EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 11.1.2010
COM(2009)710 galīgā redakcija

KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM

par to, kā piemēro Regulu (EK) Nr. 2111/2005 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

SEC(2009)1735

KOMISIJAS ZIŅOJUMS PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM

par to, kā piemēro Regulu (EK) Nr. 2111/2005 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

1. IEVADS

Regula (EK) Nr. 2111/2005[1] par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi (turpmāk tekstā — "EK saraksts") un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti stājās spēkā 2006. gada 16. janvārī. Saskaņā ar Regulu (Komisijas Regula (EK) Nr. 473/2006)[2], ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus EK sarakstam, pirmo šāda veida sarakstu, pamatojoties uz kopīgi noteiktiem kritērijiem, pieņēma 2006. gada 22. martā, un tas stājās spēkā 2006. gada 24. martā (Komisijas Regula 474/2006)[3]. Kopš tā laika saraksts ir atjaunināts divpadsmit reizes.

Šajā ziņojumā, kā paredzēts minētās regulas 14. pantā, sniegta analīze par Regulas (EK) Nr. 2111/2005, ar ko izveido EK sarakstu, piemērošanu.

Sīkāka informācija par kopīgu kritēriju piemērošanu, lemjot par (pilnīga vai daļēja) darbības aizlieguma noteikšanu gaisa pārvadātājiem, ir sniegta Komisijas dienestu darba dokumentā SEC(2009) 1735.

2. 2006. – 2009. GADS. TRĪS ĪSTENOŠANAS UN IZPILDES GADI

Līdz šim, piemērojot Regulu (EK) Nr. 2111/2005, EK saraksts ir atjaunināts 12 reizes[4]. Atjaunināšana veikta, nepārtraukti uzraugot gaisa pārvadātāju sniegumu neatkarīgi no to valstspiederības vai veikto darbību ģeogrāfiskā pārklājuma.

Kopš pirmā saraksta sastādīšanas 2006. gada martā Komisija ir veikusi pārbaudes par vairāk nekā 400 gaisa pārvadātājiem no vairāk nekā 30 valstīm.

Atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005 sarakstu veido divi pielikumi — A pielikumā iekļauti tie gaisa pārvadātāji, kuru komerciālās darbības ir pilnībā aizliegtas dalībvalstu teritorijā, savukārt B pielikumā iekļauti tie gaisa pārvadātāji, kuru komerciālās darbības dalībvalstu teritorijā ir daļēji aizliegtas vai kam piemēro darbības ierobežojumus.

---

1 OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.

2 OV L 84, 23.3.2006., 8. lpp.

3 OV L 84, 23.3.2006., 14. lpp.

4 2006. gada jūnijā, 2006. gada oktobrī, 2007. gada martā, 2007. gada jūlijā, 2007.gada septembrī (pēc tam, kad dažas dalībvalstis bija noteikušas darbības aizliegumus), 2007. gada novembrī, 2008. gada martā, 2008. gada jūlijā, 2008. gada novembrī, 2009. gada aprīlī, 2009. gada jūlijā un 2009. gada novembrī.

EK sarakstā tā divpadsmitās atjauninā̧šanas brīdī (2009. gada 25. novembrī) A pielikumā bija iekļauti 5 atsevišķi gaisa pārvadātāji[5], kā arī visi gaisa pārvadātāji (vismaz 228), kas sertificēti 15 valstīs, kuras nav ES dalībvalstis[6], bet B pielikumā bija iekļauti 8 gaisa pārvadātāji[7].

2.1. Saraksta izveidošana un uzturēšana

Lēmumi un atzinumi saistībā ar Komisijas priekšlikumiem ir balstīti tikai uz drošības apsvērumiem un vienmēr tikuši pieņemti vienprātīgi. Veiksmīgi sadarbojoties ar Eiropas Parlamentu un dalībvalstu aviācijas iestādēm, Komisija saraksta projektu, par ko bijusi panākta vienošanās, vienmēr ir pieņēmusi pēc iespējas īsākā laikā, tādējādi līdz minimumam samazinot jebkādas procedurālās un administratīvās kavēšanās, jo Komisija apzinās šo pasākumu tiešo ietekmi uz aviācijas drošību un to nozīmi ES iedzīvotājiem, kuri ceļo pa visu pasauli.

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 7. pantu un tās īstenošanas Regulas (EK) Nr. 473/2006 4. pantu attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem (un to attiecīgajai regulatīvajai iestādei) tiek paziņots par nodomu ierosināt to iekļaušanu EK sarakstā un par šāda lēmuma iemesliem.

Šos gaisa pārvadātājus (un to attiecīgo regulatīvo iestādi) aicina noteiktajā desmit dienu termiņā iesniegt jebkādus komentārus vai dokumentus, kurus tie uzskata par noderīgiem savai aizstāvībai. Tas nodrošina procedūras taisnīgumu un pilnīgu pārskatāmību.

Vairums gaisa pārvadātāju uz šādiem uzaicinājumiem ir reaģējuši nekavējoties, un daļa no tiem pat ir lūguši iespēju personīgi apspriest konkrēto gadījumu ar attiecīgajiem Komisijas dienestiem un dalībvalsts pārstāvjiem (atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 473/2006 3. pantam). Turklāt šādiem gaisa pārvadātājiem tiek sniegta iespēja tikt uzklausītiem Aviācijas drošības komitejā, pirms tiek pieņemts galīgais lēmums par to iekļaušanu EK sarakstā. Līdz šim pirms lēmuma pieņemšanas tikuši uzklausīti visi gaisa pārvadātāji, kurus ierosināts iekļaut EK sarakstā.

