



**EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS**

**ATZINUMS NR. 03/2010**

**2010. gada 28. maijā**

**par Komisijas Regulu XXX/2010, kas nosaka īstenošanas noteikumus attiecībā uz  
gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanu un medicīnisko sertifikāciju**

## I. Vispārīgi apsvērumi

1. Nepārtrauktā aviācijas izaugsme Eiropā izraisa daudzus izaicinājumus, it īpaši attiecībā uz galvenajiem drošības faktoriem lidlaukos, gaisa satiksmes pārvaldībā un aeronavigācijas pakalpojumos. Līdz ar to ir jāiedibina nepieciešamie riska mazināšanas pasākumi, lai garantētu drošību ar saskaņotu, vienotu normatīvo pieeju visās dalībvalstīs.
2. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 216/2008<sup>1</sup> (turpmāk tekstā - "Pamata Regula"), kas grozīta ar Regulu (EK) Nr. 1108/2009<sup>2</sup>, nostiprina pienācīgu un visaptverošu pamatu kopīgu tehnisko prasību un administratīvo procedūru noteikšanai un ieviešanai civilās aviācijas jomā. Līdz ar to Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/23/EK par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci<sup>3</sup> ir atcelta, neierobežojot to personu un organizāciju sertifikātus un licences, kas jau izsniegtas saskaņā ar šo Direktīvu. Pamata Regula pilnvaro Komisiju pieņemt gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanas izpildes noteikumus un ar tiem saistītos apstiprinājumus, kas atspoguļos labāko pašreizējo pieredzi un zinātnes un tehnikas progresu gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācības jomā. Turklāt Pamata Regula pieprasa, lai īstenošanas noteikumi sākotnēji tiek izstrādāti, balstoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/23/EK par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci.
3. Šis normatīvās aktivitātes piemērošanas joma ir izklāstīta Kompetences ietvaros (*ToR*) ATM.003<sup>4</sup> "EASA sistēmas paplašinājums uz gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) un aeronavigācijas pakalpojumu (ANS) drošības reglamentāciju - gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanas noteikumu izstrāde". Tomēr, kā tālāk izskaidrots šī Atzinuma II nodaļā, Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA, turpmāk tekstā - Aģentūra) piemērotais saturs un normatīvais process nav bijis pilnīgā saskaņā ar augšminēto *ToR*. Šī Atzinuma saturs ir saskaņā ar 2009. gada 3.–4. decembrī notikušās Eiropas vienotās gaisa telpas 33. sapulces lēmumu un ir iezīmēts sekojošā Eiropas Komisijas vēstulē<sup>5</sup>, adresētā Aģentūrai, kur sīkāk raksturots "paātrinātā" procedūra jau esošo noteikumu paātrinātā pārņemšanā, ieskaitot arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/23/EK par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci.
4. Ņemot vērā iepriekš minēto, šis Atzinums aptver minētās Direktīvas pārņemšanu ar minimāliem tehniskiem jauninājumiem. Jāuzsver, ka Atzinuma saturs ataino tikai pirmo soli divu posmu procesā, kas paredzēts Eiropas Komisijas vēstulē, kamēr pilnīga no Pamata Regulas izrietošo prasību ieviešana un pilnīga atbilstība būtiskajām prasībām, kas uzskaitītas šīs Regulas Vb pielikumā, tiks panākta vēlākajā posmā saskaņā ar Aģentūras valdes pieņemto reglamentācijas procedūru. Aģentūrai būtu jāgroza augšminētais *ToR*, lai labāk atspoguļotu šo pakāpenisko pieeju.
5. Šo darbu ir veikusi Aģentūras dibinātā reglamentācijas grupa. Reglamentācijas grupas sastāvs ir noteikts, balstoties uz Aģentūras reglamentācijas procedūrām ar mērķi atspoguļot uzdevuma sarežģītību, nepieciešamo erudīciju un ieinteresētās puses, kuras potenciāli iesaidos šis darbs. Aģentūra pati pildīja šīs reglamentācijas grupas sekretariāta funkcijas un ir formulējusi šo Atzinumu.

---

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 79, 19.03.2008, 1. lpp.).

<sup>2</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1108/2009, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un atceļ Direktīvu 2006/23/EK (OV L 309, 24.11.2009, 51. lpp.).

<sup>3</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. aprīļa Direktīva 2006/23/EK par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci (OV L 114, 27.4.2006, 22. lpp.).

<sup>4</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf)

<sup>5</sup> TREN F2/JP/sr D(2009) 74614, datēts ar 2009. gada 9. decembri.

6. Līdz ar to Aģentūra iesniedz šo Atzinumu Komisijai, tādējādi pabeidzot pirmo "paātrinātās" procedūras posmu juridiskā saskaņā ar Pamata Regulas 8. panta c) apakšpunkta un 22.panta b) apakšpunkta prasībām.
7. Ierosinātie noteikumi ir izstrādāti, ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. aprīļa Direktīvu 2006/23/EK par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci, kā arī jau pastāvošo Eiropas likumdošanu Eiropas vienotās gaisa telpas ietvaros un piemērojamos starptautiskos standartus un ieteikto pieredzi, ko publicējusi ICAO (t.i. Pielikumi), pamatojoties uz Čikāgas konvencijas 37. pantu; tie balstās uz Pamata Regulas 1. panta 2.d apakšpunktu, kas aicina Aģentūru palīdzēt dalībvalstīm izpildīt to saistības saskaņā ar Čikāgas konvenciju, nodrošinot pamatu kopīgai interpretācijai un vienotam tās noteikumu īstenojumam un pārliecinoties, lai tās noteikumi būtu pienācīgi ņemti vērā, sastādot īstenošanas noteikumus.
8. Lai nodrošinātu pilnīgu augšminēto Pamata Regulas pantu īstenošanu un ieviestu pilnīgu atbilstību būtiskajām prasībām, kas aprakstītas Pamata Regulas Vb pielikumā, Aģentūrai jāizvērtē Eiropas gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanas sistēma un turpmākie uzlabojumi, kas nepieciešami virzībā uz "vispārējo aviācijas sistemātisko pieeju", kā otro soli paturot prātā Atzinuma iesniegšanu Komisijai, ieskaitot nepieciešamos izpildes pasākumus.
9. Šis Atzinums ir pieņemts, daļēji saskaņā ar Aģentūras valdes noteikto procedūru<sup>6</sup>, atbilstoši Pamata Regulas 19. panta noteikumiem. Par novirzēm no šīs procedūras, kas izriet no "paātrinātās" pieejas īstenošanas pēc Komisijas un Vienotās gaisa telpas komitejas lūguma, ir informēta Aģentūras valde, kas apliecināja principiālu atbalstu šādam procesam šajā konkrētajā gadījumā, kad pastāvošā likumdošana jau darbojas, pieņemot, ka saturā nebūs nozīmīgu izmaiņu salīdzinājumā ar pastāvošajiem noteikumiem.

