EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 16.11.2020.
COM(2020) 733 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par to, kā tiek īstenota Regula (ES) Nr. 376/2014 par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā

KOPSAVILKUMS

Šajā ziņojumā ir sniegts kopsavilkums par Komisijas veikto darbu, pārskatot Regulu (ES) Nr. 376/2014 par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā (turpmāk tekstā — "regula")[1], kā paredzēts regulas 24. panta 2. punktā. Šīs pārskatīšanas rezultātā ir iegūta informācija par to, kā regula darbojas pašlaik — piecus gadus pēc tās stāšanās spēkā. Ziņojumā plašākā kontekstā ir atspoguļoti regulas galvenie mērķi un uzsvērti tās īstenošanas rezultātā gūtie panākumi, kas ļāvuši uzlabot ziņojumu par atgadījumiem pilnīgumu un kvalitāti, palielināt iesniegto un glabāto ziņojumu skaitu un nodrošināt ziņotājiem piedāvāto aizsardzību. No otras puses, ziņojumā uzsvērti atsevišķi sarežģījumi regulas īstenošanas gaitā, jo īpaši attiecībā uz "taisnīguma kultūras" noteikumu īstenošanu. Visbeidzot, ziņojumā ir aprakstīts, kā regula ir veicinājusi gaisa kuģu nelaimes gadījumu skaita un ar tiem saistīto nāves gadījumu skaita samazināšanos. Šajā ziņojumā izklāstītie konstatējumi ir balstīti uz datiem, kas apkopoti Komisijas pasūtītā pētījumā, kura mērķis ir novērtēt, kā tiek īstenota Regula (ES) Nr. 376/2014 par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā[2].

PRIEKŠVĀRDS

Aviācijas nelaimes gadījumi nereti ir notikumu ķēdes rezultāts, proti, bieži vien tos nevar attiecināt tikai uz vienu cēloni. Taču tas nozīmē arī to, ka pirms nelaimes gadījumiem daudzkārt ir iespējams tos novērst un, ja kāds no šādas fatālas ķēdes posmiem tiek izņemts, no nelaimes gadījuma var izvairīties.

Aviācijas nelaimes gadījumu novēršanas kontekstā izšķirošs elements ir ziņošana, kā arī visu ar ikdienas darbību saistīto notikumu un kļūmju, pat vismazāko, rūpīga analīze, jo tās var norādīt, ka pastāv potenciāli nopietni lidojumu drošuma apdraudējumi, kuru dēļ — gadījumā, ja tie netiek novērsti, — var notikt nelaimes gadījumi.

Ziņojot par atgadījumiem, tiek īstenota sistēmas mēroga pieeja, kas balstīta uz datiem, ar mērķi novērst nelaimes gadījumus, atzīstot, ka, lai uzlabotu drošumu preventīvā veidā, ir būtiski iet tālāk par vainīgā meklēšanu, izņemot dažas konkrētas situācijas, — šis priekšstats ir apstiprinājies, desmitiem gadu pētot lidojumu drošuma faktorus un cilvēkfaktorus.

Pašreiz spēkā esošais tiesību akts saistībā ar atgadījumiem ir Regula (ES) Nr. 376/2014. Regulas noteikumos ir paredzēts, kā attiecīgā ar lidojumu drošumu saistītā informācija saistībā ar civilo aviāciju ir jāpaziņo, jāapkopo, jāglabā, jāaizsargā, jāveic tās apmaiņa, jāizplata, jāanalizē un jāizmanto turpmākajā rīcībā.

1. IEVADS

[1] 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 (OV L 122, 24.4.2014., 18. lpp.), http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj.

[2] "*Ex post* izvērtējums par Regulu (ES) Nr. 376/2014 par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā — galīgais ziņojums", vēl nav publicēts.

Regulas (ES) Nr. 376/2014 24. pantā ir noteikts, ka Komisijai līdz 2020. gada 16. novembrim ir jāpublicē un jānosūta Eiropas Parlamentam un Padomei novērtējuma ziņojums par šīs regulas īstenošanu.

Regula (ES) Nr. 376/2014 ir piemērojama kopš 2015. gada 15. novembra. Tās mērķis ir novērst gaisa kuģu nelaimes gadījumus, incidentus un ar tiem saistītos nāves gadījumus, šādā nolūkā izmantojot informāciju un pieredzi, kas gūta, analizējot atgadījumus. Atgadījums ir ar lidojumu drošumu saistīts notikums, kas apdraud vai kas, ja to nenovērš vai uz to nereaģē, varētu apdraudēt gaisa kuģi, personas, kuras tajā atrodas, vai jebkuru citu personu. Regulas mērķis ir nodrošināt, lai attiecīgā ar lidojumu drošumu saistītā informācija saistībā ar civilo aviāciju tiktu paziņota, apkopota, glabāta, aizsargāta, lai tiktu veikta šādas informācijas apmaiņa, lai tā tiktu izplatīta un analizēta. Tas savukārt atvieglo aviācijas nozares ieinteresēto personu un kompetento iestāžu darbu, izstrādājot tādus atbilstīgus risku mazināšanas pasākumus, kuru mērķis ir nodrošināt, lai laikus tiktu veikti pasākumi lidojumu drošuma jomā.