Līdz šim nekad nav ticis noteikts darbības aizliegums, pirms tam neuzklausot attiecīgo(-s) gaisa pārvadātāju(-s), — pat ne steidzamos gadījumos, kuros saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 5. panta 1. punktu un Regulas (EK) Nr. 473/2006 4. panta 3. punktu šādu lēmumu par EK saraksta atjauninā̧šanu drīkst pieņemt arī bez iepriekšējas uzklausīšanas. Tas jo īpaši attiecas uz gadījumu, kad ir konstatēts, ka gaisa pārvadātāja turpmāka darbība Kopienā var būtiski apdraudēt drošību.

Jāatzīmē, ka tādas pašas iespējas tiek sniegtas arī tiem gaisa pārvadātājiem, kuru darbības ir pilnībā vai daļēji aizliegtas, lai arī to neprasa noteikumi. Regulāri tiek pārbaudīts, vai tie spēj

---

5 No 2009. gada 25. novembra saskaņā ar Regulu [--]/2009 Kopienā noteikts jebkādas darbības aizliegums šādiem 5 gaisa pārvadātājiem: *Air Koryo* (Korejas Tautas Demokrātiskā Republika); *Air West* (Sudāna); *Ariana Afghan Airlines* (Afganistāna); *Silverback Cargo Freighters* (Ruanda) un *Siem Reap Airways International* (Kambod̦a).

6 Benina, Džibutija, Ekvatoriālā Gvineja, Indonēzija, Kirgizstānas Republika, Libērija, Sjerraleone, Svazilenda, Kongo Demokrātiskā Republika, Kongo Republika, Santome un Prinsipi, Zambija, kā arī Angola (izņemot gaisa pārvadātāju *TAAG*, kas iekļauts B pielikumā), Kazahstāna (izņemot gaisa pārvadātāju *Air Astana*, kas iekļauts B pielikumā) un Gabona, izņemot trīs gaisa pārvadātājus *Gabon Airlines, Afrijet* un *SN2AG,* kas iekļauti B pielikumā.

7 *TAAG Angola Airlines*, *Air Astana* (Kazahstāna), *Gabon Airlines, Afrijet* un *SN2AG* (Gabona), *Air Bangladesh, Air Service Comores,* kā arī *Ukraine Mediterranean Airlines* (Ukraina).

garantēt drošu darbību, lai varētu tos svītrot no saraksta, ja pārbaudes rezultāti liecina, ka šie gaisa pārvadātāji pilnībā atbilst attiecīgajiem drošības standartiem.

Pēdējo trīs gadu laikā vairāk nekā 10 valstīs tikušas organizētas vairākas misijas faktu noskaidrošanai uz vietas, kurās piedalījušās dalībvalstu ekspertu darba grupas, Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*) un Komisija un kuru mērķis bijis pārbaudīt situāciju saistībā ar civilās aviācijas iestādēm (tostarp saistībā ar to sertificētajiem gaisa pārvadātājiem). Šo misiju organizēšanas mērķi bijusi gan gaisa pārvadātāju iekļaušana sarakstā, gan iespējamā svītrošana no tā.

2.2. Kritēriji pilnīga vai daļēja darbības aizlieguma noteikšanai

Kopīgie kritēriji pilnīga vai daļēja darbības aizlieguma noteikšanai un saraksta atjaunināšanai, svītrojot no tā atsevišķus gaisa pārvadātājus vai to grupu, ir izklāstīti Regulas (EK) Nr. 2111/2005 pielikumā. Jebkuru no šiem kritērijiem atsevišķi vai kombinācijā ar citiem kritērijiem var izmantot par pamatu, lai ierosinātu viena vai vairāku gaisa pārvadātāju iekļaušanu sarakstā vai svītrošanu no tā.

Visi kritēriji ir balstīti uz attiecīgiem starptautiskajiem drošības standartiem, kā definēts Regulas (EK) Nr. 2111/2005 2. pantā. Uz to valstu, kuras nav ES dalībvalstis, gaisa pārvadātājiem attiecas Čikāgas konvencijā un tās pielikumos paredzētie *ICAO* (Starptautiskā civilās aviācijas organizācija) pārraudzībā esošie standarti, savukārt, ja ir iesaistīti Kopienas gaisa pārvadātāji, piemēro EK aviācijas drošības *acquis*.

Saskaņā ar 1. un 2. pantu regulu piemēro visiem gaisa pārvadātājiem, kuriem drošības apsvērumu dēļ noteikts darbības aizliegums Kopienā neatkarīgi no to valstspiederības un darbību ģeogrāfiskā pārklājuma. Tātad regulu piemēro tikai tiem gaisa pārvadātājiem, kuri veic aviācijas komercpārvadājumus. Regulu piemēro arī gaisa pārvadātājiem, kuri darbojas ārpus Kopienas, jo saskaņā ar regulu (11. pants) pasažieri, ceļojot Kopienas teritorijā un ārpus tās, ir jāinformē par to, vai aviosabiedrībai, kuras pakalpojumus tie izmanto, nav aizliegts veikt darbības Kopienā. Tādējādi, piemērojot regulu, tiek sasniegti divi mērķi — nodrošināt, lai aviosabiedrībām, kuras neatbilst kopīgajiem kritērijiem, tiktu noteikts darbības aizliegums Kopienā, un informēt Eiropas pasažierus par aviosabiedrībām, kurām noteikts darbības aizliegums, tādējādi aizsargājot tos ceļojuma laikā Kopienas teritorijā un ārpus tās.