## II. Konsultācija

10. Paātrinātās procedūras noteiktais blīvais grafiks prasa, lai pirmais īstenošanas noteikumu kopums tiktu pieņemts 2010. gada beigās. Tas savukārt liek Aģentūrai sniegt šo Atzinumu vēlākais līdz 2010. gada jūnijam, tādējādi liedzot Aģentūrai iespēju iziet parastos reglamentācijas procedūras posmus, it īpaši, kad runa ir par formālo sabiedrisko apspriešanu ar ieinteresētajām pusēm. Parastās reglamentācijas procedūras ievērošana būtu prasījusi Aģentūrai izdot Paziņojumu par ierosinātiem grozījumiem (NPA), kam sekotu sabiedriskā apspriešana, kas kopumā būtu prasījis vismaz sešus vai septiņus mēnešus no NPA publiskošanas brīža līdz atbildes dokumenta (CRD) publicēšanai un atzinuma sniegšanai. Ierosinātais noteikumu projekts satur jau esošās Direktīvas pārņemšanu, un Aģentūra nav pieņēmusi nekādus lēmumus attiecībā uz pieņemamiem atbilstības panākšanas līdzekļiem vai vadlīniju materiāliem. Šo iemeslu dēļ tika ierosināta "paātrinātā" pieeja, un Atzinums tiks sniegts tieši Eiropas Komisijai un publicēts.
11. Lai panāktu, ka ieinteresētās puses ir, cik vien iespējams, informētas par šī Atzinuma saturu, Aģentūra kopā ar Eiropas Komisiju rīkos īpašu konferenci, lai sīki izskaidrotu šī Atzinuma saturu. Turklāt Aģentūra rīkos atsevišķas informācijas sesijas par šī Atzinuma saturu vismaz sekojošām struktūrām: Vienotās gaisa telpas komitejai (SSC), Nozares konsultatīvajai iestādei (ICB), EASA Konsultatīvajai padomei, Nacionālo iestāžu konsultatīvajai padomei (AGNA) un Drošības standartu konsultatīvajai komitejai (SSCC).
12. Aģentūra sniegs Eiropas Komisijai rakstiskus slēdzienus par šīs konferences un informācijas sesiju rezultātiem un publicēs tos īpašā gaisa satiksmes pārvaldības un lidostu tīmekļa vietnē<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Valdes lēmums par Aģentūras piemērojamo procedūru, nākot klajā ar Atzinumiem, sertifikācijas specifikācijām un vadlīniju dokumentiem (Reglamentācijas procedūra). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/atm/index.html>

### III. Aģentūras Atzinuma saturs

#### **Pamatojums**

13. Šī reglamentācijas uzdevuma veikšanas gaitā, balstoties uz iepriekš minētajiem norādījumiem, bija jāņem vērā sekojoši izaicinājumi.
14. Pašreizējais juridiskais instruments ir Direktīvas formā, un to vajag "pārnest" uz Regulu. Šī juridiskās dabas izmaiņa jau ietver būtiskas izmaiņas topošā juridiskā akta noteikumu saistošā spēka līmenī. Pretstatā direktīvām, kas pēc dabas ir saistošas attiecībā uz sasniedzamo rezultātu, bet formu un metožu izvēli atstāj nacionālo iestāžu ziņā, tādējādi prasot to pārņemšanu dalībvalstu tiesību sistēmā, regulai ir universāls raksturs, tā ir saistoša visā pilnībā un tieši piemērojama visās dalībvalstīs.
15. Pastāvošo Direktīvu ieviesa Eiropas Parlaments un Padome, pamatojoties uz Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 80. panta 2. punktu, turpretim jauno īstenošanas noteikumu tiesiskais pamats ir Pamata Regulas 8. panta c) apakšpunkts, kas pilnvaru Komisiju veikt pasākumus, lai grozītu šī panta nebūtiskos elementus, to aizvietojo. Pamata Regulā ir skaidri definēti mērķi, piemērošanas joma un deleģējamo pilnvaru saturs, un tas iezīmē skaidras robežas, lai ieviestu uz šo Regulu balstītus īstenošanas noteikumus. Turklāt Pamata Regula iedibina kopīgas būtiskās prasības, lai nodrošinātu viscaur augstu civilās aviācijas drošības līmeni, un prasa Komisijai pieņemt nepieciešamos izpildes noteikumus, lai nodrošinātu to vispārēju piemērošanu.
16. Īstenošanas noteikumu vispārēja piemērošana ir būtisks elements, Eiropā iedibinot un uzturot viscaur augstu civilās aviācijas drošības līmeni, un tādējādi arī būtisks faktors, lai sasniegtu Pamata Regulā nospraustos mērķus. Līdz ar to dalībvalstu rīcības brīvība attiecībā uz kopīgo prasību ieviešanu nevar palikt spēkā.
17. Galu galā kopīgas gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanas sistēmas uzturēšana spēkā un paplašināšana Eiropas Savienībā ir būtisks Eiropas gaisa satiksmes vadības sistēmas elements. Kopīga, vienota drošības līmeņa nodrošināšana veicinās arī licenču savstarpēju atzīšanu un atvieglos personu un pakalpojumu brīvu pārvietošanos.

#### **Veiktās izmaiņas salīdzinājumā ar pastāvošo Direktīvu**

18. Veicot šo reglamentācijas uzdevumu, Aģentūra nav ieviesusi nekādas būtiskas izmaiņas gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanas sistēmā vai licencēšanas prasībās. Atsevišķas izmaiņas, kas skar dažus Direktīvas noteikumus, tomēr bija neizbēgamas sakarā ar **mainīto tiesisko pamatu**, kas aprakstīts iepriekš, un sakarā ar skaidri definētajiem mērķiem, piemērošanas jomu un deleģējamo pilnvaru saturu, kas izriet no augstākas kompetences regulas (īpaši skatiet Pamata Regulas 8.(10). Panta C0 apakšpunktu). Šādos gadījumos gan Aģentūra, gan reglamentācijas grupas eksperti centās atrast risinājumus, kas atļaus uzturēt spēkā dalībvalstīs pastāvošo *status quo* un neizraisīs būtiskas izmaiņas prasību līmenī.

Piemēri:

- (1) Pamata Regulas piemērošanas jomas definējums nepieļauj šo īstenošanas noteikumu piemērošanas jomu attiecināt tieši uz gaisa satiksmes vadības dispečeriem, kas strādā pie tādiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem (ANSP), kuru sniegtie pakalpojumi gaisa kuģu kustībai neietilpst vispārējā gaisa satiksmē (GAT) (tas parasti nozīmē militārās struktūras). Tā vietā un pilnīgā saskaņā ar Pamata Regulas noteikumiem dalībvalstīm jānodrošina, lai pakalpojumi, kurus sabiedrībai sniedz vai dara pieejamus militārais personāls, piedāvātu vismaz ekvivalentu drošības līmeni, un tās var uz brīvprātības pamata nolemt piemērot šo īstenošanas noteikumu prasības savam militārajam personālam, kas sniedz pakalpojumus sabiedrībai;
- (2) Pamata prasību ieviešana attiecībā uz apmācību organizāciju pārvaldības sistēmu, nepārprotami norādot uz atbildīgā pārvaldnieka iecelšanu, lietvedības pienākumiem un kompetentajām iestādēm, sniegtu iespēju piekļūt telpām, lai radītu pamatu

atbilstībai piemērojamajām būtiskajām prasībām un Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) noteikumiem.

19. Turpmākas izmaiņas bija nepieciešamas, lai **risinātu jautājumu par rīcības brīvību**, ko dalībvalstīm piešķīrusi Direktīva. Pamata Regulas režīmā šo rīcības brīvību nevar uzturēt spēkā, jo tā ir pretrunā ar Pamata Regulas galvenajiem principiem. Kā kompromisa risinājums tiek piedāvāts saglabāt dažas no šīm normām pienācīgu pārejas pasākumu formā, nevis kā vispārējus noteikumus, kas atļauj dalībvalstīm turpināt definēt nacionālos "variantus". Šādi pārejas pasākumi ļaus dalībvalstīm, kas jau ieviesušas šādus variantus, turpināt piemērot savas valsts likumus, līdz tiks radīti kopīgie noteikumi, kas aizstās pastāvošos paveidus. Tas atļaus dalībvalstīm turpināt to pašreizējo praksi, nepārkāpjot Pamata Regulas iedibināto sistēmu un neļaujot tām ieviest novirzes no vispārīgajiem noteikumiem ārpus tām iespējām, ko jau dod Pamata Regula.

Piemēri:

- (1) Nacionālu apstiprinājumu lietojums;
- (2) Dalībvalstīm dotā iespēja ieviest struktūrvienības apstiprinājuma privilēģiju pielietošanas vecuma ierobežojumu.