Šis lidojumu drošuma pārvaldības process tiek īstenots, paļaujoties uz to, ka pastāvīgi ir pieejama ar lidojumu drošumu saistīta informācija. Lai nodrošinātu, ka aviācijas jomas ierindas profesionāļi ziņo par atgadījumiem, kas var radīt ievērojamu risku aviācijai, būtisks faktors ir pārliecība, ka tiks garantēta ziņošanas avota konfidencialitāte un ka informācija tiks izmantota atbilstīgi. Šajā ziņā regula ar dažiem nosacījumiem nodrošina personu, kas ziņo par atgadījumiem, un citu šajos ziņojumos minēto personu aizsardzību, kā arī to, ka informācija tiks izmantota tikai lidojumu drošuma uzlabošanas nolūkā.

Šo preventīvo un uz pierādījumiem balstīto pieeju īsteno dalībvalstu attiecīgās aviācijas drošības iestādes, organizācijas savas lidojumu drošuma pārvaldības sistēmas ietvaros un Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*).

Regulu (ES) Nr. 376/2014 papildina īstenošanas regula[3], kurā noteikts to civilās aviācijas atgadījumu saraksts, par kuriem ir jāziņo obligāti.

Regulas priekštece bija Direktīva 2003/42/EK[4], ar kuru tika noteikts, ka katrai dalībvalstij ir jāizveido obligātās atgadījumu ziņošanas sistēma (OAZS). Dalībvalstīm bija jāapkopo, jāglabā, jāaizsargā un savstarpēji jāizplata informācija par noteiktiem civilās aviācijas incidentiem. Taču minētajā direktīvā nebija noteikumu par apkopoto datu analīzi nolūkā uzlabot aviācijas drošumu. Ņemot vērā citas līdztekus pastāvošas ziņošanas prasības gan Eiropas, gan starptautiskā līmenī, dalībvalstis Direktīvu 2003/42/EK īstenoja, izmantojot visai atšķirīgas pieejas. Savukārt tā rezultātā, piemēram, Eiropas līmenī pastāvēja vairākas atgadījumu datubāzes.

[3] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/1018 (2015. gada 29. jūnijs), ar ko nosaka sarakstu, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 376/2014 (OV L 163, 30.6.2015., 1. lpp.), http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj.

[4] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/42/EK (2003. gada 13. jūnijs) attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā (OV L 167, 4.7.2003., 23. lpp.); http://data.europa.eu/eli/dir/2003/42/oj.

Ņemot to vērā, 2012. gada ietekmes novērtējumā par priekšlikumu regulai attiecībā uz ziņošanu par atgadījumiem[5] tika identificēti šādi konkrēti mērķi, kas būtu jāiekļauj jaunajā regulā:

- nodrošināt, ka tiek apkopota informācija par visiem atgadījumiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt aviācijas drošumu, un ka šī informācija sniedz pilnīgu un skaidru priekšstatu par lidojumu drošuma riskiem ES un tās dalībvalstīs;
- nodrošināt, ka valstu datubāzēs un Eiropas Centrālajā repozitorijā (ECR) glabātie ziņojumi par atgadījumiem ir pilnīgi un satur augstas kvalitātes datus;
- nodrošināt, ka visa no drošuma viedokļa būtiskā informācija, kas tiek glabāta ECR, ir pienācīgi pieejama kompetentajām iestādēm un tiek izmantota vienīgi lidojumu drošuma uzlabošanas nolūkā;
- nodrošināt, ka atgadījumi, par kuriem ziņots, tiek efektīvi analizēti, ka drošuma apdraudējumi tiek identificēti un attiecīgā gadījumā novērsti un ka veikto darbību iedarbīgums drošuma kontekstā tiek uzraudzīts.

Regulas vispārīgais mērķis ir palīdzēt samazināt gaisa kuģu nelaimes gadījumu skaitu un ar tiem saistīto nāves gadījumu skaitu.

2. ĪSTENOŠANA

Obligātās un brīvprātīgās ziņošanas sistēmas izveide — 4. un 5. pants

Regulas 4. un 5. pantā izklāstītos noteikumus par obligātās (OAZS) un brīvprātīgās (BAZS) ziņošanas sistēmas izveidi īstenoja gan dalībvalstis, gan *EASA*. Praksē tas nozīmē, ka katra dalībvalsts savas aviācijas iestādes līmenī ir izveidojusi gan obligātas, gan brīvprātīgas ziņošanas mehānismu. Būtu jāpiemin, ka dalībvalstīm jau pirms Regulas (ES) Nr. 376/2014 pieņemšanas bija pienākums izveidot obligātās ziņošanas sistēmas saskaņā ar Direktīvu 2003/42/EK.

Līdzīgi — *EASA* ir izveidota funkcionējoša obligātās ziņošanas sistēma saskaņā ar prasībām, kas izklāstītas 4. panta 4. punktā, un brīvprātīgus ziņojumus var iesniegt tieši aģentūrai, izmantojot Eiropas Komisijas dienestu izveidoto Eiropas Aviācijas ziņojumu portālu (*European Aviation Reporting Portal*)[6].