Kopīgie kritēriji iedalāmi trīs kategorijās — a) objektīvi pierādījumi par trūkumiem gaisa pārvadātāja darbībā; b) gaisa pārvadātājs nespēj vai nevēlas novērst trūkumus drošības jomā un c) atbildīgā civilās aviācijas iestāde, kura ir atbildīga par attiecīgā gaisa pārvadātāja uzraudzību, nespēj vai nevēlas novērst trūkumus drošības jomā.

2.3. Saraksta atjaunināšana

Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 4. pantu Komisija, rīkojoties pēc pašas iniciatīvas vai pēc kādas dalībvalsts pieprasījuma, drīkst atjaunināt Kopienas sarakstu, tiklīdz tas ir nepieciešams. Turklāt 4. pantā noteikts, ka Komisijai vismaz ik pēc trim mēnešiem ir jālemj par Kopienas saraksta atjaunināšanas lietderību. Šā regulārā cikla ietvaros saraksts ticis atjaunināts 10 reizes.

Saskaņā ar regulas 6. pantu dalībvalsts steidzamības gadījumā drīkst reaģēt uz neparedzētu drošības problēmu, nosakot tūlītēju darbības aizliegumu savā teritorijā. Regulā noteikts, ka gadījumā, ja dalībvalsts nosaka (pilnīgu vai daļēju) darbības aizliegumu savā teritorijā, tai

nekavējoties jāinformē Komisija un jāpieprasa saraksta atjaunināšana, lai tiktu pārbaudīts, vai šāds pilnīgs vai daļējs darbības aizliegums būtu jānosaka arī visā Kopienas teritorijā. Ārkārtas pasākumi, nosakot daļēju vai pilnīgu darbības aizliegumu atsevišķās valstīs, tikuši piemēroti 10 reizes; saraksta atjauninājums saskaņā ar šo ārkārtas procedūru pieņemts vienu reizi (2007. gada septembrī)[8], un pārējie darbības aizliegumi paplašināti līdz Kopienas mērogam, izmantojot regulārus atjauninājumus.

Regulas 5. pants attiecas uz situāciju, kad ir acīmredzami, ka gaisa pārvadātāja turpmāka darbība Kopienā var būtiski apdraudēt drošību. Ja attiecīgo dalībvalstu veiktie steidzamie pasākumi nav pietiekamā mērā novērsuši šo risku atbilstīgi 6. pantam, Komisija var uz laiku noteikt gaisa pārvadātājam darbības aizliegumu vai grozīt nosacījumus darbības aizliegumam, kas jau noteikts gaisa pārvadātājam. Līdz šim šādi pasākumi nav bijuši nepieciešami, jo attiecīgas situācijas nav radušās.

2.4. Paziņojumi un pasažieru informēšana

Regulā (EK) Nr. 2111/2005 vienāda nozīme piešķirta pasažieriem sniedzamajiem paziņojumiem un informācijai par šādiem gaisa pārvadātājiem, lai pasažieri varētu pieņemt informētus lēmumus, iegādājoties aviobiļetes.

Regulā noteikts, ka visi pasažieri ir jāinformē par tā gaisa pārvadātāja (vai pārvadātāju) identitāti, kas veic rezervējamo reisu, ja šāds reiss sākas vai beidzas kādā Kopienas lidostā vai ir daļa no ceļojuma, kurš sākas vai beidzas kādas dalībvalsts teritorijā. Turklāt ikreiz, kad gaisa pārvadātājs vai pārvadātāji, kas apkalpo reisu, tikuši vai tiek mainīti pēc rezervācijas veikšanas, pasažieri nekavējoties jāinformē par tā jaunā gaisa pārvadātāja (vai pārvadātāju) identitāti, kurš veic jebkuru attiecīgā ceļojuma reisu.

Komisija ir veikusi dažādus pasākumus — tostarp organizējusi plakātu izplatīšanu un brošūru izdalīšanu visas Kopienas lidostās —, lai informētu pasažierus par informāciju, uz kuru tiem ir tiesības saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005.

Turklāt, lai sniegtu konkrētu informāciju par tāda gaisa pārvadātāja identitāti, kuram noteikts darbības aizliegums Eiropas Kopienā, Komisija ir izveidojusi īpašu tīmekļa vietni[9], kuru atjaunina ikreiz, kad notiek EK saraksta atjaunināšana. Saskaņā ar regulu arī dalībvalstu aviācijas iestādes veic dažādus pasākumus, lai informētu pasažierus par to tiesībām un ir izveidojušas saites uz Komisijas tīmekļa vietni, kurā atrodama sīkāka informācija.

