



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2022. gada 17. oktobrī
(OR. en)

13674/22
ADD 1

AVIATION 252

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņēmējs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
K-jas dok. Nr.:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Temats:	PIELIKUMS dokumentam - KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI Eiropas Aviācijas drošības programma

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2022) 529 *final* - ANNEX.

Pielikumā: COM(2022) 529 *final* - ANNEX



Briselē, 17.10.2022.
COM(2022) 529 final

ANNEX

PIELIKUMS

dokumentam

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Eiropas Aviācijas drošības programma

Saturs

1.	EIROPAS DROŠĪBAS POLITIKA, MĒRĶI UN RESURSI.....	6
1.1.	Eiropas aviācijas drošības sistēma	6
1.2.	Eiropas aviācijas drošības sistēma un <i>ICAO</i>	6
1.3.	Savienības tiesiskais regulējums aviācijas drošības un vides aizsardzības jomā.....	7
1.3.1.	Savienības tiesiskā regulējuma drošības jomā struktūra	7
1.3.2.	Regula (ES) 2018/1139 un saistītie noteikumi.....	14
1.3.3.	Nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšana civilajā aviācijā.....	22
1.3.4.	Ziņošana, analīze un turpmākie pasākumi attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā	22
1.3.5.	Darbības aizliegumam ES pakļauto gaisa pārvadātāju Eiropas Savienības saraksts .	22
1.4.	Pienākumi un atbildība drošības jomā Eiropas Savienībā	23
1.4.1.	Lēmumu pieņemšanas process Eiropas Savienībā	23
1.4.2.	Aviācijas drošības kompetences un pienākumi Eiropas drošības sistēmā	24
1.5.	Nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšana	32
1.5.1.	Piemērojamie noteikumi	32
1.5.2.	Drošības rekomendācijas	33
1.5.3.	Sadarbība ar citām struktūrām	33
1.6.	Izpilde.....	34
1.6.1.	Izpilde attiecībā uz dalībvalstīm.....	34
1.6.2.	Izpilde attiecībā uz regulētām nozares organizācijām	35
2.	EIROPAS DROŠĪBAS RISKA PĀRVALDĪBA.....	37
2.1.	Drošības datu vākšana, analīze un apmaiņa	38
2.2.	Drošības riska pārvaldība ES līmenī — Eiropas Aviācijas drošības plāna izstrādes un atjaunināšanas process	39
2.2.1	Eiropas Aviācijas drošības plāns — starptautiskā dimensija.....	42
2.3.	Drošības darbības uzraudzība	44
2.3.1	Vienošanās par organizāciju drošības rādītājiem.....	44
2.3.2	Drošības darbība dalībvalstīs	45
2.3.3	EASA ikgadējais drošības pārskats.....	45
2.4.	Drošības pārvaldības prasības iestādēm un organizācijām	46
3.	EIROPAS DROŠĪBAS GARANTIJAS.....	47
3.1	Drošības pārraudzība.....	47
3.1.1	Noteikumu piemērošanas uzraudzība dalībvalstīs	47
3.1.2	Sertificēto organizāciju pārraudzība	47
3.2	Ar drošības datiem pamatota mērķtiecīga pārraudzība jomās, kurām jāpievērš lielāka uzmanība vai kurās tā ir nepieciešama	48

3.2.1	Ar drošības datiem pamatota mērķtiecīga pārraudzība dalībvalstīs.....	48
3.2.2	Ar drošības datiem pamatota mērķtiecīga nozares pārraudzība.....	49
4.	DROŠĪBAS VEICINĀŠANA EIROPĀ	50
4.1	Darbības ES līmenī	51
4.1.1	Komunikācija drošības jomā.....	51
4.2	Apmācība ES līmenī	52
	Akronīmu saraksts.....	53

1. tabula.	Piemērojamie Eiropas Savienības tiesību akti aviācijas drošības un vides aizsardzības jomā	9
------------	--	---

2. tabula.	Kompetentās iestādes saskaņā ar ES noteikumiem	25
------------	--	----

1. attēls.	Mijiedarbība starp ieinteresētajām personām Eiropas drošības sistēmā.....	28
------------	---	----

2. attēls.	Eiropas DRP process	41
------------	---------------------------	----

3. attēls.	Savstarpējā saistība starp EADP un citām programmām un plāniem	43
------------	--	----

IEVADS

Šajā dokumentā ir izklāstīta Eiropas Aviācijas drošības programma, aprakstot Savienības līmenī piemērojamo aviācijas noteikumu kopumu, kā arī pasākumus un procesus, ko izmanto, lai kopīgi pārvaldītu civilās aviācijas drošību Savienības līmenī.

Eiropas Aviācijas drošības programma no funkcionālā viedokļa ES līmenī atbilst valsts lidojumu drošības programmai, kas aprakstīta Čikāgas konvencijas 19. pielikumā. Ar Regulu (ES) 2018/1139 ES aviācijas tiesiskajā regulējumā tika ieviesta obligāta jauna nodaļa par aviācijas drošības pārvaldību ES. Tajā citu aspektu starpā ir noteikts, ka Komisija pieņem, publicē un atjaunina dokumentu ("Eiropas Aviācijas drošības programmu"), kurā apraksta Eiropas aviācijas drošības sistēmas darbību un ietver noteikumus, pasākumus un procesus, ko izmanto, lai pārvaldītu civilās aviācijas drošību Savienībā saskaņā ar tās tiesisko regulējumu.

Programmā ir izskaidrots, kā tiek pārvaldīta aviācijas drošība, raugoties no Eiropas perspektīvas. Tā kā patlaban tiek pieņemti un ES līmenī tiek saskaņoti daudzi noteikumi un pasākumi saistībā ar aviācijas drošību, dalībvalstis atsaucas uz Eiropas Aviācijas drošības programmu savās valsts (lidojumu) drošības programmās. Šā iemesla dēļ Eiropas Aviācijas drošības programma ietver vismaz tos elementus, kas saistīti ar valsts drošības pārvaldības pienākumiem, kuri aprakstīti starptautiskajos standartos un ieteicamajā praksē. Patiešām, ES ir pieņēmusi tiesību aktus dažās aviācijas drošības jomās, un, neiekļaujot ES dimensiju, dalībvalstīm nav iespējams aprakstīt, kā tās pārvalda aviācijas drošību savā valstī. Turklāt lielākajā daļā jomu, uz kurām attiecas Čikāgas konvencija, valstis savu kompetenci ir deleģējušas Savienībai. Eiropas Aviācijas drošības programmā ir arī izskaidrots, kā ES risina starptautiskās saistības, kas izriet no šādas atbildības deleģēšanas.

Eiropas Aviācijas drošības programma ir pielāgota Čikāgas konvencijas 19. pielikumā sīki izklāstītā valsts (lidojumu) drošības programmas apraksta formātam un struktūrai.

Eiropas Aviācijas drošības programmā ir arī aprakstīts Eiropas Aviācijas drošības plāna izstrādes, pieņemšanas, atjaunināšanas un īstenošanas process.

Eiropas Aviācijas drošības programmas mērķis ir nodrošināt, ka aviācijas drošības pārvaldības sistēma Eiropas Savienībā ļauj sasniegt visaugstākos drošības rādītājus, kas ir vienoti visā Savienībā, un tos pastāvīgi paaugstina, vienlaikus ņemot vērā citus attiecīgos mērķus, piemēram, vides aizsardzību.

Aprakstot procesus, ko kopīgi izmanto kopējai drošības pārvaldībai Eiropas līmenī, un jo īpaši to, kā Eiropas Komisija (turpmāk "Komisija"), dalībvalstis un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra sadarbojas, lai apzinātu apdraudējumus un vajadzības gadījumā veiktu pasākumus drošības risku mazināšanai, Eiropas Aviācijas drošības programma palīdz sasniegt augsta līmeņa ES mēroga drošības mērķus, kas noteikti Savienības līmenī. Tādējādi tas nodrošina, ka visi iesaistītie dalībnieki zina savus pienākumus un visus noteikumus un ka ir izveidoti procesi, kas uzlabo aviācijas drošību un tādējādi palīdz novērst nelaiemes gadījumus Eiropas reģionā un ārpus tā.

TERMINOLOĢIJA

Šajā dokumentā:

- “dalībvalstis” nozīmē 27 ES dalībvalstis;
- “EASA dalībvalstis” nozīmē 27 ES dalībvalstis, kā arī Islandi, Lihtenšteinu, Norvēģiju un Šveici;
- “ICAO EUR valstis” nozīmē *ICAO Region EUROPE* 55 valstis, kas ietver visas ES dalībvalstis;
- “pamatregula” jeb “PR” nozīmē Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulu (ES) 2018/1139 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Aviācijas drošības aģentūru¹, un
- “analītiķu tīkls” jeb “ADAT” nozīmē “aviācijas drošības analītiķu tīklu”, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 376/2014 par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā².

1 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (Dokuments attiecas uz EEZ); OV L 212, 22.08.2018., 1. lpp.

2 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 376/2014 (2014. gada 3. aprīlis) par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulas (EK) Nr. 1321/2007 un (EK) Nr. 1330/2007 (Dokuments attiecas uz EEZ); OV L 122, 24.4.2014., 18. lpp.

1. EIROPAS DROŠĪBAS POLITIKA, MĒRĶI UN RESURSI

1.1. Eiropas aviācijas drošības sistēma

Eiropas aviācijas drošības sistēma ietver noteikumus un procesus, ko izmanto, lai pārvaldītu civilās aviācijas drošību Savienībā saskaņā ar Regulu (ES) 1139/2018. Minētie noteikumi un procesi nodrošina augstu drošības līmeni civilajā aviācijā, saskaņo drošības aspektus un veicina civilajā aviācijā iesaistīto produktu, pakalpojumu, personu un kapitāla brīvu apriti.

Vienlaikus sistēma:

- uzlabo Savienības aviācijas nozares konkurētspēju;
- sekmē izmaksu efektivitāti, *inter alia* izvairoties no darbību pārklāšanās un veicinot regulatīvo, sertifikācijas un pārraudzības procesu efektivitāti, kā arī saistīto resursu efektīvu izmantojumu Savienības un valstu līmenī;
- palīdz dalībvalstīm izmantot to tiesības un izpildīt to pienākumus saskaņā ar Čikāgas konvenciju, nodrošinot tās noteikumu vienotu interpretāciju un vienādu un savlaicīgu īstenošanu;
- visā pasaulē popularizē Savienības uzskatus par civilās aviācijas standartiem un civilās aviācijas noteikumiem, veidojot attiecīgu sadarbību ar trešām valstīm un starptautiskām organizācijām, un
- sekmē tehnisko un ekspluatācijas sadarbību un dalīšanos administratīvajā paraugpraksē.

Aviācijas drošības pārvaldība sistēmas pamatā ir cieša sadarbība starp Komisiju, Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru (turpmāk “EASA” vai “Aģentūra”), dalībvalstīm, kā arī aviācijas nozari.

Eiropas pilsoņu un pasažieru augsta un vienāda līmeņa aizsardzība galvenokārt ir atkarīga no kopīgu drošības noteikumu pieņemšanas, pasākumiem, kas nodrošina, ka produkti, personas un organizācijas³ ES ievēro minētos noteikumus, kā arī no efektīviem drošības riska pārvaldības procesiem reģionālā, valstu un nozares līmenī. Regulas (ES) 2018/1139 85. pants paredz izpildes sistēmu, kurā Aģentūra palīdz Komisijai uzraudzīt, kā dalībvalstis piemēro šo regulu un tās deleģētos un īstenošanas aktus.

Šo sistēmu papildina efektīva negadījumu un incidentu izmeklēšana, kas ļauj identificēt drošības nepilnības, un pasākumi, ko veic, lai novērstu šīs nepilnības. Eiropas Aviācijas drošības programmā ir arī iekļauti proaktīvāki un ar faktiem pamatoti elementi, kuru mērķis ir noteikt riskus, kas rada lielāko apdraudējumu drošībai, un veikt pasākumus, kas mazinātu šos riskus. Sistēma īpaši izmanto priekšrocības, ko sniedz ar datiem pamatotas riska identifikācijas un izvērtējumi, kurus veic (lielo datu) programma *Data4Safety*, ko atbalsta Komisija un koordinē EASA, piedaloties attiecīgajiem Eiropas aviācijas kopienas partneriem.

1.2. Eiropas aviācijas drošības sistēma un ICAO

Eiropas aviācijas drošības sistēma ir cieši saskaņota ar Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) standartu un ieteicamās prakses (SIP) izstrādi un īstenošanu.

³ Šajā dokumentā organizācijas nozīmē nozares organizācijas, kas piegādā aviācijas produktus vai pakalpojumus.

Komisija un *EASA* seko līdzi to izstrādes procesam un ieplāno saistītās noteikumu pieņemšanas darbības, tiklīdz var apstiprināt, ka ir vajadzīgas izmaiņas Eiropas tiesiskajā regulējumā. Tas ietver *ICAO* pielikumu grozījumu priekšlikumu (*ICAO* I tipa valsts vēstule) novērtēšanu, kā arī atšķirību noteikšanu starp ES tiesisko regulējumu un *ICAO* pielikumiem (*ICAO* I tipa valsts vēstule un atbilstības kontrolesaraksti). Atšķirību novērtēšanā *EASA* un Komisija atbalsta dalībvalstis, kam atšķirības jāpaziņo *ICAO*. Pēc *EASA* novērtējuma Komisija ierosina ES Padomei lēmumu par atšķirību paziņošanu.

Turklāt Komisija un *EASA* sadarbojas *ICAO* Eiropas/Ziemeļatlantijas reģionālo biroju (*EUR/NAT*), lai veicinātu reģionālu pieeju aviācijas drošības pārvaldībai, rosinātu sadarbīgu riska pārvaldību un radītu sinerģiju dažādo ES drošības uzlabošanas iniciatīvu ietvaros. Šajā kontekstā svarīga nozīme ir *EUR* Reģionālajam aviācijas drošības plānam (*EUR RADP*) — kopš 2017. gada *ICAO* Reģionālais birojs, Komisija un *EASA* ir sadarbojušies, lai izstrādātu šādu *RADP*, par pamatu izmantojot darbības, kas noteiktas Eiropas Aviācijas drošības plānā (*EADP*), tādējādi ļaujot visām *ICAO* *EUR* valstīm gūt labumu no iedibinātā drošības plānošanas procesa un tā dažādajiem rezultātiem, tostarp regulatīvajiem materiāliem, drošības veicināšanas nodevumiem, pamatnostādnēm, rīkiem un paraugprakses. Pirmais *EUR RADP* tika izdots 2019. gada janvārī.

Komisija un *EASA* ir arī pārstāvētas Eiropas Aviācijas sistēmas plānošanas grupā (*EASPG*) un ar to saistītajā Programmu koordinācijas grupā (*PKG*). *EASPG* galvenie mērķi ir nodrošināt, ka aeronavigācijas sistēmas izstrādes plāni un aviācijas drošības plāni *EUR* reģionā joprojām ir saskanīgi un saderīgi ar blakusesošo reģionu plāniem, kā arī *ICAO* globālajiem plāniem, un pārvaldīt un koordinēt to īstenošanu. Turklāt *EASPG* ir svarīga nozīme ar aeronavigāciju un drošību saistīto *EUR* apakšreģionālo un valsts programmu saskaņošanas un koordinācijas veicināšanā.

Visbeidzot, Komisija un *EASA* ir pārstāvētas Globālā aviācijas drošības plāna (*GADP*) pētījumu grupā, tādējādi sniedzot ieguldījumu *GADP*, saistīto norāžu un rīku uzturēšanā. *GADP* galvenais mērķis ir pastāvīgi mazināt letālus negadījumus un letālu negadījumu risku, virzot saskaņotas aviācijas drošības stratēģijas izstrādi, pamatojoties uz sešiem *GADP* mērķiem ar saistītiem mērķrādītājiem, un reģionālu un valsts aviācijas drošības plānu izstrādi un īstenošanu.

Turklāt *EASA* veicina valsts lidojumu drošības programmas (*VLDP*) un drošības pārvaldības īstenošanu visā pasaulē ar ES tehniskās palīdzības projektu starpniecību un sadarbojoties ar *ICAO* reģionālajiem birojiem, lai atbalstītu valstis un reģionālās drošības pārraudzības organizācijas (*RDPO*). Šo projektu galvenie mērķi ir paaugstināt drošības līmeni visā pasaulē, palīdzot valstīm to *VLDP* izveidē un palīdzot *RDPO* reģionālas sadarbības mehānismu izveidē, tādējādi nodrošinot atbilstību *ICAO* *SIP*. Visos šajos pasākumos Eiropas drošības politiku un mērķus var efektīvi veicināt reģionālā un pasaules līmenī.

1.3. Savienības tiesiskais regulējums aviācijas drošības un vides aizsardzības jomā

1.3.1. Savienības tiesiskā regulējuma drošības jomā struktūra

Līguma par Eiropas Savienības darbību (*LESD*) 4. panta 2. punkta g) apakšpunktā ir noteikts, ka transports ir dalītas kompetences joma starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm. Turklāt ar *LESD* 100. panta 2. punktu Eiropas Parlamentam un Padomei ir atļauts pēc Komisijas priekšlikuma pieņemt attiecīgus noteikumus par gaisa transportu. *LESD* 2. panta 2. punktā ir noteikts, ka tad, ja kādā konkrētā jomā Līgumos Savienībai ir piešķirta kompetence, kas ir kopīga ar dalībvalstīm, Savienība un dalībvalstis drīkst veikt likumdošanas funkciju un

pieņemt juridiski saistošus aktus šajā jomā un ka dalībvalstis īsteno savu kompetenci tiktāl, ciktāl Savienība nav īstenojusi savu kompetenci.

Tāpēc juridiskās prasības aviācijas drošības jomā var noteikt Savienības līmenī, pieņemot Savienības tiesību aktus.

Savienības tiesiskais regulējums aviācijas drošības jomā sastāv no Eiropas Parlamenta un Padomes regulām, ko attiecīgā gadījumā papildina ar Komisijas deleģētajām un īstenošanas regulām. Mehānismi tiesību aktu īstenošanas un efektivitātes novērtēšanai, kas, iespējams, var likt to pārskatīt, ir iekļauti attiecīgajos tiesību aktos un tiek arī novērtēti, izmantojot tā dēvētās dalībvalstu standartizācijas inspekcijas, ko veic *EASA*.

Tabulā turpmāk ir sniegts ES līmenī pieņemto piemērojamo aviācijas drošības tiesību aktu kopsavilkums.

1. tabula. Piemērojamie Eiropas Savienības tiesību akti aviācijas drošības un vides aizsardzības jomā

<i>EASA pamatregula un saistītās īstenošanas un deleģētās regulas</i>		
Pamatregula	(ES) 2018/1139	I pielikums. Regulas 2. panta 3. punkta d) apakšpunktā minētie gaisa kuģi II pielikums. Lidojumderīguma pamatprasības III pielikums. Tādas pamatprasības saderībai ar vidi, kas saistītas ar ražojumiem IV pielikums. Pamatprasības gaisa kuģa apkalpei V pielikums. Gaisa kuģu ekspluatācijas pamatprasības VI pielikums. Pamatprasības kvalificētām struktūrām VII pielikums. Lidlauku pamatprasības VIII pielikums. Pamatprasības ATM/ANS un gaisa satiksmes vadības dispečeriem IX pielikums. Pamatprasības bezpilota gaisa kuģiem X pielikums. Atbilstības tabula
Sākotnējais lidojumderīgums	ĪR: (ES) Nr. 748/2012	I pielikums. 21. daļa II pielikums. Atceltā regula — grozījumu saraksts III pielikums. Atbilstības tabula
Papildu lidojumderīguma specifikācijas ekspluatācijai	ĪR: (ES) 2015/640	I pielikums. 26. daļa
Lidojumderīguma uzturēšana	ĪR: (ES) Nr. 1321/2014	I pielikums. M daļa II pielikums. 145. daļa III pielikums. 66. daļa IV pielikums. 147. daļa Va pielikums. T daļa Vb pielikums. ML daļa Vc pielikums. CAMO daļa Vd pielikums. CAO daļa
Gaisa kuģu apkalpe	ĪR: (ES) Nr. 1178/2011	I pielikums. FCL daļa II pielikums. Trešo valstu ES licenču konvertācija III pielikums. Trešo valstu licences IV pielikums. MED daļa V pielikums. CC daļa VI pielikums. ARA daļa VII pielikums. ORA daļa VIII pielikums. DTO daļa
Lidojuma operācijas	ĪR: (ES) Nr. 965/2012	I pielikums. Definīcijas II pielikums. ARO daļa III pielikums. ORO daļa IV pielikums. CAT daļa V pielikums. SPA daļa VI pielikums. NCC daļa VII pielikums. NCO daļa VIII pielikums. SPO daļa
Baloni — gaisa operācijas	ĪR: (ES) 2018/395	I pielikums. DEF daļa II pielikums. BOP daļa III pielikums. BFCL daļa

Planieri — gaisa operācijas	ĪR: (ES) 2018/1976	I pielikums. <i>DEF</i> daļa II pielikums. <i>SAO</i> daļa III pielikums. <i>SFCL</i> daļa
---	--------------------	--

EASA pamatregula un saistītās īstenošanas un deleģētās regulas (turpinājums)

Trešo valstu ekspluatanti	ĪR: (ES) Nr. 452/2014	I pielikums. <i>TCO</i> daļa II pielikums. <i>ART</i> daļa
ATM/ANS pakalpojumu sniegšana — gaisa satiksmes pārvaldība / aeronavigācijas pakalpojumi	ĪR: (ES) 2017/373	I pielikums. Definīcijas II pielikums. <i>ATM/ANS.AR</i> daļa III pielikums. <i>ATM/ANS.OR</i> daļa IV pielikums. <i>ATS</i> daļa V pielikums. <i>MET</i> daļa VI pielikums. <i>AIS</i> daļa VII pielikums. <i>DAT</i> daļa VIII pielikums. <i>CNS</i> daļa IX pielikums. <i>ATFM</i> daļa X pielikums. <i>ASM</i> daļa XI pielikums. <i>FPD</i> daļa XII pielikums. <i>NM</i> daļa XIII pielikums. <i>PERS</i> daļa
Eiropas ATM tīkla sadarbība	ĪR: (ES) Nr. 1079/2012 ĪR: (ES) Nr. 1207/2011 ĪR: (ES) Nr. 1206/2011 ĪR: (ES) Nr. 29/2009 ĪR: (EK) Nr. 262/2009 ĪR: (EK) Nr. 633/2007 ĪR: (EK) Nr. 1033/2006 ĪR: (EK) Nr. 1032/2006	
Gaisa satiksmes vadības dispečeri	ĪR: (ES) 2015/340	I pielikums. <i>ATCO</i> daļa II pielikums. <i>ATCO.AR</i> daļa III pielikums. <i>ATCO.OR</i> daļa IV pielikums. <i>ATCO.MED</i> daļa
Prasības gaisa telpas izmantošanā (ACAS II)	ĪR: (ES) Nr. 1332/2011	Pielikums. <i>ACAS</i>
Prasības gaisa telpas izmantošanā (PBN)	ĪR: (ES) 2018/1048	Pielikums. <i>PBN</i> apakšdaļa
SERA	ĪR: (ES) Nr. 923/2012	Pielikums. Standartizēti Eiropas gaisa transporta noteikumi
Lidlauki	ĪR: (ES) Nr. 139/2014	I pielikums. Definīcijas II pielikums. <i>ADR.AR</i> daļa III pielikums. <i>ADR.OR</i> daļa IV pielikums. <i>ADR.OPS</i> daļa
Bezpilota gaisa kuģu sistēmas (UAS) Bezpilota gaisa kuģu ekspluatācijas	ĪR: (ES) 2019/947	Pielikums. <i>UAS</i> operācijas “atklāto” un “īpašo” operāciju kategorijā

noteikumi un procedūras)		
UAS un trešo valstu bezpilota gaisa kuģu ekspluatanti	DR: (ES) 2019/945	Pielikums
U-space tiesiskais regulējums	ĪR: (ES) 2021/664	<p>I pielikums. Kritēriji spēju, veiktspējas prasību, darbības nosacījumu un telpas ierobežojumu noteikšanai, kas minēti 3. panta 4. punktā</p> <p>II pielikums. Kopīgās informācijas publicēšana, kas minēta 5. panta 4. punkta a) apakšpunktā</p> <p>III pielikums. Datu kvalitātes, datu latentuma un datu aizsardzības prasības, kas minētas 5. panta 4. punkta b) apakšpunktā un 7. panta 5. punkta c) apakšpunktā</p> <p>IV pielikums. UAS lidojuma atļaujas pieprasījums, kas minēts 6. panta 4. punktā</p> <p>V pielikums. Attiecīgo darbības datu un informācijas apmaiņa starp "U-space" pakalpojumu sniedzējiem un gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem saskaņā ar 7. panta 3. punktu</p> <p>VI pielikums. "U-space" pakalpojumu sniedzēja sertifikāts, kas minēts 14. panta 3. punktā</p> <p>VII pielikums. Vienotā kopīgo informācijas pakalpojumu sniedzēja sertifikāts, kas minēts 14. panta 3. punktā</p>