Saistībā ar to, kā organizācijas[7] īsteno šīs prasības, ir konstatēti daži trūkumi. Direktīvas 2003/42/EK darbības jomā, t. i., pirms Regulas (ES) Nr. 376/2014 pieņemšanas, nebija ietvertas organizācijas. Tāpēc pastāv atšķirība starp organizācijām, kurām jau pirms regulas īstenošanas bija izveidota ziņošanas sistēma (to attiecīgo lidojuma drošuma pārvaldības

[5] KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS "*Impact Assessment Accompanying document to the Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on occurrence reporting in civil aviation*" (SWD/2012/0441 final); https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52012SC0441.

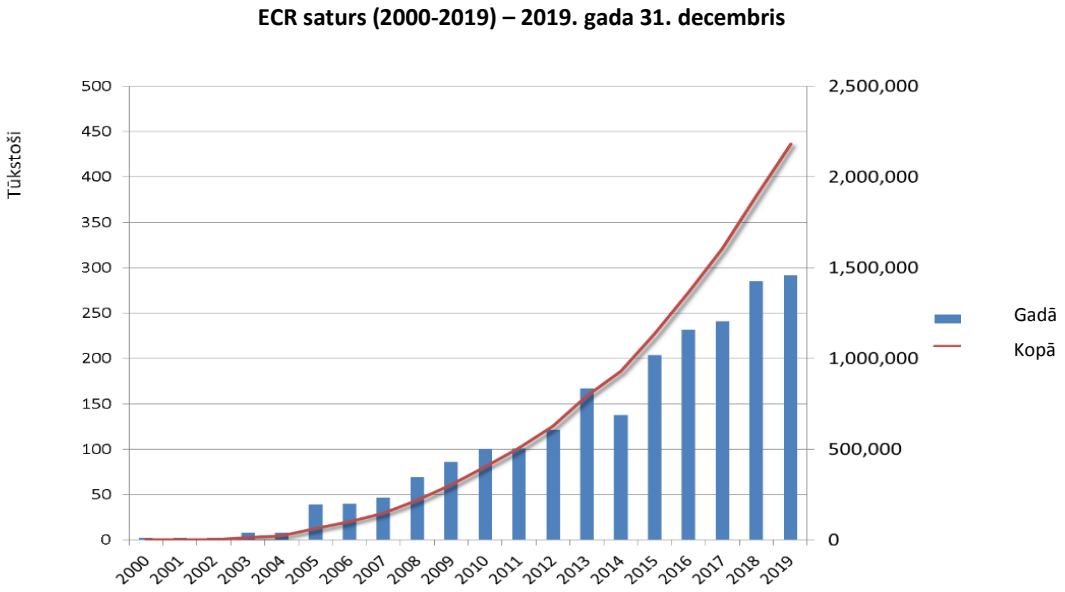
[6] https://www.aviationreporting.eu/AviationReporting/.

[7] "Organizācija" ir jebkura organizācija, kas nodrošina aviācijas produktus un/vai kas nodarbina personas, kurām saskaņā ar 4. panta 6. punktu ir jāziņo par atgadījumiem, slēdz ar šādām personām līgumus vai izmanto to pakalpojumus (Regula (ES) Nr. 376/2014, 2. panta 8) punkts).

sistēmu ietvaros), un organizācijām, kurām šādas sistēmas bija jāizveido pēc regulas stāšanās spēkā. Pirmo minēto organizāciju gadījumā tām regulas īstenošanas nolūkā savas esošās sistēmas bija tikai jāpielāgo jaunajām prasībām, savukārt pēdējām minētajām organizācijām ziņošanas sistēmas bija jāizveido no jauna. Attiecīgi tika konstatēts, ka dažas organizācijas atpaliek ziņošanas sistēmu izstrādē savā līmenī, tāpēc arī ziņošanas apmērs ir mazāks, nekā būtu citos apstākļos. Līdzīgi — brīvprātīgās ziņošanas jomā dažas organizācijas norādīja, ka tās nav izveidojušas brīvprātīgās ziņošanas sistēmu. Visbeidzot, tika konstatēts, ka dažas organizācijas nenošķir brīvprātīgās ziņošanas sistēmu no obligātās ziņošanas sistēmas un ir izveidojušas tikai vienu ziņošanas sistēmu.

Līdzīgi — lielākā daļa dalībvalstu, lai gan ir izveidojušas abas ziņošanas sistēmas, arī savās attiecīgajās valsts datubāzēs nenošķir ziņojumus, kas saņemti, izmantojot BAZS un OAZS, jo drīzāk vēlas mudināt organizācijas iesniegt visus ziņojumus neatkarīgi no to statusa. Attiecīgi ir bijis sarežģīti noteikt iesniegto obligāto un brīvprātīgo ziņojumu skaitu, jo nav vienkārša veida, kā atšķirt, no kuras ziņošanas sistēmas nāk ECR glabātie ziņojumi par atgadījumiem. Tas savukārt apgrūtina iespēju gūt skaidru priekšstatu par to, cik lielā mērā personas un organizācijas, uz kurām attiecas obligātās ziņošanas pienākums, ir izpildījuši regulas prasības.