Arī vairāk nekā 40 000 ceļojumu aģentūrām Eiropas Savienībā nekavējoties tiek paziņots par katru izmaiņu EK sarakstā, lai tās varētu attiecīgi informēt savus klientus, kā tas paredzēts EK tiesību aktos. Šāda informācija arī ļauj tām piedāvāt piemērotas alternatīvas klientiem, kuru ceļojuma maršrutu ietekmējusi darbības aizlieguma noteikšana gaisa pārvadātājam. Līdzīgas saiknes ir izveidotas ar starptautiskām ceļojumu aģentūru apvienībām, reģionālām un starptautiskām aviosabiedrību un lidostu organizācijām, to valstu aviācijas iestādēm, kuras nav Eiropas Savienības dalībvalstis, un vairākiem plašsaziņas līdzekļiem, kuru darbība ir orientēta uz gaisa pārvadājumu jomu (tostarp vairākām brīvprātīgi izveidotām tīmekļa vietnēm, kuras uztur aviācijas drošības entuziasti), tūrismu un patērētāju tiesībām. Komisija atkārtoti pauž pateicību visām šīm iesaistītajām personām par atbalstu darbā, lai Eiropas un

---

[8] Itālija un Vācija (attiecībā uz Ukrainas aviosabiedrību *Ukrainian Mediterranean Airlines*) un Apvienotā Karaliste (attiecībā uz Irānas aviosabiedrību *Mahan Air*).

[9] http://ec.europa.eu/transport/air-ban

starptautiskās aviācijas drošības interesēs nodrošinātu pēc iespējas plašāku EK saraksta izplatīšanu.

Turklāt šos noteikumus papildināja arī jaunā 2009. gada janvārī pieņemtā Regula par rīcības kodeksu datorizētām rezervēšanas sistēmām (DRS). Tā nodrošina, ka a) lidojumiem, kurus veic EK sarakstā iekļauti gaisa pārvadātāji, jābūt skaidri un konkrēti norādītiem DRS displejos un b) DRS sistēmu pārdevējiem DRS displejā jāievieš īpašs lietotājiem identificējams simbols, kura mērķis ir informēt pasažierus par attiecīgā gaisa pārvadātāja identitāti, kā noteikts Regulā (EK) Nr. 2111/2005.

Komisija ir izveidojusi saziņas kanālus, kas ļauj detalizēti, skaidri un savlaicīgi aktualizēt DRS informāciju ikreiz, kad EK saraksts tiek atjaunināts.

3. NOVĒRTĒJUMS PAR REGULAS DARBĪBU PRAKSĒ

EK saraksta ieviešana un tā atjaunināšana pēdējo trīs gadu laikā raksturojama kā ļoti veiksmīga visos aspektos. Tagad saraksts ir starptautiski atzīts par efektīvu līdzekli, kā pasažieru interesēs nodrošināt augstu drošības līmeni, veicinot atbilstīgu aviācijas drošības standartu ievērošanu.

3.1. Darbības aizliegums kā pagaidu pasākums

Ir bijuši vairāki gadījumi, kad gaisa pārvadātāji, kuriem noteikts darbības aizliegums, ir atzinuši, ka to sniegums drošības jomā neatbilst starptautiski pieņemtiem standartiem, un veikuši veiksmīgas darbības konstatēto trūkumu novēršanai. Rezultātā šie gaisa pārvadātāji svītroti no saraksta. Tas pierāda, ka darbības aizliegums ir pagaidu un samērīga rakstura pasākums, kas ir spēkā tikai tik ilgi, līdz gaisa pārvadātājs, kuram noteikts darbības aizliegums (vai ierobežojums), var pierādīt, ka tas ir ilgtspējīgā veidā novērsis visus iepriekš konstatētos būtiskos trūkumus drošības jomā un ka tā darbība atbilst attiecīgajiem drošības standartiem. Tāpat notika arī gadījumos, kad gaisa pārvadātāji bija iekļauti EK sarakstā pēc tam, kad trūkumus drošības jomā bija konstatējusi to valsts civilās aviācijas iestāde, — gaisa pārvadātāju un to sertificēšanas iestāžu veikto uzlabojumu un to darbību uzraudzības rezultātā tika atcelts to darbību vispārējs aizliegums, bet dažos gadījumos tie tika iekļauti B pielikumā.

To, ka pilnīgs vai daļējs darbības aizliegums ir tikai pagaidu pasākums, nodrošina attiecīgo gaisa pārvadātāju darbību nepārtraukta uzraudzība. Tā notiek, saņemot regulārus ziņojumus no gaisa pārvadātājiem, kuriem noteikts darbības aizliegums, un no to iestādēm, veicot informācijas apmaiņu ar iestādēm citās valstīs, kas nav ES dalībvalstis, un ar starptautiskām organizācijām, kā arī organizējot misijas faktu noskaidrošanai, lai pārbaudītu, kā tiek izpildīti paredzētie korektīvie pasākumi. Visa šī informācija tiek pastāvīgi piegādāta Aviācijas drošības komitejai, kurai tādējādi ir iespēja pieņemt pilnībā informētus lēmumus par attiecīgo gaisa pārvadātāju, kā arī to iestāžu garantēto drošības līmeni.

Vairāki gaisa pārvadātāji regulāri tiek "svītroti" no EK saraksta arī tāpēc, ka tie izbeidz darbību un to regulatīvās iestādes anulē to gaisa kuģa ekspluatanta apliecību — daudzos gadījumos tas ir darbības aizlieguma noteikšanas tiešs rezultāts.

