

## EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) Nr. 996/2010

(2010. gada 20. oktobris)

par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ  
Direktīvu 94/56/EK

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

un Padomes Direktīvas 2003/42/EK (2003. gada 13. jūnijs) attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā <sup>(4)</sup> pārskatīšanu.

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

- (4) Drošības izmeklēšanas būtu jāveic ar vienu vienīgu nolūku – novērst nelaimes gadījumu un incidentu atkārtotošanās nākotnē – un nevis lai noteiktu vainīgo vai liktu uzņemties atbildību.

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(1)</sup>,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

- (5) Būtu jāņem vērā 1944. gada 7. decembrī Čikāgā parakstītā Konvencija par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija"), kas paredz vajadzīgo pasākumu ieviešanu, lai nodrošinātu gaisa kuģu drošu ekspluatāciju. Īpaši būtu jāņem vērā Čikāgas konvencijas 13. pielikums ar tā turpmākajiem grozījumiem, ar ko nosaka starptautiskos standartus un ieteicamo praksi gaisa kuģu nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanā, kā arī izskaidro tajā lietotos terminus "reģistrācijas valsts", "ekspluatācijas valsts", "projektēšanas valsts", "ražošanas valsts" un "notikuma valsts".

ņemot vērā Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja atzinumu <sup>(2)</sup>,saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru <sup>(3)</sup>,

tā kā:

- (1) Eiropas civilajā aviācijā būtu jāgarantē augsts vispārīgās drošības līmenis un būtu jāpieliek visas pūles, lai samazinātu nelaimes gadījumu un incidentu skaitu un nodrošinātu sabiedrības uzticēšanos gaisa transportam.

- (2) Ja civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu drošības izmeklēšana norit raiti, tas uzlabo aviācijas drošību un palīdz novērst nelaimes gadījumus un incidentus.

- (3) Lai uzlabotu lidojumu drošību, ir būtiski svarīgi ziņot, analizēt un izplatīt informāciju par incidentiem, kuri saistīti ar drošību. Tādēļ Komisijai līdz 2011. gada 31. decembrim būtu jāiesniedz priekšlikums par Eiropas Parlamenta

- (6) Atbilstīgi starptautiskajiem standartiem un ieteicamajai praksei, kas izklāstīta Čikāgas konvencijas 13. pielikumā, par nelaimes gadījuma un nopietna incidenta izmeklēšanu atbildīga ir valsts, kurā nelaimes gadījums vai nopietns incidents ir noticis, vai reģistrācijas valsts, ja nav iespējams precīzi noteikt vietu nevienas valsts teritorijā, kurā nelaimes gadījums vai nopietns incidents noticis. Valsts var uzticēt uzdevumu veikt izmeklēšanu citai valstij vai lūgt tās palīdzību. Līdzīgā veidā būtu jāveic drošības izmeklēšanas Savienībā.

- (7) Pieredzi, kas gūta, īstenojot Padomes Direktīvu 94/56/EK (1994. gada 21. novembris), ar ko nosaka civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas pamatprincipus <sup>(5)</sup>, vajadzētu izmantot, lai uzlabotu civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas un novēršanas sistēmu efektivitāti Savienībā.

<sup>(1)</sup> 2010. gada 27. maija atzinums (Oficiālajā Vēstnesī nav vēl publicēts).

<sup>(2)</sup> OV C 132, 21.5.2010., 1. lpp.

<sup>(3)</sup> Eiropas Parlamenta 2010. gada 21. septembra nostāja (Oficiālajā Vēstnesī nav vēl publicēta) un Padomes 2010. gada 11. oktobra lēmums.

<sup>(4)</sup> OV L 167, 4.7.2003., 23. lpp.

<sup>(5)</sup> OV L 319, 12.12.1994., 14. lpp.

- (8) Kopš Direktīvas 94/56/EK pieņemšanas un jo īpaši pēc Eiropas Aviācijas drošības aģentūras ("EASA") izveides iestāžu sistēmā un noteikumos, kas reglamentē civilās aviācijas drošību Savienībā, ir notikušas izmaiņas, kuras būtu jāņem vērā. Tā kā aviācijas drošību arvien lielākā mērā reglamentē Savienības līmenī, būtu jāņem vērā arī drošības rekomendāciju Savienības dimensija.
- (9) EASA dalībvalstu vārdā pilda projektēšanas, ražošanas un reģistrācijas valsts funkcijas, ja tas saistīts ar konstrukcijas apstiprinājumu, kā tas noteikts Čikāgas konvencijā un tās pielikumos. Tāpēc atbilstīgi Čikāgas konvencijas 13. pielikumam EASA būtu jāaicina piedalīties drošības izmeklēšanā, lai aģentūra savu kompetenču robežās uzlabotu izmeklēšanas efektivitāti un nodrošinātu gaisa kuģu konstrukciju drošību, neietekmējot izmeklēšanas neatkarīgo statusu. Līdzīgi drošības izmeklēšanās būtu jāaicina piedalīties arī valstu civilās aviācijas iestādes.
- (10) Ņemot vērā to pienākumus drošības jomā, EASA, kā arī valstu civilās aviācijas iestāžu norīkotajām personām vajadzētu būt piekļuvei informācijai, kas nepieciešama drošības prasību efektivitātes novērtēšanai.
- (11) Lai nodrošinātu labāku aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu novēršanu, EASA sadarbībā ar dalībvalstu kompetentajām iestādēm arī būtu jāpiedalās informācijas apmaiņā un analizē saistībā ar notikumu ziņošanas sistēmām saskaņā ar Direktīvu 2003/42/EK, tomēr izvairoties no interešu konfliktiem. Šī informācija būtu attiecīgi jāaižsargā pret neatļautu izmantošanu vai izpaušanu.
- (12) Ir atzīts, ka EASA un dalībvalstu kompetento iestāžu piedalīšanās tās informācijas apmaiņā un analizē, uz kuru attiecas Direktīva 2003/42/EK, varētu veicināt drošības izmeklēšanas, izmantojot tiešsaistes piekļuvi svarīgai ar drošību saistītai informācijai, kas atrodama centrālajā informācijas repositoriņā par notikumiem civilajā aviācijā.
- (13) Drošības izmeklēšanu darbības joma būtu jānosaka atbilstīgi tam, kādu mācību to rezultātā var gūt aviācijas drošības uzlabošanai, īpaši ņemot vērā nepieciešamību izmantot Savienības izmeklēšanas resursus tādā veidā, kas izmaksu ziņā būtu visefektīvākais.
- (14) Lai izvairītos no jebkāda interešu konflikta un jebkādas iespējamās ārējas iejaukšanās izmeklējamu notikumu cēloņu noteikšanā, civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšana būtu jāveic vai jākontrolē neatkarīgai drošības izmeklēšanas iestādei.
- (15) Drošības izmeklēšanas iestādēm ir galvenā nozīme drošības izmeklēšanas procesā. Šo iestāžu darbs ir ļoti nozīmīgs, lai noteiktu nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta cēloņus. Tādēļ ir svarīgi, lai tās būtu spējīgas veikt savas izmeklēšanas pilnīgi neatkarīgi, kā arī lai to rīcībā būtu finanšu un cilvēkresursi, kas nepieciešami, lai veiktu efektīvu un pilnvērtīgu izmeklēšanu.
- (16) Būtu jānostiprina dalībvalstu drošības izmeklēšanas iestāžu jauda, un ir nepieciešams nodrošināt šo iestāžu sadarbību, lai uzlabotu civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas un novēršanas efektivitāti Savienībā.
- (17) Drošības izmeklēšanas iestāžu koordinēšanas funkcijas būtu jāatzīst un jāpastiprina Eiropas kontekstā, lai radītu reālu pievienoto vērtību aviācijas drošībā, ņemot par pamatu jau pastāvošo sadarbību starp šādām iestādēm un dalībvalstīs pieejamos izmeklēšanas resursus, kas būtu jāizmanto visefektīvākajā veidā. Minētā atzīšana un pastiprināšana vislabāk būtu panākama, izveidojot Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīklu ("tīklu") ar skaidri noteiktu lomu un uzdevumiem.
- (18) Tiklam pārskatāmā un neatkarīgā veidā būtu jāturpina koordinēšanas darbības, saņemot aktīvu Savienības atbalstu.
- (19) Šajā regulā izvirzītos mērķus var labāk sasniegt, sadarbojoties ar trešām valstīm, kurām varētu ļaut piedalīties tīkla darbā kā novērotājiem.
- (20) Tā kā ir svarīgi nodrošināt skaidras tiesības drošības izmeklēšanai, dalībvalstīm atbilstīgi spēkā esošajiem tiesību aktiem par to iestāžu pilnvarām, kas ir atbildīgas par tiesas izmeklēšanu, un, attiecīgā gadījumā, ciešā sadarbībā ar šīm iestādēm būtu jānodrošina, ka drošības izmeklēšanas iestādēm aviācijas drošības interesēs tiek ļauts veikt savu darbu vislabākajos iespējamajos apstākļos. Drošības izmeklēšanas iestādēm tādēļ būtu jāpiesķir tūlītēja un neierobežota piekļuve nelaimes gadījuma vietai un būtu jādara tām pieejami visi elementi, kas nepieciešami drošības izmeklēšanas prasību izpildei, nekādā gadījumā negatīvi neietekmējot tiesas izmeklēšanas mērķus.