Lai gan no iepriekš minētā var secināt, ka, šķiet, pastāv nepieciešamība dalībvalstīm rīkoties, lai nodrošinātu, ka iesaistītās personas efektīvi īsteno attiecīgos regulas noteikumus, tomēr var konstatēt, ka viens no galvenajiem regulas mērķiem — palielināt par atgadījumiem pieejamo datu apjomu — ir sasniegts. Šis mērķis ir sasniegts, jo regulas efektīvas īstenošanas rezultātā ir palielinājies iesniegto ziņojumu skaits un līdz ar to arī tās pieejamās informācijas apjoms, kas saistīta ar aviācijas drošumu. ECR glabāto ziņojumu par atgadījumiem kopējais skaits kopš regulas stāšanās spēkā ir ievērojami pieaudzis. Kā parādīts tālāk 1. attēlā, 2015. gadā ECR saņemto ziņojumu skaits par atgadījumiem attiecīgajā gadā nedaudz pārsniedza 200 000. 2019. gadā to ziņojumu kopējais skaits, kas tika pārsūtīti uz ECR, sasniedza 291 458. Kopumā ECR glabāto ziņojumu par atgadījumiem skaits šajā periodā ir vairāk nekā divkāršojies — no 1 125 264 ziņojumiem 2014. gada beigās līdz 2 548 578 ziņojumiem 2019. gadā.



1. attēls. Ierakstu skaits ECR (avots: JRC *pārskats par Eiropas koordinācijas centra aviācijas incidentu ziņošanas sistēmas (*ECCAIRS*) saturu ECR).*

Informācijas apkopošana, glabāšana un apmaiņa — 6. un 9. pants

Regulas 6. un 9. pantā ir noteiktas prasības attiecībā uz informācijas apkopošanu, glabāšanu un apmaiņu. Regulas 6. panta mērķis ir nodrošināt informācijas plūsmu visā tās apkopošanas, izvērtēšanas, apstrādes, analīzes un glabāšanas gaitā. Konkrētāk, 6. pantā ir noteiktas prasības organizācijām, dalībvalstu iestādēm un *EASA* iecelt atbildīgās personas un iedibināt procesus, kuru uzdevums un mērķis ir apkopot, izvērtēt, apstrādāt, analizēt un glabāt detalizētu informāciju par atgadījumiem, par kuriem ziņots saskaņā ar 4. un 5. pantu. Tika konstatēts, ka organizācijas, dalībvalstis un *EASA* šīs prasības ir pilnībā īstenojušas, katrā līmenī ieceļot atbildīgās personas un iedibinot procesus.

Regulas 9. pantā ir noteikta kārtība, kā ar ECR starpniecību ir jāveic informācijas apmaiņa starp dalībvalstīm, *EASA* un Komisiju. Tajā *inter alia* ir noteikta prasība, ka dalībvalstīm 30 dienās ir jāpārsūta dati par atgadījumiem, kas augšupielādēti šo valstu datubāzēs. Tika konstatēts, ka dalībvalstis ir izveidojušas mehānismus informācijas apmaiņai ar citām dalībvalstīm un *EASA*, kā arī šādas informācijas pārsūtīšanai uz ECR noteiktajā termiņā.

Ziņošanas plūsmu (t. i., kurš ziņo, kam ziņo, kad ziņo) kopumā labi izprot visas iesaistītās ieinteresētās personas, lai gan tika konstatētas atsevišķas problēmas. Dažkārt kāda dalībvalsts informāciju par atgadījumu augšupielādē ECR, nedarot to zināmu iesaistītajām dalībvalstīm. Tomēr kopumā tiek sagaidīts, ka šajā ziņā palīdzēs jaunā *ECCAIRS 2*[8] programmatūra, kas sīkāk aprakstīta tālāk tekstā.

Ziņojumu par atgadījumiem kvalitāte un saturs — 7. pants

[8] Eiropas koordinācijas centra aviācijas incidentu ziņošanas sistēma.

Regulā ir noteiktas konkrētas prasības attiecībā uz standartizētām datu ievades procedūrām un kvalitātes pārbaudes procedūrām. Tika konstatēts, ka organizācijas, dalībvalstis un *EASA* ir īstenojušas lielāko daļu no šiem noteikumiem. Tomēr šķiet, ka dažas organizācijas nav izveidojušas formālu kvalitātes pārbaudes procedūru, kā noteikts 7. panta 3. punktā. Turklāt Eiropas vienotās riska klasifikācijas shēmas izstrāde, kā noteikts 7. panta 5. punktā, ir īstenota tikai daļēji. Lai gan Komisija ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un *EASA* ir izstrādājusi minēto shēmu līdz 7. panta 5. punktā noteiktajam termiņam (2017. gada 15. maijam), vēl ir jāpabeidz šīs shēmas definēšana saskaņā ar 7. panta 6. punktu, kā arī ir jāveic tās īstenošanas pasākumi.