20. Citām dalībvalstu rīcības brīvības izpausmēm jāpieiet, lietojot citādu metodoloģiju. Attiecībā uz tām **noviržu iespējām**, kas izpaužas kā Pamata Regulas 14. Panta 6. un 7. punktā piedāvātie elastīguma noteikumi, nepastāv nekādas tiesiskas iespējas atkāpties no šīm prasībām citādi kā vien šo noteikumu ietvaros. 14. panta noteikumu piemērojums dod dalībvalstīm iespēju pienācīgi attaisnotos gadījumos atkāpties no īstenošanas noteikumos noteiktajiem standartiem, vienlaikus nodrošinot, lai tiek panākts ekvivalents drošības līmenis, pieļaujot savstarpēju atzišanu un pat iespēju citām dalībvalstīm līdzīgos gadījumos piemērot to pašu normu. Tas ir piemērojams noviržu iespējām attiecībā uz izglītības standartiem un minimālo vecumu.

Piemēri:

- (1) Attiecībā uz dalībvalstīm dotajām tiesībām atkāpties no noteiktajiem izglītības standartiem Aģentūra ierosina grozīt un vispārināt uz izglītības standartiem attiecināmo prasību, lai nebūtu vajadzības ieviest atsevišķu procedūru zemāka standarta gadījumiem, kas būtu atkāpšanās no vispārējās novirzes iespējas, ko piedāvā pati Pamata Regula.
- (2) Iespēja pieļaut zemāku minimālo vecumu ir sarežģītāks jautājums, jo šī novirze pašreizējās Direktīvas apstākļos var iespaidot arī licenču savstarpēju atzišanu. Aģentūra uzskata, ka atkāpes iespēju attiecībā uz minimālo vecumu dalībvalstīm automātiski dod Pamata Regula, ja ir izpildīti elastīguma noteikumu lietošanas nosacījumi. Tomēr, kā izskaidrots augstāk, Pamata Regulas elastīguma noteikumi nepārprotami paredz savstarpēju atzišanu visām licencēm, kas izdotas saskaņā ar piemērojamajiem kopīgajiem noteikumiem, un šis princips attiecas arī uz licencēm, kas izdotas elastīguma noteikumu ietvaros. Līdz ar to juridiski un tehniski nebūtu ne iespējami, ne attaisnojami uzturēt spēkā iespēju atteikties no savstarpējas atzišanas attiecībā uz licencēm, kas izdotas elastīguma noteikumu ietvaros, lai pieļautu zemāku vecuma ierobežojumu. Paturot to prātā un saduroties ar mandāta ierobežojumiem, kas atļauj veikt tikai minimālus tehniskus atjauninājumus, Aģentūra 29. pantam, kas saistīts ar 8. panta 3.punkta a) apakšpunktu, ierosina divus variantus, abos gadījumos nepārprotami dodot priekšroku A variantam, kas būtu tehniski un juridiski saprātīgs risinājums un vienlaikus nodrošinātu atbilstību attiecīgajai ICAO prasībai.

21. Noteiktas **redakcionālas izmaiņas** bija jāveic, lai atvieglotu šo normu tiešu piemērojamību bez nacionālajiem īstenošanas noteikumiem (1), lai īstenošanas noteikumu terminoloģiju salāgotu ar Pamata Regulas terminoloģiju (2) vai lai viscaur tekstā saskaņotu atsauces attiecībā uz derīguma termiņiem(3).

Piemēri:

- (1) Regula nosaka, ka licences pieteikumu jāadresē kompetentajai iestādei tādā formā un veidā, kā prasa šī iestāde, – šādu procesuālu prasību Direktīvā nav, jo tā tikai noteica mērķus, kas jāsasniedz ar nacionālo īstenošanas noteikumu palīdzību;
- (2) Termina "apmācību sniedzējs" vietā lietots termins "apmācību organizācija", lai terminoloģiju saskaņotu ar Pamata Regulas terminoloģiju; termins "kompetentā iestāde" lietots "valsts uzraudzības iestāžu" (NSA) vietā, jo atsevišķiem ierobežotiem, bet skaidri definētiem uzdevumiem Aģentūrai ir jāpārņem nacionālo iestāžu loma, un tas prasa vispārīgāka termina lietošanu;
- (3) Saskaņotas atsauces uz derīguma termiņiem, dodot priekšroku uzskaitēi gados, nevis mēnešos.

22. **Minimāli tehniski atjauninājumi** bija jāveic, lai panāktu atbilstību Pamata Regulas 8. (11) panta c) apakšpunktā izvirzītajai prasībai un lai atspoguļotu labāko pašreizējo pieredzi un zinātnes un tehnikas progresu gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācības jomā. Šīs izmaiņas ietver nepieciešamo atsauču atjaunināšanu (1) un citus precizējumus, kurus reglamentācijas grupas eksperti atzina par nepieciešamiem (2)(3).

Piemēri:

- (1) Attiecīgajā pielikumā atjaunināt atsauci uz *Eurocontrol* specifikāciju *ATCO* (gaisa satiksmes vadības) sākotnējās apmācības Vispārējā pamata satura jaunāko izdevumu;
- (2) Gaisa satiksmes vadības dispečeriem-studentiem nepārprotami jāpieprasa iegūt valodas apstiprinājumu, lai saskaņotu valstu dažādo praksi šajā jomā;
- (3) Tiek ierosināts darīt skaidrāku medicīnisko sertifikātu atkārtotu apstiprināšanu, ieviešot 45 dienu atkārtotas apstiprināšanas periodu, kas neiespaidos derīguma termiņa sākuma un beigu datumu.

23. Bija jāievieš arī turpmākas **struktūras izmaiņas**. Balstoties uz augstāk minētajām instrukcijām, šis īstenošanas noteikumu projekts neievēro horizontālo struktūru, kas paredzēta Pamata Regulas īstenošanas noteikumiem, un vienā likumdošanas aktā ietver visas normas, kuras attiecas uz gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanu. Projekta teksts pašlaik ir sadalīts nodaļās un pantos. Lai atvieglotu šo normu vieglu piemērošanu un vēlāku iekļaušanu īstenošanas noteikumu horizontālajā struktūrā, atsevišķas nodaļas ir veltītas gaisa satiksmes vadības dispečeru medicīniskajai sertifikācijai, uz apmācību organizācijām attiecināmajām prasībām, kā arī prasībām, kas piemērojamas kompetentajām iestādēm. Katrā nodaļā prasības ir sagrupētas atkarībā no to priekšmeta (1)(2).

Piemēri:

- (1) Privilēģijas un nosacījumi, kas attiecas uz gaisa satiksmes vadības dispečera-studenta licenci ir sagrupētas vienā pantā;
- (2) Nosacījums par kvalifikācijas atzīmju un kvalifikācijas atzīmju apstiprinājumu derīgumu tagad ir sadalīts divos nosacījumos, un tie attiecīgi parādās atbilstošajos pantos.

### **Otrā posma plānošana**

24. Pēc savas specifiskās juridiskās dabas Direktīva savu prasību izpildi atstāj dalībvalstu ziņā, turpretim Regulas mērķis ir tieša piemērojamība un tiešs iespaids uz dalībvalstu tiesisko kārtību. Sakarā ar paātrināto procedūru un Aģentūras mandāta ierobežojumiem, kas ļauj veikt tikai minimālus tehniskus atjauninājumus, nebija iespējams pievērsties visiem jautājumiem, prasībām un procedūrām, kuru pašlaik Direktīvā nav, salīdzinot ar Pamata Regulā izvirzītajām prasībām.

25. Tika panākta vienošanās, ka šiem jautājumiem varēs pilnībā pievērsties un tos atrisināt tikai gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanas īstenošanas noteikumu izstrādes

otrajā posmā, kura mērķis būs pilnībā izpildīt no Pamata Regulas izrietošās prasības un panākt pilnīgu atbilstību būtiskajām prasībām, kas uzskaitītas šīs Regulas Vb pielikumā.