- (21) Pilnvērtīga drošības izmeklēšana ir iespējama tikai tad, ja pienācīgi tiek saglabāti svarīgi pierādījumu elementi.
- (22) Civilās aviācijas drošības sistēmu pamatā ir atgriezeniskā saite un mācība, kas gūta no nelaimes gadījumiem un incidentiem, kam nepieciešama strikta konfidencialitātes noteikumu piemērošana, lai nodrošinātu vērtīgu informācijas avotu pieejamību nākotnē. Šajā sakarā sensitīva drošības informācija būtu attiecīgi jāaizsargā.
- (23) Nelaimes gadījums aktualizē daudzas atšķirīgas un reizēm konfliktējošas sabiedrības intereses, piemēram, turpmāku nelaimes gadījumu novēršanu un pareizu tiesvedību. Šīs intereses ir plašākas par iesaistīto pušu individuālajām interesēm un par konkrēto notikumu. Pareizais līdzsvars starp visām interesēm ir nepieciešams, lai garantētu vispārējo sabiedrības interešu ievērošanu.
- (24) Civilās aviācijas sistēmai būtu vienlīdz jāsekmē neresīvas vides izveide, kas veicinātu brīvprātīgu ziņošanu par notikumiem un tādējādi palīdzētu attīstīt "taisnīguma kultūras" principu.
- (25) Informācija, ko privātpersona sniegusi saistībā ar drošības izmeklēšanu, nebūtu jāizmanto pret šo personu, pilnībā ievērojot konstitucionālos principus un valstu tiesību aktus.
- (26) Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ierobežot gadījumus, kad lēmums par drošības izmeklēšanas laikā iegūtas informācijas izpaušanu varētu tikt pieņemts, neietekmējot tiesu sistēmas nevainojamu darbību.
- (27) Lai nelaimes gadījumus un incidentus varētu novērst, ir svarīgi pēc iespējas īsākā laikā paziņot attiecīgo informāciju, tostarp jo īpaši ziņojumus un drošības rekomendācijas, kas izriet no drošības izmeklēšanām.
- (28) Kompetentajai iestādei vienmēr būtu jāizvērtē drošības rekomendācijas, kas izriet no nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu izmeklēšanām vai nāk no citiem avotiem, piemēram, drošības pētījumiem, un attiecīgā gadījumā tās būtu jāievēro, lai nodrošinātu civilās aviācijas nelaimes gadījumu un incidentu atbilstīgu novēršanu.
- (29) Vajadzētu veicināt progresu pētījumos gan attiecībā uz gaisa kuģu reālo atrašanās vietu, gan uz piekļuves iespēju informācijai lidojuma parametru reģistratoros, kad fiziska piekļuve lidojuma parametru reģistratoram nav iespējama, lai uzlabotu izmeklētāju rīcībā esošos rīkus, nosakot nelaimes gadījuma cēloņus, un uzlabotu profilakses līmeni, lai novērstu incidentu atkārtošanos. Šādi sasniegumi būtu ievērojams solis uz priekšu aviācijas drošības jomā.
- (30) Gūtā pieredze liecina par to, ka dažkārt ir grūti operatīvā veidā iegūt uzticamus to personu sarakstus, kas atrodas gaisa kuģī, bet pieredze rāda arī, ka ir svarīgi noteikt termiņu, kurā aviosabiedrībai var pieprasīt sagatavot šādu sarakstu. Turklāt šādos sarakstos iekļautā informācija būtu jāaizsargā pret neatļautu tās izmantošanu vai izpaušanu. Tāpat ir nepieciešams piekļūt informācijai par bīstamām kravām, kas atrodas nelaimes gadījumā iesaistītā gaisa kuģī, lai samazinātu drošības izmeklētāju risku notikuma vietā.
- (31) Pēc gaisa satiksmes nelaimes gadījuma nav viegli ātri identificēt attiecīgo kontaktpersonu, lai informētu par pasažiera klātbūtni gaisa kuģī. Tāpēc pasažieriem vajadzētu piedāvāt iespēju norādīt kontaktpersonu.
- (32) Būtu atbilstīgi jāprecizē palīdzība gaisa satiksmes nelaimes gadījumu upuriem un viņu tuviniekiem.
- (33) Būtiski svarīgs ir veids, kā dalībvalstis un aviosabiedrības risina jautājumus saistībā ar nelaimes gadījumu un tā sekām. Tādēļ dalībvalstīm vajadzētu būt ārkārtas plānam, kas nodrošina jo īpaši lidostas glābšanas dienestu darbību, kā arī palīdzību civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem. Aviosabiedrībām arī vajadzētu būt plānam, kā palīdzēt civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš atbalsta sniegšanai un saziņai ar cietušajiem un viņu tuviniekiem, kā arī ar viņu apvienībām.
- (34) Savienības tiesību aktu noteikumi par piekļuvi datiem, datu apstrādi un privātpersonu aizsardzību būtu pilnībā jāievēro, piemērojot šo regulu.
- (35) Sankcijām jo īpaši vajadzētu būt tādām, kas ļautu sodīt jebkuru personu, kura pretēji šai regulai izpauž informāciju, ko aizsargā ar šo regulu, traucē drošības izmeklēšanas iestādes darbu, neļaujot izmeklētājiem veikt savus pienākumus vai atsakoties sniegt izmeklēšanā noderīgus ierakstus, būtisku informāciju un dokumentus, tos slēpjot, sagrozot vai iznīcinot, vai, zinot par notikušu nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu, neinformējot par to attiecīgās iestādes.

(36) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, izstrādāt kopīgus noteikumus civilās aviācijas drošības izmeklēšanas jomā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka Eiropas mēroga un iedarbības dēļ šo mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.

(37) Tāpēc Direktīva 94/56/EK būtu jāatceļ.

(38) Ministru deklarācija par Gibraltāra lidostu, par ko vienošanās panākta Kordovā 2006. gada 18. septembrī, pirmoreiz sanākot ministriem saistībā ar dialoga forumu par Gibraltāru, aizstās Kopīgo deklarāciju par Gibraltāra lidostu, kas pasludināta Londonā 1987. gada 2. decembrī, un pilnīga atbilstība jaunajai deklarācijai tiks uzskatīta par atbilstību 1987. gada deklarācijai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

### 1. pants

#### Priekšmets

1. Šīs regulas nolūks ir uzlabot aviācijas drošību, garantējot, ka Eiropas civilās aviācijas drošības izmeklēšanu efektivitātes, izpildes un kvalitātes līmenis ir augsts un ka šo izmeklēšanu vienīgais mērķis ir novērst nelaimes gadījumus un incidentus nākotnē, nevis noteikt vainīgo vai likt uzņemties atbildību, tostarp izveidojot Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīklu. Regulā ir arī paredzēti noteikumi par savlaicīgu informācijas pieejamību attiecībā uz visām personām un bīstamām precēm, kas atradušās nelaimes gadījumā iesaistītā gaisa kuģī. Regulas mērķis ir arī uzlabot palīdzību gaisa nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem.

2. Šīs regulas piemērošana Gibraltāra lidostai neskar attiecīgas Spānijas Karalistes un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes juridiskās nostājas domstarpībās par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas minētā lidosta.