3.2. Preventīva un atturoša ietekme

Ir bijuši vairāki gadījumi, kad Komisija ir iepazīstinājusi valstis ar pārbaudītiem pierādījumiem par viena vai vairāku gaisa pārvadātāju nopietniem trūkumiem drošības jomā,

un tās ir aktīvi rīkojušās, vai nu apturot attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem izdoto gaisa kuģa ekspluatanta apliecību vai nosakot stingrus ierobežojumus to darbībai dalībvalstu gaisa telpā. Pēc tam šīs valstis uzsāka plašus trūkumu novēršanas un korekcijas pasākumus, kurus īstenoja, līdz bija iespējams pārliecināties, ka gaisa pārvadātāji ir veikuši piemērotus korektīvus pasākumus, lai nepieļautu iepriekš konstatēto drošības trūkumu atkārtošanos. Tad apturēšana vai stingrie ierobežojumi tika atcelti. Šāda pieeja, kad problēmgadījumus atrisina, veicot sadarbīgu apmaiņu starp Komisiju un iesaistītajām pusēm un neizmantojot darbības aizliegumu kā galējo soda līdzekli, kļūst arvien populārāka.

3.3. Globālā nozīme

Par to, cik liela nozīme EK sarakstam tiek piešķirta ārpus Eiropas robežām, skaidri liecina fakts, ka vairākas valstis, kuras neatrodas Eiropā, ir pieņēmušas lēmumu brīvprātīgi ievērot sarakstu, ko sagatavo un atjaunina Komisija. Tātad minētās valstis uzskata, ka sarakstā iekļautie pārvadātāji neievēro attiecīgos drošības standartus, un tāpēc aizliedz tiem darboties savā teritorijā.

ICAO Universālās drošības uzraudzības revīzijas programmas (*USOAP*) revīzijas ziņojumu rezultātu aizvien pieaugošā nozīme EK saraksta atjaunināšanā liecina, ka Kopiena nosaka darbības aizliegumu gaisa pārvadātājiem no valstīm, kuras lielā mērā neievēro *ICAO* standartus un ieteicamo praksi (*SARPS*) vai attiecībā uz kurām pēc *ICAO* veiktas revīzijas ir izteiktas nopietnas bažas par drošību, kā paredzēts Čikāgas konvencijas 54. pantā. Regulas (EK) Nr. 2111/2005 piemērošanas gaitā ir pierādījies, ka Kopiena ir centusies īstenot starptautiskus drošības standartus, pieprasot gaisa pārvadātājiem un par to drošības uzraudzību atbildīgajām iestādēm novērst *USOAP* revīzijas ziņojumos konstatētos trūkumus drošības jomā, pirms tie var atsākt (vai uzsākt) darbību Eiropas Kopienā.

Jānorāda, ka Kopienā ir pilnībā aizliegts darboties gaisa pārvadātājiem no valstīm, kurām *ICAO USOAP* procesā konstatētas nopietnas problēmas drošības uzraudzības pienākumu izpildē (t. i., netiek ievēroti vairāk nekā 75 % *ICAO SARPS*), tostarp arī no valstīm, attiecībā uz kurām *ICAO* ir izteikusi nopietnas bažas par drošību. Tātad, ja *ICAO USOAP* ziņojumi liecina par to, ka drošības standarti netiek ievēroti īpaši lielā mērā un pastāv nopietnas bažas par drošību, ES dalībvalstis, iekļaujot pārvadātājus EK sarakstā, izpilda tos Čikāgas konvencijas noteikumus, kuri paredz, ka līgumslēdzējām valstīm jāatzīst apliecības, licences un aprīkojums tad, ja tie izdoti saskaņā ar prasībām, kas ir līdzvērtīgas minimālajiem (*ICAO*) standartiem vai pārsniedz tos.

Regulāri veicot ar drošību saistītas informācijas apmaiņu ar *ICAO*, Komisijai ir izdevies panākt pilnīgāku izpratni par drošību dažādos pasaules reģionos un vajadzības gadījumā pielāgot tehniskās palīdzības projektus.

Jau kopš pirmā EK saraksta izveides gaisa pārvadātāju darbības aizliegumu izmanto kā galējo piesardzības līdzekli, ja drošības stāvokļa nepārtraukta uzraudzība kādā konkrētā valstī liecina, ka trūkumi drošības jomā turpina pastāvēt, neraugoties uz *ICAO*, citu reģionālu organizāciju vai Komisijas tehniskās palīdzības projektu īstenošanu.

3.4. Ciešāka sadarbība ar trešām valstīm un starptautiskām organizācijām

EK saraksts ir rosinājis ciešāku sadarbību starp Kopienu un valstīm, kas nav ES dalībvalstis, kā arī ar starptautiskām organizācijām, lai pārbaudītu to, vai gaisa pārvadātāji ievēro

attiecīgos drošības standartus, un tādējādi uzlabotu vispārējo starptautisko aviācijas drošības uzraudzību.

Šajā sakarībā Komisija turklāt cieši sadarbojas ar *ICAO* Sekretariātu un Aeronavigācijas komisiju, lai nodrošinātu labāku izpratni par projektiem, kurus *ICAO* īsteno dažādos pasaules reģionos (*COSCAP* projekti). Šī sadarbība ļauj Komisijai labāk izprast to, kā *ICAO* vērtē drošības stāvokli dažādās valstīs, kurās veikta revīzija *USOAP* programmas satvarā, un jo īpaši gūt pārskatu par rezultātiem, kas sasniegti, nepārtraukti uzraugot attīstību šajās valstīs, pateicoties to ciešajai sadarbībai ar *ICAO* reģionālajiem birojiem.