26. Balstoties uz izvērtējumu, ko Aģentūra veica kopā ar reglamentācijas grupas ekspertiem, jau šajā posmā ir identificēti vairāki jautājumi, kuros augstāk minētā mērķa labad ir nepieciešamas turpmākas likumdošanas darbības, ieskaitot papildu prasību izstrādi, lai paplašinātu esošās normas. Starp šiem jautājumiem ir sekojošie (bet ne tikai tie):
- Piemērojamo prasību saskaņošana attiecībā uz vecuma ierobežojumu, izglītības un valodu prasmes prasībām;
  - Apmācību prasību, kā arī apmācību moduļu pārskats, lai panāktu to pilnīgu atbilstību būtiskajām prasībām un ieviešamajiem īstenošanas noteikumiem, un pieņemamiem līdzekļiem atbilstības panākšanai attiecībā uz gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību;
  - Detalizēti izstrādātu noteikumu ieviešana attiecībā uz kompetences vērtēšanu, instruktoriem un vērtētājiem, ņemot vērā dodamo instrukciju vai sniedzamā vērtējuma veidu, lai nodrošinātu atbilstību būtiskajām prasībām, kā arī viņu sertifikācijai piemērojamajām procedūrām;
  - Īstenošanas noteikumu un pieņemamu atbilstības panākšanas līdzekļu ieviešana attiecībā uz gaisa satiksmes vadības dispečeru medicīnisko sertifikāciju;
  - Detalizētāku normu ieviešana attiecībā uz ierobežotu medicīnisko atbilstību un psihoaktīvu vielu un zāļu lietošanu;
  - Varbūtēja papildu kvalifikācijas atzīmju un to apstiprinājumu ieviešana;
  - Licenču un sertifikātu šablonu ieviešana;
  - Kompetentajām iestādēm un apmācību organizācijām izvirzīto prasību integrācija attiecīgajās horizontālās noteikumu struktūras daļās, ko Aģentūra ierosinājusi ar NPA 2008-22<sup>8</sup>;
  - Vērtētāju un, ja nepieciešams, eksaminētāju apstiprināšanas prasību un kritēriju izstrāde;
  - Prasību paplašināšana pārvaldības sistēmām saskaņā ar to, kas ierosināts minētajā NPA, un ICAO 1. pielikuma prasību drošības pārvaldībai ieviešana;
  - Apmācību organizāciju privilēģiju noteikšana attiecībā uz apmācību kursiem, apmācību plāniem un kompetences shēmu apstiprināšanu un izmaiņām; un
  - Sintētiskiem mācību līdzekļiem piemērojamo prasību izstrāde.
27. Šim nolūkam Aģentūra ierosina izvērtēt Eiropas gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanas sistēmu un turpmākus uzlabojumus, kas nepieciešami virzībā uz "vispārējo aviācijas sistemātisko pieeju", kā otro soli paturot prātā Atzinuma iesniegšanu Komisijai, ieskaitot nepieciešamos īstenošanas pasākumus.
28. Augstāk minētajam atzinumam būtu arī jāpievēršas tiem jautājumiem, kuros pašlaik, pārtrīnātās procedūras apstākļos, nebija iespējas ieviest kopīgus noteikumus atšķirīgo

---

<sup>8</sup> Šajā NPA ierosināts "organizāciju" prasības reglamentētajām aviācijas organizācijām iekļaut vienos izpildes noteikumos, kas piemērojami visām reglamentētajām aviācijas organizācijām (Sadaļa-OR). Parastās prasības, kuras ir piemērojamas visām organizācijām (piem., pārvaldības sistēma, vispārīgas prasības attiecībā uz personālu, piekļuvi telpām, lietvedību), ir vispārīnātas vienuviet zem virsraksta "apakšsadaļa OR.GEN". Specifiskie noteikumi katram aviācijas organizāciju veidam (piem., aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, apmācību organizācijas, gaisa kuģu ekspluatanti, lidlauka operatori) saturēs papildu prasības organizācijām papildu apakšsadaļās (piem., OR.ATO, OR.OPS). Ierosinātie drošības pārvaldības noteikumi ir iekļauti sadaļā-OR, apakšsadaļā OR.GEN, 2. iedaļā, OR.GEN.200. Aģentūra pašlaik caurskata šo NPA sabiedriskajā apspriešanās saņemtos komentārus. Drīz tiks publicēts attiecīgais Atbildes dokuments (CRD) un pārstrādātais teksts.

nacionālo normu vietā, un tāpēc Aģentūra ierosina, kur nepieciešams, paturēt spēkā dalībvalstu likumu piemērojamību uz pārejas laiku (sīkāku skaidrojumu skatiet arī 19. punktā).

## **Saturs**

### **1. nodaļa - Pamatprincipi**

29. Šī nodaļa satur pamatprincipus, kas ir piemērojami viscaur šajā Regulā. 1. un 2. pants definē Regulas **mērķus, tematu un piemērošanas jomu**. Temats nozīmē noskaidrot, par ko šajā tiesību aktā ir runa, kamēr piemērošanas joma attiecas uz to kategoriju un personu, kurām piemērojams šis akts, faktisko un juridisko situāciju. Šajā nodaļā ietilpst arī definīciju saraksts un kompetentās iestādes definīcija. Terminoloģija šajos pantos bija jāsalāgo ar Lisabonas līguma jauno terminoloģiju. Šo īstenošanas noteikumu piemērošanas joma un temats ir atkarīgs no Pamata Regulas, tāpēc tos nevar paplašināt ārpus šī tiesību akta, deleģējot pilnvaras.
30. Pamata Regulas piemērošanas jomas definējums nepieļauj šo īstenošanas noteikumu piemērošanas jomu attiecināt tieši uz gaisa satiksmes vadības dispečeriem, kas strādā pie tādiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem (*ANSP*), kuru sniegtie pakalpojumi gaisa kuģu kustībai neietilpst vispārējā gaisa satiksmē (*GAT*) (tas parasti nozīmē militārās struktūras). Tā vietā un pilnīgā saskaņā ar Pamata Regulas noteikumiem dalībvalstīm jānodrošina, lai pakalpojumi, kurus sabiedrībai sniedz vai dara pieejamus militārais personāls, piedāvātu vismaz ekvivalentu drošības līmeni (3. punkts). Svarīgi uzsvērt, ka sakarā ar to, ka no Pamata Regulas piemērošanas jomas nepārprotami izslēgti bruņotie spēki, nav iespējams uz tiem paplašināt kopīgo noteikumu piemērojamību ar šiem īstenošanas noteikumiem. Kā kompromisu Aģentūra ierosina gan pamattekstā, gan ievada daļā izcelt to, ka dalībvalstis var, ja vēlas un uz brīvprātības pamata, nolemt piemērot šīs Regulas principus (t.i. civilo noteikumu principus) saviem militārajiem dispečeriem, lai uzturētu spēkā to pašu drošības līmeni (4. punkts).
31. Terminoloģija ir saskaņota ar Pamata Regulā lietoto terminoloģiju. Kaut arī termins "sabiedrība" atšķiras, tiek uzskatīts, ka tā lietošana ("pakalpojumi, kurus sabiedrībai sniedz vai dara pieejamus") nodrošina pietiekami plašu segumu ekvivalenta drošības līmeņa nodrošināšanai. Jāatzīmē, ka termins "efektīvs" mainīts uz "ekvivalents", lai saglabātu iespējami tuvu atbilstību Direktīvas tekstam. Lai atvieglotu interpretāciju, likumdevēja nolūku skaidrojumi ir ievietoti arī ievada daļā.
32. 3. pantā ietilpst **definīcijas**, kurās ir izdarītas tikai redakcionālas izmaiņas, lai panāktu, ka tās atbilst Pamata Regulā lietotajai terminoloģijai, kā arī lai definīcijās paliktu tikai nepieciešamie elementi, proti, svītrojot normatīvos un vēlāk atkārtotos elementus kā, piemēram, "kvalifikācijas atzīmes" definīcijā. Attiecībā uz otro posmu jāatzīmē, ka Pamata Regulā viscaur lietots termins "sertifikāts" attiecībā uz instruktoriem un vērtētājiem, bet šā termina ieviešanu nevarēja paredzēt paštrinātās procedūras ietvaros. Tāpat jāatzīmē, ka "instruktora apstiprinājuma" piemērošanas joma, lai to sauktu par sertifikātu, ir ļoti ierobežota attiecībā pret Pamata Regulā paredzēto.
33. 4. pants ievieš un definē terminu **kompetentā iestāde**. Atsauces uz valsts uzraudzības iestādēm (*NSA*), kā Direktīvā, ir aizstātas ar atsaucēm uz kompetentajām iestādēm. Šīs izmaiņas iemesls ir vajadzība pēc plašākas pieejas un terminoloģijas, tā kā noteiktos precīzi definētos gadījumos Aģentūra ir nozīmēta darboties kā kompetentā iestāde. Šis dalītais darba apjoms ir izskaidrots šajā pantā, kam seko konsekvents termina "kompetentā iestāde" lietojums visā īstenošanas noteikumu projekta tekstā. Tāpat ir jāuzsver, ka šī formulējuma maiņa neiespaido pašreizējo NSA statusu un funkciju nepārtrauktību. Lai atvieglotu interpretāciju, ir pievienots arī attiecīgs apsvērums.