Citas regulas par Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras darbību

Maksas un maksājumi	ĪR: (ES) 2019/2153	Pielikums
Naudas sodi un sankcijas	ĪR: (ES) Nr. 646/2012	
Standartizācijas inspekcijas	ĪR: (ES) Nr. 628/2013	

Regulas aviācijas drošības jomā, kuras neizriet no EASA pamatregulas

Zinošana par atgadījumiem	ĪR: (ES) Nr. 376/2014	I pielikums. To prasību saraksts, kuras piemēro obligātās un brīvprātīgās atgadījumu ziņošanas shēmām II pielikums. Ieinteresētās personas III pielikums. Eiropas Centrālajā repozitorijā iekļautas informācijas pieprasījums
Eiropas vienotā riska klasifikācijas shēma	DR: (ES) 2020/2034, ar ko papildina Regulu (ES) Nr. 376/2014	Pielikums. Eiropas vienotā riska klasifikācijas shēma
Saraksts, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāzino saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 376/2014	ĪR: (ES) 2015/1018	I pielikums. Atgadījumi, kas saistīti ar gaisa kuģa ekspluatāciju II pielikums. Atgadījumi, kas saistīti ar gaisa kuģa tehnisko stāvokli, apkopi un remontu III pielikums. Atgadījumi, kas saistīti ar aeronavigācijas pakalpojumiem un iekārtām IV pielikums. Atgadījumi, kas saistīti ar lidlaukiem un pakalpojumiem uz zemes V pielikums. Atgadījumi, kas saistīti ar gaisa kuģiem, kuri nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, tostarp ar planieriem un par gaisu vieglākiem lidaparātiem
Nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšana un novēršana civilajā aviācijā	(ES) Nr. 996/2010	Pielikums. Nopietnu incidentu piemēru saraksts
Tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskanošana civilās aviācijas jomā	Padomes Regula (EEK) Nr. 3922/91	
Darbības aizliegumam Kopienā paklauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveide	(EK) Nr. 2111/2005	Pielikums. Kopējie kritēriji darbības aizliegumam Kopienas līmenī drošības apsvērumu dēļ
Īstenošanas noteikumi attiecībā uz darbības aizliegumam Kopienā paklauto gaisa pārvadātāju Kopienas sarakstu	(EK) Nr. 473/2006	A pielikums. Informācija, kas jāsniedz dalībvalstij, kura iesniedz pieprasījumu atbilstīgi pamatregulas 4. panta 2. punktam B pielikums. Dalībvalsts paziņojums par pasākumiem, kas izņēmuma gadījumā veikti atbilstīgi pamatregulas 6. panta 1. punktam, lai noteiktu darbības aizliegumu tās teritorijā C pielikums. Dalībvalsts paziņojums par pasākumiem, ko veic izņēmuma gadījumā, kā atļauts ar pamatregulas 6. panta 2. punktu, lai saglabātu vai noteiktu darbības aizliegumu tās teritorijā, kad Komisija ir nolēmusi neieklaut līdzīgus pasākumus Kopienas sarakstā

Darbības aizliegumam Kopienā paklauto Kopienas gaisa pārvadātāju saraksts	(ES) Nr. 474/2006	A pielikums. Gaisa pārvadātāji, kuriem piemēro pilnīgu darbības aizliegumu Kopienā
		B pielikums. Gaisa pārvadātāji, kuriem piemēro darbības ierobežojumus Kopienā
Eiropas vienotās gaisa telpas satvars	(EK) Nr. 549/2004	
Eiropas vienotās gaisa telpas ANS pakalpojumu sniegšana	(EK) Nr. 550/2004	I pielikums. Prasības atzītajām organizācijām II pielikums. Nosacījumi, kas jāpievieno sertifikātiem
Eiropas vienotā gaisa telpa — gaisa telpas organizācija un izmantošana	(EK) Nr. 551/2004	
Eiropas vienotā gaisa telpa — kopēji projekti	ĪR: (ES) Nr. 409/2013	
Darbības uzlabošanas sistēma un tarifācijas sistēma Eiropas vienotajā gaisa telpā — galvenie drošības darbības rādītāji	ĪR: (ES) 2019/317	I pielikums. Mērķu noteikšanā izmantojamie galvenie darbības rādītāji (GDR) un uzraudzībā izmantojamie rādītāji II pielikums. Paraugs, ko izmanto 10. panta 1. punktā minēto darbības uzlabošanas plānu izstrādei valsts līmenī un funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī III pielikums. Paraugs tīkla darbības uzlabošanas plānam, kas minēts 10. panta 5. punktā IV pielikums. Kritēriji valsts līmeņa vai funkcionālā gaisa telpas bloka līmeņa darbības uzlabošanas plānu un mērķu novērtēšanai V pielikums. Tīkla darbības uzlabošanas plāna projekta novērtēšanas kritēriji VI pielikums. Ar sniegumu saistītie dati, kas jāiesniedz Komisijai, lai tā veiktu darbības snieguma uzraudzību saskaņā ar 36. panta 1. punktu un 37. pantu VII pielikums. Aprēķinātās un faktiskās izmaksas VIII pielikums. Prasības 25. pantā minēto maršruta un termināla pakalpojumu vienību aprēķināšanai IX pielikums. Vienības likmes X pielikums. Kritēriji, lai novērtētu, vai 35. panta 1. punktā minēto pakalpojumu sniegšanai ir jāpiemēro tirgus nosacījumi XI pielikums. Pārskatu tabulas, lai nodrošinātu, ka izmaksu bāze un vienības likmes tiek sniegtas Komisijai saskaņā ar 35. panta 6. punktu XII pielikums. Pamatelementi, kas apspriežami saskaņā ar 24. panta 3. punktu un 30. panta 1. punktu XIII pielikums. Īpašas prasības attiecībā uz stimulu shēmām, kas minētas 11. panta 3. punktā

Citas regulas civilās aviācija jomā, kuras saistītas ar vides aizsardzību

Ar troksni saistīti darbības ierobežojumi Savienības lidostās	ĪR: (ES) Nr. 598/2014 ⁴	I pielikums. Trokšņa līmeņa izvērtēšana lidostā II pielikums. Ar troksni saistītu ekspluatācijas ierobežojumu izmaksu lietderības izvērtējums
---	------------------------------------	--

⁴ [EUR-Lex - 32014R0598 - LV - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Piemērojamie Savienības tiesību akti aviācijas drošības jomā ir atrodami *EUR-Lex* tīmekļvietnē, sadaļā “Eiropas Savienības tiesību aktu direktorijs”, [07.40.30.](#) nodaļā⁵. Aģentūra arī publicē tiesiskā regulējuma pārskatu⁶.

Lai atbalstītu ES tiesību aktu īstenošanu aviācijas drošības jomā un to veicinātu visā pasaulē, *EASA* dara pieejamas aviācijas noteikumu konsolidētās versijas, izmantojot savu *eRules* projektu, kura mērķis ir digitalizēt aviācijas noteikumus. Apkopojumā “**Easy Access Rules**” aviācijas tiesību akti ir sniegti konsolidētā, lietotājam ērtā veidā (īstenošanas noteikumi ar visiem to grozījumiem ir parādīti blakus saistītiem pieņemamiem atbilstības nodrošināšanas līdzekļiem, norādēm, sertifikācijas specifikācijām un sīki izstrādātajām specifikācijām).

“Easy Access Rules” ir pieejami par visām aviācijas jomām un tiek kopīgoti *pdf* formātā un kā dinamiska tiešsaistes publikācija. Tie ir atrodami šādā saitē:

<https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>.

1.3.2. Regula (ES) 2018/1139 un saistītie noteikumi

1.3.2.1. Juridiskās prasības

Regula (ES) 2018/1139⁷ ir ES aviācijas drošības sistēmas kodols. Tās mērķis ir panākt un saglabāt vienādi augstu civilās aviācijas drošības līmeni Eiropā, nosakot kopīgus noteikumus civilās aviācijas jomā. Ar to arī ļauj savstarpēji atzīt sertifikātus, ievieš standartizācijas inspekciju procesu, lai uzraudzītu noteikumu piemērošanu dalībvalstīs, un izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru.

Regulā (ES) 2018/1139 ir noteiktas “pamatprasības”, kas nosaka augsta līmeņa mērķus un pienākumus iestādēm, personām un organizācijām, lai sasniegtu regulas mērķi. Ar pamatprasībām tiek ieviesti standarti un ieteicamā prakse, kas ietverta Čikāgas konvencijas pielikumos. Tās attiecas uz aeronavigācijas produktiem, daļām un ierīcēm, ekspluatantiem, kas iesaistīti gaisa pārvadājumos, kā arī pilotiem un personām, produktiem un organizācijām, kas iesaistītas viņu apmācībā un medicīniskajās pārbaudēs, lidlaukiem, gaisa satiksmes pārvaldību un aeronavigācijas pakalpojumiem (*ATM/ANS*), kas sniegti tādas teritorijas gaisa telpā, uz kuru attiecas ES līgums, gaisa satiksmes vadības dispečeriem un bezpilota gaisa kuģiem.

Piemērojot Regulu (ES) 2018/1139, Komisija pieņēma deleģētās un īstenošanas regulas, tostarp tās, kas uzskaitītas 1.3.1. iedaļā ietvertajā tabulā.

Visi šie noteikumi ir tieši piemērojami visās dalībvalstīs, un tie nav jātransponē valstu tiesību aktos.

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>

⁶ <https://www.EASA.europa.eu/regulations>

⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 (Dokuments attiecas uz EEZ); OV L 212, 22.08.2018., 1. lpp.

Eiropas Savienībā ES tiesību aktu piemērošana pirmām kārtām ir dalībvalstu pienākums. Tāpēc lielāko daļu sertifikācijas un pārraudzības uzdevumu, kas paredzēti Regulā (ES) 2018/1139 un tās īstenošanas noteikumos, valsts līmenī izpilda valsts kompetentās iestādes. Tomēr dažos skaidri noteiktos gadījumos, piemēram, projektēšanas organizācijas apstiprinājumiem, kompetentā iestāde ir *EASA*, un tā ir pilnvarota izdot sertifikātus un veikt saistītos izpildes pasākumus.

Aviācijas drošības jomas, kurās patlaban tiek īstenota ES kompetence, ir aprakstītas turpmāk.

1) Sertifikācija lidojumderīguma un vides jomā

ES noteikumi attiecas uz Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā minētajiem gaisa kuģiem, izņemot bezpilota gaisa kuģus, un to dzinējiem, propelleriem, daļām un neuzstādītām ierīcēm, kas atbilst šīs regulas II pielikumā izklāstītajām lidojumderīguma pamatprasībām.

Attiecībā uz troksni un emisijām minētie gaisa kuģi un to dzinēji, propelleri, daļas un neuzstādītās ierīces atbilst vides aizsardzības prasībām, kas noteiktas jaunākajos grozījumos Čikāgas konvencijas 16. pielikumam, kurš tiek regulāri pielāgots. Pamatprasības saderībai ar vidi, kas noteiktas Regulas (ES) 2018/1139 III pielikumā, ir piemērojamas attiecībā uz ražojumiem, daļām un neuzstādītām ierīcēm tiktāl, ciktāl vides aizsardzības prasības nav ietvertas Čikāgas konvencijas noteikumos, kas minēti Regulas (ES) 2018/1139 9. panta 2. punkta pirmajā daļā.

Atsevišķs noteikumu kopums, kas attiecas uz sākotnējo lidojumderīgumu un lidojumderīguma uzturēšanu, ir piemērojams ražojumu projektēšanai, daļu projektēšanai, neuzstādīto ierīču projektēšanai, atsevišķiem gaisa kuģiem, organizācijām, kas atbild attiecīgā gadījumā par ražojumu, daļu un neuzstādītā aprīkojuma projektēšanu, ražošanu, lidojumderīguma uzturēšanas vadību un tehnisko apkopi, kā arī šajās darbībās iesaistītajam atbildīgajam personālam.

2) Vides aizsardzība

EASA piemēro pasākumus attiecībā uz emisijām un troksni ražojumu konstrukcijas sertifikācijai saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 11. pantu, lai novērstu attiecīgo civilās aviācijas ražojumu ievērojamo kaitīgo ietekmi uz klimatu, vidi un cilvēku veselību. Šo pasākumu veikšanā *EASA* pienācīgi ņem vērā starptautiskos standartus un ieteicamo praksi, ieguvumus videi, tehnisko izpildāmību un ekonomisko ietekmi. Pasākumi ietver vides standartu pieejamības nodrošināšanu, kas tiek panākts, ES efektīvi un augšupēji iesaistoties *ICAO* Aviācijas vides aizsardzības komitejas (*CAEP*) procesā. Turklāt ar Regulu (ES) 2018/1139 ES ir pilnvarota izstrādāt vides standartus tajās jomās, kurās nav pieejami *ICAO* standarti, cita starpā attiecībā uz hibrīdiem, elektriskiem un ar ūdeņradi darbināmiem gaisa kuģiem.

Kopumā Komisija un *EASA* nosaka un koordinē civilās aviācijas vides aizsardzības politiku un darbības ES līmenī. Šajā kontekstā Komisija, *EASA*, citas ES iestādes, struktūras, biroji un aģentūras, kā arī dalībvalstis ir aicināti sadarboties vides jautājumos. Sadarbība ietver darbības, kas saistītas ar ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (*ETS*), Ķīmikāliju reģistrēšanas, vērtēšanas, licencēšanas un ierobežošanas regulu (*REACH*)⁸. Tajā pašā

⁸ [Eiropas Parlamenta un Padomes Regula \(EK\) Nr. 1907/2006 \(2006. gada 18. decembris\), kas attiecas uz ķīmikāliju reģistrēšanu, vērtēšanu, licencēšanu un ierobežošanu \(REACH\), un ar kuru izveido Eiropas Ķīmikāliju aģentūru, groza Direktīvu 1999/45/EK un atceļ Padomes Regulu \(EEK\) Nr. 793/93 un Komisijas Regulu \(EK\) Nr. 1488/94, kā arī Padomes Direktīvu 76/769/EEK un Komisijas Direktīvu 91/155/EEK, Direktīvu 93/67/EEK, Direktīvu 93/105/EK un Direktīvu 2000/21/EK.](#)

kontekstā *EASA* arī palīdz īstenot ES vides stratēģijas darbības, piemēram, vides marķējumu programmas izstrādi aviācijai Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas⁹ ietvaros, kā arī atbalstu, ko sniedz attiecībā uz paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %” izstrādi, kura ietver Komisijas priekšlikumu par “ReFuelEU Aviation” tiesisko regulējumu¹⁰, nosakot *EASA* uzraudzības un ziņošanas pienākumu attiecībā uz ilgtspējīgas aviācijas degvielas izmantošanu.

Arī vides pārskats, ko kopīgi izstrādā Eiropas Vides aģentūra (EVA) un *EASA* ar Eiropas vienotās gaisa telpas (EVTG) tīkla pārvaldnieka atbalstu, sniedz objektīvu izklāstu par situāciju vides aizsardzības jomā saistībā ar civilo aviāciju Savienībā. Šis pārskats, ko reizi trijos gados publicē Eiropas Aviācijas vides ziņojumā, ietver ieteikumus par to, kā uzlabot vides aizsardzības līmeni civilās aviācijas jomā Savienībā. Jaunākais ziņojums publicēts 2022. gada septembrī¹¹;

Turklāt *EASA* ir arī pilnvaras vākt un verificēt gaisa kuģu trokšņa un veiktspējas informāciju trokšņa modelēšanai lidostu apkaimē atbilstoši Regulai (ES) 598/2014¹².

3) Gaisa kuģu apkalpe

Piloti un salona apkalpe, kas iesaistīti Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 1. punkta b) apakšpunktā minēto gaisa kuģu — izņemot bezpilota gaisa kuģu — ekspluatācijā, kā arī lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtas, personas un organizācijas, kas iesaistītas minēto pilotu un salona apkalpes mācībās, eksāmenos, pārbaudēs vai veselības stāvokļa novērtējumā, atbilst minētās regulas IV pielikumā izklāstītajām pamatprasībām. Pilotiem ir jābūt pilota apliecībai un pilota veselības apliecībai, kas atbilst veicamajai darbībai, komerciālos gaisa pārvadājumos iesaistītai salona apkalpei ir jābūt apliecībai, un ir vajadzīgi apstiprinājumi attiecībā uz aviācijas medicīnas centriem, pilotu mācību organizācijām un salona apkalpes mācību organizācijām.

Attiecībā uz katru lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtu, ko izmanto pilotu mācībām, ir vajadzīgs sertifikāts. Sertifikāts ir vajadzīgs arī personām, kuras ir atbildīgas par mācību lidojumu, mācību lidojumu trenāžieros nodrošināšanu vai pilotu prasmju novērtēšanu, kā arī aviācijas medicīnas ekspertiem.

4) Lidojuma operācijas

Regulas (ES) 2018/1139 punkta minēto gaisa kuģu — izņemot bezpilota gaisa kuģus — ekspluatācija atbilst regulas V pielikumā un — attiecīgā gadījumā — VII un VIII pielikumā izklāstītajām pamatprasībām. Gaisa kuģu ekspluatanti vai nu deklarē, ka tiem ir spējas un līdzekļi, lai pildītu pienākumus saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi piemērojamiem ES īstenošanas noteikumiem, vai arī tiem ir jābūt sertifikātam. Sertifikātā norāda gaisa kuģu ekspluatantiem piešķirtās tiesības, un to var grozīt, lai pievienotu vai atceltu tiesības. Līdzīgi sertifikātu var ierobežot, apturēt vai atsaukt, ja tā turētājs vairs neatbilst piemērojamiem ES noteikumiem un procedūrām šāda sertifikāta izsniegšanai un uzturēšanai spēkā.

5) Lidlauki un apkalpošana uz zemes

⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330

¹⁰ COM(2021) 561 final.

¹¹ https://www.EASA.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 598/2014 (2014. gada 16. aprīlis) par noteikumu un procedūru noteikšanu attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu, kas saistīti ar troksni, ieviešanu Savienības lidostās, izmantojot līdzsvarotu pieeju, un par Direktīvas 2002/30/EK atcelšanu. OV L 173, 12.6.2014., 65.–78. lpp.

Lidlauki, ar drošību saistītais lidlauka aprīkojums, lidlauku ekspluatācija un apkalpošanas uz zemes pakalpojumu un perona pārvaldības pakalpojumu (PPP) sniegšana lidlaukos atbilst Regulas (ES) 2018/1139 VII pielikumā un — attiecīgā gadījumā — VIII pielikumā izklāstītajām pamatprasībām. ES noteikumi attiecas uz lidlaukiem, kas atrodas teritorijā, kurai piemērojami Līgumi, un kas atbilst šādiem kritērijiem:

- tie ir pieejami publiskai izmantošanai,
- tie apkalpo komerciālos gaisa pārvadājumus, un
- tajos ir izbūvēti 800 metru gari vai garāki instrumentālie skrejceļi, vai
- tie apkalpo tikai helikopterus, kas izmanto instrumentālās nolaišanās vai izlidošanas procedūras.

ES noteikumi nosaka kopējas prasības attiecībā uz:

- lidlauku konstruēšanu, tehnisko apkopi un ekspluatāciju,
- tostarp lidlaukos izmantoto ar drošību saistīto aprīkojumu,
- tāda ar drošību saistīta lidlauku aprīkojuma konstruēšanu, ražošanu, tehnisko apkopi un ekspluatāciju, ko izmanto vai ko paredzēts izmantot lidlaukos, uz kuriem attiecas ES noteikumu darbības joma, kā arī apkalpošanas uz zemes pakalpojumu un perona pārvaldības pakalpojumu sniegšanu minētajos lidlaukos un
- minēto lidlauku apkārtnes aizsardzības pasākumiem, neskarot Savienības un valsts tiesību aktus par vidi un zemes izmantojuma plānošanu.

6) *ATM/ANS, tostarp EVGT īstenošana*

ATM/ANS nodrošina atbilstīgi VIII pielikumā un — attiecīgā gadījumā — VII pielikumā noteiktajām pamatprasībām. Gaisa kuģi, kas tiek ekspluatēti Eiropas vienotajā gaisa telpā (EVGT), izņemot gaisa kuģus, kas iesaistīti Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 3. punkta a) apakšpunktā minētajās darbībās, atbilst VIII pielikuma 1. punktā izklāstītajām pamatprasībām. *ATM/ANS* sniedzējiem ir jābūt sertifikātam, kurā norādītas piešķirtās tiesības, tiklīdz tie ir pierādījuši atbilstību piemērojamiem ES noteikumiem. Tāpat sertifikāts var būt vajadzīgs *ATM/ANS* sistēmu un *ATM/ANS* komponentu konstruēšanā, ražošanā vai tehniskajā apkopē iesaistītajām organizācijām.

EASA ir kompetentā iestāde, kas atbildīga par sertifikāciju, pārraudzību un izpildi attiecībā uz konkrētiem *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzējiem un *ATCO* mācību organizācijām, tostarp Eiropas mēroga pakalpojumu sniedzējiem, kā arī *ATM/ANS* sistēmu un *ATM/ANS* komponentu konstruēšanā, ražošanā un tehniskajā apkopē iesaistītajām organizācijām.

EASA pēc pieprasījuma sniedz tehnisko palīdzību Komisijai EVGT īstenošanā, kā definēts Regulas (ES) 2018/1139 93. pantā.

7) *Gaisa satiksmes vadības dispečeri*

Gaisa satiksmes vadības dispečeri, kas iesaistīti *ATM/ANS* sniegšanā, kā arī personas, organizācijas un lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtas, kas iesaistītas minēto gaisa satiksmes vadības dispečeru mācībās, eksāmenos, pārbaudēs vai veselības stāvokļa novērtējumos, atbilst Regulas (ES) 2018/1139 VIII pielikumā izklāstītajām pamatprasībām. Gaisa satiksmes vadības dispečeriem ir jābūt gaisa satiksmes vadības dispečera licencei un gaisa satiksmes vadības dispečera veselības apliecībai, kurā norādītas piešķirtās tiesības, un tās var grozīt, lai pievienotu vai atceltu tiesības, kā arī ierobežot, apturēt vai atsaukt, ja to turētājs vai vairs neatbilst piemērojamiem ES noteikumiem un procedūrām licences vai veselības apliecības izdošanai un uzturēšanai spēkā. Gaisa satiksmes vadības dispečeru mācību organizācijām un aviācijas medicīnas centriem ir jābūt apliecībai. Arī personām, kuras atbildīgas par gaisa satiksmes vadības dispečeru praktisko mācību nodrošināšanu un praktisko

prasmju pārbaudi, kā arī aviācijas medicīnas ekspertiem jāatbilst konkrētām kompetences prasībām.