### 2. pants

#### Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

1) "nelaimes gadījums" ir ar gaisa kuģa izmantošanu saistīts notikums, kas pilotējama gaisa kuģa gadījumā ir noticis laikā starp brīdi, kad jebkura persona iekāpj gaisa kuģī ar

mērķi lidot, līdz brīdim, kad visas šādas personas ir no gaisa kuģa izkāpušas, vai bezpilota gaisa kuģu gadījumā – no brīža, kad gaisa kuģis ir gatavs uzsākt kustību ar mērķi lidot, līdz brīdim, kad tas apstājas pēc lidojuma un kad 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 strūkļas tiešu iedarbību,

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

b) gaisa kuģis gūst bojājumus vai tā konstrukcija bojāta tā, ka rezultātā konstrukcijas stiprība pazeminās, pasliktinās gaisa kuģa tehniskie un aerodinamiskie raksturojumi un normālā gadījumā ir nepieciešams liels remonts vai bojātā elementa nomaiņa, izņemot dzinēja atteices vai bojājuma gadījumus, kad bojāts tikai viens dzinējs (tostarp pārsegi vai palīgagregāti), propelleri, spārnu gali, antenas, zondes, lāpstiņas, riepas, bremžu iekārtas, riteni, pārsegi, paneļi, šasijas lūkas, priekšējie stikli, gaisa kuģa apšuvums (piemēram, nelieli iespaidumi vai caurumi) vai kad nedaudz bojātas galvenā propellera lāpstiņas, astes propellera lāpstiņas, šasija un kad bojājumi radušies no krusas vai putnu ietriekšanās, tostarp caurumi antenas plūdpārsēgā; vai

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

2) "akreditēts pārstāvis" ir attiecīgi kvalificēta persona, kuru valsts izraudzījusi, lai tā piedalītos citas valsts vadītā drošības izmeklēšanā. Dalībvalsts nozīmētais akreditētais pārstāvis ir no drošības izmeklēšanas iestādes;

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

- 4) "cēloņi" ir darbība, bezdarbība, notikumi, apstākļi vai arī to kombinācija, kā rezultātā ir noticis attiecīgais nelaimes gadījums vai incidents; noskaidrojot cēloņus, netiek attiecināta vaina vai noteikta administratīvā, civilā vai kriminālatbildība;
- 5) "nāvējošs miesas bojājums" ir miesas bojājums, ko persona gūst nelaimes gadījumā un kā rezultātā trīsdesmit dienu laikā pēc nelaimes gadījuma dienas iestājas šīs personas nāve;
- 6) "lidojuma parametru reģistrators" ir jebkura tipa pašrakstītājaparāts, kas uzstādīts gaisa kuģī ar nolūku atvieglot nelaimes gadījumu vai incidentu drošības izmeklēšanas;
- 7) "incidents" ir ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīts notikums, kas nav nelaimes gadījums, bet kas ietekmē vai varētu ietekmēt ekspluatācijas drošību;
- 8) "starptautiski standarti un ieteicamā prakse" ir starptautiski standarti un ieteicamā prakse gaisa kuģa nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanā, kuri pieņemti saskaņā ar Čikāgas konvencijas 37. pantu;
- 9) "atbildīgais izmeklētājs" ir persona, kam, pamatojoties uz tās kvalifikāciju, uzticēta atbildība par drošības izmeklēšanas organizēšanu, vadīšanu un kontroli;
- 10) "ekspluatants" ir ikviena fiziska vai juridiska persona, kas ekspluatē vai piedāvā ekspluatēt vienu vai vairākus gaisa kuģus;
- 11) "iesaistītā persona" ir nelaimes gadījumā vai nopietnā incidentā iesaistītā gaisa kuģa īpašnieks, apkalpes loceklis, ekspluatants; jebkura persona, kas iesaistīta šā gaisa kuģa apkopē, konstruēšanā, ražošanā vai tā apkalpes apmācībā; jebkura cita persona, kas iesaistīta gaisa satiksmes vadības, lidojuma informācijas vai lidostas pakalpojumu sniegšanā, apkalpojot gaisa kuģi; valsts civilās aviācijas iestādes personāls vai EASA personāls;
- 12) "iepriekšējs ziņojums" ir ziņojums, lai nekavējoties izplatītu datus, kas iegūti izmeklēšanas sākuma posmos;
- 13) "tuvinieki" ir nelaimes gadījumā cietušā tuvākie ģimenes locekļi un/vai tālākie radinieki, un/vai jebkura cita ar cietušo cieši saistīta persona, kā noteikts cietušā valsts tiesību aktos;
- 14) "drošības izmeklēšana" ir process, kuru drošības izmeklēšanas iestāde veic ar nolūku novērst nelaimes gadījumus un incidentus un kura gaitā tiek vākta un analizēta informācija, izdarīti secinājumi, noteikts cēlonis (cēloņi) un/vai veicītošie faktori un attiecīgā gadījumā sniegtas drošības rekomendācijas;
- 15) "drošības rekomendācija" ir nelaimes gadījumu vai incidentu novēršanas nolūkā pausts drošības izmeklēšanas iestādes priekšlikums, kura pamatā ir drošības izmeklēšanas rezultātā gūtā informācija vai informācija, kas gūta no citiem avotiem, piemēram, no pētījumiem drošības jomā;
- 16) "nopietns incidents" ir incidents, pēc kura norises apstākļiem var spriest, ka pastāv liela varbūtība, ka varēja notikt negadījums, un kurš ir saistīts ar gaisa kuģa darbību, kas pilotējama gaisa kuģa gadījumā notiek starp brīdi, kad jebkura persona iekāpj gaisa kuģī ar mērķi lidot, līdz brīdim, kad visas personas ir no gaisa kuģa izkāpušas, vai bezpilota gaisa kuģa gadījumā – no brīža, kad gaisa kuģis ir gatavs uzsākt kustību ar mērķi lidot, līdz brīdim, kad tas apstājas pēc lidojuma un galvenā dzinējsistēma ir izslēgta. Nopietnu incidentu piemēri minēti pielikumā ietvertajā sarakstā;
- 17) "smags miesas bojājums" ir miesas bojājums, ko persona gūst nelaimes gadījumā un kā rezultātā:
- a) ir vajadzīga hospitalizācija uz laiku, kas pārsniedz 48 stundas, kura sākas septiņu dienu laikā pēc miesas bojājumu iegūšanas;
- 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 pakļaušana infekciozu vielu vai bīstamas radiācijas iedarbībai.

### 3. pants

#### Darbības joma

1. Šo regulu piemēro tādu nelaimes gadījumu un nopietnu incidentu drošības izmeklēšanai:

- a) kas notikuši dalībvalstu teritorijās, uz kurām attiecas Līgumi, un ņemot vērā dalībvalstu starptautiskās saistības;
- b) kuros iesaistīts kādā dalībvalstī reģistrēts gaisa kuģis vai gaisa kuģis, kuru ekspluatē uzņēmums, kas veic uzņēmējdarbību kādā dalībvalstī, un kuri notikuši ārpus dalībvalstu teritorijām, uz kurām attiecas Līgumi, ja šādu izmeklēšanu neveic trešā valsts;
- c) saistībā ar ko dalībvalstij saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un ieteicamo praksi 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 trešās valsts pieprasījuma, kas veic izmeklēšanu;
- d) kuros trešā valsts, kas veic izmeklēšanu, ļauj iecelt savu ekspertu tai dalībvalstij, kura ir īpaši ieinteresēta šajā izmeklēšanā tāpēc, ka attiecīgajā nelaimes gadījumā ir gājuši bojā vai smagus miesas bojājumus guvuši tās pilsoņi.

2. Šo regulu piemēro arī jautājumiem, kas attiecas uz savlaicīgu tādas informācijas pieejamību, kura saistīta ar visām personām un bīstamām kravām, kas atrodas nelaimes gadījumā iesaistītā gaisa kuģī, un uz palīdzību gaisa satiksmes nelaimes gadījumā cietušajiem un viņu tuviniekiem.

3. Šo regulu nepiemēro drošības izmeklēšanai nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem, kuros iesaistīti gaisa kuģi, ko izmanto militārām, muitas, policijas vai līdzīgām darbībām, ja vien attiecīgā dalībvalsts to nenosaka saskaņā ar 5. panta 4. punktu un valsts tiesību aktiem.

### 4. pants

#### Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāde

1. Katra dalībvalsts gādā par to, lai drošības izmeklēšanas veiktu vai pārraudzītu – bez ārējas iejaukšanās – pastāvīga valsts civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāde ("drošības izmek-

lēšanas iestāde"), kas ir spējīga pati vai vienojoties ar citām drošības izmeklēšanas iestādēm neatkarīgi veikt pilnīgu drošības izmeklēšanu.

2. Šī drošības izmeklēšanas iestāde ir funkcionāli neatkarīga, konkrēti, no aviācijas iestādēm, kas atbildīgas par lidojumerīgumu, sertifikāciju, lidojumu nodrošināšanu, gaisa kuģu apkopi, licencēšanu, gaisa satiksmes vadību vai lidostu ekspluatāciju, un vispār no jebkuras citas puses vai struktūras, kuras intereses vai uzdevumi varētu būt pretrunā ar drošības izmeklēšanas iestādei uzticēto uzdevumu vai kura ietekmētu šīs iestādes objektivitāti.

3. Drošības izmeklēšanas iestāde, veicot drošības izmeklēšanu, ne no viena neprasa un ne no viena nesāņem norādījumus, un tai ir neierobežota kontrole attiecībā uz drošības izmeklēšanu norisi.

4. Drošības izmeklēšanas iestādei uzticētās darbības var ietvert arī ar aviācijas drošību saistītas informācijas vākšanu un analīzi, jo īpaši nelaimes gadījumu novēršanas nolūkā, ciktāl šīs darbības neietekmē minētās struktūras neatkarību un neuzliek atbildību saistībā ar normatīviem, administratīviem jautājumiem vai standartu prasībām.

5. Lai informētu sabiedrību par vispārējo aviācijas drošības līmeni, valsts līmenī katru gadu publicē pārskatu par drošību. Šajā analīzē nenorāda konfidenciālas informācijas avotus.