Eiropas Centrālā repozitorija pārvaldība — 8. pants

ECR pats par sevi ir būtisks ES ieguldījums. Tajā glabājas visi ES apkopotie ziņojumi par atgadījumiem. Dalībvalstīm un *EASA* ir savlaicīgi jāpārsūta uz ECR visa ar lidojumu drošumu saistītā informācija, kas glabājas to attiecīgajās datubāzēs. Valstu dati ir integrēti ECR un pārbaudīti saskaņā ar kvalitātes kritērijiem. Uz tiešu piekļuvi ECR attiecas stingri noteikumi, un tā atļauta tikai dalībvalstu kompetentajām iestādēm, *EASA* un Komisijai[9].

Kopš regulas stāšanās spēkā līdz 2020. gada beigām Komisijas Kopīgais pētniecības centrs (*JRC*) sniedz operatīvos pakalpojumus saistībā ar ECR *ECCAIRS* saskarni. Kā apstiprināja *JRC*, ECR *ECCAIRS* saskarnē ik dienu tiek ievadīti dati no 31 valsts[10], kā arī no *EASA*.

Pēc stratēģijas maiņas un ietekmes pētījuma sagatavošanas[11], ņemot vērā mērķi vēl labāk veicināt šīs regulas īstenošanu, Komisijas dienesti nolēma pašreizējo *ECCAIRS* platformu aizstāt ar modernāku, pilnībā pārveidotu platformu *ECCAIRS 2* un, sākot no 2020. gada, pārnest *ECCAIRS* komplekta pārvaldību no *JRC* uz *EASA*.

Tika konstatēts, ka visas dalībvalstis pilnībā ir īstenojušas 8. panta 2. punktā dalībvalstīm noteikto prasību regulāri atjaunināt ECR datus. To pašu var teikt arī par 3. punktā izklāstītajām prasībām attiecībā uz *EASA*, turklāt šajā gadījumā datu pārsūtīšana uz ECR notiek automātiski. Papildus tam *EASA* ir nolīgums ar Komisiju par datu pārsūtīšanu no iekšējās atgadījumu ziņošanas sistēmas (IAZS) uz ECR nolūkā nodrošināt pilnīgu atbilstību un aptvērumu.

Piekļuve ECR glabātajai informācijai — 10., 11. un 12. pants

Regulas 10., 11. un 12. pantā ir noteikta kārtība, kā var piekļūt informācijai, kas tiek glabāta ECR. Šos noteikumus pilnībā ir īstenojusi Komisija, kas atbild par ECR glabāto datu apstrādi, kā arī dalībvalstis (tā dēvētie "kontaktpunkti"), kas palīdz Komisijai saistībā ar pieprasījumiem saņemt informāciju, kas tiek glabāta ECR.

No dienas, kad regula stājās spēkā, līdz 2019. gada 31. decembrim kopumā bija 86 informācijas pieprasījumi uz regulas 11. panta pamata, un 6 no tiem dažādu iemeslu dēļ tika noraidīti.

---

9 Regula (ES) Nr. 376/2014, 8. un 10. pants.

10 ES dalībvalstis (ieskaitot Apvienoto Karalisti līdz 2020. gada 1. februārim), Norvēģija, Islande un Šveice.

11 *BearingPoint*, "*Impact Assessment of ECCAIRS transition from JRC to EASA*", 2017. gada 12. jūnijs.

Atgadījumu analīze un turpmākie pasākumi — 13. un 14. pants

Līdzīgi kā gadījumā, kad tika noteiktas prasības attiecībā uz ziņošanu, arī attiecībā uz analīzi atsevišķas prasības jau pirms šīs regulas stāšanās spēkā pastāvēja kā daļa no prasībām saistībā ar lidojumu drošuma pārvaldību. Regulas noteikumi, kā norādīts arī ar to saistītajos norādījumu materiālos[12], nav paredzēti tam, lai attiecībā uz analīzi izveidotu citu prasību līdztekus prasībām saistībā ar lidojumu drošuma pārvaldību, bet to mērķis ir pastiprināt vajadzību veikt analītiskos procesus. Tāpēc vispārējā situācija nav sevišķi mainījusies, izņemot stingru termiņu ieviešanu.

Runājot par stingrajiem termiņiem, nav pierādījumu, kas liecinātu, ka 13. panta 4. un 5. punktā noteiktais 30 dienu termiņš, kura laikā organizācijām ir jāveic atgadījumu sākotnējā analīze, kopumā netiktu ievērots. Tomēr daudzas nozares ieinteresētās personas norādīja, ka minētais 30 dienu termiņš, kas atvēlēts tam, lai iesniegtu kompetentajai iestādei atgadījumu sākotnējo analīzi, ir pārāk īss. Turklāt regulā organizācijām ir noteikts arī trīs mēnešu termiņš no sākotnējā ziņojuma iesniegšanas dienas, kura laikā tām ir jāiesniedz sava galīgā analīze. Tomēr regulā ir atļauts pienācīgi pamatotos gadījumos minēto termiņu pagarināt[13].