8) *Bezpilota gaisa kuģi*

Bezpilota gaisa kuģu un to dzinēju, propelleru, daļu, neuzstādītu ierīču un šādu gaisa kuģu tāl vadības ierīču konstruēšana, ražošana, tehniskā apkope un ekspluatācija, kā arī minētajās darbībās iesaistītais personāls, tostarp tāl vadības gaisa kuģu piloti, un organizācijas atbilst pamatprasībām, kas izklāstītas Regulas (ES) 2018/1139 [IX pielikumā](#), un — attiecīgā gadījumā — piemērojamām pamatprasībām, kas noteiktas II, IV un V pielikumā. Ņemot vērā konkrētās darbības būtību un risku, attiecīgā bezpilota gaisa kuģu darbības raksturlielumus un ekspluatācijas teritorijas raksturlielumus, sertifikāts var būt vajadzīgs bezpilota gaisa kuģu un to dzinēju, propelleru, daļu, neuzstādītu ierīču un šādu gaisa kuģu tāl vadības ierīču konstruēšanai, ražošanai, tehniskajai apkopei un ekspluatācijai, kā arī minētajās darbībās iesaistītajam personālam, tostarp tāl vadības gaisa kuģu pilotiem, un organizācijām. Sertifikātā norāda ar drošību saistītos ierobežojumus, ekspluatācijas nosacījumus un tiesības, un to var grozīt, lai pievienotu vai atceltu ierobežojumus, nosacījumus un tiesības, kā arī ierobežot, apturēt vai atsaukt, ja turētājs vairs neatbilst nosacījumiem, noteikumiem un procedūrām šāda sertifikāta izsniegšanai vai uzturēšanai spēkā.

9) *Trešo valstu operācijas*

Gaisa kuģi, kas minēti Regulas (ES) 2018/1139 [2. panta 1. punkta c\) apakšpunktā](#), kā arī to apkalpe un ekspluatācija atbilst piemērojamiem *ICAO* standartiem. Ja šādu standartu nav, minētie gaisa kuģi, to salona apkalpe un ekspluatācija atbilst — attiecībā uz gaisa kuģiem, kas nav bezpilota gaisa kuģi, — pamatprasībām, kas noteiktas Regulas (ES) 2018/1139 II, IV un V pielikumā. Bezpilota gaisa kuģi atbilst pamatprasībām, kas noteiktas minētās regulas [IX pielikumā](#), un — attiecīgā gadījumā — pamatprasībām, kas noteiktas II, IV un V pielikumā.

10) *Pētniecība un inovācija*

Ar Regulu (ES) 2018/1139 *EASA* tika noteiktas vairākas jaunas pamatkompetences. Pētniecības un inovācijas jomā Aģentūra palīdz Komisijai un dalībvalstīm apzināt galvenos tematus pētniecībai civilās aviācijas jomā, lai palīdzētu nodrošināt konsekvenci un koordināciju starp publiski finansētu pētniecību un izstrādi un regulas darbības jomā ietilpstošajiem politikas virzieniem. *EASA* atbalsta Komisiju attiecīgo Savienības pētniecības un inovācijas darbību pamatprogrammu un gada un daudzgadu darba programmu noteikšanā un izpildē, tostarp novērtēšanas procedūru īstenošanā, finansēto projektu pārskatīšanā un pētniecības un inovācijas projektu rezultātu izmantošanā. Aģentūra arī īsteno ar civilo aviāciju saistītās ES Pētniecības un inovācijas pamatprogrammas daļas un iesaistās *ad hoc* pētniecības pasākumos, kas ir saderīgi ar Aģentūras uzdevumiem un Regulas (ES) 2018/1139 mērķiem.

Eiropas aviācijas nozarē pēdējās desmitgadēs ir notikusi veiksmīga attīstība, Eiropai tādējādi kļūstot par vienu no līderēm pasaules konkurences tirgū. Būtiski elementi ir Eiropas aviācijas pētniecības un izstrādes programmas, kā arī dalībvalstu un nozares pētniecības pasākumi. Šīs iniciatīvas ir tieši saistītas ar EADP mērķi nodrošināt visaugstāko drošības, drošības un vides aizsardzības līmeni Eiropā.

Jaunas tehnoloģijas un koncepcijas rodas nepieredzēti lielā tempā. Eiropas un valstu pētniecības un inovācijas programmās, tostarp *Clean Sky/Clean Aviation* un *SESAR*, tiek izstrādātas jaunas aviācijas koncepcijas un risinājumi, kas būs jāsertificē vai jāapstiprina

pirms to izmantošanas Eiropā un trešās valstīs. Turklāt jaunpienācēji, jo īpaši dronu nozarē, ienes jaunas prasības Eiropas aeronautikas jomā un rada nepieciešamību pēc jauniem Eiropas regulatīviem atbildes pasākumiem.

Eiropas aviācijas drošības sistēma atbalsta šo jauno risinājumu izvēršanu un jaunu tehnoloģiju un koncepciju drošu integrāciju kopumā.

Attiecībā uz EADP pētniecības projekti, kas kļūst par daļu no plāna, izriet no to prioritāro pētniecības programmas tematu uzskaitījuma, kuriem ir nodrošināts finansējuma avots vai attiecībā uz kuriem pastāv iespēja, ka projekts tiks finansēts līdz konkrētā EADP pārskata perioda sākumam¹³.

Programma *Data4Safety* nodrošina vērtīgu avotu to attiecīgo datu identificēšanai (lidojumu dati, satiksmes dati, laikapstākļi, drošības ziņojumi u. c.), kas ir pieejami apkopotā veidā, lai atbalstītu pētniecības projektus atbilstoši Regulas (ES) 2018/1139 72. pantam, kurā *EASA* ir aicināta vākt un analizēt drošības datus, lai apzinātu riskus un novērtētu Eiropas aviācijas drošības sistēmas drošības darbības rādītājus.

11) Savstarpējā atkarība starp civilās aviācijas drošību un drošību, tostarp kibernetiskās drošības jomā

Regulā (ES) 2018/1139 ir noteikts ka Komisija, Aģentūra un dalībvalstis sadarbojas ar civilo aviāciju saistītos drošības jautājumos, tostarp kibernetiskās drošības jomā, kur pastāv savstarpēja atkarība starp lidojumu drošību un vispārējo drošību civilajā aviācijā. Ja Aģentūrai ir attiecīgā pieredze drošības jomā, *EASA* var arī sniegt Komisijai tehnisku palīdzību Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 300/2008⁴¹ un citu attiecīgu Savienības tiesību aktu īstenošanā. Lai sniegtu ieguldījumu civilās aviācijas aizsardzībā no nelikumīgas iejaukšanās darbībām, Aģentūra vajadzības gadījumā nekavējoties reaģē uz steidzamu problēmu, veicot ar lidojumderīgumu un vides sertifikāciju saistītus pasākumus, lai novērstu gaisa kuģu konstrukcijas nepilnības, un iesakot koriģējošas darbības, kas jāveic valstu kompetentajām iestādēm vai fiziskām un juridiskām personām, uz kurām attiecas Regula (ES) 2018/1139, un/vai izplatot šīm iestādēm un personām adresētu būtisku informāciju gadījumos, kad problēma skar gaisa kuģu ekspluatāciju, tostarp saistībā ar riskiem, ko civilajai aviācijai rada konflikta zonas.

12) Starptautiskā sadarbība

Saskaņā ar starptautiskiem nolīgumiem aviācijas nozarē ES paplašina savu tiesisko regulējumu, to attiecinot uz trešām valstīm un reģioniem visā pasaulē. Minēto nolīgumu mērķis ir vai nu panākt pilnīgu regulatīvu konvergenci ar piemērojamiem ES noteikumiem, lai paplašinātu ES vienoto aviācijas tirgu, aptverot šīs trešās valstis vai reģionus, vai arī noteikt noteikumus un procedūras sertifikātu savstarpējai atzīšanai. Šajā saistībā ir svarīgi atzīmēt intensīvo darbību, ko veic Komisija un *EASA*, lai sniegtu tehnisku palīdzību trešām valstīm un reģioniem nolūkā tos atbalstīt piemērojamo ES aviācijas jomas tiesību aktu īstenošanā. Šāda palīdzība veicina noteikumu saskaņošanu, sertifikātu savstarpēju atzīšanu Eiropas rūpniecības interesēs un Eiropas aviācijas drošības standartu popularizēšanu. Aģentūra sadarbojas ar trešo valstu kompetentajām iestādēm un ar starptautiskām organizācijām un nosaka darba kārtību ar šīm iestādēm un starptautiskām organizācijām.

13 Plašāka informācija par Aģentūras pētniecības darbībām ir atrodama *EASA* tīmekļvietnē: <https://www.EASA.europa.eu/EASA-and-you/safety-management/research>.

ICAO kontekstā EASA palīdz dalībvalstīm īstenot to tiesības un izpildīt to pienākumus saskaņā ar to starptautiskajiem nolīgumiem, kas saistīti ar jautājumiem, uz kuriem attiecas šī regula, jo īpaši to tiesības un pienākumus saskaņā ar Čikāgas konvenciju.

ICAO satvarā Aģentūra rīkojas kā reģionāla drošības uzraudzības organizācija (sk. 1.2. iedaļu iepriekš).

13) Aviācijas krīzes pārvaldība

Komisija, kā arī EASA saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 91. pantu nekavējoties rīkojās savas kompetences jomā, lai palīdzētu laikus reaģēt uz Covid-19 krīzi un mazināt tās sekas. EASA saskaņoti ar attiecīgajām iesaistītajām personām noteica vairākas prasības un sniedza vairākus ieteikumus dalībvalstīm un aviācijas nozares ieinteresētajām personām, tos izstrādājot kā drošības direktīvas, drošības informācijas biļetenus, pamatnostādnes un materiālus par drošības veicināšanu.

Viens no šiem dokumentiem bija EASA un Eiropas Slimību profilakses un kontroles centra (ECDC) izdots kopīgs dokuments, kurā noteikti pasākumi, kas veicami, lai nodrošinātu aviopasažieru un aviācijas personāla veselības drošību, tiklīdz avioliņijas atsāks regulāros lidojumus pēc Covid-19 izraisītā ilgstošā pārtraukuma¹⁴.

14) Savstarpējā atkarība starp civilās aviācijas drošību un sociāli ekonomiskajiem faktoriem

Ar Regulas (ES) 2018/1139 89. pantu tika ieviesta prasība, ka “Komisija, Aģentūra, citas Savienības iestādes, struktūras, biroji un aģentūras un dalībvalstis (..) sadarbojas, lai nodrošinātu, ka tiek ņemta vērā — tostarp regulatīvajos procesos, uzraudzībā un taisnīguma kultūras īstenošanā (..) — savstarpējā atkarība starp civilās aviācijas drošību un sociāli ekonomiskajiem faktoriem, nolūkā pievērsties civilās aviācijas sociāli ekonomiskajiem riskiem”.

Tā arī noteic, ka reizi trijos gados Aģentūra publicē pārskatu, “kurā sniedz objektīvu atzinumu par veiktajām darbībām un pasākumiem, īpaši tādu jautājumu risināšanai, kas ir saistīti ar savstarpējo atkarību starp civilās aviācijas drošību un sociāli ekonomiskajiem faktoriem”.

Tas ir saskaņā ar Eiropas drošības riska pārvaldības (DRP) procesu — proaktīvu un datu virzītu procesu, kura mērķis ir sistemātiski identificēt un novērtēt drošības jautājumus, tostarp tos, kas izriet no sociāli ekonomiskajiem faktoriem. Pirmo 89. pantā paredzētā pārskata izdevumu EASA publicēja 2021. gada decembrī¹⁵. Pārskatā ir īpaši izvērtēta sociāli ekonomisko faktoru ietekme uz drošību tādās jomās kā nodarbinātība un darba nosacījumi, veselība, dzīvesveids un izglītība. Tajā ir arī noteiktas iespējamās turpmākās darbības un pasākumi saistībā ar EADP.

14 [EASA un ECDC Covid-19 Aviācijas veselības drošības protokols | EASA \(europa.eu\)](#)

15 [EASA publicē pētījumu par sociāli ekonomiskajiem faktoriem saistībā ar aviācijas drošību | EASA \(europa.eu\)](#)

1.3.2.2. Aģentūras pasākumi

Regulas (ES) 2018/1139 un tās īstenošanas un deleģēto aktu īstenošana attiecīgā gadījumā tiek atbalstīta ar sertifikācijas specifikācijām (SS) un citām sīki izstrādātām specifikācijām (SIS), pieņemamiem atbilstības nodrošināšanas līdzekļiem (PANL) un norādēm.

SS paredz tehniskos standartus, kuros norādīti līdzekļi, kas izmantojami, lai pierādītu atbilstību Regulai (ES) 2018/1139 un deleģētajiem un īstenošanas aktiem, kas pieņemti, pamatojoties uz regulu. Tās izmanto ražojumu, personu un organizāciju sertifikācijai. Ja tā paredz Regula (ES) 2018/1139, dažas SS veido sertifikācijas pamatu *EASA* sertifikāta izsniegšanai.

SIS ir nesaistoši standarti, ko Aģentūra izdod, lai īstenotu konkrētus noteikumus Regulā (ES) 2018/1139 un deleģētajos un īstenošanas aktos, kas pieņemti, pamatojoties uz regulu, ja Regula (ES) 2018/1139 paredz sīki izstrādātu specifikāciju izmantošanu atbilstības deklarēšanai, ko veic organizācija vai persona, uz kuru attiecas šāds deklarēšanas pienākums.

ALAP ir nesaistoši standarti, ko izdod Aģentūra un ko izmanto organizācijas, lai pierādītu atbilstību Regulai (ES) 2018/1139 un deleģētajiem un īstenošanas aktiem, kas pieņemti, pamatojoties uz regulu, vai atbilstību SS un SIS.

Norādes ir nesaistošs materiāls, ko izdod Aģentūra un kas palīdz ilustrēt deleģēto vai īstenošanas aktu, SS vai SIS nozīmi, un ko izmanto, lai atbalstītu Regulas (ES) 2018/1139, uz tās pamata pieņemto deleģēto un īstenošanas aktu, SS un SIS interpretāciju.

1.3.2.3. Elastīguma pasākumi

Tā kā aviācija ir sarežģīta darbība, noteikumus nav iespējams izstrādāt visām situācijām un ir nepieciešams zināms elastīgums, lai darbības varētu veikt, vienlaikus saglabājot pietiekamu drošības līmeni.

Šajā nolūkā Regulā (ES) 2018/1139 ir ietverti elastīguma noteikumi, kas ļauj dalībvalstīm piešķirt jebkurai fiziskai vai juridiskai personai, uz kuru attiecas regula, atbrīvojumus no piemērojamām prasībām, ja tas steidzami vajadzīgs neparedzamos apstākļos, kas ietekmē minētās personas, vai minēto personu steidzamām darbības vajadzībām, ja vien ir izpildīti visi šādi nosacījumi:

- ja tiek ievērotas piemērojamās prasības, nav iespējams pienācīgi novērst minētos apstākļus vai nodrošināt minētās vajadzības;
- ir nodrošināta drošība, vides aizsardzība un atbilstība piemērojamām pamatprasībām, vajadzības gadījumā piemērojot kompensācijas pasākumus;
- dalībvalsts, cik vien iespējams, ir mazinājusi jebkādu tirgus apstākļu kropļojumu, kas varētu rasties atbrīvojuma piešķiršanas rezultātā, un
- atbrīvojuma darbības joma un ilgums ir ierobežoti līdz tam, kas ir noteikti nepieciešams, un atbrīvojumu piemēro bez diskriminācijas.

Ja atbrīvojums piešķirts uz laiku, kas pārsniedz astoņus secīgus mēnešus, vai ja dalībvalsts ir piešķirusi vienu un to pašu atbrīvojumu atkārtoti, un tā kopējais ilgums pārsniedz astoņus mēnešus, Aģentūra novērtē, vai ir izpildīti iepriekš izklāstītie nosacījumi, un trīs mēnešu laikā no paziņojuma saņemšanas dienas sniedz Komisijai ieteikumu par novērtējuma rezultātu. Tad Komisija, ņemot vērā minēto ieteikumu, novērtē, vai minētie nosacījumi ir izpildīti. Ja Komisija uzskata, ka minētie nosacījumi nav izpildīti, vai ja tās izdarītie secinājumi atšķiras no Aģentūras veiktā novērtējuma rezultātiem, tā trīs mēnešu laikā pēc minētā ieteikuma saņemšanas dienas pieņem īstenošanas aktu, kurā iekļauts tās lēmums. Pēc tam, kad paziņots

īstenošanas akts, kas apstiprina, ka minētie nosacījumi nav izpildīti, attiecīgā dalībvalsts nekavējoties atsauc piešķirto atbrīvojumu.

Ja dalībvalsts uzskata, ka atbilstību pielikumos noteiktajām piemērojamām pamatprasībām ir iespējams pierādīt ar citiem līdzekļiem, kas nav noteikti uz šīs regulas pamata pieņemtajos deleģētajos un īstenošanas aktos, un ka šiem citiem līdzekļiem ir būtiskas priekšrocības civilās aviācijas drošības ziņā vai personām, uz ko attiecas šī regula, vai attiecīgajām iestādēm nodrošinātās efektivitātes ziņā, tā var iesniegt Komisijai un Aģentūrai pamatotu lūgumu izdarīt grozījumus attiecīgajā deleģētajā vai īstenošanas aktā, lai ļautu izmantot minētos citus līdzekļus. Tādā gadījumā Aģentūra bez liekas kavēšanās sniedz Komisijai ieteikumu attiecībā uz to, vai dalībvalsts lūgums atbilst iepriekš noteiktajiem nosacījumiem. Nepieciešamības gadījumā Komisija nekavējoties un ņemot vērā minēto ieteikumu, apsver iespēju izdarīt grozījumus attiecīgajā deleģētajā vai īstenošanas aktā.

1.3.3. Nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšana civilajā aviācijā

Eiropas līmeņa noteikumi, kas piemērojami nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanā, ir definēti Regulā (ES) Nr. 996/2010¹⁶. Tā nodrošina augstu efektivitātes, steidzamības un kvalitātes līmeni Eiropas civilās aviācijas drošības izmeklēšanā; tās vienīgais mērķis ir novērst nelaiemes gadījumu un incidentu atkārtosanos nākotnē, nevis noteikt vainīgo vai likt uzņemties atbildību. Tā vēl vairāk nostiprina sadarbību starp drošības izmeklēšanas iestādēm, izveidojot Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīklu (*ENCASIA*), un ievieš noteikumus par drošības rekomendāciju un ar tām saistīto atbildes pasākumu uzglabāšanu ES centrālajā datubāzē.

Plašāka informācija par nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas procesiem Eiropas Savienībā ir sniegta [1.5. iedaļā](#).

1.3.4. Ziņošana, analīze un turpmākie pasākumi attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā

Regula (ES) Nr. 376/2014¹⁷ ietver noteikumus saistībā ar ziņošanu, analīzi un turpmākiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem, papildinot nozares īpašos noteikumus par atgadījumu paziņošanu, kuri ietverti nozares īstenošanas regulās. Šis tiesību akts nosaka prasības, kuru mērķis ir veicināt stingru ziņošanas kultūru. Tas arī nosaka nozares, dalībvalstu un *EASA* pienākumus vākt un analizēt atgadījumus nolūkā atbalstīt to drošības pārvaldības procesu. Turklāt minētā regula nodrošina, ka informācija tiek atbilstoši aizsargāta un tiek kopīgota starp dalībvalstīm un *EASA*. Tāpat regulā ir ietverti noteikumi taisnīguma kultūras principu veicināšanai visās dalībvalstīs.

Visbeidzot EADP izmanto priekšrocības, ko sniedz ar šo regulu izveidotais analītiķu tīkls, lai noteiktu, kādas darbības ir jāīsteno Savienības līmenī, pamatojoties uz pierādījumiem. Šajā darbā tiek izmantoti progresīvie analītiskie dati, kas pieejami *Data4Safety* platformā, kā arī

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

17 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 376/2014 (2014. gada 3. aprīlis) par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulas (EK) Nr. 1321/2007 un (EK) Nr. 1330/2007 (Dokuments attiecas uz EEZ); OV L 122, 24.4.2014., 18. lpp.

iespēja attiecīgā gadījumā apvienot atgadījumu datus ar citiem datu avotiem, tādējādi uzlabojot šā darba datu dimensiju un ļaujot labāk identificēt un izvērtēt riskus visā sistēmā.

1.3.5. Darbības aizliegumam ES pakļauto gaisa pārvadātāju Eiropas Savienības saraksts

Regula (EK) Nr. 2111/2005¹⁸ (turpmāk “Regula Nr. 2111/2005”) paredz noteikumus par to gaisa pārvadātāju ES saraksta izveidi un publicēšanu (pamatojoties uz kopējiem kritērijiem), kuriem drošības apsvērumu dēļ piemēro darbības aizliegumu ES. Pamatojoties uz šo regulu pieņemtais [darbības aizliegumam pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts](#)¹⁹ ir regula, un tādējādi tas ir tieši piemērojams visās dalībvalstīs. Darbības aizliegumam pakļauto gaisa pārvadātāju saraksts ir izveidots ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 474/2006²⁰. Tas tiek regulāri atjaunināts.

Saraksta atjaunināšanā Komisijai palīdz Aviācijas drošības komiteja, kuras sastāvā ir gaisa satiksmes drošības tehniskie eksperti no visām EASA valstīm un kuras priekšsēdētājs ir Komisijas pārstāvis. Pēc Komisijas priekšlikuma Aviācijas drošības komiteja ar kvalificētu balsu vairākumu pieņem savu atzinumu²¹.

Lēmumu iekļaut vai izslēgt gaisa pārvadātāju (vai pārvadātāju grupu, kas ir sertificēti vienā valstī) no saraksta pieņem, pamatojoties uz kopīgiem drošības kritērijiem, kas ietverti Regulā Nr. 2111/2005. Minētajos kritērijos ņem vērā, piemēram, gaisa pārvadātāja drošības nepilnības, gaisa pārvadātāja vai iestādes, kas ir atbildīga par tā pārraudzību, nespēju vai nevēlēšanos novērst trūkumus drošības jomā, darbības aizliegumus, ko noteikušas trešās valstis, revīzijas ziņojumus, ko sagatavojušas trešās valstis vai starptautiskas organizācijas (ICAO) un pamatotu ar negadījumiem saistītu informāciju. Visos kritērijos ņem vērā attiecīgos aviācijas drošības standartus — vai nu ICAO SIP trešo valstu ekspluatantu gadījumā, vai arī ES tiesību aktus Eiropas ekspluatantu gadījumā.

1.4. Pienākumi un atbildība drošības jomā Eiropas Savienībā

1.4.1. Lēmumu pieņemšanas process Eiropas Savienībā

Ar LESD 100. panta 2. punktu ir atļauts cita starpā pieņemt gaisa transporta drošības uzlabošanas pasākumus, kurus pieņem Eiropas Parlaments un Padome saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru un pēc apspriešanās ar Ekonomikas un sociālo lietu komiteju un Reģionu komiteju.

Šādus tiesību aktus ierosina Komisija, kam ir iniciatīvas tiesības, un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei, ko bieži dēvē par “līdztiesīgajiem likumdevējiem”. Eiropas Parlaments, ko ievēl Eiropas pilsoņi, un Padome, ko veido dalībvalstu pārstāvji, var grozīt

18 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2111/2005 (2005. gada 14. decembris) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu (Dokuments attiecas uz EEZ); OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.

19 Plašāka informācija pieejama vietnē http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm.

20 Komisijas Regula (EK) Nr. 474/2006 (2006. gada 22. marts) par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi, kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 II nodaļā (Dokuments attiecas uz EEZ); OV L 84, 23.3.2006., 14. lpp.

21 Procesuālā kārtība ir izklāstīta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu; OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

Komisijas ierosināto tekstu, uz ko attiecas prasības, kuras paredzētas Līgumos. Visbeidzot, līdztiesīgie likumdevēji izsaka savu piekrišanu attiecīgajam tekstam.