6. Attiecīgā dalībvalsts drošības izmeklēšanas iestādei piešķir līdzekļus, kas nepieciešami, lai tā spētu neatkarīgi veikt savus pienākumus, un šajā nolūkā tā var saņemt pietiekamus resursus. Konkrēti:

- a) drošības izmeklēšanas iestādes vadītājam un/vai daudznozaru iestādes gadījumā – aviācijas nozares vadītājam ir tāda pieredze un kompetence civilās aviācijas drošības jautājumos, lai pildītu savus pienākumus saskaņā ar šo regulu un valsts tiesību aktiem;
- b) tās izmeklētājiem piešķir statusu, kas garantē vajadzīgo neatkarību;
- c) drošības izmeklēšanas iestādē ir vismaz viens pieejams izmeklētājs, kas, notiekot smagam aviācijas nelaimes gadījumam, spēj veikt atbildīgā izmeklētāja funkcijas;
- d) drošības izmeklēšanas iestādei tiek piešķirts budžets, kas tai dod iespēju pildīt savas funkcijas;

e) vai nu tieši vai izmantojot 6. pantā minēto sadarbību, vai arī vienojoties ar citām valsts iestādēm vai organizācijām, drošības izmeklēšanas iestādes rīcībā ir kvalificēts personāls un piemērotas telpas, tostarp biroji un angāri, lai tajos varētu novietot gaisa kuģus, to saturu vai atlūzas un veikt to eksperimenti.

#### 5. pants

##### Pienākums veikt izmeklēšanu

1. Drošības izmeklēšanu veic dalībvalstī, kuras teritorijā nelaimes gadījums vai nopietns incidents noticis, visiem civilās aviācijas nelaimes gadījumiem vai incidentiem, kuros iesaistīti gaisa kuģi, kuri nav Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi<sup>(1)</sup> II pielikumā precizētie gaisa kuģi.

2. Ja dalībvalstī reģistrēts gaisa kuģis, kas nav precizēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 II pielikumā, ir iesaistīts nelaimes gadījumā vai nopietnā incidentā, kura atrašanās vietu nav iespējams precīzi noteikt kā notikušu kādas dalībvalsts teritorijā, drošības izmeklēšanu veic tās dalībvalsts drošības izmeklēšanas iestāde, kurā gaisa kuģis reģistrēts.

3. To, kāds ir 1., 2. un 4. punktā minētās drošības izmeklēšanas apjoms un saskaņā ar kādu procedūru tā jāveic, nosaka drošības izmeklēšanas iestāde, ņemot vērā secinājumus, ko tā šādas izmeklēšanas rezultātā paredz izdarīt aviācijas drošības uzlabošanas nolūkā, tostarp attiecībā uz gaisa kuģiem, kuru maksimālā pacelšanās masa ir mazāka vai vienāda ar 2 250 kg.

4. Saskaņā ar dalībvalstu tiesību aktiem drošības izmeklēšanas iestādes var pieņemt lēmumu izmeklēt incidentus, kas nav 1. un 2. punktā minētie incidenti, kā arī nelaimes gadījumus vai nopietnus incidentus cita veida gaisa kuģiem, ja vien tās uzskata, ka šīs izmeklēšanas rezultātā var izdarīt secinājumus, kas skar drošības aspektus.

5. Šā panta 1., 2. un 4. punktā minētās drošības izmeklēšanas nekādā gadījumā nav saistītas ar vainas noteikšanu vai atbildības uzlikšanu. Tās notiek neatkarīgi, atsevišķi, un neskarot jebkādas tiesas vai administratīvas procedūras vainas noteikšanai vai atbildības uzlikšanai.

#### 6. pants

##### Sadarbība starp drošības izmeklēšanas iestādēm

1. Vienas valsts drošības izmeklēšanas iestāde var lūgt citas valsts drošības izmeklēšanas iestādes palīdzību. Ja drošības izmeklēšanas iestāde pēc šāda lūguma saņemšanas piekrīt sniegt palīdzību, to, ciktāl iespējams, sniedz bez maksas.

2. Drošības izmeklēšanas iestāde drīkst deleģēt nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta izmeklēšanu citai drošības izmeklēšanas iestādei, savstarpēji vienojoties, un tādā gadījumā atviegolina minētās citas iestādes veikto izmeklēšanas procesu.

#### 7. pants

##### Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīkls

1. Dalībvalstis nodrošina, ka to drošības izmeklēšanas iestādes savstarpēji izveido Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīklu ("tīkls"), kurā piedalās katras dalībvalsts drošības izmeklēšanas iestādes vadītājs un/vai multimodālas iestādes gadījumā – tās aviācijas nozares vadītājs vai viņu pārstāvji, tostarp no viņu vidus uz trim gadiem izvēlēts priekšsēdētājs.

Priekšsēdētājs, cieši apspriežoties ar tīkla locekļiem, sagatavo tīkla ikgadējo darba programmu, kura atbilst attiecīgi 2. un 3. punktā izklāstītajiem mērķiem un pienākumiem. Komisija nosūta darba programmu Eiropas Parlamentam un Padomei. Priekšsēdētājs izstrādā arī tīkla sanāksmju darba kārtību.

2. Tīkls cenšas uzlabot drošības izmeklēšanas iestāžu veikto izmeklēšanu kvalitāti un stiprināt to neatkarību. Jo īpaši tas veicina augstu standartu ieviešanu izmeklēšanas metodēs un izmeklētāju apmācībā.

3. Lai sasniegtu 2. punktā noteiktos mērķus, tīkls ir atbildīgs jo īpaši par:

a) priekšlikumu sagatavošanu un Savienības iestāžu konsultēšanu par Savienības politikas un noteikumu izstrādes un īstenošanas aspektiem attiecībā uz drošības izmeklēšanām un nelaimes gadījumu un incidentu novēršanu;

b) tādas informācijas apmaiņas veicināšanu, kas nodrošina aviācijas drošības uzlabošanai, un strukturētas sadarbības aktīvu veicināšanu starp drošības izmeklēšanas iestādēm, Komisiju, EASA un valstu civilās aviācijas iestādēm;

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

- c) salīdzinošu pārskatu, attiecīgu apmācības pasākumu un izmeklētājiem paredzētu prasmju pilnveidošanas programmu koordinēšanu un organizēšanu;
- d) labākās drošības izmeklēšanas prakses veicināšanu nolūkā izstrādāt kopēju Savienības drošības izmeklēšanas metodoloģiju un sagatavo šādas prakses pasākumu sarakstu;
- e) drošības izmeklēšanas iestāžu izmeklēšanas jaudu palielināšanu, jo īpaši izveidojot un pārvaldot resursu apmaiņas sistēmu;
- f) attiecīgas palīdzības nodrošināšanu pēc drošības izmeklēšanas iestāžu pieprasījuma, lai piemērotu 6. pantu, tostarp, bet ne tikai, sniedzot citās dalībvalstīs pieejamo izmeklētāju, aprīkojuma un iespēju sarakstu, ko potenciāli var izmantot iestāde, kura veic izmeklēšanu;
- g) piekļuvi informācijai, kas glabājas 18. pantā minētajā datubāzē, un tajā ietvertu drošības rekomendāciju analīzi, lai apzinātu visai Savienībai svarīgas drošības rekomendācijas.

4. Komisija regulāri informē Eiropas Parlamentu un Padomi par tīkla darbību. Eiropas Parlaments tiek arī informēts, ja Padome vai Komisija iesniedz tīklam prasības.

5. Tīkla locekļi neprasa un nesāņem norādījumus ne no vienas struktūras, kas varētu ietekmēt drošības izmeklēšanu neatkarīgo statusu.

6. Vajadzības gadījumā EASA tiek aicināta uz tīkla sanāksmēm novērotāja statusā. Tīkls uz savām sanāksmēm var uzaiicināt arī novērotājus no trešo valstu drošības izmeklēšanas iestādēm, kā arī citus vajadzīgos ekspertus.

7. Komisija ir cieši saistīta ar tīkla darbu un saņem nepieciešamo tīkla atbalstu par attiecīgiem aspektiem, kas saistīti ar Savienības civilās aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas attīstību un novēršanas politiku un regulējumu. Komisija sniedz tīklam vajadzīgo atbalstu, tostarp, bet ne tikai, palīdzību attiecībā uz sanāksmju sagatavošanu un organizēšanu, kā arī gada ziņojuma publicēšanu par tīkla darbību. Komisija nosūta gada ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei.