Kopš 2005. gada Komisija ir piešķīrusi finansējumu arī dažādiem *ICAO* vadītiem projektiem (*COSCAP* projektiem). Plašākā skatījumā šie projekti galvenokārt paredzēti, lai uzlabotu aviācijas drošību, veicinātu starptautisku aviācijas drošības standartu pieņemšanu un noteikumu saskaņošanu un tuvināšanu, nodrošinātu civilās aviācijas administratīvo darbinieku izglītošanu un turpmāku palīdzību saistībā ar darbībām, lidlaukiem, gaisa satiksmes pārvaldību un vidi.

Visā visumā Komisija ir īstenojusi tehniskās palīdzības projektus, paturot prātā drošības jomā izvirzītos *ICAO* mērķus 2008.–2011. gadam, un tā vēlas palīdzēt arī citu *ICAO* līgumslēdzēju valstu civilās aviācijas iestādēm konsekventi ievērot starptautiskus standartus, palielinot to spējas efektīvi veikt regulatīvu uzraudzību.

4. ATZIŅAS TURPMĀKAJAM DARBAM

EK saraksta piemērošana ir apliecinājusi, ka, no vienas puses, tas ir lietderīgs instruments, kas palīdz uzturēt augstu drošības līmeni Kopienā. No otras puses, šo instrumentu nevar uzskatīt par visaptverošu garantiju drošai aviokompāniju darbībai. To ierobežo divi faktori: 1) iekļaušana EK sarakstā ir atkarīga no pieejamas un pārbaudāmas informācijas; 2) iekļaušana EK sarakstā nozīmē, ka darbība ir aizliegta vienīgi Eiropā, un aizliegtās aviokompānijas turpina lidot uz citiem pasaules reģioniem. Tāpēc jāveicina un jāstiprina starptautiska mēroga apmaiņa ar pārbaudāmu un ticamu informāciju.

EK saraksta piemērošana pēdējos trīs gados ir parādījusi, ka mērķi panākt un uzturēt augstu drošības līmeni visā pasaulē var īstenot tikai tad, ja tiek faktiski ievēroti *ICAO* drošības standarti. Tāpēc jāveic piemērotas darbības, lai nodrošinātu to, ka šos standartus faktiski ievēro gan valstis, gan individuāli gaisa pārvadātāji.

Šajā sakarībā jāmin vairākas jomas, kurās Komisija plāno turpināt politikas izstrādi un veikt gan iekšējus, gan ārējus pasākumus.

A. Iekšējie pasākumi

1. Precīzāka normatīvā bāze darbības aizliegumu noteikšanai/atcelšanai

Vērtīgā pieredze, kas pēdējos trīs gados gūta, piemērojot Regulu (EK) Nr. 2111/2005, liecina par vairākiem gadījumiem, kuros būtu vajadzīgi sīkāk izstrādāti noteikumi.

Tāpēc līdztekus starptautiska mēroga pasākumiem Komisija uzsāks detalizētāku noteikumu sagatavošanu, paredzot grozījumus īstenošanas tiesību aktos. Šie priekšlikumi padarīs skaidrākus vairākus regulas aspektus, piemēram, darbības, kas jāveic dalībvalstīm, kuras skar mēģinājums pārkāpt EK aizliegumu (ieskaitot to teritorijas pārlidojumus); to lidojumu

noteikšana, kurus neskar darbības aizliegums (piemēram, pārtransportēšanas lidojumi, inspekcijas lidojumi, privāti lidojumi, valsts lidojumi, tehniskie lidojumi utt.); veidu, kā reģistrēt lēmumu, ko valstis visā pasaulē pieņēmušas, lai ierobežotu to gaisa pārvadātājiem izdotās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības attiecībā uz lidojumiem uz ES.

2. EK *SAFA* programmas stiprināšana

SAFA programmas darbības uzlabojumi 2008. gadā ir palīdzējuši Komisijai un dalībvalstīm gūt labāku pārskatu par dažādu pārvadātāju sniegumu. Šādu uzlabojumu vidū jāmin datubāzē iekļautās informācijas regulāra izvērtēšana, ko veic *EASA*, inspektoru mācību un kvalifikācijas saskaņošana un "mērķtiecīgi vērstu" inspekciju ieviešana. Gaisa kuģu pirmslidojuma/pēclidojuma pārbaudes, ko veic EK *SAFA* programmas satvarā, un jo īpaši prioritātes piešķiršana šādām pārbaudēm ir izrādījusies spēcīgs instruments, lai atklātu trūkumus drošības jomā un ļautu dalībvalstīm nekavējoties veikt riska mazināšanas pasākumus. Tāpēc Komisija centīsies spēkā esošo juridisko instrumentu noteikumus padarīt vēl detalizētākus, nosakot dalībvalstu veicamo pārbaužu minimālo skaitu, lai kāpinātu šādu pārbaužu rezultātu ticamību.