Kad Eiropas Parlaments un Padome ir apstiprinājuši galīgo tekstu, to paraksta abu iestāžu priekšsēdētāji un ģenerālsēkretāri. Pēc tekstu parakstīšanas tos publicē *Oficiālajā Vēstnesī*.

Regulas ir tiešā veidā saistošas visā ES no dienas, kas noteikta *Oficiālajā Vēstnesī* publicētajā redakcijā.

Tiesību akti, kas ir pieņemti saskaņā ar minēto procedūru, var ietvert deleģētās un īstenošanas pilnvaras Komisijai. Komisijai šādas pilnvaras ir tikai tad, ja to paredz tiesību pamataktis.

Deleģēto aktu pieņemšanai ir izveidota speciāla ekspertu grupa, kurā Komisija pēc regulatīvo priekšlikumu rūpīgas apspriešanas ar dalībvalstis pārstāvošajiem ekspertiem pieņem deleģētos aktus. Īstenošanas aktu pieņemšanai ir izveidota īpaša komiteja²², kura pieņem Regulu (ES) 2018/1139 un (ES) 376/2014 īstenošanas aktu projektus un kurā Komisija iesniedz regulu projektus, kas izstrādāti, pamatojoties galvenokārt uz *EASA* priekšlikumiem (tā dēvētajiem “atzinumiem”), par kuriem veic plašu apspriešanos ar ieinteresētajām personām, pirms tos publicē Aģentūra. Regulas projektu apspriež šajā regulatīvajā komitejā, kuras sastāvā ir 27 dalībvalstu pārstāvji un kurā kā novērotāji piedalās arī Islandes, Lihtenšteinas, Norvēģijas, Šveices un EBTA Uzraudzības iestādes pārstāvji saskaņā ar EEZ nolīgumu²³ un Nolīgumu starp Eiropas Kopieniem un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu²⁴. Ja komiteja sniedz pozitīvu atzinumu par Komisijas ierosinātajiem pasākumiem, īstenošanas regula tiek pieņemta.

Civilās aviācijas drošības jomā svarīga ir vēl viena komiteja — Aviācijas drošības komiteja, kas ir iesaistīta to pārvadātāju saraksta atjaunināšanā, kuriem noteikts darbības aizliegums saskaņā ar Regulu (ES) 2111/2005. Ir arī Vienotās gaisa telpas komiteja, kas atbildīga par tādu darbības uzlabošanas sistēmas noteikumu pieņemšanu, kuri ietver drošības darbības rādītājus attiecībā uz *ATM/ANS*.

1.4.2. Aviācijas drošības kompetences un pienākumi Eiropas drošības sistēmā

1.4.2.1. Kopsavilkums — kompetences un pienākumi Eiropas drošības sistēmā

22 Komiteja kopēju drošības prasību piemērošanai civilās aviācijas jomā — “Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras komiteja” jeb “*EASA* komiteja”.

23 Līgums par Eiropas Ekonomikas zonu, OV L 1, 3.1.1994., XIII pielikums, 1.–101. lpp.

24 Nolīgums starp Eiropas Kopieniem un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu, OV L 114, 30.4.2002., 73.–90. lpp.

2. tabula. Kompetentās iestādes saskaņā ar ES noteikumiem

KOMPETENCES JOMA	DALĪBVALSTIS	EASA
<p>Gaisa kuģu lidojumderīgums un vides aizsardzība, tostarp:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lidmašīnas, - rotorplāni, - planieri, - gaisa baloni, - dirižabļi, - e-VTOL gaisa kuģi. 	(Atsevišķu) gaisa kuģu lidojumderīguma sertifikācija	Gaisa kuģa, dzinēja un propelleru tipa sertifikācija
	(Atsevišķu) gaisa kuģu trokšņa sertifikācija	Daļu un ierīču sertifikācija
	n/p	Projektēšanas organizāciju sertifikācija un pārraudzība
	Ražošanas organizāciju sertifikācija un pārraudzība, izņemot tās, attiecībā uz kurām EASA ir kompetentā iestāde	<p>Trešo valstu ražošanas organizāciju sertifikācija un pārraudzība</p> <p>To ES ražošanas organizāciju sertifikācija un pārraudzība, kuru sertifikāti nodoti saskaņā ar PR 64. vai 65. pantu²⁵.</p>
	Tehniskās apkopes organizāciju (145. daļa) sertifikācija un pārraudzība, izņemot tās, attiecībā uz kurām EASA ir kompetentā iestāde	<p>Trešo valstu tehniskās apkopes organizāciju (145. daļa) sertifikācija un pārraudzība</p> <p>To 145. panta ES organizāciju sertifikācija un pārraudzība, kuru sertifikāti nodoti saskaņā ar PR 64. vai 65. pantu.</p>
	Apvienoto lidojumderīguma organizāciju (CAO daļa) sertifikācija un pārraudzība, izņemot tās, attiecībā uz kurām EASA ir kompetentā iestāde	<p>Trešo valstu apvienoto lidojumderīguma organizāciju (CAO daļa) sertifikācija un pārraudzība</p> <p>To CAO daļas ES organizāciju sertifikācija un pārraudzība, kuru sertifikāti nodoti saskaņā ar PR 64. un 65. pantu.</p>
Lidojumderīguma uzturēšanas pārvaldības organizāciju (CAMO daļa) sertifikācija un pārraudzība, izņemot tās, attiecībā uz kurām EASA ir kompetentā iestāde	<p>Trešo valstu lidojumderīguma uzturēšanas pārvaldības organizāciju (CAMO daļa) sertifikācija un pārraudzība</p> <p>To ES lidojumderīguma uzturēšanas pārvaldības organizāciju sertifikācija un pārraudzība, kuru sertifikāti nodoti saskaņā ar PR 64. un 65. pantu.</p>	

25 64. pants: atbildības pārdale pēc dalībvalstu lūguma — 65. pants: atbildības pārdale pēc tādu organizāciju lūguma, kas darbojas vairāk nekā vienā dalībvalstī.

	Tehniskās apkopes sertifikācijas darbinieku licencēšana	n/p
	Gaisa kuģu tehniskās apkopes mācību organizāciju (147. daļa) sertifikācija un pārraudzība, izņemot tās, attiecībā uz kurām EASA ir kompetentā iestāde	Trešo valstu gaisa kuģu tehniskās apkopes mācību organizāciju (147. daļa) sertifikācija un pārraudzība To ES gaisa kuģu tehniskās apkopes mācību organizāciju (147. daļa) apstiprināšana, kuru sertifikāti nodoti saskaņā ar PR 64. un 65. pantu.
Lidojuma operācijas	n/p	Trešo valstu ekspluatantu apstiprināšana (komerciālais gaisa transports)
	Komerčiālo gaisa pārvadātāju / gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) turētāju sertifikācija un pārraudzība, izņemot tos, attiecībā uz kuriem EASA ir kompetentā iestāde	To komerčiālo gaisa kuģu ekspluatantu sertifikācija un pārraudzība, kuru AOC nodotas saskaņā ar PR 64. vai 65. pantu.
	Citu ekspluatantu (nekomerciālās darbības, specializētās darbības) pārraudzība/apstiprināšana, izņemot tos, attiecībā uz kuriem EASA ir kompetentā iestāde	Citu operatoru pārraudzība/apstiprināšana, ja pārraudzība nodota saskaņā ar PR 64. vai 65. pantu.
Gaisa kuģu apkopes un medicīniskā sertifikācija	Pilotu licencēšana un medicīniskā sertifikācija	n/p
	Salona apkopes atestācija	n/p
	Pilotu mācību organizāciju sertifikācija un pārraudzība, izņemot tās, attiecībā uz kurām EASA ir kompetentā iestāde	Trešo valstu pilotu mācību organizāciju sertifikācija un pārraudzība To ES pilotu mācību organizāciju sertifikācija un pārraudzība, kuru sertifikāti nodoti saskaņā ar PR 64. vai 65. pantu.
	Aviācijas medicīnas centru sertifikācija un pārraudzība, izņemot tās, attiecībā uz kurām EASA ir kompetentā iestāde	Trešo valstu aviācijas medicīnas centru sertifikācija un pārraudzība
	FSTD sertifikācija, izņemot tos, attiecībā uz kuriem EASA ir kompetentā iestāde	Šādu FSTD sertifikācija: – ko izmanto EASA sertificētas mācību organizācijas; – kas atrodas trešā valstī; – kas atrodas dalībvalstī (pēc dalībvalsts pieprasījuma).

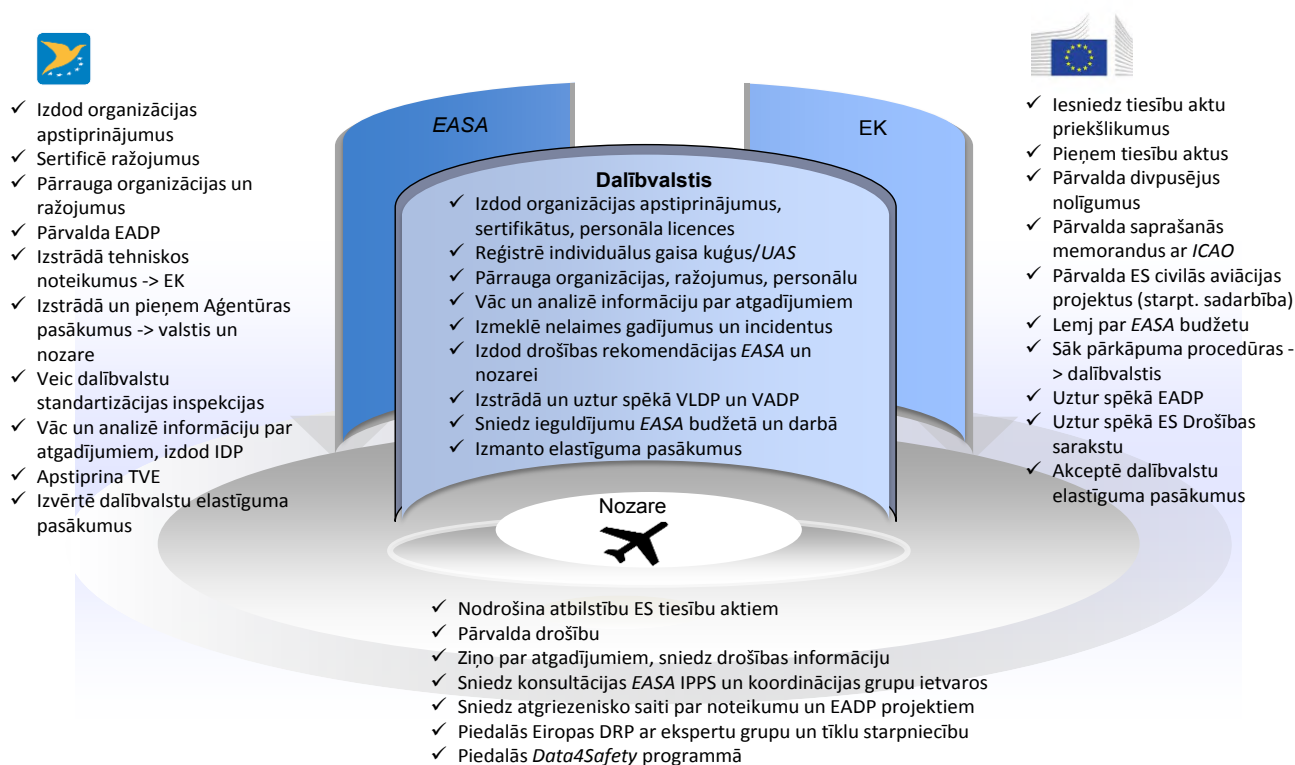
	Instruktoru un eksaminētāju, kā arī aviācijas medicīnas ekspertu sertifikācija	n/p
ATM/ANS	ATM/ANS nodrošinātāju sertifikācija un pārraudzība, izņemot tos, attiecībā uz kuriem EASA ir kompetentā iestāde	Trešo valstu ATM/ANS nodrošinātāju sertifikācija un pārraudzība Eiropas ATM/ANS nodrošinātāju sertifikācija un pārraudzība, ieskaitot tīkla pārvaldnieku un DAT pakalpojumu sniedzējus.
	n/p	Sertifikācija un pārraudzība attiecībā uz sertifikātiem ar drošību saistītam ATM/ANS aprīkojumam un par šādu aprīkojumu sniegtām deklarācijām.
	Gaisa satiksmes vadības dispečeru (tostarp instruktoru un eksaminētāju) licencēšana un medicīniskā sertifikācija	n/p
	Gaisa satiksmes vadības dispečeru mācību organizāciju sertifikācija, izņemot tās, attiecībā uz kurām EASA ir kompetentā iestāde	Trešo valstu gaisa satiksmes vadības dispečeru mācību organizāciju sertifikācija
	Aviācijas medicīnas ekspertu un medicīnas centru sertifikācija	n/p
Lidlauki (ieskaitot helikopteru lidlaukus un vertiportus)	Lidlauku un to ar drošību saistītā aprīkojuma sertifikācija	Sertifikācija un pārraudzība attiecībā uz sertifikātiem ar drošību saistītam lidlauku aprīkojumam un par šādu aprīkojumu sniegtām deklarācijām.
	Lidlauku un to ekspluatantu sertifikācija	n/p
UAS (droni)	UAS ekspluatantu un sertificēto UAS reģistrācija	“Īpašo” operāciju kategorijā ekspluatēto UAS konstrukcijas pārbaude
	“Īpašo” operāciju kategorijā ekspluatēto UAS ekspluatācijas apstiprināšana	n/p
	Vieglo UAS ekspluatanta sertifikātu (LUC) pirmreizējā izsniegšana un pastāvīga uzraudzība	n/p
	UAS tālvadības pilotu licencēšana un medicīniskā sertifikācija	n/p
“U-space”	Gaisa telpas riska novērtējums, “U-space” gaisa telpas apzīmējums, dinamiskā gaisa telpas konfigurācijas maiņa un saistītie pienākumi	n/p

Vienotā kopīgo informācijas pakalpojumu sniedzēja noteikšana un sertifikācija	n/p
Citu "U-space" pakalpojumu sniedzēju (USSP) sertifikācija	Eiropas USSP un trešo valstu USSP sertifikācija

Piezīme.

Apstiprināšanas/sertifikācijas pienākumi dažādajās kompetences jomās attiecīgā gadījumā ietver arī drošības pārvaldību un informācijas drošības pārvaldību. Atbilstību piemērojamām prasībām pārbauda pirmreizējās sertifikācijas/apstiprināšanas un pastāvīgas uzraudzības procesā, un uz to neattiecinā atsevišķu apstiprinājuma / organizācijas sertifikātu. Līdz ar to pienākumu sadale attiecībā uz šīm jomām atbilst 2. tabulā noteiktajai.

1. attēls. Mijiedarbība starp ieinteresētajām personām Eiropas drošības sistēmā



1.4.2.2. Dalībvalstis

Saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru Padome, kuras sastāvā ir dalībvalstu pārstāvji, ir līdztiesīgs likumdevējs līdzās Eiropas Parlamentam (sk. [1.3.1. iedaļu](#)). Īstenošanas aktu gadījumā arī dalībvalstis (nevis pati Padome) piedalās lēmumu pieņemšanas procesā, izmantojot iedibināto komitoloģijas procedūru (sk. [1.4.1. iedaļu](#)).

Kā Savienības tiesību akti nosaka, dalībvalstis ir atbildīgas par šādu jomu reglamentāciju:

- a) Regulas (ES) 2018/1139 I pielikumā uzskaitīto gaisa kuģu lidojumderīgums (piemēram, daži vēsturiskie gaisa kuģi, eksperimentāli gaisa kuģi, viegie gaisa kuģi utt.);
- b) to gaisa kuģu ekspluatācija, kurus izmanto bruņoto spēku, muitas, policijas, meklēšanas un glābšanas, ugunsdzēsības, krasta apsardzes vai tamlīdzīgās darbībās vai dienestos, ar nosacījumu, ka dalībvalstis ir nolēmušas nepiemērot ES prasības, kā paredzēts Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 6. punktā;
- c) *ATM/ANS*, tostarp sistēmas un komponenti, kurus nodrošina vai dara pieejamus bruņotie spēki, ar nosacījumu, ka dalībvalsts ir nolēmusi nepiemērot ES prasības, kā paredzēts Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 6. punktā;
- d) lidlauki, kurus kontrolē un ekspluatē bruņotie spēki, ar nosacījumu, ka dalībvalsts ir nolēmusi nepiemērot ES prasības, kā paredzēts Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 6. punktā;

Piezīme. Neskarot valsts drošības un aizsardzības prasības, dalībvalstis nodrošina, ka c) apakšpunktā minētie *ATM/ANS* pakalpojumi, ko sniedz civilajai gaisa satiksmei, kā arī d) apakšpunktā minētie objekti, kas ir pieejami publiskai izmantošanai, piedāvā tādu drošības līmeni un sadarbību ar civilām sistēmām, kas ir tikpat efektīva kā tā, kura izriet no Regulas (ES) 2018/1139 pamatprasību piemērošanas.

- e) lidlauki, kas neatbilst vismaz vienam no šādiem kritērijiem:
 - i) tie ir pieejami publiskai izmantošanai;
 - ii) tie apkalpo komerciālos gaisa pārvadājumus;
 - iii) tie darbības nodrošina, izmantojot instrumentālās nolaišanās vai izlidošanas procedūras, un
 - a) tajos ir 800 metru gari vai garāki cietā seguma skrejceļi, vai
 - b) tie apkalpo tikai helikopterus;
- f) Pēc dalībvalsts lēmuma lidlauki, kas atbilst visiem e) apakšpunkta i) līdz iii) punktā izklāstītajiem kritērijiem, bet apkalpo ne vairāk kā 10 000 komerciālo gaisa transporta pasažieru vai no kuriem ir ne vairāk kā 850 ar kravu pārvadājumiem saistīti pārvadājumi gadā.
- g) lidojuma laika ierobežošanas pasākumi attiecībā uz jomām, uz kurām neattiecas ES tiesības (sal. ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 8. pantu).

Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 6. punktu dalībvalsts var pieņemt lēmumu jebkurus III nodaļas 1., 2., 3. vai 7. iedaļas noteikumus vai to kombināciju piemērot dažām vai visām regulas 2. panta 3. punkta a) apakšpunktā minētajām darbībām un šajās darbībās iesaistītajam personālam un organizācijām, ja tā uzskata, ka, ņemot vērā attiecīgo darbību, personāla un organizāciju iezīmes un konkrēto noteikumu nolūku un saturu, minētos noteikumus var efektīvi piemērot. Šī tā dēvētā “izvēles” iespēja sniedz dalībvalstīm elastīgumu lemšanā par to, vai Savienības tiesību piemērošana var būt efektīvāka drošības, sadarbības vai efektivitātes ieguvumu sasniegšanas ziņā.

Lai gan lielākā daļa aviācijas drošības tiesību aktu ir pieņemti Eiropas Savienības līmenī, dalībvalstis ir atbildīgas par to, lai nodrošinātu civilās aviācijas drošību to teritorijā un gaisa telpā. Lielāko daļu sertifikācijas uzdevumu saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1139 un tās īstenošanas noteikumiem izpilda valstu līmenī, piemēram, valsts organizāciju apstiprināšanu

un personāla licencēšanu. Dalībvalstis pārrauga šo personālu un organizācijas, veic revīzijas, novērtēšanu un pārbaudes, un veic pasākumus, lai novērstu neatbilstību.

Tomēr dažās jomās sertifikāti tiek izdoti Eiropas Savienības līmenī. Patiešām, šajās jomās dalībvalstis pieņēma, ko tām uzliek Čikāgas konvencija, ir deleģējušas ES (sīkāk sk. 2. diagrammu iepriekš).

Atbilstoši Regulas (ES) 2018/1139 64. panta 7. punktam atbildības pārdale saskaņā ar šo pantu neskar dalībvalstu tiesības un pienākumus saskaņā ar Čikāgas konvenciju. Ja dalībvalsts saskaņā ar šo pantu pārdala atbildību par uzdevumiem, kas tai noteikti ar Čikāgas konvenciju, tā informē *ICAO* par to, ka Aģentūra vai cita dalībvalsts tās vārdā pilda funkcijas un pienākumus, kas tai uzticēti saskaņā ar Čikāgas konvenciju.

Saskaņā ar *ICAO* standartiem un ievērojot Regulas (ES) 2018/1139 II nodaļu, dalībvalstis ir arī atbildīgas par valsts (lidojumu) drošības programmas izstrādāšanu — tai ir jābūt saskaņotai ar Eiropas Aviācijas drošības programmu un jāatbalsta Eiropas Aviācijas drošības sistēmas īstenošana.

1.4.2.3. Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*)

Eiropas Aviācijas drošības aģentūru izveidoja 2002. gadā nolūkā nodrošināt labāku kārtību visās jomās, uz kurām attiecas Regula (ES) 2018/1139, lai dažus uzdevumus, ko veic ES līmenī, varētu veikt viena specializēta ekspertu organizācija. *EASA* personāla sastāvā ir vairāk nekā 800 aviācijas ekspertu un amatpersonu no visām dalībvalstīm. Tās galvenā mītne atrodas Ķelnē (Vācija), tai ir birojs Briselē un pieci citi biroji — Vašingtonā (ASV), Monreālā (Kanāda), Pekinā (Ķīna), Panamā (Panama) un Singapūrā.

EASA ir neatkarīga tehniskos jautājumos, un tai ir juridiska, administratīva un finansiāla autonomija. Tā ir juridiska persona un veic uzdevumus un pienākumus, kas tai piešķirti ar Regulu (ES) 2018/1139.

EASA valde, kas apvieno pārstāvjus no 27 ES dalībvalstīm, Islandes, Lihtenšteinas, Norvēģijas, Šveices un Komisijas, nosaka *EASA* prioritātes, izveido tās budžetu un uzrauga Aģentūras darbību. Valde arī uzaicina novērotājus uz tās apspriedēm, sapulcējot ES kaimiņvalstis, kas parakstījušas visaptverošu aviācijas nolīgumu ar ES, un nozares pārstāvjus, kas pārstāvēti ar *EASA* Konsultatīvās padomes starpniecību.

EASA darbojas kā kompetentā iestāde aviācijas jomās, kas sīkāk aprakstītas 2. diagrammā iepriekš. Šajā kontekstā kopš 2003. gada *EASA* ir atbildīga par gaisa kuģu tipa sertifikāciju ES. Sertifikāts, ko izdevusi *EASA*, apliecina, ka gaisa kuģa tips atbilst drošības prasībām, kas noteiktas ES tiesību aktos. *EASA* pārrauga gaisa kuģu tipu veikspēju ekspluatācijā visā būvētā gaisa kuģa aprites cikla laikā, pamatojoties uz tipa projektu. Tāpēc tā var uzdot veikt darbības, ja tā ir atklājusi nedrošu stāvokli. Šādā nolūkā tā izdod “lidojumderīguma direktīvas”, kas adresētas tipa sertifikāta turētājam un kas ir jāievēro ekspluatantam saistībā ar tā atsevišķā gaisa kuģa tehnisko apkopi.

EASA veic arī dažādos uzdevumus un pienākumus, kas aprakstīti 3. diagrammā. Tas jo īpaši ietver tādu atzinumu sagatavošanu un pieņemšanu, kas palīdz Komisijai sagatavot deleģēto un īstenošanas regulu tehniskās daļas.

Izstrādāt minētos atzinumus *EASA* palīdz konsultatīvās struktūras, kas sniedz arī konsultācijas par *EASA* noteikumu izstrādes programmas saturu, prioritātēm un izpildi EADP kontekstā. *EASA* arī sagatavo un pieņem pasākumus (sertifikācijas specifikācijas un citas sīki izstrādātas specifikācijas, pieņemamus atbilstības nodrošināšanas līdzekļus un norādes), kas veicina šo kopējo tehnisko noteikumu īstenošanu.