## 8. pants

### EASA un valstu civilās aviācijas iestāžu dalība drošības izmeklēšanā

1. Drošības izmeklēšanas iestādes – ar noteikumu, ka ir izpildīta prasība izvairīties no interešu konflikta, – aicina EASA un attiecīgo dalībvalstu civilās aviācijas iestādes savas attiecīgās kompetences jomā iecelt pārstāvi, kurš piedalās:

- a) kā atbildīgā izmeklētāja padomdevējs visās atbilstīgi 5. panta 1. un 2. punktam veiktajās drošības izmeklēšanās, kas notiek kādas dalībvalsts teritorijā vai vietā, kas minēta 5. panta 2. punktā, atbildīgā izmeklētāja vadībā un pēc viņa ieskatiem;
- b) kā padomdevējs, kas iecelts saskaņā ar šo regulu, lai palīdzētu dalībvalstu akreditētajiem pārstāvjiem piedalīties visās drošības izmeklēšanās, kas notiek kādā trešā valstī, kurā drošības izmeklēšanas iestāde ir aicināta izraudzīties akreditētu pārstāvi saskaņā ar starptautiskiem standartiem un ieteicamo praksi gaisa kuģa nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanai akreditētā pārstāvja uzraudzībā.

2. Šā panta 1. punktā minētajiem dalībniekiem ir tiesības jo īpaši:

- a) apmeklēt nelaimes gadījuma vietu un veikt atlūzu ekspertīzi;
- b) ierosināt tematus, par kuriem būtu jāuzdod jautājumi, un iegūt liecinieku informāciju;
- c) saņemt visu atbilstīgo dokumentu kopijas un iegūt attiecīgu informāciju par faktiem;
- d) piedalīties datu nesējos ierakstīto datu nolasišanā, izņemot pilota kabīnes audio un video ierakstus;
- e) piedalīties izmeklēšanas darbā, kas noris ārpus nelaimes gadījuma vietas, proti, detaļu ekspertīzē, testos un simulācijās, tehniskajās apspriedēs un izmeklēšanas norises gaitas sanāksmēs, izņemot gadījumus, kad šo sanāksmju nolūks ir izdarīt slēdzienus par cēloņiem vai formulēt drošības rekomendācijas.

3. EASA un valstu civilās aviācijas iestādes atbalsta izmeklēšanu, kurā tās piedalās, nodrošinot pieprasīto informāciju, padomdevējus un aprīkojumu atbildīgajai drošības izmeklēšanas iestādei.



### 9. pants

#### Pienākums ziņot par nelaimes gadījumiem un nopietniem incidentiem

1. Ikviens iesaistītā persona, kas zina par notikušu nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu, par to nekavējoties ziņo tās dalībvalsts kompetentajai drošības izmeklēšanas iestādei, kuras teritorijā nelaimes gadījums vai nopietns incidents noticis.

2. Drošības izmeklēšanas iestāde saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un ieteicamo praksi nekavējoties ziņo Komisijai, EASA, Starptautiskajai Civilās aviācijas organizācijai (ICAO), dalībvalstīm un attiecīgajām trešām valstīm par visiem notikušajiem nelaimes gadījumiem un nopietnajiem incidentiem, par kuriem tā ir tikusi informēta.

### 10. pants

#### Dalībvalstu dalība drošības izmeklēšanā

1. Dalībvalstis, kuras ir gaisa kuģa reģistrācijas valstis, ekspluatācijas valstis, projektēšanas valstis un ražošanas valstis, saņēmušas kādas citas dalībvalsts vai trešās valsts paziņojumu par notikušu nelaimes gadījumu vai nopietnu incidentu, pēc iespējas drīz informē to dalībvalsti vai trešo valsti, kuras teritorijā noticis nelaimes gadījums vai nopietns incidents, par to, vai tās saskaņā ar starptautiskiem standartiem un ieteicamo praksi ir paredzējušas iecelt akreditētu pārstāvi. Ja šāds akreditētais pārstāvis ir iecelts, tiek paziņots arī viņa vārds un kontaktinformācija, kā arī paredzētais ierašanās datums, ja akreditētais pārstāvis plāno doties uz valsti, kas nosūtījusi paziņojumu.

2. 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

#### Drošības izmeklētāju statuss

1. Kad drošības izmeklēšanas iestāde ir izraudzījusies atbildīgo izmeklētāju, neskarot jebkādu tiesas izmeklēšanu, atbildīgajam izmeklētājam ir pilnvaras veikt nepieciešamos pasākumus, lai garantētu drošības izmeklēšanas prasību izpildi.

2. Neatkarīgi no Savienības vai valsts tiesību aktu noteiktiem pienākumiem attiecībā uz konfidencialitāti atbildīgajam izmeklētājam jo īpaši ir tiesības:

a) nekavējoties brīvi un netraucēti piekļūt nelaimes gadījuma vai incidenta vietai, kā arī gaisa kuģim, tā saturam vai tā atlūzām;

b) nekavējoties veikt pierādījumu uzskaiti un gaisa kuģa atlieku vai detaļu kontrolētu paņemšanu ekspertīzes vai analīzes nolūkā;

c) tūlītēji piekļūt lidojuma parametru reģistratoriem, to saturam un jebkādiem citiem svarīgiem ierakstiem, kā arī tos kontrolēt;

d) pieprasīt un veicināt nāvējoši ievainotu personu mirstīgo atlieku pilnīgu autopsiju, kā arī tūlītēji piekļūt ekspertīzes vai paņemto paraugu pārbaužu rezultātiem;

e) pieprasīt gaisa kuģa ekspluatācijā iesaistīto personu medicīnisko ekspertīzi vai pieprasīt, lai tiktu veiktas no šādām personām paņemto paraugu analīzes, kā arī tūlītēju piekļuvi šādu ekspertīžu vai analīžu rezultātiem;

f) izsaukt un noplatināt lieciniekus, kā arī pieprasīt, lai tie sniedz vai sagatavo informāciju vai liecību, kas attiecas uz drošības izmeklēšanu;

g) brīvi piekļūt visai atbilstīgajai informācijai vai ierakstiem, kas atrodas gaisa kuģa īpašnieka, gaisa kuģa tipa projekta sertifikāta turētāja, par gaisa kuģa tehnisko apkopi atbildīgās organizācijas, apmācības organizācijas, gaisa kuģa ekspluatanta vai ražotāja vai arī to iestāžu, kas atbild par civilo aviāciju un EASA, kā arī gaisa navigācijas pakalpojumu sniedzēju vai lidlauka ekspluatantu rīcībā.

3. Atbildīgais izmeklētājs attiecina 2. punktā minētās tiesības uz saviem ekspertiem un padomdevējiem, kā arī uz akreditētajiem pārstāvjiem, viņu ekspertiem un padomdevējiem, ciktāl tas nepieciešams, lai tie varētu pilnvērtīgi piedalīties drošības izmeklēšanā. Šīs tiesības neskar to izmeklētāju un ekspertu tiesības, kurus izraudzījusies par tiesas izmeklēšanu atbildīgā iestāde.

4. Jebkura persona, kas piedalās drošības izmeklēšanā, veic savus pienākumus neatkarīgi un neprasa un nesaņem norādes ne no viena cita kā tikai no atbildīgā izmeklētāja vai akreditētā pārstāvja.

## 12. pants

### Izmeklēšanu koordinācija

1. Ja ir sāta arī tiesas izmeklēšana, atbildīgais izmeklētājs par to tiek informēts. Šādā gadījumā atbildīgais izmeklētājs nodrošina lidojuma parametru reģistratoru un jebkuru lietisko pierādījumu izsekojamību, un tie paliek viņa pārziņā. Tiesas iestāde var iecelt kādu no saviem ierēdņiem, lai tas pavadītu lidojuma parametru reģistratorus vai lietiskos pierādījumus līdz vietai, kur tos nolasīs vai apstrādās. Ja ekspertīze vai analīze šādus lietiskos pierādījumus var izmainīt, sagrozīt vai iznīcināt, pieprasa iepriekšēju attiecīgās tiesu iestādes piekrišanu, neskarot valsts tiesību aktus. Ja šāda piekrišana saskaņā ar 3. punktā minēto iepriekšējo vienošanos nav saņemta pieņemamā laikā un ne vēlāk kā divas nedēļas pēc pieprasījuma, tas nekavē atbildīgo izmeklētāju veikt ekspertīzes vai analīzes. Ja tiesu iestāde ir pilnvarota konfiscēt jebkuru pierādījumu, atbildīgajam izmeklētājam ir tūlītēja un neierobežota piekļuve šādiem pierādījumiem, kā arī tiesības tos izmantot.

2. Ja drošības izmeklēšanas gaitā drošības izmeklēšanas iestādei kļūst zināms vai rodas aizdomas, ka nelaimes gadījums vai incidents ir noticis nelikumīgas iejaukšanās dēļ, kā noteikts valsts tiesību aktos, piemēram, valsts tiesību aktos par nelaimes gadījumu izmeklēšanu, atbildīgais izmeklētājs par to nekavējoties paziņo attiecīgajām kompetentajām iestādēm. Piemērojot 14. pantu, drošības izmeklēšanas gaitā savāktu attiecīgo informāciju nekavējoties dara zināmu šīm iestādēm, un šīm iestādēm pēc to pieprasījuma var nosūtīt arī attiecīgo materiālu. Apmaiņa ar minēto informāciju un minētajiem materiāliem neskar drošības izmeklēšanas iestādes tiesības turpināt drošības izmeklēšanu, to koordinējot ar iestādēm, kurām var būt nodota notikuma vietas kontrole.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka drošības izmeklēšanas iestādes, no vienas puses, un citas iestādes, kuras, visticamāk, varētu tikt iesaistītas pasākumos saistībā ar drošības izmeklēšanu, piemēram, tiesas, civilās aviācijas, meklēšanas un glābšanas iestādes, no otras puses, sadarbojas savā starpā, noslēdzot iepriekšējas vienošanās.