3. Negadījumu izmeklēšanai izveidotās EK sistēmas modernizācija

Negadījumu un incidentu izmeklēšanā gūtā informācija ir avots, ko aizvien vairāk ņem vērā, atjauninot EK sarakstu. Direktīvas 94/56/EK par negadījumu izmeklēšanu piemērošanas gaitā ir atklājies, ka salīdzinājumā ar situāciju 1994. gadā atšķirības izmeklēšanas kapacitātes ziņā ES dalībvalstīs ir ievērojami pieaugušas. Kopš direktīvas pieņemšanas ES ir būtiski mainījusies institucionālā struktūra un tiesiskais regulējums aviācijas drošības jomā. Gaisa kuģi un to sistēmas kļūst arvien sarežģītāki; tas nozīmē arī to, ka aviācijas negadījumu izmeklēšanā ir nepieciešamas ievērojami daudzveidīgākas un specializētākas prasmes un aprīkojums nekā pirms desmit gadiem.

Šā gada 29. oktobrī Komisija pieņēma priekšlikumu (COM(2009) 611, galīgā redakcija), kura mērķis ir modernizēt pašreizējo tiesisko regulējumu par negadījumu izmeklēšanu un palielināt izmeklēšanas kapacitāti Eiropā un kurā ierosināts izveidot negadījumu izmeklēšanas iestāžu tīklu, precizēt *EASA* pienākumus šajā jomā, pastiprināt drošuma rekomendāciju īstenošanu, stiprināt sensitīvas drošības informācijas aizsardzību un izstrādāt vienotas normas par pasažieru sarakstu pieejamību.

4. Tehniskās palīdzības projektu un pasākumu izvēršana

Kā pierādījies, piemērojot Regulu (EK) Nr. 2111/2005, lai gan drošības risku mazināšanai ir vajadzīgs gaisa pārvadātāju vai gaisa pārvadātāju grupas darbības aizliegums, var izmantot arī piemērotus tehniskās palīdzības pasākumus, lai palīdzētu civilās aviācijas iestādēm, kuru uzdevums ir pārraudzīt šādus pārvadātājus.

Komisija turpinās iesaistīties dažādos tehniskās palīdzības projektos, lai palīdzētu civilās aviācijas iestādēm visefektīvākajā veidā pārvarēt to problēmas. Tā plāno ar *EASA* atbalstu turpināt un paplašināt pasākumus tehniskās palīdzības jomā, galvenokārt Āfrikā. Turklāt tā plāno veidot priviliģētas partnerības ar civilās aviācijas iestādēm, lai nodrošinātu augstu un vienmērīgu aviācijas drošības līmeni un mazinātu aviācijas nozares administratīvās izmaksas.

Starptautiskā mērogā Komisija plāno arī turpmāk atbalstīt *ICAO*, kura cenšas risināt starptautiskās civilās aviācijas problēmjautājumus Globālā Aviācijas drošības plāna satvarā,

un šajā nolūkā tā ir paredzējusi aktīvāk koordinēt globālos centienus, lai palīdzētu valstīm uzlabot aviācijas drošību. Tas galvenokārt attiecas uz valstīm, par kurām *ICAO* ir izteikusi nopietnas bažas par drošību un par kurām sagatavotie revīzijas ziņojumi liecina, ka starptautiskie drošības standarti ļoti lielā mērā netiek ievēroti. Mērķis ir panākt pasaules mērogā saskaņotas prasības drošības jomā un paaugstināt tehniskās palīdzības projektu efektivitāti, nodrošinot ciešu koordināciju, kas aptver arī lielākās reģionālās programmas, piemēram "Visaptverošs reģionālais plāns aviācijas drošībai Āfrikā" ("Comprehensive Regional Plan for Aviation Safety in Africa").

B. Starptautiskie pasākumi

1. Ciešāka saikne ar valstīm, kas nav ES dalībvalstis

EK saraksta piemērošana ir apliecinājusi, ka drošību var uzskatīt par "katalizatoru", kas rosina aviācijas nozarē veidot sakarus ar valstīm, kas nav ES dalībvalstis. Kopiena ir guvusi būtisku labumu, nemitīgi sadarbojoties ar partneriem. Tāpēc Komisija centīsies izveidot ciešākas saiknes ar partneriem, ar kuriem tai ir kopīgi mērķi drošības jomā.

Komisija plāno pastiprināt aizsākto sadarbību ar stratēģiskajiem partneriem, lai veicinātu drošības datu apmaiņu un izveidotu uzticamu partneru tīklu ar mērķi novērtēt ne vien dažādu ražošanā, ekspluatācijā, apkopē un izglītošanā iesaistīto organizāciju drošības aspektus, bet arī drošības programmu piemērošanu valsts mērogā. Šādai sadarbībai vajadzētu ietvert arī apmaiņu ar salīdzināmiem drošības datiem, kas saistīti ar gaisa kuģu pirmslidojuma/pēclidojuma pārbaudēm, lai drošības datu ziņošanas sistēmas padarītu pēc iespējas vienveidīgākas, tādējādi uzlabojot datu izmantojamību.

Šādiem sakariem būtu jāveicina ne vien sadarbība informācijas apmaiņas jomā, bet arī lielāka saskanība starp novērtējumu un darbībām, kas veiktas, lai novērstu trešo valstu atklātos trūkumus.

2. Drošības datu apmaiņas paplašināšana

Ticami un pārbaudāmi drošības dati ir Regulas (EK) Nr. 2111/2005 piemērošanas galvenais mērķis. Apmaiņa ar drošības datiem, kas saistīti ar gaisa pārvadātāju sniegumu, gaisa kuģa reģistrācijas valsti un iestāžu veikto pārraudzības pasākumu līmeni, bieži vien ir devusi iespēju pieņemt Kopienas mēroga pasākumus, kas atbilst citās valstīs veiktajiem pasākumiem.