Turklāt *EASA* veic standartizācijas inspekcijas dalībvalstīs, lai uzraudzītu to, kā dalībvalstis piemēro Regulu (ES) 2018/1139, kā arī tās īstenošanas noteikumus (sk. arī [3.1.1. iedaļu](#)). Tā ir pakļauta Komisijai, kas galu galā izlemj par izpildes pasākumu sākšanu neatbilstības gadījumā, pamatojoties uz tehniskām un juridiskām apspriedēm ar Aģentūru.

ATM/ANS jomā *EASA* sniedz tehnisku palīdzību Komisijai EVGT īstenošanā, veicot tehniskas pārbaudes, izmeklēšanu un izpēti, kā arī palīdzot īstenot *ATM* ģenerālplānu (ĢP), tostarp sniedzot atbalstu *SESAR* programmas izstrādē un izvēršanā. *EASA* īpaši risina regulatīvos un īstenošanas jautājumus saistībā ar *SESAR* būtiskākajām darbības izmaiņām un citiem tehnoloģiskiem sasniegumiem, piemēram, cita starpā par “U-space” tehnoloģiskajiem risinājumiem, virtualizāciju, mākonī bāzētu arhitektūru un attālinātām torņa operācijām, sniedzot iespēju izmantot jaunas darba metodes, darbības uzlabojumus un tehnoloģijas, ko izstrādājusi *SESAR*. *EASA* arī atbalsta visu *SESAR* inovācijas ciklu, novērtējot ierosinātās sistēmas un pārbaudot izvērstos risinājumus. Tie veido Eiropas nākotnes gaisa telpas arhitektūras pamatelementus, atbalstot drošību, efektivitāti un vidisko sniegumu. Tāpat *EASA* Komisijas vārdā nodrošina tīkla pārvaldnieka pārraudzību attiecībā uz EVGT *ATM* funkcijām.

Turklāt *EASA* sniedz ieguldījumu darbības uzlabošanas sistēmas īstenošanā attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām, jo īpaši nodrošinot norādes par EVGT *ATM* darbības uzlabošanas sistēmas ar drošību saistītajiem elementiem (sk. 2.3.1. iedaļu).

EASA ir arī pilnvarota atļaut trešo valstu komerciālajiem gaisa pārvadātājiem veikt lidojumus uz 31 *EASA* valsti vai no tās. *EASA* pārņem tikai ārvalstu ekspluatantu novērtējuma ar drošību saistīto daļu. Ekspluatācijas atļaujas turpina piešķirt valsts iestādes. Turklāt *EASA* koordinē Eiropas Perona pārbaudes programmu *SAFA* (ārvalstu gaisa kuģu drošības novērtēšana) attiecībā uz to ārvalstu gaisa kuģu drošību, kuri izmanto Savienības lidostas.

Plašākā kontekstā *EASA* vajadzības gadījumā sniedz tehniskas konsultācijas Komisijai un dalībvalstīm. Aģentūra ir arī struktūra, kas sniedz tehnisko palīdzību aviācijas drošības un *ATM* jomā trešām valstīm un reģioniem, ar kuriem ES ir parakstījusi aviācijas nolīgumus un kuriem ES ir apņēmusies sniegt šādu atbalstu. Uz *ad hoc* pamata palīdzība tiek sniegta arī ES dalībvalstu aviācijas iestādēm.

Turklāt *EASA* veic uzdevumus datu vākšanas, analīzes un pētniecības jomā, lai uzlabotu aviācijas drošību. Šajā saistībā to atbalsta aviācijas drošības analītiķu tīkls (ADAT). Aģentūra koordinē programmu *Data4Safety*, kuras pamatmērķis ir izveidot stabilas riska pārvaldības spējas Eiropas aviācijas nozarei, lai uzlabotu tās spējas pieņemt pārdomātus un ar datiem pamatotus lēmumus dažādajās aviācijas drošības jomās. Programmas mērķis ir izmantot nepieredzēti lielo zināšanu un datu apjomu, lai risinātu vissvarīgākos jautājumus un problēmas, ar kurām saskaras un saskarsies Eiropas transporta nozare.

EASA ir dalībiece Eiropas aviācijas krīzes koordinācijas vienībā, kas atbildīga par reaģēšanas uz tīkla krīzi aviācijas jomā pārvaldības koordinēšanu. Tā saskaņoti ar citām attiecīgām ieinteresētajām personām savā kompetences jomā palīdz laikus reaģēt uz krīzes situācijām aviācijā un mazināt tās.

Visbeidzot, *EASA* ir atbildīga par Eiropas aviācijas drošības plāna (*EPAS*) sagatavošanu un pieņemšanu²⁶.

26 Sīkāku informāciju par *EPAS*, tās izstrādes un pieņemšanas procesu skatīt [2.2. iedaļā](#). Angliski Eiropas Aviācijas drošības plāns (*European Plan for Aviation Safety*) iepriekš tika dēvēts par *European Aviation Safety Plan*. Tā nosaukums ir mainīts, lai novērstu iespēju sajaukt Eiropas Aviācijas drošības programmu (*EADP*) ar Eiropas Aviācijas drošības plānu (*EADp*).

Lai pastāvīgi uzlabotu civilās aviācijas drošību Savienībā, prognozētu jaunus drošības riskus un pēc iespējas labāk izmantotu ierobežotos tehniskos resursus, ļoti svarīgi ir piemērot pārdomātus drošības pārvaldības principus. Lai gan EADP jau bija labi iedibināts rīks drošības plānošanai ES līmenī, tikai ar Regulu (ES) 2018/1139 šis dokuments iemantoja oficiālu juridisku atzīšanu. Tajā izsmelīgi un pilnīgi aplūkoti drošības jautājumi.

Regulas (ES) 2018/1139 II nodaļā, kas attiecas uz drošības pārvaldību, ir paredzēts pieņemt Eiropas aviācijas drošības programmu un Eiropas aviācijas drošības plānu. Ar šiem noteikumiem ES tiesību aktos ir transponēti arī *ICAO* 19. pielikuma standarti un ieteicamā prakse, kas saistīta ar valsts drošības programmām.

Turklāt Regulā (ES) 2018/1139 ir ieviesti vairāki principi, uz kuriem *EASA*, Komisijai un dalībvalstīm būtu jāpamatojas, reglamentējot civilās aviācijas drošību un veicot pasākumus aviācijas drošības uzlabošanai. Minētie principi īpaši noteic, ka drošības pasākumiem un noteikumiem jāatbilst un jābūt samērīgiem ar veidu un riskiem, kas saistīti ar dažādajiem gaisa kuģu, ekspluatācijas un ar tiem risināmo pasākumu veidiem. Šādu pasākumu formulēšanā, ciktāl iespējams, būtu jākoncentrējas uz sasniedzamajiem mērķiem, vienlaikus atļaujot minēto mērķu sasniegšanai izmantot dažādus līdzekļus, un arī būtu jāveicina sistēmiska pieeja civilajai aviācijai, ņemot vērā drošības un citu tehnisko jomu, tostarp kibernetikas, savstarpējo atkarību. Šādai pieejai būtu jāveicina gan vajadzīgo drošības līmeņu sasniegšana izmaksu ziņā lietderīgākā veidā, gan inovācijas stimulēšana.

1.4.2.4. Eiropas Komisija

Komisijas pienākums ir sagatavot Eiropas tiesību aktu priekšlikumus saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru (sk. arī [1.3.1. iedaļu](#)) un sagatavot un pieņemt īstenošanas un deleģētos aktus, ja to paredz tiesību pamataktis.

Kad ES tiesību akts ir pieņemts, dalībvalstis ir galvenās atbildīgās par tā pareizu un savlaicīgu piemērošanu. Komisija ar Aģentūras palīdzību, izmantojot standartizācijas inspekciju procesu, uzrauga tā pareizu piemērošanu dalībvalstīs (sk. arī [3.1.1. iedaļu](#)).

Šajā saistībā Komisija var veikt pasākumus, ja ir aizdomas, ka dalībvalsts ir pārkāpusi Savienības tiesību aktus. Ja nav iespējams rast risinājumu agrīnā posmā (parasti pēc apspriedēm ar *EASA*), Komisija var sākt oficiālu pārkāpuma procedūru un galu galā iesūdzēt dalībvalsti Eiropas Savienības Tiesā (sk. 1.6. iedaļu).

Eiropas Parlaments un Padome lemj par ES gada budžetu, un Komisija atbild par tā īstenošanu. Šajā saistībā Komisija nodrošina pienācīgu līdzekļu piešķiršanu tām darbībām, ko veic *EASA* un kas ir atkarīgas no ES finansējuma.

Visbeidzot, Komisija ir atbildīga par Eiropas Aviācijas drošības programmas sagatavošanu, atjaunināšanu un pieņemšanu. Komisija saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 5. panta 1. punktu vajadzības gadījumā atjauninās Eiropas Aviācijas drošības programmu, lai atspoguļotu tajā ieviestās izmaiņas. Tā šajā nolūkā apspriedīsies ar Aģentūru un dalībvalstīm.

1.5. Nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšana

1.5.1. Piemērojamie noteikumi

Pienākums izmeklēt nelaimes gadījumus un incidentus, lai uzlabotu aviācijas drošību, nosakot to cēloņus, un sniegt drošības rekomendācijas, kas paredzētas, lai novērstu to šādu nelaimes gadījumu un incidentu atkārtošanos, joprojām ir dalībvalstīm.

Regula (ES) Nr. 996/2010 nodrošina juridisko pamatu ES līmenī nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanai un novēršanai. Tā nodrošina Eiropas civilās aviācijas drošības izmeklēšanas augstu efektivitāti, lietderību un kvalitāti, un tās vienīgais nolūks ir novērst negadījumu un incidentu atkārtošanos nākotnē, nevis noteikt vainīgo vai saukt pie atbildības. Šie noteikumi īpaši nodrošina to, ka iestāde, kas atbildīga par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu (drošības izmeklēšanas iestāde (DII)), ir neatkarīga no citām valsts aviācijas organizācijām un no jebkuras citas personas vai struktūras, kuras darbība varētu būt pretrunā uzdevumam, kas uzticēts drošības izmeklēšanas iestādei, vai ietekmēt tās objektivitāti. Noteikumi paredz, ka DII darbību var paplašināt, lai tā apkopotu un analizētu ar aviācijas drošību saistītu informāciju, jo īpaši nelaimes gadījumu novēršanas nolūkā. Šo darbību, pētījumu un vairāku izmeklēšanu analīzes rezultātā var izstrādāt drošības rekomendācijas, kuras attiecīgajam adresātam ir jāņem vērā un attiecīgi jārīkojas, lai pienācīgi novērstu civilās aviācijas nelaimes gadījumus un incidentus.

1.5.2. Drošības rekomendācijas

Regulā (ES) Nr. 996/2010 paredzēts, ka drošības rekomendācijas adresāts 90 dienu laikā no minētās vēstules saņemšanas informē DII, kura izdeva rekomendāciju, par īstenotiem vai plānotiem pasākumiem un attiecīgā gadījumā par laiku, kas tam vajadzīgs šo pasākumu pabeigšanai, un iemesliem, ja pasākumi nav veikti. DII 60 dienu laikā pēc atbildes vēstules saņemšanas informē adresātu par to, vai uzskata atbildi par pietiekamu vai ne, un sniedz pamatojumu, ja tā nepiekrīt lēmumam neveikt nekādus pasākumus.

DII īsteno procedūras, lai reģistrētu pasākumus, kas īstenoti, atbildot uz tās izdotajām drošības rekomendācijām, un personas, kas saņem drošības rekomendācijas, ievieš procedūras pasākumu reģistrācijai, kas pieņemti, atbildot uz saņemtajām drošības rekomendācijām. *EASA* apstrādā Aģentūrai adresētās drošības rekomendācijas un sniedz progresa ziņojumus un statistiku par drošības rekomendāciju apstrādi.

Ar tiesību aktiem ir ieviestas arī prasības reģistrēt drošības rekomendācijas, kā arī attiecīgos veiktos atbildes pasākumus Eiropas centrālajā datubāzē, ko dēvē par Eiropas Centrālo repozitoriju (ECR) un ko pārvalda Komisija. Arī DII reģistrē ECR visas drošības rekomendācijas, kas saņemtas no trešām valstīm.

Pastāv leģitīma vajadzība sniegt publisku piekļuvi drošības rekomendācijām (un ar tām saistītajiem atbildes pasākumiem), jo Regulas (ES) Nr. 996/2010 pamatmērķis ir mazināt nelaimes gadījumu skaitu un veicināt ar drošību saistītu incidentu konstatējumu izplatīšanu. Tā kā drošības apsvērumu dēļ nevajadzētu būt tiešai piekļuvei ECR, visas drošības rekomendācijas un ar tām saistītie atbildes pasākumi, kas iekļauti ECR, plašai sabiedrībai tiek darīti pieejami ar atsevišķas publiskas tīmekļvietnes starpniecību. Tā ir ietverta *ECCAIRS 2* centrālajā mezglā (www.aviationreporting.eu). Eiropas koordinācijas centra aviācijas incidentu ziņošanas sistēmu (*ECCAIRS*) pamatuzdevums ir nodrošināt digitālu platformu, lai varētu īstenot Regulā (ES) Nr. 376/2014 paredzētos noteikumus. *ECCAIRS* atbalsta aviācijas iestādes drošības informācijas vākšanā, kopīgošanā un analizēšanā ar galīgo mērķi uzlabot aviācijas drošību. *EASA* atbalsta Komisiju pārvaldībā.

1.5.3. Sadarbība ar citām struktūrām

Ar Regulu (ES) Nr. 996/2010 tiek vēl vairāk pastiprināta sadarbība starp DII, izveidojot Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīklu (*ENCASIA*), kura dalībnieki ir katras dalībvalsts drošības izmeklēšanas iestāžu vadītāji un/vai — daudznozaru iestādes gadījumā — iestādes aviācijas nozares vadītājs, vai viņu pārstāvji. *ENCASIA* mērķis ir turpināt uzlabot drošības izmeklēšanas iestāžu veikto izmeklēšanu un stiprināt to neatkarību, veicinot augstu standartu ieviešanu izmeklēšanas metodēs un izmeklētāju apmācībā. *ENCASIA* konsultē ES iestādes par visiem aspektiem attiecībā uz drošības izmeklēšanu, veicina apmaiņu ar informāciju, kas noderīga aviācijas drošības uzlabošanai, koordinē un organizē “salīdzinošas izvērtēšanas” un apmācības un popularizē drošības izmeklēšanas paraugpraksi. Visbeidzot *ENCASIA* uzdevums ir analizēt izdotās vai saņemtās drošības rekomendācijas ES dalībvalstīs, lai apzinātu visai Savienībai svarīgas drošības rekomendācijas.

Ar Regulu (ES) Nr. 996/2010 drošības izmeklēšanas iestādēm ES tiek uzlikta saistības saskaņā ar Čikāgas konvencijas 13. pielikumu aicināt *EASA* un attiecīgās(-o) dalībvalsts(-u) civilās aviācijas iestādes piedalīties drošības izmeklēšanās. *EASA* uzdevums ir darboties kā konsultantam, lai tā varētu atbalstīt drošības izmeklēšanas iestādes, kura veic vai piedalās izmeklēšanā, atbildīgo izmeklētāju vai akreditēto pārstāvi, neietekmējot izmeklēšanas neatkarīgo statusu. Tāpat arī ES dalībvalstu valsts civilās aviācijas iestādes var piedalīties drošības izmeklēšanā kā padomdevējas. *EASA* un valstu civilās aviācijas iestādes atbalsta izmeklēšanu, kurā tās piedalās, nodrošinot pieprasīto informāciju, padomdevējus un aprīkojumu par izmeklēšanu atbildīgajai SIA.

Regulas mērķis ir arī uzlabot izmeklēšanas koordināciju starp DII un citām iestādēm, kuras, visticamāk, varētu tikt iesaistītas darbībās saistībā ar drošības izmeklēšanu, piemēram, tiesas, civilās aviācijas un meklēšanas un glābšanas iestādes.

1.6. Izpilde

1.6.1. Izpilde attiecībā uz dalībvalstīm

Līguma par Eiropas Savienības darbību 17. panta 1. punktā ir noteikts, ka Komisija nodrošina Līgumu un atbilstoši tiem ES iestāžu pieņemto pasākumu piemērošanu un pārrauga Savienības tiesību piemērošanu Eiropas Savienības Tiesas kontrolē. Ar LESD 258. pantu tika izveidota ES vispārējā izpildes procedūra, piešķirot Komisijai pilnvaras ierosināt pārkāpuma procedūras pret dalībvalstīm, attiecībā uz kurām tā uzskata, ka tās ir pārkāpušas savas saistības. Iespējamus pārkāpumus var noteikt dažādos veidos, parasti izmantojot to standartizācijas inspekciju rezultātus, kuras veic *EASA*, kas palīdz Komisijai uzraudzīt aviācijas drošības tiesību aktu īstenošanu. Viens no citiem veidiem ir sūdzības, uz kurām vērš Komisijas uzmanību, izmantojot dažādus avotus, — sākot no individuālām un beidzot ar iestāžu sūdzībām.

Atbilstības ES aviācijas drošības tiesību aktiem un lielākajai daļai tiesiskā regulējuma *ATM/ANS* jomā uzraudzību veic Aģentūra, kam saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 85. pantu ir uzticēts palīdzēt Komisijai uzraudzīt, kā dalībvalstis piemēro regulu un tās deleģētos un īstenošanas aktus. Komisija arī uzticēja *EASA* darīt to pašu attiecībā uz Regulu (ES) Nr. 376/2014 un tās īstenošanas regulu.

Izmantojot noteikumus un procedūras, kas noteiktas ar īpašo Īstenošanas regulu (ES) Nr. 628/2013, *EASA* uzrauga, kā dalībvalstu kompetentās iestādes piemēro minētās regulas, deleģētos un īstenošanas aktus, un veic standartizācijas inspekcijas. Turklāt, sākot no 2022. gada, standartizācijas inspekcijas izmanto arī, lai novērtētu dalībvalstu valsts lidojumu

drošības programmas (VLDP), kas ir saskaņīgas ar EADP un ietver *ICAO* 19. pielikumā aprakstītos elementus. Šādās VLDP arī iekļauj — vai tām pievieno — valsts aviācijas drošības plānus (VADP), kuros identificē galvenos drošības riskus un izklāsta pasākumus to mazināšanai, ieskaitot EADP identificētos riskus un pasākumus, kas ir būtiski attiecīgajai valstij.

Par katru standartizācijas inspekciju *EASA* izstrādā inspekcijas ziņojumu, kurā tā norāda pārbaudes gaitā gūtos atzinumus un kuru nosūta attiecīgajai dalībvalstij un Komisijai. Gadījumos, kad konstatētās neatbilstības netiek pienācīgi risinātas, jautājums tiek nodots tālāk Komisijai, kas, pamatojoties uz LESD 258. pantu, var sākt pārkāpuma procedūru.

Papildus standartizācijas procesam sertifikātiem, ko izsniegusi Aģentūra vai valsts kompetentās iestādes, un deklarācijām, ko sniedz fiziskas un juridiskas personas saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1139 un uz tās pamata pieņemtajiem deleģētajiem un īstenošanas aktiem, piemēro Komisijas un *EASA* veiktu uzraudzību. Ja Komisija uzskata, ka juridiska vai fiziska persona, kurai izdots sertifikāts vai kura sniegusi deklarāciju, vairs neatbilst piemērojamam šīs regulas vai uz tās pamata pieņemto deleģēto un īstenošanas aktu prasībām, Komisija, pamatojoties uz Aģentūras ieteikumu, par minētās personas uzraudzību atbildīgajai dalībvalstij pieprasa veikt attiecīgas koriģējošas darbības un aizsardzības pasākumus, tostarp ierobežot vai apturēt sertifikātu (sk. 1.6.2.2. iedaļu turpmāk).

1.6.2. Izpilde attiecībā uz regulētām nozares organizācijām

1.6.2.1. Naudas sodi un sankcijas

Piemērojamie aviācijas drošības noteikumi liek dalībvalstīm noteikt naudas sodus un sankcijas par šo regulu un to īstenošanas noteikumu pārkāpumiem, ja tādi ir. Šādiem naudas sodiem un sankcijām jābūt iedarbīgiem, samērīgiem un preventīviem.

Turklāt gadījumos, kad ir pārkāpta Regula (ES) 2018/1139 un tās īstenošanas noteikumi un Aģentūra ir kompetentā iestāde un pārrauga organizāciju, Komisija var pēc *EASA* pieprasījuma uzlikt naudas sodus vai periodiskus soda maksājumus personām un uzņēmumiem, kam *EASA* ir izdevusi sertifikātu. Minētajiem naudas sodiem un periodiskajiem soda maksājumiem jābūt preventīviem un samērīgiem gan attiecībā uz konkrētā pārkāpuma smagumu, gan attiecīgās sertificētās personas finansiālām iespējām, īpaši ņemot vērā apmēru, kādā tikusi apdraudēta drošība. Komisija saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 84. panta 4. punktu sagatavo deleģētu aktu šajā jomā, kurā būs noteikti sīki izstrādāti kritēriji un metodika naudas sodu un periodisku soda maksājumu summu un iekasēšanas procedūru noteikšanai, tostarp noteikumi par informācijas pieprasījumiem, ziņošanu un aizstāvības tiesībām.

1.6.2.2. Darbības attiecībā uz sertifikātiem un citi pasākumi

Regulā (ES) 2018/1139 ir noteikts, ka dalībvalstīm, Komisijai un *EASA* jāsadarbojas, lai nodrošinātu atbilstību regulai un tās īstenošanas noteikumiem. Dalībvalstīm papildus to izsniegto sertifikātu vai saņemto deklarāciju pārraudzībai jāveic izmeklēšana, tostarp persona pārbaudes, un jāveic visi par vajadzīgiem atzītie pasākumi, tostarp izlidošanas aizliegumu uzlikšana. Ja kompetentā iestāde (valsts iestāde vai *EASA*) ir konstatējusi sertifikāta turētāju neatbilstību vai ja kompetentā iestāde ir par to informēta, tā var grozīt (ierobežot), apturēt vai atsaukt sertifikātu (vai tai tas ir jādara) saskaņā ar piemērojamiem noteikumiem, kas paredzēti Regulā (ES) 2018/1139 un tās īstenošanas noteikumos.

Turklāt, ja Komisija uzskata, ka fiziska vai juridiska persona, kam izdots sertifikāts vai kas sniegusi deklarāciju, vairs neatbilst piemērojamām prasībām, Komisija, pamatojoties uz

Aģentūras ieteikumu, par pārraudzību atbildīgajai dalībvalstij pieprasa veikt attiecīgas koriģējošas darbības un aizsardzības pasākumus, tostarp ierobežot vai apturēt sertifikātu. Kad Komisija pieņem īstenošanas aktu, kas ietver šādu lēmumu, tas stājas spēkā, un sertifikāts vai deklarāciju saistītais sertifikātu savstarpējas atzīšanas pienākums pārstāj būt piemērojams pārējām dalībvalstīm. Ja Komisijai būs pietiekami pierādījumi, ka ir veiktas atbilstošas koriģējošas darbības, tā izlems, ka savstarpēja atzīšana jāatjauno.

EASA ir arī pilnvarota bez nepamatotas kavēšanās reaģēt uz steidzamu drošības problēmu, uz kuru attiecas Regulas (ES) 2018/1139 darbības joma, nosakot koriģējošas darbības, kas jāveic fiziskām un juridiskām personām, attiecībā uz kurām tā rīkojas kā kompetentā iestāde, un izplatīt šīm personām saistīto informāciju, tostarp direktīvas (drošības direktīvas) vai rekomendācijas.