Regulā ir noteikts, ka dalībvalstu līmenī ir jāveic tādas analīzes uzraudzība, kuru veikušas šo valstu pārraudzībā esošās organizācijas, kā arī dalībvalstīm ir jāveic pašām sava analīze par atgadījumiem, par kuriem tām tika ziņots tieši. Tiek sagaidīts, ka dalībvalstis, pamatojoties uz veikto analīzi, noteiks atbilstīgus korektīvus vai preventīvus pasākumus, kas nepieciešami aviācijas drošuma uzlabošanai, un informāciju, kas gūta, analizējot par atgadījumiem iesniegtos ziņojumus, izmantos, lai identificētu korektīvos pasākumus. Līdzīgi kā organizāciju gadījumā, arī visās dalībvalstu kompetentajās iestādēs ir izveidotas procedūras atgadījumu analīzei. Tomēr pastāv atšķirības tajā, cik lielā mērā un cik detalizēti šāda analīze tiek veikta Galvenie iemesli tam ir bažas par analīzes veikšanai valsts līmenī noteikto prasību skaidrību, kā arī resursu trūkums. Turklāt dažas dalībvalstis norādīja uz zināmu nelīdzsvarotību starp regulā noteiktajām prasībām attiecībā uz analīzi un to detalizācijas pakāpi, kas noteikta prasībās saistībā ar ziņošanu par atgadījumiem un šo datu apkopošanu, apstrādi un glabāšanu. Šīs nelīdzsvarotības dēļ rodas liela darba slodze, apkopojot un apstrādājot no ziņojumiem par atgadījumiem iegūtos datus, un paliek maz laika analīzei un turpmāku pasākumu veikšanai.

ES līmenī pastāv divas analīzes plūsmas: *EASA* veiktā analīze par atgadījumiem, par kuriem tieši aģentūrai ir ziņojušas organizācijas, kuru kompetentās iestādes lomu pilda *EASA* (balstoties uz *EASA* datubāzē glabāto informāciju par atgadījumiem), un sadarbībā ar dalībvalstīm veikta analīze. Šo abu veidu analīzes rezultātā tiek publicēti *EASA* ikgadējie drošības pārskati un izstrādāti drošības riska portfeļi (*SRP*), kurus izmanto Eiropas aviācijas drošuma plāna (*EPAS*) publikācijā.

EASA ikgadējo drošības pārskatu sagatavo *EASA* Lidojumu drošuma informācijas un rādītāju departaments, un tā pamatā ir dati, kas atrodas gan *EASA* atgadījumu datubāzē, gan ECR.

[12] Eiropas Komisija, "*Guidance Material - Regulation (EU) No 376/2014 and its implementing rules*" (2015); https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/safety/doc/guidancematerial376.pdf.

[13] Regula (ES) Nr. 376/2014, 13. panta 4. punkts.

Riska pārvaldības procesa ietvaros aģentūra arī definē un īsteno atbilstīgus pasākumus, kuri tiek pastāvīgi uzraudzīti.

EASA strādā kopā ar virkni sadarbības partneru, izmantojot divas galvenās platformas: aviācijas drošības analītiķu tīklu (*NoA*)[14] un sadarbīgās analīzes grupas (*Collaborative Analysis Groups, CAGs*)[15]. *NoA* tika izveidots ar Regulu (ES) Nr. 376/2014 un apkopo datus no dažādām dalībvalstīm, lai gūtu vispārīgāku priekšstatu par lidojumu drošuma apdraudējumiem, ar ko saskaras ES kopumā. *CAGs* ir *EASA* izveidotas ekspertu grupas, kas atbild par Eiropas aviācijas drošuma analīzi konkrētās aviācijas jomās. Tās pārskata pieejamo informāciju, kas saistīta ar lidojumu drošumu, organizē padziļinātu drošuma analīzi un identificē jaunas problēmas. Tās arī uzrauga lidojumu drošuma rādītājus savā analizētajā jomā un nodrošina atgriezenisko saiti par veikto pasākumu rezultativitāti. Abas sistēmas ir savstarpēji papildinošas, jo sniedz analīzi dažādos līmeņos un dod ieguldījumu tādu drošības riska portfeļu un drošuma pasākumu izstrādē, kurus varētu pieņemt *EPAS* ietvaros.

Tāpēc var konstatēt, ka regulas īstenošanai ir bijusi būtiska loma, ļaujot uzlabot ar atgadījumiem saistītās analītiskās spējas visā Savienībā un tātad arī noteikt atbilstīgus risku mazināšanas pasākumus, kur tas ir nepieciešams. Lai gan tika atzīmēts, ka ir panākts ievērojams progress, šķiet, analītiskais process ir tas, kas gūst labumu no lielākiem centieniem dalībvalstu līmenī un turpmākiem tehnoloģiskiem uzlabojumiem.

Informācijas konfidencialitāte un atbilstīga izmantošana un informācijas avota aizsardzība — 15. un 16. pants

Tika rūpīgi analizēti tādi aspekti kā ar "taisnīguma kultūru" saistīto regulas noteikumu īstenošana, kā arī informācijas avota aizsardzība un informācijas atbilstīga izmantošana. Lai gan tika konstatēts, ka visas dalībvalstis un lielākā daļa organizāciju ir izveidojušas procedūras, kas nodrošina ziņojumu par atgadījumiem anonimitāti, izsekojamības problēma — t. i., iespēja atpazīt ziņojumā par atgadījumu minētās attiecīgās personas, pamatojoties uz ziņojumā aprakstītajiem apstākļiem, — saglabājas, jo īpaši mazākās organizācijās, kurās ir maz darbinieku.