### **2. nodaļa - Licencēšanas principi**

34. Šīs nodaļas mērķis ir izklāstīt un apkopot **pamatprincipus**, kas attiecas uz gaisa satiksmes vadības dispečeriem.



35. 5. pants paredz, ka kompetentā iestāde būs ieviesusi procedūras un pieteikuma veidlapu pieteikumu apstrādei. Pieteikumiem jāpievieno pretendenta kompetences pierādījumi. Cits svarīgs, uzsverams princips ir tas, ka licencei vai sertifikātam jāsaturs visa informācija, kas attiecas uz šī dokumenta sniegtajām privilēģijām. Turklāt, tāpat kā iepriekš, licencei jāpaliek tās personas īpašumā, kam tā izsniegta, lai atvieglotu gaisa satiksmes vadības dispečeru brīvu pārvietošanos, un šis pants definē licences apturēšanas vai atsaukšanas gadījumus.
36. Jaunievietā 6. panta mērķis ir tikai pastiprināt vispārējo licencēšanas pamatprincipu, uzsverot, ka licences sniegtās privilēģijas vienmēr ir atkarīgas no kvalifikācijas atzīmju, apstiprinājumu un medicīniskās izziņas derīguma.

### **3. nodaļa - Licences, kvalifikācijas atzīmes un apstiprinājumi**

37. Šīs nodaļas mērķis ir izcelt privilēģijas un nosacījumus, kas saistīti ar licencēm, kvalifikācijas atzīmēm un apstiprinājumiem, kā arī sagrupēt attiecīgās prasības (piemēram, par derīguma termiņiem) kopā ar faktisko jautājumu, uz kuru tās attiecas.
38. 7. pants apkopo privilēģijas (1. punkts), ko sniedz **gaisa satiksmes vadības dispečera-studenta licence**, un nosacījumus (2. punkts), kas piemērojami šīs licences iegūšanai un kas agrāk bija iekļauti Direktīvas 4. un 5. pantā.
39. Attiecībā uz prasībām gaisa satiksmes vadības dispečera-studenta licences iegūšanai nav ieviestas nekādas būtiskas izmaiņas. Tomēr pieeju pieprasītajam izglītības standarta minimumam vajadzēja pārskatīt, lai izslēgtu Direktīvas doto iespēju dalībvalstīm lemt par varbūtējām atkāpēm. Tā kā dažādu pieeju un procedūru pastāvēšana starp dalībvalstīm apdraudētu no kopīgiem noteikumiem gaidīto efektu, tagad ir ierosināts vispārināt prasību attiecībā uz izglītības standartiem tā, lai nebūtu vajadzības ieviest īpašas procedūras specifiskiem gadījumiem, vienlaikus tomēr atstājot zināmu rīcības brīvību, lai izvērtētu pretendenta spēju sekmīgi pabeigt apmācību.
40. 3. punktā veiktas zināmas tehniskas un redakcionālas izmaiņas, lai precizētu obligāto prasību studenta licencē iekļaut arī valodas apstiprinājumu, kā arī lai termins "ja piemērojams" attiektos uz kvalifikācijas atzīmi saistībā ar kvalifikācijas atzīmes apstiprinājumu un nepiedāvātu pakalpojumu sniedzējam izvēles iespēju.
41. 8. pants apkopo privilēģijas (1. punkts), ko sniedz **gaisa satiksmes vadības dispečera licence**, un nosacījumus (3. punkts), kas piemērojami šīs licences iegūšanai. 2. punktā iekļautais jaunais noteikums skar situācijas, kad gaisa satiksmes vadības dispečeram jāuzsāk turpmāka apmācība vai nu tāpēc, ka viņš/viņa pārceļas uz citu valsti, vai tāpēc, ka viņš/viņa sāk strādāt citā struktūrvienībā. Uzskatāms par svarīgu, lai šādos gadījumos dispečers "mācekļis" var balstīties uz savu gaisa satiksmes vadības dispečera licenci, kurā dabiskā kārtā ir iekļautas gaisa satiksmes vadības dispečera-studenta licences privilēģijas.
42. Attiecībā uz prasībām gaisa satiksmes vadības dispečera licences iegūšanai nav ieviestas būtiskas izmaiņas. Tomēr pieeju minimālā vecuma prasībai vajadzēja pielāgot Pamata Regulas kā augstākstāvoša tiesisko saistību avota idejai un principiem. Pamata Regulas ietvaros dalībvalstīm ir iespēja atkāpties no īstenošanas nosacījumos noteiktajām prasībām, lietojot Pamata Regulas 14. panta 6. un 7. punktā aprakstīto procedūru, tā sauktos "elastīguma noteikumus". Tas jau ļauj dalībvalstīm pienācīgi attaisnotos gadījumos atkāpties no standarta, vienlaikus nodrošinot, lai tiek panākts ekvivalents drošības līmenis, pieļaujot savstarpēju atzīšanu un pat iespēju citām dalībvalstīm līdzīgos gadījumos lietot to pašu līdzekli. Līdz ar to nav vajadzības (un nav arī tiesiskas iespējas) šajos īstenošanas noteikumos ieviest citu procedūru atkāpēm no šīs konkrētās prasības. Aģentūra vēlas arī uzsvērt, ka 21 gada minimālais vecums pretendentiem uz gaisa satiksmes vadības dispečera licenci ir ICAO standarts, kas tikai pastiprina vajadzību pienācīgi attaisnot un mazināt iespaidu uz drošību, ko varētu atstāt atkāpšanās no tā. Par spīti šiem apsvērumiem un lai pārvarētu grūtības, kas rodas no pretrunām saņemtajos mandātos, Aģentūra pašlaik piedāvā divus variantus turpmākai izvērtēšanai. A variantā

8. panta 3. punkta a) apakšpunkts sastāv tikai no viena teikuma, kurā ir skaidrs vecuma ierobežojums, 21 gads, balstīts uz attiecīgo ICAO prasību bez jebkādam atkāpes iespējām. Toties B variants satur no Direktīvas kopētu atkāpes iespēju attiecībā minimālo vecumu.