Attiecībā uz uzdevumiem, attiecībā uz kuriem dalībvalsts atbild par sertifikāciju un pārraudzību, ja ir identificēta steidzama drošības problēma, *EASA* nosaka drošības mērķus, kas jāsasniedz, un iesaka koriģējošas darbības, kas jāveic valsts kompetentajām iestādēm. Šādā gadījumā valsts kompetentās iestādes bez nepamatotas kavēšanās informē *EASA* par pasākumiem, kas veikti, lai sasniegtu *EASA* noteiktos drošības mērķus.

Papildus šiem pasākumiem dalībvalstis ir ieviesušas valsts izpildes politiku, lai nodrošinātu to, ka tiesību aktus valsts līmenī piemēro pareizi. Konkrēti Čikāgas konvencijas 19. pielikuma kontekstā 3.2.1.2. rekomendācija skaidri noteic, ka valstīm būtu jāievieš izpildes politika, kurā nosaka nosacījumus un apstākļus, kādos pakalpojumu sniedzējiem ar *SMS* ir atļauts izskatīt un risināt notikumus, kas saistīti ar konkrētiem drošības jautājumiem, iekšēji, to *SMS* kontekstā un atbilstoši attiecīgās valsts iestādes prasībām.

2. EIROPAS DROŠĪBAS RISKĀ PĀRVALDĪBA

Regulā (ES) 2018/1139 ir noteikts, ka, lai pastāvīgi uzlabotu civilās aviācijas drošību Savienībā, prognozētu jaunus drošības riskus un pēc iespējas labāk izmantotu ierobežotos tehniskos resursus, ir svarīgi piemērot pārdomātus drošības pārvaldības principus. Regulā ir secināts, ka tādēļ ir jāizveido kopīga sistēma drošības uzlabošanas darbību plānošanai un īstenošanai. Tāpēc Savienības līmenī būtu jāizstrādā Eiropas aviācijas drošības plāns un Eiropas aviācijas drošības programma. Arī katrai dalībvalstij būtu jāizstrādā valsts (lidojumu) drošības programma saskaņā ar Čikāgas konvencijas 19. pielikuma prasībām. Minētajai programmai būtu jāpievieno plāns, kurā aprakstītas darbības, kas dalībvalstij jāveic, lai mazinātu identificētos drošības riskus.

To paturot prātā, ar Regulas (ES) 2018/1139 II nodaļu par aviācijas drošības pārvaldību ir ieviests jauns saistošs tiesiskais regulējums. Minētās regulas 5. pants noteic, ka Komisija pēc apspriešanās ar Aģentūru un dalībvalstīm pieņem, publicē un vajadzības gadījumā atjaunina dokumentu, kurā aprakstīta Eiropas aviācijas drošības sistēmas darbība un kurš ietver noteikumus, darbības un procesus, ko izmanto civilās aviācijas drošības pārvaldībai Savienībā saskaņā ar šo regulu ("Eiropas aviācijas drošības programma"). Programmā iekļauj vismaz tos ar valsts drošības pārvaldības pienākumiem saistītos elementus, kas aprakstīti starptautiskajos standartos un ieteicamajā praksē. Tajā apraksta arī regulas 6. pantā minētā Eiropas Aviācijas drošības plāna izstrādes, pieņemšanas, atjaunināšanas un īstenošanas procesu, kurā cieši iesaistās dalībvalstis un attiecīgās ieinteresētās personas.

Regulas (ES) 2018/1139 6. pantā ir noteikts, ka Aģentūra, cieši sadarbojoties ar dalībvalstīm un attiecīgajām iesaistītajām personām, izstrādā, pieņem, publicē un vēlāk vismaz reizi gadā atjaunina Eiropas Aviācijas drošības plānu. Pamatojoties uz attiecīgās drošības informācijas novērtējumu un uz *Data4Safety* programmas datu sniegtajiem rezultātiem, Eiropas Aviācijas drošības plānā norāda galvenos drošības riskus, kas apdraud Eiropas aviācijas drošības sistēmu, un nosaka šo risku mazināšanai nepieciešamās darbības. Minētais pants arī noteic, ka Aģentūra, tāpat cieši sadarbojoties ar dalībvalstīm un attiecīgajām ieinteresētajām personām, īpašā drošības riska portfelī dokumentē pantā minētos drošības riskus un pārrauga to, kā iesaistītās personas īsteno ar tiem saistītās riska mazināšanas darbības, tostarp attiecīgā gadījumā nosaka drošības darbības rādītājus.

Eiropas Aviācijas drošības plānā, ņemot vērā Regulas (ES) 2018/1139 1. pantā noteiktos mērķus, nosaka drošības darbības līmeni Savienībā. Praksē tas tiek panākts, nosakot drošības mērķi, uz kuru jātiecas, apvienojumā ar (darbības) rezultātos un procesos pamatotiem drošības darbības rādītājiem (DDR), un to atbalsta EVGT *ATM* darbības uzlabošanas sistēma. Rezultātos pamatotie DDR ir definēti *EASA* ikgadējā drošības pārskatā (IDP), un tos uzrauga, izmantojot Eiropas DRP. Procesos pamatotie rādītāji ir definēti EADP 4. nodaļā, un tos uzrauga, izmantojot *EASA* standartizācijas procedūras. EVGT darbības uzlabošanas sistēmas galvenā darbības joma "drošība" atbilst *EASA* darbības uzlabošanas satvara principiem un tehniskajam virzienam. Darbības rādītājus izstrādā Aģentūras vadīta darba grupa un papildina saistītie ALAP un norādes. Ar šiem rādītājiem novērtē drošības pārvaldības efektivitāti organizācijas līmenī un tad uzrauga drošības rezultātus, kā datu avotu izmantojot Eiropas Centrālo repositoiju.

Komisija, Aģentūra un dalībvalstis kopīgi tiecas panākt minēto drošības darbības līmeni.

Ar Regulas (ES) 2018/1139 7. pantu valsts (lidojumu) drošības programma (VLDP) ir institucionalizēta dalībvalstu līmenī. Tas noteic, ka katra dalībvalsts, apspriežoties ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, izveido un uztur tādu valsts (lidojumu) drošības programmu civilās aviācijas drošības pārvaldībai saistībā ar savā atbildībā esošajām aviācijas darbībām ("valsts drošības programma"), kura ir samērīga ar minēto darbību apjomu un

sarežģītību un saskaņā ar Eiropas Aviācijas drošības programmu. VLDP iekļauj vismaz tos ar valsts drošības pārvaldības pienākumiem saistītos elementus, kas aprakstīti starptautiskajos standartos un ieteicamajā praksē. Tāpat VLDP nosaka drošības mērķus, kas sasniedzami valsts līmenī attiecībā uz aviācijas darbībām, kuras ir attiecīgās dalībvalsts atbildībā.

Visbeidzot, Regulas (ES) 2018/1139 8. pants noteic, ka VLDP iekļauj vai tam pievieno valsts aviācijas drošības plānu. Pamatojoties uz attiecīgās drošības informācijas novērtējumu, katra dalībvalsts, apspriežoties ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, minētajā plānā norāda galvenos drošības riskus, kuri apdraud konkrētās valsts civilās aviācijas drošības sistēmu, un nosaka šo risku mazināšanai nepieciešamās darbības.

Regulas 8. pantā ir noteikts, ka valsts aviācijas drošības plānā (VADP) iekļauj riskus un darbības, kas noteiktas EADP un ir būtiskas attiecīgajai dalībvalstij, un ka dalībvalstis informē Aģentūru par riskiem un darbībām, kas noteiktas EADP un ko tās neuzskata par nozīmīgām savai valsts aviācijas drošības sistēmai, un pamato, kāpēc. Šo informāciju parasti iekļauj pašā VADP. EADP darbības, kas dalībvalstīm jāapsver, ir identificētas kā “dalībvalstu uzdevumi” (DU). Turklāt, lai dalībvalstīm palīdzētu noteikt EADP elementus, kas ir būtiski to VADP, speciālā DU pasākumu sarakstā ir uzskaitītas galvenās riska jomas, kas valstīm jāņem vērā. Papildus šo galveno riska jomu ņemšanai vērā valstis ir mudinātas pārskatīt jomu drošības riska portfeļus, kas attiecībā uz dažādām jomām nodrošina visaptverošu prioritāro drošības jautājumu uzskaitījumu, kurš iekļauts EADP III sējumā.

Ar šo jauno Regulas (ES) 2018/1139 II nodaļu tiek īstenotas starptautiskās prasības, kas noteiktas Čikāgas konvencijas 19. pielikumā, kurā šī prasība ir noteikta drošības pārvaldības sistēmu pakalpojumu sniedzējiem un tiek pieprasīts, lai visas drošības pārvaldības sistēmas būtu pieņemamas valstij, kas ir atbildīga par attiecīgo sertifikāciju. Turklāt *ICAO* 19. pielikums noteic, ka valstis izstrādā drošības pārvaldības programmu, proti, VLDP, un šajā nolūkā cita starpā ir jānosaka primārie aviācijas tiesību akti, skaidra politika, mērķi un resursi, valsts sistēma un funkcijas drošības risku pārvaldībai un drošības garantēšanai, kā arī drošības veicināšanas darbības.

Tādējādi saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1139 dalībvalstīm ir pienākums uzturēt VLDP. Turklāt ES attiecīgo *ICAO* standartu garu tradicionāli ir atspoguļojusi vairākās Eiropas regulās, jo īpaši Regulas (ES) 2018/1139 īstenošanas noteikumos.

2.1. Drošības datu vākšana, analīze un apmaiņa

Drošības informācija ir svarīgs avots, ko izmanto, lai atklātu drošības apdraudējumus. Vairākas ES regulas nodrošina, ka vajadzības gadījumā notiek attiecīgo datu un informācijas vākšana, analīze un apmaiņa. Tas īpaši attiecas uz informāciju par atgadījumiem civilajā aviācijā (2021. gada beigās Eiropas Centrālajā repozitorijā ir iekļauts vairāk nekā 2 400 000 atgadījumu), par ES un trešo valstu gaisa pārvadātājiem saistībā ar ES Perona pārbaudes programmu (2021. gada beigās *SFA* datubāzē ir iekļauts vairāk nekā 160 000 ziņojumu, skaitot no brīža, kad *SFA* sistēma kļuva par ES Perona pārbaudes programmu), par drošības rekomendācijām saskaņā ar drošības rekomendāciju informācijas sistēmu (*SRIS* — 2021. gada beigās *SRIS* datubāzē ir vairāk nekā 4100 drošības rekomendāciju) un par informācijas vākšanu, analīzi un apmaiņu saistībā ar *TCO* atļaujām un darbības aizliegumam pakļauto gaisa kuģu Eiropas drošības sarakstu.

ES informācijas vākšanu, analīzi un apmaiņu par atgadījumiem reglamentē Regula (ES) Nr. 376/2014. Minētais tiesību akts paredz, ka organizācijas, dalībvalstis un *EASA* izstrādā sistēmu, kas ļauj vākt un glabāt informāciju par attiecīgiem atgadījumiem. Savāktā informācija par atgadījumiem tiek analizēta, un, ja nepieciešams, tiek īstenoti riska

mazināšanas pasākumi. Visu apkopoto informāciju par atgadījumiem, kā arī attiecīgo informāciju par to analīzi un turpmākajiem pasākumiem pārsūta uz Eiropas Centrālo repositoiju (ECR).

Informāciju par atgadījumiem, kas iesniegta ECR, dara pieejamu dalībvalstīm (valsts aviācijas iestādēm un drošības izmeklēšanas iestādēm), EASA un Komisijai. ADAT, kas izveidots ar Regulu (ES) Nr. 376/2014, ir jāanalizē ECR, atbalstot Eiropas drošības riska pārvaldību un tādējādi nodrošinot ievaddatus EADP.

Regula (ES) 376/2014 arī nosaka, ka iestādēm un EASA ir jāizmanto vienota Eiropas riska klasifikācijas shēma (ERCS)²⁷. ERCS novērtē paziņoto atgadījumu drošības risku, izmantojot divdimensiju matricu:

- Pirmkārt, matricas rindas pievēršas smagumam, nosakot nelaimes gadījuma sliktāko iespējamo iznākumu, kas būtu radies, ja novērtējamais notikums būtu saasinājies avārijā. Tas tiek darīts, ņemot vērā gan visticamāko nelaimes gadījumu veidu, gan iespējamo nāves gadījumu kategoriju, pamatojoties uz gaisa kuģu izmēru un tuvumu apdzīvotām vai augsta riska teritorijām.
- Otrkārt, slejās mēra varbūtību/ticamību, aplūkojot, cik tuvs notikums bija negadījuma iznākumam. Nosakot varbūtību/ticamību, ņem vērā esošo drošības barjeru efektivitāti.

Piemērojot ERCS, tiks vēl vairāk uzlabota drošības pārvaldība ES un valstu līmenī, tostarp uz drošības datiem balstīta uzraudzības mērķtiecība (sk. 3.2.2. iedaļu).

Būtiska daļa no sistēmas, ka izveidota saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 376/2014, ir jēdziena “taisnīguma kultūra” definīcija, kuras mērķis ir nodrošināt ar drošību saistītās informācijas nepārtrauktu pieejamību, radot uzticēšanās vidi, kurā cilvēki jūtas droši ziņot par atgadījumiem. Šī “taisnīguma kultūras” vide ir izveidota, izmantojot galvenos principus, kas noteikti Regulā (ES) Nr. 376/2014, tostarp aizsardzību pret vainošanu un sodīšanu (izņemot tīša pārkāpuma vai nepieņemamas rīcības gadījumus).

Šo sistēmu papildina programma *Data4Safety*, kas brīvprātīgi apkopo papildu datus, piemēram, datus par lidojumiem, satiksmi un laikapstākļiem. Tā nodrošina arī uzlabotas analītiskās spējas. *Data4Safety* palīdz prognozēt nākotnes riskus.

2.2. Drošības riska pārvaldība ES līmenī — Eiropas Aviācijas drošības plāna izstrādes un atjaunināšanas process

Līdz tā 11. izdevumam (EADP 2022.–2026. gadam) EADP aptvēra piecu gadu laikposmu un tika izdots kā mainīgs plāns, ko katru gadu atjaunina. Sākot ar 12. izdevumu, šis laikposms ir samazināts līdz trim gadiem, lai pielāgotos Globālā aviācijas drošības plāna pārskata periodam. Stratēģiskās prioritātes I sējumā tiks noteiktas trīs gadu pārskata periodam, paredzot termiņa vidusposma pārskatīšanu, lai nodrošinātu, ka tās joprojām ir aktuālas. Atbilstoši Regulas (ES) 2018/1139 6. panta 1. punktam EADP II sējumu, kurā aprakstītas EADP darbības, kā arī III sējumu, kurā noteikti jomu drošības riska portfeļi, arī turpmāk pārskatīs un atjauninās katru gadu.

Plāna izstrāde gan stratēģisko prioritāšu, gan darbību ziņā ir atkarīga no speciālām ieinteresēto personu grupām, proti:

²⁷ ERCS ir daļa no Regulas (ES) Nr. 376/2014 tiesiskā regulējuma, pirmkārt, ar Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2020/2034, kas publicēta 2020. gada 6. oktobrī, kā arī ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/2082 (2021. gada 26. novembris), kas stāties spēkā 2023. gada 1. janvārī.

- Dalībvalstu padomdevēja struktūra (DVPS) un Ieinteresēto personu padomdevēja struktūra (IPPS) konsultē par stratēģiskajām prioritātēm;
- tehniskās/nozaru struktūras (TS, TK — nozaru komitejas, kas pārstāv attiecīgi dalībvalstis un nozari) sniedz konsultācijas tehniskos un ekspluatācijas jautājumos, kā arī atgriezenisko saiti par īstenošanu, un
- *EASA* sadarbība ar tās drošības partneriem (jo īpaši ar *Data4Safety* programma starpniecību), kas atbalsta drošības riska portfeļu izstrādi.

EADP standarta plānošanas cikls paredz divus atšķirīgus posmus, no kuriem katrā notiek speciāla apspriešanās ar ieinteresētajām personām.

I posms.

- Pirmajā posmā stratēģiskās prioritātes, kas izriet no ES Aviācijas stratēģijas, un drošības prioritātes, kas noteiktas Eiropas DRP procesā, tiek apspriestas un apstiprinātas ar *EASA* padomdevējām struktūrām (PS). DVPS un IPPS uzņemas vadību no to jomu apakškomitejām saņemtās ievadinformācijas konsolidēšanā un dara *EASA* zināmus dalībvalstu/nozares viedokļus par prioritātēm. Šis posms tiek uzsākts reizi trijos gados jaunā pārskata perioda pirmajam gadam iepriekšējā gada sākumā.

II posms.

- Pamatojoties uz saskaņotajām drošības prioritātēm, tiek definēti vai atjaunināti plānošanas atskaites punkti atsevišķām *EADP* darbībām atbilstoši *EASA* vienotajam plānošanas procesam. Tad tiek izstrādāts *EADP* projekts, ko iesniedz visām PS, lai tās sniegtu detalizētus komentārus. Pēc apspriešanās ar PS un komentāru analīzes galīgais *EADP* projekts tiek konsolidēts, integrējot III sējumu. Minēto sējumu, kurā sniegts jomu drošības riska portfeļu pilns kopums, iekļaujot katra identificētā un pēc prioritātes sakārtotā drošības jautājuma aprakstu, izstrādā Eiropas drošības riska pārvaldības procesā.

Galīgo *EADP* projektu, kas sastāv no visiem trim sējumiem, tad iesniedz apstiprināšanai *EASA* valdei. Pēc tam, kad valde to ir oficiāli apstiprinājusi, to publicē *EASA* tīmekļvietnē.

Plašāka informācija par *EADP* izstrādi, tostarp Komisijas labāka regulējuma principu piemērošanu, un informācija par dažādajām grupām, kurām ir nozīme *EADP* izstrādē, ir atrodamā šeit:

- [Kā tiek izstrādāta EADP](#)
- [Darba grupas un struktūras, kam ir nozīme EADP izstrādē](#)

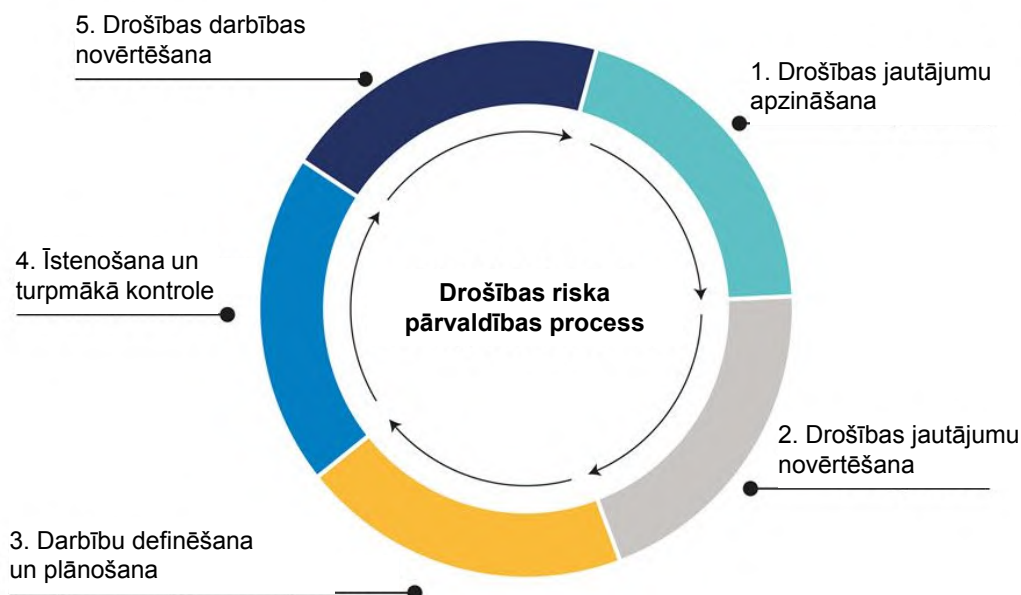
EADP drošības prioritātes un saistītās darbības tiek noteiktas Eiropas drošības riska pārvaldības procesā, kurā iesaistās dalībvalstis, nozare, Komisija un *EASA*.

Eiropa drošības riska pārvaldības (DRP) process

Galvenie drošības riski un atbilstošās to mazināšanas darbības, ko izmanto *EDAP* izstrādē, tiek noteiktas Eiropas DRP procesā. Tas ietver vairākus procesus, kuru mērķis ir apzināt drošības jautājumus un risināšanas pasākumus, kā arī uzraudzīt īstenošanu. Tā ietvaros tiek analizēti dati no dažādiem avotiem un notiek sadarbība ar drošības partneriem no valstu aviācijas iestādēm un nozares (ar *Data4Safety* programmas starpniecību) un ADAT.

DRP process norit piecos atsevišķos posmos.

2. attēls. Eiropas DRP process



Drošības jautājumu apzināšana. Šis ir DRP procesa pirmais posms, un tas tiek īstenots, sadarbības tīklam kopā ar drošības partneriem analizējot atgadījumu datus un citu ar drošību saistītu informāciju un atbalsta informāciju, jo īpaši ar *Data4Safety* programmas starpniecību. Aģentūra oficiāli formulē šos drošības “kandidātajautājumus”, un pēc tam tiem veic sākotnējo drošības novērtējumu. Šo novērtējumu tad izmanto, izlemjot, vai drošības kandidātajautājums būtu oficiāli jāiekļauj attiecīgajā drošības riska portfelī, vai arī attiecībā uz to būtu veicamas citas darbības. Padomus sniedz *Data4Safety* un ADAT. Šā procesa pirmā posma rezultāts ir jomu drošības riska portfelī. Portfeļos nosaka galveno riska jomu un drošības jautājumu prioritātes. Jomu drošības riska portfeļus publicē kopā ar EADP III sējumu.

Drošības jautājumu novērtēšana. Kad drošības jautājums ir apzināts un iekļauts drošības riska portfelī, tam veic tehnisko drošības novērtējumu. Šos novērtējumus sakārto pēc prioritātes portfelī. Novērtēšanas procesu koordinē *EASA* un atbalsta *Data4Safety* un ADAT. Turklāt arī grupu dalībnieki ir mudināti piedalīties novērtējumā. Šis sadarbības pieeja ar Aģentūras drošības partneriem ir ļoti svarīga, lai sasniegtu maksimāli labus rezultātus. Tas viss kopumā veido drošības jautājumu novērtējumu, kas paredz iespējamās risku mazināšanas pasākumus attiecībā uz EADP.

Drošības pasākumu definēšana un plānošana. Šis posms ietver ietekmes novērtējumu, kas tiks iekļauts labākās intervences stratēģijas (LIS) dokumentā, definējot iespējamās riska mazināšanas pasākumus, novērtējot katra iespējamā pasākuma sekas un priekšrocības un sniedzot rekomendācijas par vislabāko(-ajiem) riska mazināšanas pasākumu(-iem), kas jāīsteno EADP. Tad, izmantojot apvienoto drošības jautājumu novērtējumu/LIS, LIS un/vai EADP apspriešanas ietvaros PS tiek iesniegti pasākumu priekšlikumi.

Ir dažādi EADP pasākumu veidi, piemēram, noteikumu pieņemšanas uzdevumi (NPU), drošības veicināšanas uzdevumi (DVU) vai dalībvalstu uzdevumi (DU). EADP pasākumu sīks apraksts un saistītās veidnes ir pieejamas *EASA* tīmekļvietnes EADP lapā:

- [EADP pasākumu veidi un veidnes.](#)

Kad pasākumi ir apspriesti un saskaņoti, tos iekļauj EADP nākamajā izdevumā. Pasākumi, kuru izmaksas ir mazas vai attiecībā uz kuriem ir vajadzīga steidzamāka iejaukšanās, bieži tiek izskatīti paātrinātā kārtībā un tiek iekļauti nākamajā pieejamajā EADP atjauninājumā bez vajadzības pēc LIS. Dažos gadījumos ir vajadzīgi steidzamāki drošības pasākumi, ko var izpildīt pirms nākamā EADP publicēšanas. Parasti tos neiekļauj EADP. Šādi pasākumi var ietvert drošības informācijas biļetena (DIB) publicēšanu vai tikt īstenoti kā tūlītēji drošības veicināšanas pakalpojumi.