[14] Aviācijas drošības analītiķu tīklu (*NoA*) veido *EASA*, Eiropas Komisija, *EASA* dalībvalstis un novērotājs. Sākotnēji, 2011. gadā, tas tika izveidots kā brīvprātīgs tīkls, kura mērķis bija atbalstīt ar drošumu saistīto datu analīzi Eiropas aviācijas drošuma plāna (*EPAS* priekštecis) izstrādāšanas vajadzībām. Līdz ar Regulas (ES) Nr. 376/2014 īstenošanu *NoA* loma tika formalizēta un tika uzsvērts tas, cik svarīgi ir veikt drošuma analīzi, lai atbalstītu *EPAS* izstrādi un aviācijas drošuma rādītāju uzlabošanu Eiropā. *NoA* dalībnieki pašlaik tiekas divreiz gadā un uz *ad hoc* pamata, kad vien tas ir nepieciešams. Avots: https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safety-risk-management.

[15] *CAGs* sastāv no *EASA* regulējuma partneru nozares ieinteresēto personu grupām. Katra *CAG* tiekas līdz trim reizēm gadā. Pašlaik pastāv sešas dažādas *CAGs* šādās jomās: 1) lidlauki un apkalpošana uz zemes; 2) gaisa satiksmes pārvaldība; 3) gaisa baloni; 4) gaisa komercpārvadājumu lidmašīnas; 5) vispārējā aviācija; 6) cilvēkfaktori. Avots: https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safety-risk-management.

Regulas 16. panta 11. punktā ir noteikts pienākums organizācijām pieņemt iekšējos noteikumus, kuros aprakstīts, kā īstenot "taisnīguma kultūras"[16] principus. Pieejamā informācija neļauj pārliecinoši secināt, vai šī prasība ir pilnībā īstenota visās organizācijās.

Pats būtiskākais trūkums saistībā ar regulas īstenošanu tika konstatēts attiecībā uz 16. panta 12. punktā noteikto pienākumu dalībvalstīm izraudzīties struktūru, kas atbild par "taisnīguma kultūras" principu īstenošanu. Pārskatot ziņojumus par to struktūru darbību, kas atbild par "taisnīguma kultūras" īstenošanu, kurus dalībvalstis iesniegušas saskaņā ar 16. panta 13. punktu, kā arī pamatojoties uz papildu informāciju, kas saņemta no iedzīvotājiem, Komisija identificēja 11 dalībvalstis, kuras nav izraudzījušās struktūru, kas atbild par "taisnīguma kultūras" īstenošanu saskaņā ar 16. panta 6., 9. un 11. punktā izklāstītajiem noteikumiem. Tāpēc Komisija ir sākusi pārkāpuma lietas un nosūtījusi 10 oficiāla paziņojuma vēstules un vienu argumentētu atzinumu dalībvalstīm, kas nav izpildījušas noteikumus[17]. Komisija nosūtīja arī vairākas vēstules projekta *EU Pilot* ietvaros dalībvalstīm, kuras savos ziņojumos bija norādījušas, ka ir izraudzījušās struktūru, kas atbild par "taisnīguma kultūras" īstenošanu, taču kuru gadījumā saglabājās šaubas par to, vai šādai struktūrai ir nepieciešamā kompetence regulā paredzētās funkcijas izpildei.

No otras puses, nozares līmenī Eiropas sociālie partneri, civilās aviācijas nozares sociālā dialoga komitejas dalībnieki (*CANSO, ETF, ATCEUC*), kopīgi piekrita gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) instrumentu kopuma "*ATM Just culture tool box*" izveidei[18]. Tas ir paredzēts darbiniekiem un vadītājiem organizācijās, kas sniedz gaisa satiksmes pārvaldības / aeronavigācijas pakalpojumus, un tajā ir noteiktas vadlīnijas, kā īstenot "taisnīguma kultūru" un veicināt veselīgu un atklātu ziņošanas kultūru.

3. DEVUMS GAISA KUĢU NELAIMES GADĪJUMU SKAITA UN AR TIEM SAISTĪTO NĀVES GADĪJUMU SKAITA SAMAZINĀŠANĀ

Regulas vispārējais mērķis ir palīdzēt samazināt gaisa kuģu nelaimes gadījumu skaitu un ar tiem saistīto nāves gadījumu skaitu, īstenojot preventīvu pieeju, kas izriet no iepriekšējās iedaļās aprakstītajiem konkrētajiem mērķiem.

To, cik lielā mērā regula ir tieši palīdzējusi faktiski samazināt nelaimes gadījumu skaitu un nāves gadījumu skaitu civilajā aviācijā, ir sarežģīti izmērīt gan kvantitatīvi, gan kvalitatīvi.

