestāžu tīkls ik gadus iesniegs Komisijai ziņojumu par saskaņotās darba programmas izpildi.

7. KRĀPŠANAS APKAROŠANAS PASĀKUMI

Subsīdiju līgumos par atbalstu Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīklam būs skaidri noteikts, ka Eiropas Kopienų Revīzijas palāta un Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (*OLAF*) vajadzības gadījumā var veikt pārbaudes uz vietas finansējuma saņēmēja telpās un pārbaudīt darbiniekus, kas atbild par finansējuma piešķiršanu.

8. ZIŅAS PAR RESURSIEM

8.1. Priekšlikuma mērķi un to sasniegšanas izmaksas

Saistību apropriācijas miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Mērķi, darbības un rezultāti	Rezultāta veids	Vidējās izmaksas	Gads n		Gads n+1		Gads n+2		Gads n+3		Gads n+4		Gads n+5 un turpmākie gadi		KOPĀ	
			Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas	Rezultātu skaits	Kopējās izmaksas
DARBĪBAS MĒRĶIS Nr. 1 ²³ : Atbalsts dalībvalstu civilās aviācijas negadījumu izmeklēšanas iestādēm																
Darbība Nr. 1: Līdzfinansējums sekretariātam, kas koordinē valsts civilās aviācijas negadījumu izmeklēšanas iestāžu darbības																
Rezultāts Nr. 1	Subsīdiju		1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6
KOPĀ — IZMAKSAS			1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6

²³

Saskaņā ar aprakstu 5.3. punktā

8.2. Administratīvie izdevumi

8.2.1. Cilvēkresursu daudzums un veidi

Amata veids		Personāls, kas iesaistāms darbības pārvaldībā, izmantojot esošos un/vai papildu resursus (amata vietu skaits/ pilna laika ekvivalents)					
		Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5
Ierēdņi vai pagaidu darbinieki ²⁴ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personāls, ko finansē ²⁵ atbilstoši XX 01 02. pantam							
Pārējais personāls, ko finansē ²⁶ atbilstoši XX 01 04/05. pantam							
KOPĀ							

8.2.2. No darbības izrietošie uzdevumi

8.2.3. Cilvēkresursu plānošana (štatā)

- ☐ Amata vietas, kas patlaban iedalītas programmas pārvaldības vajadzībām, jāaizstāj ar citām vai jāpagarina termiņš, uz kādu tās iedalītas
- ☐ Amata vietas iedalītas saskaņā ar gada stratēģiskās plānošanas (GSP) un provizoriskā budžeta projekta (PBP) procedūru gadam n
- ☐ Amata vietas jāpieprasa nākamajā GSP/PBP procedūras ciklā
- ☐ Amata vietas jāiedala, pārgrupējot resursus attiecīgajā dienestā (iekšējā pārgrupēšana)
- ☐ Amata vietas nepieciešamas gadā n, bet nav iedalītas saskaņā ar GSP/PBP procedūru attiecīgajam gadam

²⁴ Atbilstīgās izmaksas NAV ietvertas pamatsummā.

²⁵ Atbilstīgās izmaksas NAV ietvertas pamatsummā.

²⁶ Atbilstīgās izmaksas ir ietvertas pamatsummā.

8.2.4. Citi pamatsummā ietvertie administratīvie izdevumi (XX 01 04/05 – administratīvās pārvaldes izdevumi)

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija (numurs un nosaukums)	Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5 un turpmākie gadi	KOPĀ
1 Tehniskais un administratīvais atbalsts (tostarp attiecīgās personāla izmaksas)							
Izpildaģentūras ²⁷							
Cita veida tehniskais un administratīvais atbalsts							
- iekšējais (<i>intra muros</i>)							
- ārējais (<i>extra muros</i>)							
Tehniskais un administratīvais atbalsts (kopā)							

8.2.5. Cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Cilvēkresursu veids	Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5 un turpmākie gadi
Ierēdņi un pagaidu darbinieki (XX 01 01)						
Personāls, ko finansē atbilstīgi XX 01 02. pantam (palīgpersonāls, valsts norīkotie eksperti, līgumpersonāls u. c.) (norādīt budžeta pozīciju)						
Kopā — cilvēkresursu izmaksas un saistītie izdevumi (NAV ietverti pamatsummā)						

²⁷

Norādīt katrai izpildaģentūrai atbilstīgo tiesību akta finanšu pārskatu.

Aprēķins — *ierēdņi un pagaidu darbinieki*

Aprēķins — *personāls, ko finansē atbilstīgi XX 01 02. pantam*

8.2.6. Citi administratīvie izdevumi, kas nav ietverti pamatsummā

miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

	Gads n	Gads n+1	Gads n+2	Gads n+3	Gads n+4	Gads n+5 un turpmākie gadi	KOPĀ
XX 01 02 11 01 — Komandējumi							
XX 01 02 11 02 — Sanāksmes un konferences							
XX 01 02 11 03 – Komitejas ²⁸							
XX 01 02 11 04 — Pētījumi un konsultēšanās							
XX 01 02 11 05 — Informācijas sistēmas							
2 Citi pārvaldības izdevumi (kopā) (XX 01 02 11)							
3 Citi administratīva rakstura izdevumi (precizēt, norādot budžeta pozīciju)							
Kopā — administratīvie izdevumi, izņemot cilvēkresursu izmaksas un saistītos izdevumus (NAV ietverti pamatsummā)							

²⁸

Precizēt komitejas veidu un grupu, pie kuras tā pieder.

Aprēķins — *citi administratīvie izdevumi, kas nay ietverti pamatsummā*