Šādas iepriekšējas vienošanās respektē drošības izmeklēšanas iestādes neatkarību un ļauj rūpīgi un efektīvi veikt tehnisko izmeklēšanu. Iepriekšējās vienošanās, cita starpā, tiek iekļauti šādi elementi:

- a) piekļuve nelaimes gadījuma vietai;
- b) pierādījumu saglabāšana un piekļuve tiem;
- c) sākotnēja un turpmāka pārskatu sniegšana par katra procesa stāvokli;

- d) informācijas apmaiņa;
- e) drošības informācijas attiecīga izmantošana;
- f) konfliktu atrisināšana.

Dalībvalstis par šīm vienošanām paziņo Komisijai, kura pārsūta šo informāciju tīkla priekšsēdētājam, Eiropas Parlamentam un Padomei.

## 13. pants

### Pierādījumu saglabāšana

1. Dalībvalsts, kuras teritorijā ir noticis nelaimes gadījums vai nopietns incidents, ir atbildīga par saudzīgas attieksmes nodrošināšanu attiecībā uz visiem pierādījumiem un par visu saprātīgu pasākumu veikšanu šādu pierādījumu aizsardzībai, kā arī par gaisa kuģa, tā satura un tā atlūzu aizturēšanu drošā vietā uz laika posmu, kāds var būt nepieciešams drošības izmeklēšanai. Pierādījumu aizsardzība ietver jebkura pierādījuma, ko varētu pārvietot, izdzēst, pazaudēt vai iznīcināt, saglabāšanu fotogrāfiju vai citā veidā. Uzglabāšana drošā vietā nozīmē aizsardzību pret papildu bojājumiem, pret neatļautu personu piekļuvi, zādzībām un bojājumiem.

2. Kamēr nav ieradušies drošības izmeklētāji, neviens nedrīkst izmainīt nelaimes gadījuma vietas stāvokli, nedrīkst ņemt tajā paraugus, pārvietot gaisa kuģi, tā saturu vai atlūzas, ņemt no tā paraugus vai to aizvērt, izņemot gadījumus, kad šāda rīcība var būt nepieciešama drošības apsvērumu dēļ vai tādēļ, lai sniegtu palīdzību ievainotām personām, vai ja par notikuma vietu atbildīgās iestādes ir devušas īpašu atļauju, un, ja iespējams, apspriesties ar drošības izmeklēšanas iestādi.

3. Jebkura iesaistītā persona dara visu, kas nepieciešams, lai saglabātu ar attiecīgo notikumu saistītos dokumentus, materiālus un ierakstus, jo īpaši lai novērstu iespēju, ka sarunu un trauksmes ziņojumu ieraksti pēc lidojuma varētu tikt izdzēsti.

## 14. pants

### Konfidenciālas ar drošību saistītas informācijas aizsardzība

1. Šādus ierakstus drīkst izpaust vai izmantot tikai un vienīgi drošības izmeklēšanas nolūkā:

- a) visas personu sniegtās liecības, kuras drošības izmeklēšanas iestāde apkopojusi drošības izmeklēšanas gaitā;
- b) dokumentus, kas atklāj to personu identitāti, kuras liecinājušas drošības izmeklēšanā;

- c) drošības izmeklēšanas iestādes apkopoto informāciju, kas ir īpaši sensitīva un privāta, tostarp informāciju par personu veselību;
- d) materiālus, kas izveidojušies izmeklēšanas gaitā, piemēram, pierakstus, uzmetumus, izmeklētāju rakstveidā izteiktos viedokļus, viedokļus, kas izteikti, analizējot informāciju, tostarp lidojuma parametru reģistratora informāciju;
- e) informāciju un pierādījumus, kurus snieguši izmeklētāji no citām dalībvalstīm vai trešām valstīm saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un ieteicamo praksi, ja to pieprasījuši viņu drošības izmeklēšanas iestāde;
- f) iepriekšējā vai nobeiguma ziņojuma vai starpposma ziņojumu projektus;
- g) pilotu kabīnes audio un video ierakstus un to atšifrējumus, kā arī gaisa satiksmes vadības vienību savstarpējo sarunu ierakstus, nodrošinot arī, ka informāciju, kas neattiecas uz drošības izmeklēšanu, īpaši informāciju par privāto dzīvi, atbilstīgi aizsargā, neskarot 3. punktu.

2. Šādus 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) rakstiskus vai elektroniskus gaisa satiksmes vadības vienību ierakstus un šo ierakstu atšifrējumus, tostarp ziņojumus un rezultātus, kas sagatavoti iekšējai lietošanai;
- 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 apkopoti saskaņā ar Direktīvu 2003/42/EK.

Lidojuma parametru reģistratora ierakstus drīkst izpaust un izmantot tikai drošības izmeklēšanas, lidojumderīguma un apkopes nolūkā, izņemot, ja tādi ieraksti ir padarīti anonīmi vai atklāti, izmantojot drošības procedūras.

3. Neatkarīgi no 1. un 2. punkta tiesvedības vai administratīva iestāde vai iestāde, kuras kompetencē ir pieņemt lēmumu par ierakstu atklāšanu saskaņā ar valsts tiesību aktiem, var nolemt, ka ieguvumi, izpaužot 1. un 2. punktā minēto informāciju arī citos likumīgos nolūkos, ir lielāki nekā negatīvās sekas, kas šādai rīcībai varētu būtu gan valsts, gan starptautiskā mērogā attiecībā uz šo vai uz jebkuru citu drošības izmeklēšanu nākotnē. Dalībvalstis var pieņemt lēmumu ierobežot gadījumus, kad drīkst pieņemt šādu lēmumu par atklāšanu, vienlaikus ievērojot Savienības tiesību aktus.

Ierakstus, kas minēti 1. un 2. punktā, var atļaut nodot citai dalībvalstij citu iemeslu dēļ, nevis drošības izmeklēšanas dēļ un kā papildinājumu attiecībā uz 2. punktu nolūkos, kas nav vērsti uz aviācijas drošības uzlabošanu, tiktāl, cik to atļauj paziņotājais dalībvalsts tiesību akti. Saņēmējas dalībvalsts iestādes drīkst apstrādāt vai atklāt ierakstus, kas saņemti šādas nodošanas ceļā, tikai pēc iepriekšējas konsultēšanās ar iesniedzēju dalībvalsti un atbilstīgi saņēmējas dalībvalsts tiesību aktiem.

4. Atklāt drīkst tikai tos datus, kas tiešām nepieciešami 3. punktā minētajos nolūkos.

## 15. pants

### Informācijas paziņošana

1. Atbildīgās drošības izmeklēšanas iestādes personāls vai jebkura cita persona, kas uzaicināta piedalīties un līdzdarboties drošības izmeklēšanā, ievēro piemērojamos tiesību aktus dienesta noslēpumu jomā, tostarp attiecībā uz to personu anonimitāti, kuras iesaistītas nelaimes gadījumā vai incidentā, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem.

2. Neskarot 16. un 17. pantā noteiktos pienākumus, atbildīgās drošības izmeklēšanas iestādes vadītājs informāciju, ko tas uzskata par atbilstīgu nelaimes gadījumam vai nopietnu incidentu novēršanai, paziņo 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.

3. Neskarot 16. un 17. pantā minētos pienākumus, atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde un 8. pantā minētais(-ie) akreditētais(-ie) pārstāvis(-ji) nodod EASA un valsts civilās aviācijas iestādēm būtisku informāciju par faktiem, kura iegūta drošības izmeklēšanas laikā, izņemot informāciju, kas minēta 14. panta 1. punktā vai kas rada interešu konfliktu. Informāciju, ko saņemusi EASA un valsts civilās aviācijas iestādes, aizsargā saskaņā ar 14. pantu un piemērojamiem Savienības un dalībvalstu tiesību aktiem.

4. Atbildīgajai drošības izmeklēšanas iestādei ir atļauts informēt cietušos un viņu tuviniekus vai viņu apvienības un publiskot jebkuru informāciju par faktu novērojumiem, procedūrām šīs drošības izmeklēšanas gaitā, iespējamiem iepriekšējiem ziņojumiem vai slēdzieniem un/vai drošības rekomendācijām ar noteikumu, ka tas negatīvi neietekmē drošības izmeklēšanas mērķu sasniegšanu un pilnībā atbilst piemērojamiem tiesību aktiem par personas datu aizsardzību.