EASA reģistrētie dati liecina, ka 2010.–2018. gadā[19] tādu nelaimes gadījumu skaits, kuros iesaistīti Eiropas operatori, vidēji ir samazinājies. Samazinājums ir vēl uzkrītošāks, paturot

---

16 "Taisnīguma kultūra" ir kultūra, kurā galvenos operatorus vai citas personas nesoda par to veiktajām darbībām, bezdarbību vai pieņemtajiem lēmumiem, kas ir atbilstīgi viņu pieredzei un apmācībai, tomēr klaja nolaidība, tīši pārkāpumi un destruktīvas darbības tajā netiek pieļautas (Regula (ES) Nr. 376/2014, 2. panta 12) punkts).

17 Argumentētais atzinums tika slēgts, jo attiecīgā valsts iesniedza pierādījumus, ka izraudzītajai struktūrai, kas atbild par "taisnīguma kultūras" īstenošanu, ir nepieciešamā kompetence funkcijas izpildei saskaņā ar regulas 16. panta 12. punktu. Pārējās lietas joprojām tiek risinātas.

18 https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?mode=dsw&docId=11897&langId=en.

19 *EASA* "Ikgadējais drošības pārskats par 2020. gadu" (2020): https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_asr_2020.pdf;
EASA "Ikgadējais drošības pārskats par 2019. gadu" (2019):

prātā pastāvīgo gaisa satiksmes pieaugumu šajā pašā periodā. Nelaimes gadījumu rādītājs ir pastāvīgi samazinājies kopš 2014. gada, savukārt nopietnu incidentu rādītājs ir stabilizējies pēc 2016. gada, kad tas sasniedza maksimumu.

Analizējot hipotētisku scenāriju (t. i., scenāriju, kurā regula nebūtu tikusi pieņemta), var secināt, ka regulas neesamības gadījumā civilās aviācijas nelaimes gadījumu rādītājs Eiropā būtu sekojis konstantai tendencei pēc 2015. gada trešā ceturkšņa (pēc regulas stāšanās spēkā). Pēc regulas stāšanās spēkā nelaimes gadījumu rādītājs ir sarucis no 3,5 nelaimes gadījumiem uz 1 miljonu lidojumu līdz 1,3 nelaimes gadījumiem uz 1 miljonu lidojumu (pēc intervences).

Tomēr nav iespējams veikt pārliecinošu atpakaļejošu prognozēšanu par drošuma situāciju un tādu nelaimes gadījumu skaitu un citu ar drošumu saistītu atgadījumu skaitu, kas būtu notikuši, ja šī regula nebūtu pieņemta. Ir jāņem vērā arī tas, ka aviācijas drošuma sistēmas dažādie elementi, kuru mērķis ir novērst nelaimes gadījumus un nopietnus incidentus, ir cieši saistīti, tāpēc būtu ārkārtīgi sarežģīti izcelt ietekmi, ko rada tikai viens tās elements, t. i., ziņošana par atgadījumiem, analīze un turpmākie pasākumi.

Tomēr, ņemot vērā to, ka regula ir palīdzējusi palielināt tādu ziņojumu par atgadījumiem skaitu, kas tiek glabāti ECR, un tas savukārt, iespējams, ir uzlabojis informētību par lidojumu drošumu un drošuma risku identificēšanu, var konstatēt, ka regula, visticamāk, ir zināmā mērā palīdzējusi samazināt nelaimes gadījumu kopējo skaitu.

4. SECINĀJUMI

Kopumā visi regulas subjekti — t. i., Komisija, *EASA*, ES dalībvalstis un organizācijas — ir īstenojuši Regulu (ES) Nr. 376/2014. Tomēr atsevišķu regulas noteikumu īstenošanā ir konstatēti daži trūkumi. Īpaši jāpiemin tas, ka ievērojama daļa dalībvalstu nav izraudzījušās struktūru, kas atbild par "taisnīguma kultūras" īstenošanu saskaņā ar regulu, tāpēc Komisija ir sākusi pārkāpuma lietas.

No otras puses, pateicoties tam, ka sekmīgi tika īstenotas regulas prasības par obligātās un brīvprātīgās atgadījumu ziņošanas sistēmas izveidi, kopš regulas stāšanās spēkā ir ievērojami palielinājies apkopoto atgadījumu skaits. Turklāt, pateicoties tam, ka ir īstenoti noteikumi par Eiropas Centrālā repozitorija izveidi un pārvaldību, ir radīta visaptveroša datubāze, kas satur ziņojumus par atgadījumiem no visām ES dalībvalstīm. Savukārt tas, ka tika analizēts lielāks par atgadījumiem iesniegto ziņojumu skaits, ir ļāvis identificēt potenciālos drošuma apdraudējumus, jo īpaši dalībvalstu un *EASA* līmenī. Tātad var secināt, ka regula kopš tās stāšanās spēkā ir zināmā mērā veicinājusi nelaimes gadījumu skaita un ar tiem saistīto nāves gadījumu skaita samazināšanos ES.

---

https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Annual%20Safety%20Review%202019.pdf;
EASA "Ikgadējais drošības pārskats par 2018. gadu" (2018):
https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/218639_EASA_ASR_MAIN_REPORT_2018.pdf.