43. Attiecībā uz sekām, kuras, kā norāda ICAO, izraisa atkāpšanās no minimālās vecuma prasības, ir jāizceļ vēl viens procesuāls jautājums. Piemērojot Pamata Regulas elastīguma noteikumus, novirzīšanās automātiski nozīmē šīs varbūtējās novirzes, ja tā ir attaisnota un apstiprināta, savstarpēju atzīšanu, un tā pati par sevi ir atšķirīga pieeja, salīdzinot ar Direktīvas pieeju, kas dalībvalstīm atļauj neatzīt par noteikto vecumu jaunākus licences turētājus (skatīt 15. panta 1. punktu par gaisa satiksmes vadības dispečeru licenču savstarpēju atzīšanu). Lai pārvarētu grūtības, kas rodas no pretrunām saņemtajos mandātos, Aģentūra pašlaik piedāvā divus variantus turpmākai izvērtēšanai. A variants, kā piedāvāts projekta 29. panta tekstā, sastāv tikai no viena punkta un uzsver savstarpējās atzīšanas principu bez turpmākiem ierobežojumiem. B variants, kas tomēr dalībvalstīm papildus atstāj ierobežojuma iespēju attiecībā uz tiem gaisa satiksmes vadības dispečeriem, kas vēl nav sasnieguši minimālo 21 gada vecumu. Lai nepārkāptu savstarpējās atzīšanas principu, šis ierobežojums ir formulēts mazliet citādi, atstājot viņiem iespēju pielietot savas privilēģijas tikai tajā dalībvalstī, kas izsniegusi viņiem licenci.
44. Balstoties uz augšminētajiem skaidrojumiem, Aģentūra abos gadījumos nepārprotami dod priekšroku A variantam, kas būtu tehniski un juridiski saprātīgs risinājums un vienlaikus nodrošinātu atbilstību attiecīgajai ICAO prasībai.
45. 9. pantā aprakstītas **kvalifikācijas atzīmes**, apraksts nav mainīts, un papildus, secīguma un vieglākas lasīšanas pēc, šī panta 2. punktā ievietots uz kvalifikācijas atzīmēm attiecinātais derīguma termiņš.
46. 10. pantā aprakstīti **kvalifikācijas atzīmju apstiprinājumi**, arī šis apraksts nav mainīts, un papildus, secīguma un vieglākas lasīšanas pēc, šī panta 4. punktā ievietots uz kvalifikācijas atzīmēm attiecinātais derīguma termiņš.
47. Attiecībā uz kvalifikācijas atzīmju apstiprinājumiem svarīgā rīcības brīvība, ko dalībvalstīm sniedza Direktīva, bija jārisina saskaņā ar jaunajiem tiesiskajiem apstākļiem. Kā jau iepriekš aprakstīts 19. punktā, Pamata Regulas režīmā šo rīcības brīvību nevar uzturēt spēkā, jo tā ir pretrunā ar Pamata Regulas galvenajiem principiem. Kā kompromisa risinājums tiek piedāvāts svītrot Direktīvas 7. panta 4. punktu un saglabāt nacionālo kvalifikācijas atzīmju apstiprinājumu iespēju pienācīgu pārejas pasākumu veidā, kas ļauj dalībvalstīm turpināt piemērot nacionālos "variantus". Šādi pārejas pasākumi ļaus dalībvalstīm, kas jau ieviesušas nacionālos kvalifikācijas atzīmju apstiprinājumu variantus, turpināt tos piemērot atbilstoši savas valsts likumiem līdz laikam, kad tiks ieviesti kopīgie noteikumi, kas aizstās dažādās nacionālās normas. Šādas pieejas priekšrocība ir atļaut dalībvalstīm turpināt to pašreizējo praksi, bet vienlaikus šī pieeja neļauj turpināt ieviest novirzes no vispārīgajiem noteikumiem ārpus tām iespējām, ko dod Pamata Regula. Vēl viena priekšrocība ir "sastinguma" situācijas radīšana, kas atvieglos kopīgo prasību izstrādi otrā posma laikā.
48. 11. pantā tagad ir runa par **struktūrvienību apstiprinājumiem**, secīguma pēc iekļaujot arī to derīguma termiņu un tā pagarināšanas procedūru. 3. un 4. punktā ir veiktas redakcionālas izmaiņas salīdzinājumā ar attiecīgo Direktīvas tekstu, lai nodrošinātu, ka struktūrvienību apstiprinājumu derīguma termiņu var pagarināt nevis tikai vienreiz "uz nākamajiem 12 mēnešiem", bet "uz sekojošo 12 mēnešu periodu". Turklāt tiek uzlūkota kā nepieciešama tehniskā izmaiņa konkretizēt licenču turētāju tiesības iegūt datus par faktiski nostrādātajām stundām. 4. punkta papildinājumā ir runa par atbildības piekritību attiecībā uz stundu skaita samazināšanu saskaņā ar pašreizējo praksi.
49. Attiecībā uz Direktīvas 10. panta otro teikumu, kas pieļauj vecuma ierobežojuma ieviešanu struktūrvienību apstiprinājuma doto privilēģiju pielietojumam, ir nepārprotami jāpaziņo, ka šāda rīcības brīvība nav saskaņā ar Pamata Regulu un kā tādu to nevar

uzturēt spēkā. Kā jau izmaiņu kontekstā izskaidrots, vienīgā iespēja, kā dalībvalstis var atkāpties no Pamata Regulas un tās īstenošanas noteikumiem, ir pielietot šīs Regulas 14. pantā piedāvātos elastīguma noteikumus, ja vien tiek panākts ekvivalents drošības līmenis, taču to nedrīkst izmantot papildu prasību radīšanai. Līdz ar to šis jautājums 14. panta 6. punktā netiek skatīts. Kā kompromisa risinājums tiek piedāvāts pārejas laikā uzturēt spēkā pastāvošo nacionālo atkāpju lietojumu, lai pietiktu laika ieviest kopīgus noteikumus, līdzīgi kā jautājumā par nacionālajiem kvalifikācijas atzīmju apstiprinājumiem. Attiecībā uz "ieviešamajiem" kopīgajiem noteikumiem jāatzīmē, ka ne tikai to ieviešana, bet arī piemērošana prasīs adaptācijas periodu, lai garantētu, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir pietiekamas iespējas pielāgot savu personāla plānošanu un politiku varbūtējām prasību izmaiņām.

50. 12. pantā ir runa par valodu prasmes prasībām. Jaunievietā 1. punkta mērķis ir uzsvērt obligāto pamata prasību pēc angļu valodas **valodas apstiprinājuma**, lai varētu pielietot gaisa satiksmes vadības dispečera vai gaisa satiksmes vadības dispečera-studenta licences privilēģijas. Iepriekšējā 8. panta 1. punkta pēdējais teikums pārvietots uz šī panta beigām (4. punkts) ar mērķi precizēt, ka šī prasība attiecas gan uz angļu, gan uz vietējo valodu.
51. Dalībvalstīm paliek iespēja uzstādīt vietējās valodas prasības, kad tās uzskata par nepieciešamām drošības apsvērumu dēļ, nepārkāpjot Pamata Regulas Vb pielikuma 4d.ii punkta būtiskās prasības. Attiecībā uz šo pēdējo prasību tiek ierosināts harmonizācijas un vienlīdzīgas attieksmes nolūkos iestrādāt vēl papildu caurskatāmības un procesuālas prasības.
52. Direktīvas III pielikuma teksts ir integrēts 3. punkta prasībās, lai uzsvērtu to vispārējo pielietojamību un lai viss piemērojamo prasību kopums būtu vienuviet. Šī redakcionālā izmaiņa noteikti ir skārusi III pielikumu, kas nav jāatkārto, ja neskaita novērtējuma skalas tabulu.
53. 5. punktā ir runa par iespēju pieprasīt paaugstināto līmeni (5. līmeni) pēc valodu prasmes novērtējuma skalas, kā to jau noteikusi Direktīva. Lai skaidri deleģētu uzdevumus un atbildību, kas Direktīvas ietvaros bija vispārīgi nodota dalībvalstīm, tiek uzskatīts, ka šo jautājumu vislabāk deleģēt aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem līdz ar pamatojuma pienākumu un tām pašām garantijām, kas jau paredzētas Direktīvā, un kompetentās iestādes apstiprinājumu.
54. Valodu apstiprinājumu derīguma noteikumi ir secīguma labad ievietoti šī panta 6. punktā. Teksts ir pārfrāzēts, balstoties uz ekspertu ieteikumu lietoto terminoloģiju salāgot ar to, kas lietota attiecībā uz citu dokumentu derīguma termiņiem. Tiek ierosināts fiksēt 3 un 6 gadu intervālus (svītrots "ne ilgāk kā") tiesiskas konkrētības pēc, kā arī, lai izvairītos no iespējas gaisa satiksmes vadības dispečeriem uzspiest valodas pārbaudes ar īsākiem starplaikiem pēc aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja ieskatiem.
55. Prasība attiecībā uz **instruktora apstiprinājumu** tagad ir apkopotas 13. pantā, kur mērķis bija precizēt, ka instruktora apstiprinājums, kā zināms no Direktīvas, attiecas tikai uz praktisku apmācību darba vietā. Jāatzīmē, ka ar Pamata Regulu saistītās būtiskās prasības izriet no citas, detalizētākas pieejas instruktoru sertifikācijai un tur lietotā terminoloģija attiecas arī uz instruktoru teorētiskajām prasmēm. Tā kā pirmajā posmā šo īstenošanas noteikumu nolūks ir jau esošo prasību pārņemšana, nebija iespējams izvērst nepieciešamās, detalizētās un īpašās instruktoru sertifikācijas prasības.
56. Turpinot iepriekšējo punktu, tika ieviestas arī zināmas redakcionālas izmaiņas, definējot prasības, kas jāizpilda pretendentiem uz instruktora apstiprinājumu. 2.b punkts papildināts ar nolūku precizēt, ka gaisa satiksmes vadības dispečers-students nevar pretendēt uz instruktora apstiprinājumu. Jāatzīmē, ka eksperti ir konstatējuši nepieciešamību ieviest striktākas, uz ESARR 5 (Eurocontrol Drošības reglamentācijas prasības 5) balstītas prasības attiecībā uz 2.b punktā noteikto periodu, bet vienlaikus arī vajadzību izvērst kompetentās iestādes elastīgo pieeju, konkrēti definētos apstākļos pieļaujot saīsinātu periodu. Šos jautājumus jāturpina izstrādāt otrā posma gaitā.