Īstenošana un turpmāki pasākumi. Nākamais procesa posms ir EADP ietvērto pasākumu īstenošana un turpmāki pasākumi.

EASA, pamatojoties uz vienotajā plānošanas procesā noteiktajiem GDR, uzrauga, vai pasākumi tiek īstenoti savlaicīgi. Atgriezeniskā saite par progresu tiek regulāri sniegta PS sanāksmēs.

Regulas (ES) 2018/1139 8. pants noteic, ka dalībvalstīm attiecīgi EADP pasākumi un riski jāņem vērā to valsts aviācijas drošības plānā (VADP) un jāsniedz pamatojums, ja tās uzskata, ka šādi pasākumi uz tām neattiecas. Attiecīgi VADP joprojām ir svarīgs rīks, kas dalībvalstīm jāizmanto, lai ziņotu par pasākumu īstenošanu. No valstīm tiek gaidīts, ka tās pārskatīs savus VADP vismaz reizi gadā un, ja to VADP netiek atjaunināti reizi gadā, veiks uzskaiti par attiecīgo EADP pasākumu īstenošanu, sniedzot pamatojumu, ja tās uzskata, ka šādi pasākumi uz tām neattiecas.

EASA regulāri novērtē VLDP īstenošanu individuālu valstu līmenī EASA SYS standartizācijas pasākumu ietvaros. Šāda novērtējuma mērķis ir noskaidrot priekšrocības un jomas, kurās veicami uzlabojumi, tādējādi veicinot VLDP īstenošanas turpmāku attīstību Eiropā, lai sasniegtu GADP un EADP mērķus VLDP efektīvai īstenošanai līdz 2025. gadam. Tas ietver novērtējumu par drošības rīcības plānošanas procesiem un rezultātiem valstu līmenī. Turklāt attiecībā uz EADP pasākumiem, kas ietverti arī EUR RADP, katru gadu tiks veikti īstenošanas apsekojumi, ko pārvalda ICAO EUR Reģionālais birojs. Šādas uzraudzības rezultāti tiks apspriesti attiecīgi PS sanāksmēs un EUR Reģionālajā drošības ekspertu grupā (RDEG).

Drošības darbības novērtēšana. DRP procesa pēdējais posms ir drošības darbības novērtēšana. To veic, lai uzraudzītu:

- 1) konkrētas izmaiņas, kas izrietējušas no drošības darbību īstenošanas, un
- 2) sistēmiskās izmaiņas, kuras var būt radušās aviācijas sistēmā un kuru risināšanai var būt jāveic papildu darbības.

Drošības darbības novērtēšanu veic, izmantojot drošības darbības satvaru, kas uzrauga:

- 1) transversāli — dažādās jomas, vienlaikus aplūkojot galvenos riska jautājumus jomu līmenī, un
- 2) konkrētus drošības jautājumus.

EASA ikgadējais drošības pārskats (IDP) ir drošības darbības satvara ikgadējais pārskats. Tas nosaka drošības tendences un izceļ prioritārās jomas, galvenās riska jomas un drošības jautājumus. Sākot no šā posma, DRP process atsākas no jauna. Attiecībā uz DRP sk. 2.3.3. punktu, kur sniegta sīkāka informācija par EASA IDP.

2.2.1 Eiropas Aviācijas drošības plāns — starptautiskā dimensija

EADP atbalsta GADP mērķus un prioritātes. GADP nolūks ir pastāvīgi mazināt letālus negadījumus un letālu negadījumu risku, virzot saskaņotas aviācijas drošības stratēģijas

2.3. Drošības darbības uzraudzība

Drošības darbību uzskata par reģiona, valsts vai organizācijas drošības sasniegumu, ko novērtē ar kvantitatīviem un/vai kvalitatīviem līdzekļiem.

Sasniedzamajam drošības darbības līmenim nevajadzētu būt saistošam; tam drīzāk būtu jāpauž Savienības un tās dalībvalstu izvirzītie augstie mērķi, kas attiecībā uz civilās aviācijas drošību formulēti Regulas (ES) 2018/1139 6. pantā.

Piezīme.

Ir ierosināts jēdzienu “pieņemams drošības darbības līmenis” (PDDL), kas definēts *IACO* 19. pielikuma otrā izdevuma 3.4.2.1. standartā, nākamajā izdevumā svītrot atbilstoši valstu un nozares ieinteresēto personu ieteikumam. Tā vietā tiks īpaši uzsvērtā vajadzība aktīvi uzraudzīt un pārvaldīt drošības darbību, pamatojoties uz rādītājiem, kas atspoguļo drošības mērķus.

Plašāki norādījumi par drošības darbības pārvaldību, kurus sniegusi *EASA*, ir pieejami šeit:

- [Norādījumi par pieņemamu drošības darbības līmeni \(PDDL\), drošības darbības pārvaldību un drošības garantēšanu.](#)

2.3.1 Vienošanās par organizāciju drošības rādītājiem

ES dalībvalstīm ir pienākums periodiski novērtēt organizāciju pārvaldības sistēmu; tas nozīmē uzraudzīt to jurisdikcijā esošo organizāciju drošības darbību, ja šāda pārvaldības sistēma ir vajadzīga. Sasniedzamais drošības darbības līmenis būtu jānovērtē attiecībā pret drošības mērķiem, ņemot vērā riska mazināšanas pasākumu efektivitāti, un uzraudzībā būtu jāņem vērā tādu procesos un rezultātos pamatotu rādītāju kombinācija, kuri atvasināti no drošības mērķiem.

Jānodrošina drošības mērķu saskanība starp valsts (t. i., VLDP/VADP saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 7. un 8. pantu) un regulētajām struktūrām, kā arī saskanība attiecībā uz šo mērķu uzraudzību. Uzraudzība tiek veikta, īstenojot valsts un organizāciju drošības darbības pārvaldības procesu, kā arī risku analīzē pamatotu / uz darbības uzlabošanu vērstu pārraudzību. Šī metodika veicina sasniegtā drošības darbība līmeņa pastāvīgu uzlabošanu. Ja drošības darbības līmenis nav sasniegts, gan valstij, gan organizācijai būtu kopīgi jāveic pasākumi situācijas uzlabošanai.

Drošības darbības uzraudzības briedums laika gaitā palielināsies, kamēr vien tiks pilnveidota īstenošana un starp valsti un pārraudzītajām organizācijām notiks regulāra apmaiņa ar jēgpilnu informāciju.

ES drošības pārvaldības satvarā patlaban ir viena joma, attiecībā uz kuru ir definēti skaidri drošības darbības mērķrādītāji, — ES līmenī ir noteikta EVGT *ATM* darbības uzlabošanas sistēma²⁸, lai veicinātu gaisa transporta sistēmas ilgtspējīgu attīstību, uzlabojot gaisa navigācijas pakalpojumu vispārējo efektivitāti visās četrās drošības darbības jomās, proti, drošība, vide, kapacitāte(kavēšanās) un izmaksu efektivitāte. Sistēma paredz noteikt Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus noteiktā trīs līdz piecu gadu pārskata periodā

28 11. pants Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula); OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp., un Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifkācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā; OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.

visās četrās galvenajās darbības jomās. Dalībvalstīm jāizstrādā darbības plāni, kas ietver saistošus mērķrādītājus valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka (*FAB*) līmenī, kuri ir saskaņā ar Savienības mēroga darbības mērķrādītājiem.

Eiropas vienotās gaisa telpas *ATM* darbības uzlabošanas shēmu īstenošanā Komisijai palīdz neatkarīga darbības izvērtēšanas iestāde, kas norādīta Komisijas īstenošanas lēmumā 2014/672/ES²⁹.

2.3.2 Drošības darbība dalībvalstīs

ES dalībvalstīm ir piemērojami tie paši principi, kas aprakstīti 2.3.1. iedaļā, — sasniedzamais drošības darbības līmenis būtu jānovērtē attiecībā pret drošības mērķiem un ņemot vērā to riska mazināšanas pasākumu efektivitāti, kuri izriet no valsts drošības riska pārvaldības VLDP ietvaros un ir definēti VADP (t. i., Regulas (ES) 2018/1139 7. un 8. pants), pienācīgi ņemot vērā EADP noteiktos riskus un darbības, kas ir būtiskas valstij (sk. Regulas (ES) 2018/1139 6. pantu un 8. panta 2. punktu).

Nepastāv vienošanās ES līmenī par dalībvalstu drošības darbību, un patlaban ES tiesību akti nenosaka dalībvalstīm konkrētus drošības darbības mērķrādītājus.

2.3.3 EASA ikgadējais drošības pārskats

Regulas (ES) 2018/1139 72. panta 7. punktā ir noteikts, ka, lai plašu sabiedrību informētu par civilās aviācijas drošības vispārējo līmeni Savienībā, Aģentūra katru gadu, kā arī īpašu apstākļu gadījumā publicē drošības pārskatu. Minētajā pārskatā ietver vispārējā drošības stāvokļa analīzi, kas izklāstīta vienkārši un viegli saprotami, un norāda, vai pastāv paaugstināti drošības riski.

Turklāt Regulas (ES) Nr. 376/2014 14. panta 4. punktā ir norādīts, ka informāciju par minētā panta 1. punktā minētās informācijas analīzes rezultātiem Aģentūra iekļauj ikgadējā drošības pārskatā, kas minēts Regulas (ES) 2018/1139 72. panta 7. punktā: “Komisija, Aģentūra un dalībvalstu kompetentās iestādes, savstarpēji sadarbojoties, regulāri piedalās Eiropas Centrālajā repositorijā iekļautās informācijas apmaiņā un analīzē.”

Atbilstoši šīm prasībām EASA publicē ikgadējo drošības pārskatu (IDP) kopš 2005. gada. Pārskatā sniegtā analīze nodrošina ar datiem pamatotu ievadinformāciju, ko izmanto lēmumu pieņemšanā EADP vajadzībām. IDP gan sniedz statistisku kopsavilkumu par aviācijas drošību EASA dalībvalstīs, gan nosaka vissvarīgākās drošības problēmas, ar kurām šodien saskaras Eiropas aviācija.

Par katru no aviācijas jomām tiek nodrošināti datu portfeļi, kuru pamatā ir iepriekšējo gadu darbs. Tie parāda cēloniskos un veicinošos faktoros, kas identificēti atgadījumu datos, tos sasaistot ar galvenajām riska jomām (vai galvenajiem nelaimes gadījumu iznākumiem), kurās tiem ir nozīme.

IDP analīze ir vērsta uz aviācijas drošības riskiem, pamatojoties uz atgadījumu datiem. Šis darbs ir daļa no notiekošā Eiropas DRP procesa. Tas atbalsta jomu drošības riska portfeļu

²⁹ Komisijas Īstenošanas lēmums 2014/672/ES (2014. gada 24. septembris) par pilnvaru termiņa pagarināšanu Eiropas Vienotās gaisa telpas darbības izvērtēšanas iestādei; OV L 281, 25.9.2014., 5. lpp.

izstrādi un sniedz galveno riska jomu uzskaitījumu, uz kura pamata nosaka darbību prioritātes attiecībā uz EADP.

Līdzīgi EASA pienākumam arī dalībvalstīm ir jāpublicē ikgadējs drošības pārskats. Patiesi, Regulas (ES) Nr. 376/2014 13. pantā par atgadījumu analīzi un turpmākiem pasākumiem valsts līmenī ir norādīts, ka, lai informētu sabiedrību par civilās aviācijas lidojumu drošības līmeni, katra dalībvalsts vismaz reizi gadā publicē lidojumu drošības pārskatu. Lidojumu drošības pārskatā:

- a) iekļauj informāciju — kopsavilkuma formā un nodrošinot tās anonimitāti — par to atgadījumu un citas ar lidojumu drošību saistītas informācijas veidiem, par kuriem ziņots, izmantojot tās obligātās un brīvprātīgās ziņošanas sistēmas;
- b) konstatē tendences;
- c) konstatē pasākumu, ko tā veikusi.

2.4. Drošības pārvaldības prasības iestādēm un organizācijām

Izstrādājot Regulas (ES) 2018/1139 īstenošanas noteikumus, ir pieņemti divi atsevišķi prasību kopumi attiecīgi iestādēm un organizācijām:

- a. iestādēm piemērojamās prasības, kurās pienācīgi ņemti vērā astoņi drošības uzraudzības sistēmas kritiskie elementi, kas definēti Čikāgas konvencijas 19. pielikuma 1. papildinājumā, tādējādi atbalstot VLDP īstenošanu, vienlaikus tuvojoties standartizācijas mērķim, kas noteikts Regulā (ES) 2018/1139. Tie turklāt ietver elementus, kas ir būtiski, lai izveidotu visaptverošu ES līmeņa drošības pārvaldības sistēmu, kas ietver ES un dalībvalstu atbildību par drošības pārvaldību;
- b. organizācijām piemērojamās prasības lielākajā daļā aviācijas jomu, kas ietver konsolidētas vispārējās prasības (drošības) pārvaldības sistēmām. 2021./2022. gadā pieņemot noteikumus, kuros izvirzīta prasība izveidot pārvaldības sistēmas sākotnējā lidojumderīguma un lidojumderīguma uzturēšanas jomā³⁰, ir panākta ES tiesiskā regulējuma atbilstība Čikāgas konvencijas 19. pielikuma 4. nodaļai, kurā noteiktas SMS prasības. Organizācijām piemērojamās prasības ir paredzētas, lai ietvertu ICAO 19. pielikuma SIP tā, ka tiek nodrošināta saderība ar pastāvošajām pārvaldības sistēmām un veicināta integrēta pārvaldība. Pārvaldības sistēmas prasības nodrošina elastīgumu, lai sistēmu pielāgotu aviācijas organizāciju darbību apmēram, veidam vai sarežģītībai un to darbības modelim, tādējādi nodrošinot samērīgu piemērošanu.

Vispārējās pārvaldības sistēmas prasību mērķis ir veicināt vienotu drošības pārvaldības satvaru visām apstiprinātajām organizācijām, uz kurām attiecas Regula (ES) 2018/1139. Dažādajās tehniskās jomās šīs vispārējās iestādēm un organizācijām piemērojamās prasības turklāt ir papildinātas ar konkrētākām prasībām (piemēram, gaisa pārvadātājiem noteiktajām lidojuma datu uzraudzības prasībām).

Turklāt minētās iestādēm un organizācijām piemērojamās prasības tiek grozītas ar konkrētiem noteikumiem par informācijas drošības pārvaldību.

Papildinot šīs prasības, Regula (ES) Nr. 376/2014 paredz, ka organizācijas un kompetentās iestādes identificē apdraudējumus un pārvalda drošības riskus, vācot, analizējot informāciju

³⁰ Sākotnējais lidojumderīgums: Deleģētā regula (ES) 2022/201 (2021. gada 10. decembris) un Īstenošanas regula (ES) 2022/203 (2022. gada 14. februāris); lidojumderīguma uzturēšana: Īstenošanas regula (ES) 2021/1963 (2021. gada 8. novembris).

un veicot turpmākus pasākumus attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā. No 2023. gada janvāra šī regula uzliek iestādēm un *EASA* pienākumu izmantot *ERCS* (sk. 2.1. iedaļu).

2019. gadā notika Regulas (ES) Nr. 376/2014 pārskatīšana. Tajā secināts, ka regula joprojām ir aktuāla, pat ņemot vērā nesenās norises aviācijas nozarē, piemēram, bezpilota gaisa kuģu operāciju skaita straujo pieaugumu, kā arī pieaugošos draudus saistībā ar kibernetiķi. Lai gan izvērtēšanā konstatēts, ka regula nodrošina pietiekamu elastīgumu, lai efektīvi pievērstos šīm norisēm, tiek arī atzīts, ka būtu jāapsver Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2015/1018 atjaunināšana, proti, jāatjaunina obligāti ziņojamo atgadījumu saraksts un obligātie datu lauki, lai varētu labāk savākt drošības datus, kas izriet no šīm jaunajām aviācijas jomām.

3. EIROPAS DROŠĪBAS GARANTIJAS

3.1 Drošības pārraudzība³¹

Drošības pārraudzība Eiropas Savienībā ietver pārraudzības un novērošanas darbības attiecībā uz organizācijām, ko ir apstiprinājuši *EASA*, kā arī organizācijām, ko apstiprinājušas dalībvalstis. Tā ietver arī dalībvalstu uzraudzību, lai nodrošinātu, ka tiek pareizi īstenoti Eiropas aviācijas drošības jomas tiesību akti.

3.1.1 Noteikumu piemērošanas uzraudzība dalībvalstīs

Komisijas Īstenošanas regula (EK) Nr. 628/2013³² nosaka darba metodes standartizācijas inspekciju veikšanai un attiecīgo drošības jomas tiesību aktu piemērošanas uzraudzībai, ko veic dalībvalstu kompetentās iestādes. Šīs standartizācijas inspekcijas un to turpmāko pasākumu kontroli veic *EASA* (sk. arī [3.2.1.](#) un [1.6.1.](#) iedaļu).

3.1.2 Sertificēto organizāciju pārraudzība

Drošības pārraudzība ir daļa no drošības pārvaldības procesa, kuras uzdevums ir nodrošināt efektīvu atbilstību drošības prasībām un saistītajām procedūrām, kas ietvertas Savienības tiesību aktos.

Drošības pārraudzība nodrošina, ka Eiropas aviācijas nozare sniedz tādu drošības līmeni, kāds paredzēts Savienības noteikumos. Tāpēc atsevišķu dalībvalstu un *EASA* atbildība attiecībā uz drošības pārraudzību ir pamats aviācijas drošībai un licenču un sertifikātu savstarpējai atzīšanai Eiropas Savienībā.

Līdz ar iestādēm piemērojamo prasību ieviešanu šī pārraudzība ietver to organizāciju drošības rādītāju pastāvīgu pārraudzību, par kurām uzskata, ka to darbības rada konkrētus riskus (sk. arī [3.2.2. iedaļu](#)).

³¹ Šajā dokumentā “pārraudzība” attiecas gan uz sertificēto organizāciju pārraudzību, ko veic valstu kompetentās iestādes, gan uz noteikumu piemērošanas uzraudzību ES dalībvalstīs, ko standartizācijas inspekciju kontekstā veic *EASA*.

Drošības pārraudzību ES galvenokārt reglamentē Regula (ES) 2018/1139 un tās īstenošanas noteikumi (sīkāku informāciju par piemērojamiem tiesību aktiem sk. 1. diagrammā).

³² Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 628/2013 (2013. gada 28. jūnijs) par darba metodēm, ar kādām Eiropas Aviācijas drošības aģentūra veic standartizācijas inspekcijas un pārbauda Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 216/2008 piemērošanu, un par Komisijas Regulas (EK) Nr. 736/2006 atcelšanu (Dokuments attiecas uz EEZ); OV L 179, 29.6.2013., 46. lpp.

3.2 Ar drošības datiem pamatota mērķtiecīga pārraudzība jomās, kurām jāpievērš lielāka uzmanība vai kurās tā ir nepieciešama

3.2.1 Ar drošības datiem pamatota mērķtiecīga pārraudzība dalībvalstīs

Eiropas Savienībā dalībvalstu standartizācijas inspekcijās, ko veic Aģentūra, izmanto riska analīzē pamatotu pieeju, kur inspekciju biežumu, izmeklēšanas tvērumu un dziļumu, kā arī grupas lielumu un sastāvu nosaka atsevišķi, ņemot vērā konkrēto stāvokli katrā valstī un nozarē.

Šī uzraudzība tiek veikta pastāvīgi, aptver visu aviācijas sistēmu un ir pamatota risku analīzē, ņemot vērā visu *EASA* pieejamo informāciju. Šajā saistībā *EASA* novērtē kompetento iestāžu spēju pildīt tām uzticētos drošības pārraudzības uzdevumus. Tie ietver datu vākšanu un analīzi, vajadzības gadījumā veicot inspekcijas, kā arī turpmākos pasākumus, lai nodrošinātu, ka attiecīgās korekcijas un korektīvie pasākumi tiek laikus īstenoti.

Standartizācija ir daļa no ES līmenī veiktās drošības datu vākšanas, kas vajadzīga, lai noteiktu apdraudējumus, un tā ļauj veikt ar drošības datiem pamatotu mērķtiecīgu pārraudzību jomās, kurām jāpievērš lielāka uzmanība vai kurās tā ir nepieciešama.

Standartizācijas stratēģijā galvenā uzmanība ir pievērsta šādām galvenajām jomām.

- **Pastāvīgas uzraudzības pieejas īstenošana.** Ar Regulu (ES) Nr. 628/2013 ir izveidota sistēma, kas paredzēta, lai uzraudzītu tādu Eiropas aviācijas drošības noteikumu vienādu piemērošanu, kuri būtu jāattiecinā uz visām aviācijas jomām.
- **Risku analīzē pamatota standartizācijas inspekciju plānošana.** Ja izmanto pastāvīgas uzraudzības pieeju, tad inspekciju biežumu, izmeklēšanu tvērumu un dziļumu, kā arī grupas lielumu un sastāvu nosaka atsevišķi, ņemot vērā konkrēto stāvokli katrā valstī un nozarē. Tā rezultātā resursus izmanto elastīgāk un efektīvāk un samazina slogu tām valstīm, kas uzrāda labus rezultātus, un tāpēc tās var pārbaudīt retāk. Reglamentējošo aktu ievērošanas pārbaude tiek pakāpeniski sapludināta ar sistēmu/procesa rādītāju uzraudzību, kuras gaitā izskata kompetento iestāžu pārvaldības sistēmas un valstu drošības programmu sistēmisko efektivitāti.
- ***EASA* standartizācijas darbību un *ICAO USOAP* programmas integrācija.** Pašreizējais darba režīms veicina ciešāku sadarbību un darbību integrāciju starp *EASA* un *ICAO*. Pastāvīgs dialogs, informācijas un datu apmaiņa, dalība otras puses veiktajās inspekcijās un revīzijās ir norādītie instrumenti šā mērķa sasniegšanai, lai, cik vien iespējams, izpildītu gan ES, gan *ICAO* prasības un standartus viena vienota integrēta procesa laikā.
- **Valsts lidojumu drošības programmu īstenošanas novērtējumu integrācija *EASA* veiktajā standartizācijā.** Kopš 2022. gada standartizācijas inspekcijas izmanto arī tam, lai novērtētu, cik efektīvi tiek īstenotas dalībvalstu valsts lidojumu drošības programmas un saistītie valsts aviācijas drošības plāni. Atbilstoši *ICAO* pieņemtajai pieejai, kas vērsta uz darbības uzlabošanu un sekmē un atbalsta VLDP pakāpenisku īstenošanu, *EASA* novērtē VLDP īstenošanas līmeni, izmantojot piecus brieduma līmeņus, kas noteikti *ICAO* Valsts lidojumu drošības programmu īstenošanas novērtēšanas (VLDPĪN) metodikā.
- **Kompetento iestāžu personāla iesaistīšana standartizācijas darbībās.** Nolūks ir nodrošināt proaktīvas standartizācijas darbības un veicināt pietiekamu personāla kvalifikācijas līmeni visā Eiropā. Turklāt sanāksmes par standartizācijas jautājumiem nodrošina forumus, kuros iespējams vienoties par prasību vienotu izpratni, sniegt

interpretāciju un apmainīties ar paraugpraksi, tādējādi atbalstot noteikumu vienādu īstenošanu.

- **Nostiprināts regulatīvās atgriezeniskās saites mehānisms.** Pašreizējais atgriezeniskās saites mehānisms tiek racionalizēts un uzlabots, lai sistemātiski novērtētu noteikumu efektivitāti un standartizācijas darbību rezultātus izmantotu drošības pārvaldībā, noteikumu pieņemšanā un drošības veicināšanas darbībās.