5. Pirms 4. punktā minētās informācijas publicēšanas atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde nosūta šo informāciju cietušajiem un viņu tuviniekiem vai viņu apvienībām tādā veidā, kas negatīvi neietekmē drošības izmeklēšanas mērķus.

#### 16. pants

##### Izmeklēšanas ziņojums

1. Katras drošības izmeklēšanas nobeigumā sagatavo ziņojumu atbilstīgi tam, kāda veida nelaimes gadījums vai nopietns incidents ir noticis un cik tas bijis nopietns. Ziņojumā norāda, ka drošības izmeklēšanas vienīgais nolūks ir novērst nelaimes gadījumu un incidentu atkārtosanos nākotnē un nevis noteikt vainīgo vai uzlikt atbildību. Ziņojumā attiecīgā gadījumā ietver drošības rekomendācijas.

2. Ziņojumā tiek aizsargāta visu nelaimes gadījumā vai nopietnā incidentā iesaistīto personu anonimitāte.

3. Ja ziņojumus sagatavo, kamēr vēl nav pabeigta drošības izmeklēšana, pirms to publicēšanas drošības izmeklēšanas iestāde var lūgt attiecīgām iestādēm, tostarp EASA, un ar šo iestāžu starpniecību – projekta sertifikāta turētājam, ražotājam un ekspluatantam sniegt savus komentārus. To pienākums ir ievērot dienesta noslēpuma noteikumus attiecībā uz sniegto konsultāciju saturu.

4. Pirms nobeiguma ziņojuma publicēšanas drošības izmeklēšanas iestāde lūdz attiecīgajām iestādēm, tostarp EASA, un ar to starpniecību – projekta sertifikāta turētājam, ražotājam un ekspluatantam sniegt savus komentārus, un to pienākums ir ievērot dienesta noslēpuma noteikumus attiecībā uz sniegto konsultāciju saturu. Lūdzot šos komentārus, drošības izmeklēšanas iestāde ievēro starptautiskos standartus un ieteikto praksi.

5. Informāciju, uz kuru attiecas 14. pants, iekļauj ziņojumā tikai tad, ja tā attiecas uz nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta analīzi. Netiek izpausta informācija vai tās elementi, kas uz šo analīzi neattiecas.

6. Drošības izmeklēšanas iestāde nobeiguma ziņojumu publisko cik vien drīz iespējams un, ja iespējams, 12 mēnešu laikā pēc nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta dienas.

7. Ja nobeiguma ziņojumu minēto 12 mēnešu laikā publiskot nav iespējams, drošības izmeklēšanas iestāde sniedz starpposma ziņojumu vismaz katrā nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta gadadienā, tajā detalizēti izklāstot, kā virzās izmeklēšana un kādi jautājumi saistībā ar drošību ir aktualizēti.

8. Drošības izmeklēšanas iestāde pēc iespējas drīz nosūta nobeiguma ziņojuma un drošības rekomendāciju kopiju:

a) attiecīgo valstu drošības izmeklēšanas iestādēm un civilās aviācijas iestādēm un ICAO, ievērojot starptautiskos standartus un ieteicamo praksi;

b) ziņojumā iekļauto drošības rekomendāciju adresātiem;

c) Komisijai un EASA, izņemot, ja ziņojums publiski pieejams elektroniski; šādā gadījumā drošības izmeklēšanas iestāde tikai attiecīgi par to informē.

#### 17. pants

##### Drošības rekomendācijas

1. Jebkurā drošības izmeklēšanas posmā drošības izmeklēšanas iestāde pēc pienācīgas apspriešanās ar atbilstīgajām pusēm ar datētu pavadvēstuli nosūta attiecīgajām iestādēm, arī tām, kas atrodas citās dalībvalstīs vai trešās valstīs, ieteikumus jebkurai preventīvai rīcībai, ko tā uzskata par nepieciešamu veikt neka vējoties, lai paaugstinātu aviācijas drošību.

2. Drošības izmeklēšanas iestāde var nākt klajā ar drošības rekomendācijām, arī pamatojoties uz pētījumiem un analīzi, kas veikta saistībā ar vairākām izmeklēšanām vai jebkurām citām darbībām saskaņā ar 4. panta 4. punktu.

3. Drošības rekomendācija nekādā gadījumā nav pieņemums par kāda vainu vai atbildību attiecīgajā nelaimes gadījumā, nopietnā incidentā vai incidentā.

## 18. pants

**Drošības rekomendāciju ievērošanas kontrole un drošības rekomendāciju datubāze**

1. Drošības rekomendācijas adresāts 90 dienu laikā pēc pavadvēstules saņemšanas nosūta saņemšanas apstiprinājumu un informē drošības izmeklēšanas iestādi, kas attiecīgo drošības rekomendāciju ir izdevusi, par īstenotiem vai plānotiem pasākumiem un attiecīgā gadījumā par laiku, kas tam vajadzīgs šo pasākumu pabeigšanai, un, ja pasākumi nav veikti, norāda iemeslus.

2. Drošības izmeklēšanas iestāde 60 dienu laikā pēc atbildes vēstules saņemšanas informē adresātu par to, vai pēc tās ieskatiem atbilde ir vai nav adekvāta, un attiecīgi pamato, ja tā nepiekrīt lēmumam neveikt nekādus pasākumus.

3. Visas drošības izmeklēšanas iestādes ievieš procedūras, lai reģistrētu pasākumus, kas īstenoti, atbildot uz to izdotajām drošības rekomendācijām.

4. Drošības rekomendācijas adresāts, tostarp iestādes, kas atbild par civilās aviācijas drošību dalībvalsts un Savienības līmenī, ievieš procedūras, lai pārraudzītu, kā tiek īstenoti pasākumi, kas pieņemti, atbildot uz saņemtajām drošības rekomendācijām.

5. Visas drošības rekomendācijas, kas izdotas saskaņā ar 17. panta 1. un 2. punktu, kā arī atbildes pasākumus drošības izmeklēšanas iestādes reģistrē centrālajā repozitorijā, kas izveidots saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1321/2007 (2007. gada 12. novembris), ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz to, kā centrālajā repozitorijā integrējama informācija par notikumiem civilajā aviācijā, kuras apmaiņu veic saskaņā ar Direktīvu 2003/42/EK<sup>(1)</sup>. Drošības izmeklēšanas iestādes centrālajā repozitorijā reģistrē arī visas drošības rekomendācijas, kas saņemtas no trešām valstīm.

## 19. pants

**Ziņošana par notikumiem**

1. EASA un dalībvalstu kompetentās iestādes, savstarpēji sadarbojoties, regulāri piedalās tās informācijas apmaiņā un analizē, uz kuru attiecas Direktīva 2003/42/EK. Tas attiecas uz izraudzītu personu piekļuvi tiešsaistē informācijai centrālajā repozitorijā, kas izveidots saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1321/2007, tostarp informācijai, kas ļauj tieši identificēt gaisa kuģi, par kuru sagatavots ziņojums par notikumu, piemēram, tā sērijas un reģistrācijas numuriem, ja tie ir pieejami. Šāda piekļuve neattiecas uz informāciju, kas ļauj identificēt ekspluatantu, par kuru sagatavots ziņojums par notikumu.

2. EASA un 1. punktā minētās dalībvalstu iestādes nodrošina šādas informācijas konfidencialitāti saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem, un ierobežo tās izmantošanu, atļaujot to izmantot tikai tajos gadījumos, kad tas absolūti nepieciešams pienākumu izpildei drošības jomā. Šajā sakarībā šo informāciju izmanto tikai drošības tendenču analīzei, kas var būt par pamatu anonīmām drošības rekomendācijām vai norādījumiem par lidojumderīgumu, nevienu nevainojot un neliekot uzņemties atbildību.

## 20. pants

**Informācija par personām un bīstamām kravām gaisa kuģī**

1. Savienības aviosabiedrības, kuras veic lidojumus uz lidostu vai no tās, un trešo valstu aviosabiedrības, kuras veic lidojumus no lidostas, kas atrodas dalībvalstu teritorijās, kurām piemēro Līgumus, ievieš procedūras, kas ļauj sagatavot:

a) pēc iespējas drīz un vēlākais divu stundu laikā no brīža, kad saņemts paziņojums, ka ar gaisa kuģi ir noticis nelaimes gadījums, apstiprinātu sarakstu, pamatojoties uz labāko pieejamo informāciju, par visām personām, kas atradušās gaisa kuģī; un

b) tūlīt pēc tam, kad ir paziņots, ka ar šo gaisa kuģi ir noticis nelaimes gadījums, sarakstu ar bīstamām kravām, kas atradušās gaisa kuģī.

2. Šā panta 1. punkta a) apakšpunktā minētos sarakstus dara pieejamus atbildīgajai drošības izmeklēšanas iestādei, iestādei, kuru katra dalībvalsts izraudzījusies saziņai ar gaisa kuģī esošo personu tuviniekiem, un vajadzības gadījumā – medicīniskās palīdzības vienībām, kurām šī informācija var būt vajadzīga cietušo aprūpei.