57. Šajā pantā secīguma labad ievietots arī noteikums par instruktora apstiprinājuma derīgumu. Atjaunošanas un atkārtotas apstiprināšanas nosacījumi sīkāk jāizstrādā otrajā posmā.

#### **4. nodaļa - Medicīniskā sertifikācija**

58. Tiek ierosināts veltīt atsevišķu nodaļu jautājumam par **medicīnisko sertifikāciju**. Nekādas izmaiņas, atskaitot redakcionālus labojumus, netika ieviestas attiecībā uz medicīnisko izziņu izsniegšanu un uz prasībām šo izziņu izsniegšanai.
59. Attiecībā uz medicīnas jomas **oficiālo pusi** tika ieviestas zināmas redakcionālas izmaiņas, lai salāgotu tekstu ar sadaļā-MED un Eurocontrol 3. klases medicīnisko prasību atjauninājumā lietoto terminoloģiju. Pieminētās prasības, saskaņā ar kurām tiek izsniegtas izziņas, paliek nemainītas.
60. Nozīmīgs jauninājums ir ieviests attiecībā uz **medicīnisko izziņu derīgumu** ar mērķi atvieglot atkārtoto apstiprināšanu un atjaunošanu, ko veic atbildīgais medicīniskais personāls, bet vienlaikus pārliecinoties, lai viss medicīniskās izziņas derīguma periods ir nodrošināts, un tādējādi pretendētājam nebūtu jāriskē zaudēt vērtīgas dienas vai nedēļas tāpēc, ka derīgums atkarīgs no pārbaudes datuma. Jaunais teksts ir balstīts uz ICAO 1. pielikuma par personāla licencēšanu 1.2.4.2.1. noteikumu, kas paredz, ka medicīniskā novērtējuma derīguma termiņu var pēc licencēšanas iestādes ieskatiem pagarināt līdz pat 45 dienām. ICAO arī iesaka kalendāra dienu, kurā beidzas medicīniskā novērtējuma termiņš, atstāt nemainīgu gadu pēc gada, atļaujot pašreizējā medicīniskā novērtējuma beigu datumam būt nākamā derīguma perioda sākumam ar nosacījumu, ka medicīniskā pārbaude notiek pašreizējā medicīniskā novērtējuma derīguma termiņa laikā, bet ne agrāk kā 45 dienas pirms tā beigām.
61. Uzdevumu un atbildības deleģēšanu attiecībā uz **ierobežotu medicīnisko atbildību** vajadzēja precizēt salīdzinājumā ar Direktīvas tekstu. Ievērojot attiecīgās lomas un atbildību šajā jautājumā, šai Regulai vispirms vajadzēja uzlikt gaisa satiksmes vadības dispečeriem pienākumu nepielietot savas privilēģijas ierobežotas medicīniskas atbildības gadījumos. Pēc tam vajadzēja skaidri noteikt, ka licences turētāja paziņošanas pienākums nav atkarīgs no tā, vai pakalpojuma sniedzējs ir vai nav ieviesis attiecīgu procedūru. Treškārt, pakalpojumu sniedzējam ir jāievieš procedūra, kā risināt ierobežotas medicīniskās atbilstības gadījumus.

#### **5. nodaļa - Prasības apmācību organizācijām**

62. Šīs nodaļas prasības izriet no Direktīvas 2006/23/EK 13. panta un IV pielikuma prasībām. Šīs prasības ir sekojoši sakārtotas trīs dažādos pantos.
- 17. pants "Apmācību organizāciju sertifikācija";
  - 18. pants "Apmācību organizāciju pārvaldības sistēma"; un
  - 19. pants "Prasības attiecībā uz apmācību kursiem, sākotnējās un struktūrvienības apmācību plāniem un struktūrvienību kompetences shēmām".
63. Termiņš "apmācību sniedzējs" projekta tekstā viscaur aizstāts ar terminu "apmācību organizācija". Šāda redakcionāla izmaiņa veikta tāpēc, ka šo terminu pieņēmis Eiropas Parlaments un Eiropas Padome (turpmāk tekstā - "likumdevējs") lietošanai Pamata Regulā. Turklāt šis termins ir lietots arī ICAO 1. pielikumā.
64. Attiecībā uz 17. pantu par **apmācību organizāciju sertifikāciju** jāatzīmē, ka direktīvas 13. panta 1. punktu jau ietver Pamata Regulas 8. (6.) panta c) apakšpunkts un 7. pants. Saskaņā ar vispārīgu likumprojekta principu jautājumi, kurus jau regulē likumi ar augstāku spēku, nav jāatkārto īstenošanas noteikumos. Šajā gadījumā Pamata Regulas 8. panta c) apakšpunkts jau pieprasa apmācību organizāciju sertifikāciju. Direktīvas 13. panta 2. punkts, kas satur tehniskās un operatīvās prasības apmācību organizācijām, tagad ir iekļauts ierosinātā 17. panta otrajā punktā. Direktīvas 13. panta 3. punkts ir saistīts ar kompetentās institūcijas noteikšanu, kurā apmācību organizācijai jāiesniedz

savs pieteikums. Tas ir pārvietots uz ierosināto 4. pantu, jo tas ir vispārīgs pants par kompetentās iestādes noteikšanu, kurā pretendents uz apmācību organizācijas sertifikātu jāiesniedz savs pieteikums. Svarīgi izcelt, ka saskaņā ar Pamata Regulas 22. panta b) apakšpunktu Aģentūra ir kompetentā iestāde apmācību organizācijām, kas atrodas ārpus dalībvalstu teritorijas, taču apmāca gaisa satiksmes vadības dispečerus, kas savas privilēģijas pielietos dalībvalstīs.