3.2.2 *Ar drošības datiem pamatota mērķtiecīga nozares pārraudzība*

ES tiesībās noteiktās iestādēm piemērojamās prasības ļauj izstrādāt pārraudzības programmu, ņemot vērā organizācijas specifiku, tās darbību sarežģītību un iepriekšējo sertifikācijas un/vai pārraudzības darbību rezultātus, pamatojoties uz saistīto risku novērtējumu. No 2023. gada tas, ka kompetentā iestāde piemēro *ERCS* atgadījumiem, par kuriem ziņojušas organizācijas, palīdzēs novērtēt saistītos riskus.

Iestāde sašaurina pārraudzības plānošanas ciklu, ja ir pierādījumi, ka organizācijas drošības darbība un regulatīvā atbilstība ir pasliktinājušās. Ja organizācija pierāda augstu drošības darbības un regulatīvās atbilstības līmeni, iestāde var paplašināt pārraudzības plānošanas ciklu. Šāda mērķtiecīga, riska analīzē pamatota un uz darbības uzlabošanu vērsta pārraudzība nodrošina, ka pieejamie pārraudzības resursi gan dalībvalstīs, gan EASA tiek izmantoti maksimāli efektīvi.

Turklāt riska analīzē pamatota un uz darbības uzlabošanu vērsta pārraudzība veicina drošības pārvaldības domāšanu, tās mērķis ir ļaut organizācijām pārvaldīt riskus, kas nav paredzēti noteikumos, un tā rada stimulu efektīvai drošības pārvaldības īstenošanai, izmantojot varbūtēju pārraudzības sloga samazinājumu. Tādējādi tā atbalsta pārvaldības sistēmas noteikumu efektīvu iekļaušanu īstenošanas noteikumos, kas attiecas uz organizācijām.

EASA atbalsta ar drošības datiem pamatotu mērķtiecīgu nozares pārraudzību, EADP ietvaros uzskaitot un raksturojot galvenos riskus un drošības jautājumus, kas piemērojami katrā jomā. Risku analīzē pamatotas pārraudzības prakse tika arī darīta pieejama dalībvalstīm, un tā tiek regulāri apspriesta ar drošības pārvaldības TS³³.

33 [EASA](http://europa.eu) ziņojuma veidne (europa.eu)

4. DROŠĪBAS VEICINĀŠANA EIROPĀ³⁴

Drošības veicināšana ir drošības programmas un efektīvas drošības pārvaldības galvenā daļa. Drošības riskus var mazināt, palielinot informētību par gūto drošības pieredzi, iepazīstinot ar paraugpraksi un skaidrojot drošības procedūras un noteikumus. Eiropas aviācijas sistēmā tā ir daļa no labas drošības kultūras uzturēšanas.

Kad iespējams, drošības veicināšanu izmanto kā vieglu un efektīvu alternatīvu noteikumu pieņemšanai un pārraudzībai. Tā veicina labāku izpratni par ES civilās aviācijas noteikumiem un sniedz plašāku informāciju par drošības izlūkdatiem un analīzes rezultātiem. Šī stratēģija nodrošina pastāvīgu informāciju par plašu tematu klāstu jomu līmenī, tehnisko saturu pielāgojot tās mērķauditorijai (no padziļināta satura specializētiem profesionāļiem līdz vienkāršam saturam plašai sabiedrībai). Lai izplatītu drošības vēstījumus, izmanto plašu komunikācijas rīku klāstu, tostarp sociālos medijus.

Drošības veicināšana ietver vispārējus vai specializētus darbus, ar ko paziņo un izplata drošības informāciju aviācijas jomas ieinteresētajām personām. Šīs darbības pamatā ir Eiropas drošības riska pārvaldības process, kas analizē datus un izstrādā drošības risku mazināšanas pasākumus, kā aprakstīts [2. nodaļā](#).

Vairākas drošības veicināšanas darbības tiek veiktas dalībvalstu līmenī un ir sīki izklāstītas to valsts lidojumu drošības programmās. To koordinē *EASA*, izmantojot drošības veicināšanas tīklu, kas izveidots kā brīvprātīga partnerība starp *EASA*, dalībvalstīm un citām aviācijas organizācijām. Drošības veicināšanas tīkla mērķis ir palielināt aviācijas drošību Eiropā, nodrošinot satvaru sadarbībai drošības veicināšanas darbību īstenošanā visās dalībvalstīs.

Abpusējam izdevīgamam un kopīgam mērķim drošības veicināšanas tīkla dalībnieki apmainās ar informāciju, koordinē darbības, sadarbojas un dalās kopīgos pasākumus, kā arī sadarbojas, lai palielinātu kapacitāti attiecībā uz darbībām, tostarp drošības informācijas plānošanu, izstrādi, publicēšanu, pārtulkošanu un izplatīšanu. Drošības veicināšanas tīkls arī izpēta kopīgus rīkus un izstrādā veidus, kā novērtēt izplatīto drošības veicināšanas produktu efektivitāti.

Eiropas līmenī lielāko daļu drošības veicināšanas darbību vada un koordinē *EASA*. Šajā saistībā *EASA* ir izveidojusi integrētas plānošanas darbību, kas nodrošina, ka drošības veicināšanas un regulatīvās darbības visefektīvākajā veidā pievēršas drošības riskiem, dažās jomās citai citu papildinot. Šajā saistībā *EASA* izveido atsevišķas Eiropas drošības veicināšanas paketes atkarībā no darbības jomas un popularizējamām drošības tēmām ar mērķi palielināt drošības veicināšanas produktu tvērumu. Tas tiek darīts, izmantojot zīmolus “*Together4Safety*” profesionālām komerciālās aviācijas darbībām un “*The Aviator’s Club*” vispārējai aviācijai ar privātiem pilotiem. Līdztekus tiek pastiprinātas drošības partnerības darbības, iesaistot visas ieinteresētās personas jomu līmenī, aptverot komerciālos gaisa pārvadājumus (tostarp lidlaukus un *ATM*), rotorplānus, vispārējo aviāciju un dronus. Izprotot to, ka dažādām aviācijas jomas ieinteresētajām personām ir ļoti dažādas vajadzības informācijas un komunikācijas kanālu ziņā, uz jomu orientēta pieeja nodrošina, ka drošības veicināšana var apmierināt katras aviācijas kopienas daļas konkrētās vajadzības. Katra jomai ir speciāli atvēlēta vieta *EASA* tīmekļvietnē, un pirmoreiz tām ir izveidotas trīs speciālas kopienas saites, lai stiprinātu sadarbību ar ieinteresētajām personām.

34 <https://www.EASA.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>

EASA 2019. gada sākumā ievieša jaunu drošības veicināšanas stratēģiju, kurā tiek izmantota proaktīvāka pieeja attiecībā uz to, kā *EASA* komunicē ar Eiropas aviācijas kopienu. Ar savu zīmolu “*Together4Safety*” un “*Aviator’s Club*” (vispārējai aviācijai) starpniecību *EASA* tiecas būt par līderi drošības veicināšanā Eiropā un visā pasaulē ar atzītu zīmolu, kas raisa interesi, veicina iesaisti un palīdz uzlabot drošību.

4.1 Darbības ES līmenī

4.1.1 Komunikācija drošības jomā

Drošības informācijas sniegšana palīdz veidot stabilu drošības kultūru. Drošības komunikācijas līdzekļi Eiropas Savienībā ietver drošības analīzes ziņojumus, biļetenus, bukletus un plakātus, audiovizuālo materiālu, rīkkopas, rokasgrāmatas un norādes, plānus un programmas, darbseminārus un citus drošībai veltītus pasākumus. Katram uzdevumam tiek izstrādāts drošības veicināšanas satura koncentrēts kopums, kas apvieno visefektīvākās nodevumu paketes izskatāmajam drošības jautājumam. Nodevumi tiek popularizēti sociālajos medijos, kā arī ar *EASA* sadarbības partneru starpniecību, lai maksimāli palielinātu drošības vēstījumu tvērumu.

4.1.1.1 Obligātā komunikācija drošības jomā

Regula (ES) 2018/1139 noteic, ka *EASA* publicē [ikgadējo drošības pārskatu](#)³⁵, lai informētu sabiedrību par vispārējo drošības līmeni civilās aviācijas jomā. Ikgadējā drošības pārskatā tiek sniegta informācija par civilās aviācijas drošību Eiropā un visā pasaulē (sk. [2.3.3. iedaļu](#)).

Regulā (ES) Nr. 996/2010 ir noteikts, ka jāizveido drošības rekomendāciju datubāze. Minētā datubāze ir publiski pieejama [tiešsaistē](#)³⁶.

4.1.1.2 Neobligātā komunikācija drošības jomā

Lai informētu ieinteresētās personas, *EASA* publicē [drošības informācijas biļetenus \(DIB\)](#)³⁷. DIB ir publiski pieejami, un tos regulāri pārskata un atjaunina. Aģentūra arī publicē progresa pārskatu par turpmākiem pasākumiem, kas veikti saistībā ar [drošības rekomendācijām](#)³⁸.

4.1.1.3 Drošībai veltīti darbsemināri un konferences

EASA vada drošības kampaņas, kurās pievēršas konkrētām atgadījumu izraisītām drošības problēmām, konstatētajiem drošības riskiem, jaunatklātām problēmām vai drošības revīzijai.

EASA arī regulāri rīko seminārus un konferences, ko izmanto, lai ieinteresētajām personām Eiropā izplatītu informāciju par aviācijas drošību un dotu iespēju apspriest drošības jautājumus, tostarp inspekciju rezultātus. Turklāt Aģentūra katru gadu rīko drošības konferenci.

Komisija regulāri organizē konferences un seminārus par problēmām, kas saistītas ar aviācijas drošību. Turklāt tā rīko seminārus un pasākumus, lai atbalstītu konkrētu drošības noteikumu

35 <http://EASA.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/default.asp>

37 <http://ad.EASA.europa.eu/sib-docs/page-1>

38 <http://EASA.europa.eu/EASA-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>

pienācīgu izplatīšanu un izpratni, piemēram, par Regulu (ES) Nr. 376/2014 un Regulu (ES) Nr. 996/2010.

4.1.1.4 Informācija tiešsaistē

Plašs informācijas un dokumentācijas klāsts ir publiski pieejams [EASA tīmekļvietnē](http://EASA.europa.eu/)³⁹ un Komisijas tīmekļvietnē, kas veltīta [Eiropas Aviācijas drošības politikai](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm)⁴⁰.

Turklāt EASA, Komisijas un dalībvalstu, kā arī nozares pārstāvju starpā apmainoties ar informāciju, kas saistīta ar drošību, bieži lieto ierobežotas piekļuves tīklus.

4.2 Apmācība ES līmenī

Apmācības pasākumi ES ietver aviācijas organizācijas, kas ir iesaistītas Eiropas Aviācijas drošības programmas īstenošanā: dalībvalstu kompetentās iestādes, drošības izmeklēšanas iestādes un nozari.

Saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 376/2014 Komisijai un Aģentūrai ir jāatbalsta dalībvalstis attiecīgas apmācības nodrošināšanā.

Saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1139 kompetentās iestādes un organizācijas ir atbildīgas par sava personāla apmācības līmeņa uzturēšanu, lai tā kompetences līmenis nodrošinātu tā uzdevumu pienācīgu izpildi. Turklāt kompetentajām iestādēm ir noteikta prasība palīdzēt organizācijām izpildīt to pienākumus, lai tās ieviestu pārvaldības sistēmu ar attiecīgu izglītību vai apmācību, kur tā ir iespējama vai lietderīga.

Turklāt tiek izstrādātas jaunas apmācības iespējas, lai nodrošinātu, ka visām iesaistītajām personām ir vajadzīgās prasmes, lai sekmīgi īstenotu uz darbības uzlabošanu vērstu pieeju.

EASA tiecas uzturēt augstu zināšanu un kompetences līmeni, vienlaikus aktīvi sekojot līdzi jaunākajām norisēm aviācijā tās darbību jomās. EASA izstrādā un nodrošina apmācības kursus saviem darbiniekiem un dalībvalstu kompetento iestāžu personālam.

Aģentūra savā tīmekļvietnē ir izveidojusi un uztur elektronisku eksaminācijas sistēmu, kuras pamatā ir attiecīgu jautājumu datubāze. To piedāvā pēc brīvprātības principa apmācības organizāciju vai pašmācības studentiem, izmantojot sistēmu, kas izveidota eksaminācijas centros, nodrošinot iespēju saņemt sertifikātu.

Turklāt EASA sniedz arī atbalstu partnervalstu iestādēm to starptautisko saistību (piemēram, ICAO, ES noteikumu) izpildē un īsteno ES civilās aviācijas sadarbības projektus vairākos pasaules reģionos, tostarp ES kaimiņvalstīs, Āzijas un Klusā okeāna reģiona valstīs, Āfrikā un Latīņamerikā.

39 <http://EASA.europa.eu/>

40 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm

AKRONĪMU SARAKSTS

PS	padomdevējas struktūras
ACAS	lidmašīnu sadursmes novēršanas sistēma
PDDL	pieņemams drošības darbības līmenis
PANL	pieņemami atbilstības nodrošināšanas līdzekļi
PPP	perona pārvaldības pakalpojumi
ANS	aeronavigācijas pakalpojumi
AOC	gaisa kuģa ekspluatanta apliecība
IDP	ikgadējais drošības pārskats
ATM	gaisa satiksmes pārvaldība
LIS	labākā intervences stratēģija
PR	pamatregula
CAEP	Aviācijas vides aizsardzības komiteja (<i>ICAO</i>)
CAMO	lidojumderīguma uzturēšanas pārvaldības organizācija — Komisijas Regulas (ES) Nr. 1321/2014 Vc pielikums (<i>CAMO</i> daļa)
CAO	apvienotā lidojumderīguma organizācija — Komisijas Regulas (ES) Nr. 1321/2014 Vd pielikums (<i>CAO</i> daļa)
CC	salona apkalpe — Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 V pielikums (<i>CC</i> daļa)
SS	sertifikācijas specifikācija
DAT	datu nodrošinātāji — Regulas (ES) 2017/373 VII pielikums
DR	deleģētā regula
SIS	sīki izstrādāta specifikācija
DTO	deklarēta mācību organizācija
EASA	Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra
EADP	Eiropas Aviācijas drošības programma
EASPG	Eiropas Reģiona aviācijas sistēmas plānošanas grupa (<i>ICAO</i>)

<i>ECCAIRS</i>	Eiropas Negadījumu un incidentu ziņošanas sistēmas koordinācijas centrs
<i>ECDC</i>	Eiropas Slimību profilakses un kontroles centrs
<i>ECHA</i>	Eiropas Ķimikāliju aģentūra
ECR	Eiropas Centrālais repozitorijs
EVA	Eiropas Vides aģentūra
EBTA	Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija
<i>ENCASIA</i>	Eiropas Civilās aviācijas drošības izmeklēšanas iestāžu tīkls
EADP	Eiropas Aviācijas drošības plāns
ETS	Emisijas kvotu tirdzniecības sistēma (ES)
ES	Eiropas Savienība
<i>EUR RADP</i>	Eiropas Reģionālais aviācijas drošības plāns (<i>ICAO</i>)
<i>EUR REDG</i>	Eiropas Reģionālā drošības ekspertu grupa (<i>ICAO</i>)
<i>EUR/NAT</i>	Eiropas/Ziemeļatlantijas (<i>ICAO</i> reģionālais birojs)
IU	izvērtēšanas uzdevums (EADP)
<i>FAB</i>	funkcionālais gaisa telpas bloks
<i>FSTD</i>	lidojumu simulācijas trenāžieru iekārta
GANP	Globālais aeronavigācijas plāns
<i>GASeP</i>	Globālais aviācijas drošības plāns
GADP	Globālais aviācijas drošības plāns (<i>ICAO</i>)
VAARK	vispārējās atgadījumu augsta riska kategorijas
<i>GM</i>	norādes
<i>IATA</i>	Starptautiskā Gaisa transporta asociācija
<i>ICAO</i>	Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija
ĪR	Īstenošanas regula
<i>LUC</i>	vieglās <i>UAS</i> ekspluatanta sertifikāts
DVPS	dalībvalstu padomdevēja struktūra

Valde	<i>EASA</i> valde
DU	dalībvalsts uzdevums (<i>EADP</i>)
NADP	nacionālais aviācijas drošības plāns
VKI	valsts kompetentā iestāde
<i>NCC</i>	nekomerciālas lidojuma operācijas ar kompleksiem motorizētiem gaisa kuģiem — Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 VI pielikums (<i>NCC</i> daļa)
ADAT	aviācijas drošības analītiķu tīkls
21. daļa	Regulas (ES) Nr. 748/2012 I pielikums — gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču sertifikācija un projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikācija
145. daļa	Regulas (ES) Nr. 1321/2014 II pielikums — tehniskās apkopes organizāciju apstiprinājumi
147. daļa	Regulas (ES) Nr. 1321/2014 IV pielikums — prasības tehniskās apkopes mācību organizācijām
26. daļa	Regulas (ES) 2015/640 I pielikums — papildu lidojumderīguma specifikācijas ekspluatācijai
66. daļa	Regulas (ES) Nr. 1321/2014 III pielikums — tehniskās apkopes sertifikācijas darbinieki
<i>AIS</i> daļa	Regulas (ES) 2017/373 VI pielikums — īpašās prasības aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzējiem
<i>ARA</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 1178/2011 VI pielikums — iestāžu prasības lidojuma apkalpei
<i>ARO</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 965/2012 II pielikums — iestāžu prasības gaisa kuģu ekspluatācijai
<i>ART</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 452/2014 2. pielikums — iestādēm piemērojamās prasības attiecībā uz trešo valstu ekspluatantu atļaujām
<i>ASM</i> daļa	Regulas (ES) 2017/373 X pielikums — īpašās prasības gaisa telpas pārvaldības pakalpojumu sniedzējiem
<i>ATFM</i> daļa	Regulas (ES) 2017/373 IX pielikums — īpašās prasības gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības pakalpojumu sniedzējiem
<i>ATM/ANS.AR</i> daļa	Regulas (ES) 2017/373 II pielikums — prasības kompetentajām iestādēm — pakalpojumu uzraudzība un citas <i>ATM</i> tīkla funkcijas

<i>ATM/ANS.OR</i> daļa	Regulas (ES) 2017/373 III pielikums — kopīgās prasības pakalpojumu sniedzējiem
<i>ATS</i> daļa	Regulas (ES) 2017/373 IV pielikums — īpašās prasības gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējiem
<i>BFCL</i> daļa	Regulas (ES) 2018/395 III pielikums — prasības gaisa balonu lidojumu apkalpes licencēšanai
<i>BOP</i> daļa	Regulas (ES) 2018/395 II pielikums — gaisa balonu ekspluatācija
<i>CAMO</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 1321/2014 Vc pielikums — lidojumderīguma uzturēšanas pārvaldības organizācijas
<i>CNS</i> daļa	Regulas (ES) 2017/373 VIII pielikums — īpašās prasības sakaru, navigācijas vai novērošanas pakalpojumu sniedzējiem
<i>DAT</i> daļa	Regulas (ES) 2017/373 VII pielikums — īpašās prasības datu pakalpojumu sniedzējiem
<i>DEF</i> daļa	Regulas (ES) 2018/395 I pielikums — definīcijas (gaisa baloni) Regulas (ES) 2018/1976 I pielikums — definīcijas (planieri)
<i>FCL</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikums — lidojumu apkalpes licencēšana
<i>FPD</i> daļa	Regulas (ES) 2017/373 XI pielikums — īpašās prasības procedūru plānošanas pakalpojumu sniedzējiem
<i>M</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 1321/2014 I pielikums — lidojumderīguma uzturēšanas prasības
<i>MED</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 1178/2011 IV pielikums — prasības pilotu medicīniskajai sertifikācijai, salona apkalpes medicīniskajai piemērotībai, aviācijas medicīnas ekspertu sertifikācijai un vispārējās prakses ārstu un arodveselības ārstu kvalifikācijai
<i>MET</i> daļa	Regulas (ES) 2017/373 V pielikums — īpašās prasības meteoroloģisko pakalpojumu sniedzējiem
<i>ML</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 1321/2014 Vb pielikums — ieteicamās lidojumderīguma uzturēšanas prasības
<i>NCC</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 965/2012 VI pielikums — nekomerciālas operācijas ar kompleksi motorizētiem gaisa kuģiem
<i>NCO</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 965/2012 VII pielikums — nekomerciālas operācijas ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi motorizēti gaisa kuģi
<i>NM</i> daļa	Regulas (ES) 2017/373 XII pielikums — īpašās prasības tīkla pārvaldniekam

<i>ORA</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 1178/2011 VII pielikums — organizācijas prasības gaisa kuģa apkalpei
<i>ORO</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikums — organizācijas prasības gaisa kuģu ekspluatācijai
<i>PERS</i> daļa	Regulas (ES) 2017/373 XIII pielikums — prasības pakalpojumu sniedzējiem attiecībā uz personāla apmācību un kompetences novērtēšanu
<i>SAO</i> daļa	Regulas (ES) 2018/1976 II pielikums — planieri — gaisa operācijas
<i>SFCL</i> daļa	Regulas (ES) 2018/1976 III pielikums — prasības planieru lidojuma apkalpes licencēšanai
<i>SPA</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikums — īpaši apstiprinājumi
<i>SPO</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 965/2012 VIII pielikums — specializētās darbības
T daļa	Regulas (ES) Nr. 1321/2014 Va pielikums — to gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšana, kas reģistrēti trešā valstī un ko ekspluatē ES ekspluatanti vai ekspluatanti, kuru mītnes vieta ir ES
<i>TCO</i> daļa	Regulas (ES) Nr. 452/2014 1. pielikums — trešo valstu ekspluatanti
PKG	Programmu koordinācijas grupa (<i>ICAO</i>)
PI	pētniecība un inovācija
<i>REACH</i>	Ķīmisko vielu reģistrācija, izvērtēšana, atļaušana un ierobežošana
<i>RES</i>	pētniecības uzdevums (EADP)
NPU	noteikumu pieņemšanas uzdevums (EADP)
RDPO	reģionāla drošības pārraudzības organizācija
IPPS	Ieinteresēto personu padomdevēja struktūra
<i>SAFA</i>	ārvalstu gaisa kuģu drošības novērtēšana
SIP	standarti un ieteicamā prakse (<i>ICAO</i>)
<i>SERA</i>	Standartizēti Eiropas gaisa transporta noteikumi — Regula (ES) Nr. 923/2012
EVGT	Eiropas vienotā gaisa telpa
<i>SESAR</i>	Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības (<i>ATM</i>)

	pētniecība.
DII	drošības izmeklēšanas iestāde
DIB	drošības informācijas biļetens
DPS	drošības pārvaldības sistēma
VADP	valsts aviācijas drošības plāns
DDR	drošības darbības rādītājs
DVT	Drošības veicināšanas tīkls
DVU	drošības veicināšanas uzdevums (EADP)
<i>SRIS</i>	Drošības rekomendāciju informācijas sistēma
DRP	drošības riska pārvaldība
VLDP	valsts (lidojumu) drošības programma
VLDPĪN	valsts (lidojumu) drošības programmas īstenošanas novērtējums
<i>SYS 2.0</i>	standartizācijas inspekcija jomā “Sistēmiskie iespējotāji drošības pārvaldībai” (<i>SYS</i>). “2.0” nozīmē II posmu, ar kuru sākotnējās inspekcijas tvērums tiek paplašināts, aptverot VLDP un VADP efektīvas īstenošanas novērtējumu.
TVE	trešās valsts ekspluatants
TS	tehniskā struktūra (DVPS apakšstruktūra)
TK	tehniskā komiteja (IPPS apakšstruktūra)
LESD	Līgums par Eiropas Savienības darbību
<i>UAS</i>	bezpilota gaisa kuģu sistēma
<i>USOAP</i>	Universālā drošības pārraudzības revīzijas programma (<i>ICAO</i>)
<i>USSP</i>	“U-space” pakalpojumu sniedzējs