3. Lai varētu ātri informēt pasažieru ģimenes par viņu tuvinieku atrašanos avarējušā gaisa kuģī, aviosabiedrības piedāvā pasažieriem iespēju norādīt vārdu un kontaktinformāciju kādai personai, ar kuru sazināties, ja noticis nelaimes gadījums. Aviosabiedrības drīkst izmantot šo informāciju tikai tad, ja noticis nelaimes gadījums, un to neizpauž trešām personām vai neizmanto komerciālos nolūkos.

4. Tās personas vārdu, kura atradusies gaisa kuģī, nedrīkst publiski pieejamu, pirms attiecīgās iestādes nav informējušas minētās personas tuviniekus. Šā panta 1. punktā minētajam sarakstam saglabā konfidencialitāti saskaņā ar Savienības un dalībvalstu tiesību aktiem, un katras personas vārds, kas šādā saistībā parādās šajā sarakstā, tiek darīts publiski pieejams, ja pret to neiebilst to personu tuvinieki, kas atradušās gaisa kuģī.

<sup>(1)</sup> OV L 294, 13.11.2007., 3. lpp.



## 21. pants

**Palīdzība gaisa satiksmes nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem**

1. Lai nodrošinātu pilnīgāku un saskaņotāku reaģēšanu uz nelaimes gadījumiem ES līmenī, katra dalībvalsts pieņem valsts līmenī ārkārtas plānu attiecībā uz civilās aviācijas nelaimes gadījumiem. Šāds ārkārtas plāns attiecas arī uz palīdzības sniegšanu civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka visām aviosabiedrībām, kas veic uzņēmējdarbību to teritorijā, ir plāns palīdzības sniegšanai civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem. Šādos plānos īpaši jāņem vērā psiholoģisks atbalsts civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem, kā arī jāļauj aviosabiedrībai reaģēt, ja noticis liela mēroga nelaimes gadījums. Dalībvalstis revidē tādu aviosabiedrību palīdzības plānus, kuras veic uzņēmējdarbību to teritorijā. Dalībvalstis arī mudina trešo valstu aviosabiedrības, kas veic lidojumus uz Savienību, līdzīgā veidā pieņemt plānu palīdzības sniegšanai civilās aviācijas nelaimes gadījumos cietušajiem un viņu tuviniekiem.

3. Kad notiek nelaimes gadījums, par izmeklēšanu atbildīgā dalībvalsts vai valsts, kurā uzņēmējdarbību veic aviosabiedrība, kuras gaisa kuģis cietis nelaimes gadījumā, vai valsts, kuras ievērojams valstspiederīgo skaits cietis nelaimes gadījumā, nodrošina, ka tiek nozīmēti respondents, kurš darbojas kā informācijas un kontaktpunkts cietušajiem un viņu tuviniekiem.

4. Dalībvalsts vai trešā valsts, kura ir īpaši ieinteresēta nelaimes gadījumā, kas noticis dalībvalstu teritorijās, kurām piemēro Līgumus, jo šajā nelaimes gadījumā bojā gājušo vai smagus miesas bojājumus guvušo personu vidū ir tās pilsoņi, var izraudzīties ekspertu, kuram ir tiesības:

- a) apmeklēt nelaimes gadījuma vietu,
- b) piekļūt attiecīgajai informācijai par faktiem, ko publiskošanai ir apstiprinājusi atbildīgā drošības izmeklēšanas iestāde, kā arī informācijai par izmeklēšanas norises gaitu;
- c) saņemt nobeiguma ziņojuma kopiju.

5. Eksperts, kas izraudzīts saskaņā ar 4. punktu, var palīdzēt, ievērojot piemērojamos tiesību aktus, cietušo identificēšanā un apmeklēt sanāksmes ar savas valsts nelaimes gadījumā izdzīvojušajiem.

6. Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 785/2004 (2004. gada 21. aprīlis) par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem<sup>(1)</sup>, 2. panta 1. punktu arī trešo valstu gaisa pārvadātāji pilda apdrošināšanas pienākumus, kas noteikti minētajā regulā.

<sup>(1)</sup> OV L 138, 30.4.2004., 1. lpp.

## 22. pants

**Piekļuve dokumentiem un personas datu aizsardzība**

1. Šo regulu piemēro, neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1049/2001 (2001. gada 30. maijs) par publisku piekļuvi Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas dokumentiem<sup>(2)</sup>.

2. Šo regulu piemēro saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti<sup>(3)</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 45/2001 (2000. gada 18. decembris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopenas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti<sup>(4)</sup>.

## 23. pants

**Sankcijas**

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas šīs regulas pārkāpšanas gadījumā. Šīm sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un atturošām.

## 24. pants

**Regulas grozīšana**

Šī regula tiks pārskatīta ne vēlāk kā 2014. gada 3. decembrī. Ja Komisija uzskata, ka šī regula būtu jāgroza, tā lūdz tīklu sagatavot iepriekšēju atzinumu, ko nosūta arī Eiropas Parlamentam, Padomei, dalībvalstīm un EASA.

## 25. pants

**Atcelšana**

Ar šo atceļ Direktīvu 94/56/EK.

## 26. pants

**Stāšanās spēkā**

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

<sup>(2)</sup> OV L 145, 31.5.2001., 43. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

<sup>(4)</sup> OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.

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

Strasbūrā, 2010. gada 20. oktobrī

*Eiropas Parlamenta vārdā –*  
*priekšsēdētājs*  
J. BUZEK

*Padomes vārdā –*  
*priekšsēdētājs*  
O. CHASTEL

—

## PIELIKUMS

**Nopietnu incidentu piemēru saraksts**

Šajā pielikumā minētie incidenti ir tipiski piemēri incidentiem, kas varētu būt nopietni incidenti. Šis saraksts nav visaptverošs un kalpo tikai kā norādījums attiecībā uz "nopietna incidenta" definīciju.

- Ir gandrīz notikusi sadursme, kas prasījusi manevra veikšanu, lai izvairītos no sadursmes vai nedrošas situācijas, vai gadījumos, kad izvairīšanās manevrs varētu būt piemērots.
- Lidojuma laikā pēdējā brīdī ir notikusi izvairīšanās no sadursmes ar zemi.
- Pārtrauktas pacelšanās no slēgta vai aizņemta skrejceļa, no manevrēšanas ceļa, izņemot atļautas helikopteru darbības, vai no nepiešķirta skrejceļa.
- Pacelšanās no slēgta vai aizņemta skrejceļa, no manevrēšanas ceļa, izņemot atļautas helikopteru darbības, vai no nepiešķirta skrejceļa.
- Nolaišanās vai nolaišanās mēģinājumi uz slēgta vai aizņemta skrejceļa, manevrēšanas ceļa, izņemot atļautas helikopteru darbības, vai uz nepiešķirta skrejceļa.
- Būtiska kļūda paredzēto parametru sasniegšanā gaisa kuģa pacelšanās laikā vai lidojuma sākuma augstuma uzņemšanas laikā.
- Uguns vai dūmi pasažieru salonā, kravas telpās vai dzinēju aizdegšanās, pat ja šādu aizdegšanos izdodas nodzēst ar ugunsdzēsamajiem aparātiem.
- Gaisa kuģa apkalpei ir bijusi ārkārtas nepieciešamība izmantot gaisa kuģa skābekļa sistēmu.
- Gaisa kuģa konstrukcijas bojājums vai dzinēja izjukšana, tostarp dzinēja turbīnas atteice, kas neizraisa nelaimes gadījumu.
- Daudzkārtēji vienas vai vairāku gaisa kuģa sistēmu bojājumi, kas būtiski ietekmē tā vadīšanu.
- Gaisa kuģa apkalpes loceklis lidojuma laikā ir kļuvis darbnespējīgs.
- Degvielas atlikums ir mazāks par noteikto minimālo degvielas rezervi, un pilots izziņo ārkārtas stāvokli.
- Nobraukšana no skrejceļa, kas pēc seku smaguma tiek klasificēta kā A pakāpes incidents. Seku smaguma klasifikācija ir ietverta Nobraukšanas no skrejceļa novēršanas rokasgrāmatā (*The Manual on the Prevention of Runway Incursions*) (ICAO dok. 9870).
- Incidenti pacelšanās vai nolaišanās laikā. Tādi incidenti kā apsteigta zemskare, pārskreja vai noskreja no skrejceļa.
- Sistēmu kļūmes, kritiski laikapstākļi, lidojums ārpus apstiprinātā lidojuma plāna vai citi gadījumi, kas varētu radīt grūtības gaisa kuģa vadīšanā.
- Darbības traucējumi vairāk nekā vienai gaisa kuģa lidojuma vadības un navigācijas nodrošināšanas rezerves sistēmai.