Tomēr šī apmaiņa ir pierādījusi arī to, ka drošības datiem jābūt izsekojamiem, objektīviem, kvantificējamiem un balstītiem uz kopīgu izpratni par kritērijiem, no kuriem tie ir atkarīgi, lai tos varētu izmantot kā ticamus snieguma rādītājus.

Attiecīgās *ICAO* prasības (6. pielikuma I daļas 4.2.2.2. punkts) pēc 2008. gada novembra ir grozītas, lai nodrošinātu, ka līgumslēdzējām valstīm ir pienākums izveidot programmu, kurā paredzētas procedūras ārvalstu gaisa pārvadātāju darbības pārraudzībai attiecīgās valsts teritorijā un piemērotu pasākumu veikšanai. Tāpēc EK *SAFA* programmas rezultāti, kurus izmanto Regulas (EK) Nr. 2111/2005 piemērošanā, liecina, ka Kopiena ir labi sagatavojusies sadarbībai ar valstīm, kas nav ES dalībvalstis, ierosinot izstrādāt starptautiska mēroga programmu gaisa kuģu pirmslidojuma/pēclidojuma pārbaudēm, kurās ievēro Kopienā labi zināmas procedūras. Tas ļautu saskaņot un standartizēt šādās pārbaudēs iegūto informāciju. Tādējādi būtu iespējams savstarpēji apmainīties ar šo svarīgo informāciju, un tas vēl vairāk

veicinātu sadarbību starp valstīm un ļautu pieņemt objektīvus lēmumus par gaisa pārvadātāju sniegumu drošības jomā.

3. Drošības prasībām neatbilstošu gaisa pārvadātāju darbības aizliegums pasaules mērogā

Regulas (EK) Nr. 2111/2005 piemērošanas gaitā ir kļuvis acīmredzams, cik ļoti lielā mērā dalībvalstis, EEZ partnervalstis un Šveice, pieņemot lēmumus drošības jomā, balstās uz *ICAO* drošības revīzijām, kas veiktas *USOAP* programmas satvarā.

Cieši sekojot līdz dažādajiem pasākumiem, kurus gaisa pārvadātāji un civilās aviācijas iestādes ir izmantojušas trūkumu novēršanai, darbības aizliegumi ir ne tikai noteikti, bet arī atcelti. Turklāt valstīs, kurās pēc *USOAP* revīzijas *ICAO* izsaka nopietnas bažas par drošību vai attiecībā uz kurām revīzijas ziņojumos ir minēti daudzi nopietni trūkumi, Komisija plāno arī turpmāk nodrošināt to, lai šādās valstīs sertificētām aviokompānijām nebūtu atļauts lidot Kopienā līdz brīdim, kad šo valstu iestādes var garantēt *ICAO* standartu ievērošanu. gadījumos, kad sadarbība nav pietiekama, lai mazinātu drošības riskus, arī turpmāk tiks izmantots aizliegums (dažu vai visu valstī licencēto gaisa pārvadātāju darbības pilnīgs vai daļējs aizliegums).

Regulas (EK) Nr. 2111/2005 piemērošana ir apliecinājusi, ka starptautiskajai sabiedrībai būtu konsekventi jāievēro *ICAO* standarti un ieteicamā prakse (*SARPS*). Lai sekmētu šo standartu ievērošanu, Komisija ir paredzējusi ierosināt *ICAO* Padomei veikt turpmāk norādītos pasākumus Čikāgas konvencijas 54. pantā noteiktās kompetences robežās:

(a) nodrošināt, lai *USOAP* revīzijās radušās nopietnās bažas par drošību tiktu darītas zināmas plašai sabiedrībai;

(b) noteikt pieļaujamo drošības risku, kura pārsniegšanas gadījumā valstīm ieteicams neatzīt tajās valstīs sertificēto gaisa pārvadātāju apliecības, kurās tas pārsniegts *ICAO* standartu neievērošanas dēļ;

(c) pieņemt lēmumu par *ICAO* aktīvāku iesaistīšanos palīdzības pasākumu koordinēšanā, kurus lielākie "sponsori" veic drošības stāvokļa uzlabošanai pēc *ICAO* revīzijām.

Šādai rīcībai vajadzētu veicināt starptautisko drošības standartu ievērošanu visās *ICAO* līgumslēdzējās valstīs, tādējādi nodrošinot augstu drošības līmeni visā pasaulē, nevis tikai valstīs, kurās piemēro juridiskus instrumentus, piemēram, minēto regulu. Tas faktiski būtu līdzvērtīgs starptautiskam aizliegto gaisa pārvadātāju sarakstam.

Turpinās izstrādāt priekšlikumus ar mērķi pastiprināt starptautiskus pasākumus visos aviācijas drošības jautājumos, un gaidāmajā Starptautiskajā drošības konferencē, kuru *ICAO* organizēs 2010. gada martā, tos iesniegs kā Eiropas devumu šajā jomā. Šajā konferencē tiks sagatavots pamats, lai izstrādātu jaunu drošības politiku un panāktu vērienīgus *ICAO* lēmumus tās Ģenerālās asamblejas sanāksmē 2010. gada septembrī.