65. Ierosinātais 17. pants tagad sākas ar vispārīgu noteikumu, kas prasa pretendentam iesniegt savu pieteikumu atbilstošajai kompetentajai iestādei tādā formā un veidā, kā noteikusi šī kompetentā iestāde. Šī vispārīgā prasība ir tipiska organizāciju sertifikācijas prasība, kas balstās uz principu, ka kompetentā iestāde ievieš procedūras un formas pretendentiem, kas vēlēšies iegūt sertifikātu, un pretendenti tās lieto, lai pieteiktos. Direktīvā šāda noteikuma nebija tās juridiskās dabas dēļ, taču Aģentūra atzīst, ka katra dalībvalsts ir izstrādājusi šīs procedūras un ar tām saistītos noteikumus, kurus jāievēro pretendentiem. Otrais punkts ir nosacījums (būt ar pietiekamu personālu un aprīkojumu, lai sniegtu apmācību) apmācību organizācijas sertifikāta iegūšanai, kas nāk no Direktīvas IV pielikuma. 17. panta pēdējais punkts ir jauns elements, salīdzinot ar Direktīvu, kas ir nepieciešams, lai izpildītu būtiskās prasības Pamata Regulas Vb pielikuma 5b.i punktā. Ir ārkārtīgi svarīgi, lai kompetentajai iestādei, kas atbildīga par apmācību organizācijas pārraudzību, būtu piekļuve apmācību organizācijas telpām un atbilstošajiem datiem, kas vajadzīgi, lai pildītu savu pārraudzības pienākumu.

66. Ierosinātais 18. pants par **apmācību organizāciju pārvaldības sistēmu** satur galvenokārt prasības, kas izriet no Direktīvas IV pielikuma 1. punkta. Šis pants ievieš būtiskās prasības no Pamata Regulas Vb pielikuma 5.b.ii punkta. Šīs prasības ir salāgotas ar ICAO 1. pielikuma 2. papildinājumā un 4. papildinājumā ietilpstošās prasības, kas prasa apmācību organizācijām ieviest drošības pārvaldības sistēmu (SMS). Lai gan ICAO 1. pielikuma 2. papildinājumā prasīta SMS un kvalitātes garantēšanas sistēmu, lai panāktu, ka apmācību organizācijas atbilst piemērojamajām prasībām, likumdevējs pieprasīja nevis divas neatkarīgas sistēmas, bet gan "pārvaldības sistēmu", atļaujot organizācijām pašorganizēties tā, kā tām labāk, lai sasniegtu drošības mērķus. Tas ir princips, ko Aģentūra ierosinājusi savā NPA 2008-22 piemērošanai attiecībā uz citām aviācijas apmācību organizācijām. Balstoties uz faktu, ka Aģentūrai ir līdz minimumam jāierobežo piedāvātās Direktīvas noteikumu izmaiņas, priekšlikumā ietilpst tikai trīs izmaiņas, kas šajā posmā uzskatāmas par tehniski nepieciešamām:

- (1) Termina "pārvaldības sistēmas" ieviešana, lai izpildītu Pamata Regulu. Tas nozīmē, ka prasības pēc pārvaldības struktūras un pēc efektīvas kvalitātes uzraudzības sistēmas ir uzskatāmas par daļām no prasības ieviest un uzturēt spēkā pārvaldības sistēmu saskaņā ar Pamata Regulas Vb pielikuma 5d.ii punkta būtiskajām prasībām. Šāda pieeja ir atspoguļota ierosinātajās izmaiņās;
- (2) Prasība organizācijām iecelt atbildīgo pārvaldnieku. Pēc Aģentūras domām atbildīgā pārvaldnieka tiešas atbildības par drošību definēšana ir ļoti svarīga drošības prasība. Šī prasība saskan arī ar ICAO 1. pielikuma 4. papildinājuma 1.2. punktu.
- (3) Lietvedības prasības ieviešana, lai izpildītu būtiskās prasības Pamata Regulas Vb pielikuma 5d.i punktā. Kaut arī nozares kvalitātes standarti praksē var iekļaut šo prasību, pēc Aģentūras ieskatiem ir nepieciešams garantēt, lai atbilstošā kompetentā institūcija inspicējot var izsekot apmācību organizācijas aktivitātēm.

Lai gan Aģentūra būtu vēlējusies turpmāk paplašināt Direktīvā esošos noteikumus attiecībā uz prasībām pārvaldības sistēmai, pašlaik ierosinātās izmaiņas aprobežojas tikai ar absolūti nepieciešamo.

67. Noteikumi ierosinātajā 19. pantā par **prasībām attiecībā uz apmācību kursiem, sākotnējās un struktūrvienību apmācības plāniem un struktūrvienību kompetences shēmām** ir tieši pārņemti no Direktīvas IV pielikuma 1.c punkta. Papildus parastajām izmaiņām ("NSA" aizstāts ar "kompetento iestādi" un "apmācību sniedzējs"

aizstāts ar "apmācību organizāciju") ierosinātās redakcionālās izmaiņas ir ieviest terminu "kur piemērojams" pirms "struktūrvienības apmācību plāna" un pievienot papildu terminu "vērtētājs" terminam "eksaminētājs". Termins "kur piemērojams" ir pievienots, lai precizētu, ka apmācību organizācija var arī sniegt tikai sākotnējo apmācību, un tādā gadījumā, protams, nav vajadzības iesniegt struktūrvienības apmācību plānus. Termins "eksaminētājs" bija lietots Direktīvas tekstā, kamēr termins "vērtētājs" tagad ir lietots Pamata Regulā. Tomēr Direktīva nesatur nekādus kritērijus piemērojamiem nosacījumiem eksaminētāju vai vērtētāju apstiprināšanai. Kaut arī Pamata Regulā ietilpst skaidri kritēriji vērtētājiem, Aģentūra, balstoties uz iepriekš minētajiem norādījumiem, kā arī uz ekspertu grupas viedokli, ir secinājusi, ka turpmāka vērtētājiem un, ja nepieciešams, eksaminētājiem piemērojamo nosacījumu un prasību noteikšana un ieviešana būtu jāatliek uz otro posmu.

68. Direktīvas IV pielikuma 2. punkta noteikumi paliek nemainīti un ir ievietoti šīs ierosinātās Regulas IV pielikumā. Tā kā šī pielikuma saturs ir adaptēts, ir mainīts arī tā nosaukums, lai tas attiektos precīzi uz **apmācību organizāciju sertifikātu specifiskajām**.

### **6. nodaļa - Prasības kompetentajām iestādēm**

69. Šīs nodaļas prasības izriet no Direktīvas 2006/23/EK 3. panta 2. punkta, 3. panta 3. punkta, 4. panta 6. punkta, 4. panta 7. punkta, 13. panta 5. punkta, 13. panta 6. punkta, 14. un 15. panta prasībām. Šīs prasības ir sekojoši sakārtotas dažādos pantos:
- 20. pants "Kompetentās iestādes neatkarība";
  - 21. pants "Kompetento iestāžu uzdevumi";
  - 22. pants "Licenču, kvalifikācijas atzīmju, apstiprinājumu un sertifikātu izsniegšana un uzturēšana spēkā";
  - 23. pants "Kompetences novērtējums";
  - 24. pants "Lietvedība";
  - 25. pants "Informācijas apmaiņa";
  - 26. pants "Apmācības organizāciju sertifikācijas procedūra";
  - 27. pants "Apmācību organizāciju darbības kontrole un piespiedu pasākumi";
  - 28. pants "Kvalificētas struktūras"; un
  - 29. pants "Gaisa satiksmes vadības dispečeru licenču savstarpēja atzīšana".
70. Tāpat kā citās nodaļās, termins "apmācību sniedzējs" ir aizstāts ar terminu "apmācību organizācija" un termins "valsts uzraudzības institūcija" ir aizstāts ar terminu "kompetentā iestāde".
71. Aģentūra uzskata, ka Direktīvas 3. panta 2. punkta un 3. panta 3. punkta noteikumi ir nepieciešami, lai garantētu **kompetentās iestādes neatkarību** no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja un no apmācību organizācijas. Paziņojumi par kompetento iestāžu nosaukumiem un adresēm un izmaiņām tajos tagad būs jāšūta Aģentūrai, nevis Eiropas Komisijai. Šī izmaiņa ir ieviesta, jo Aģentūrai šī informācija ir nepieciešama, lai veiktu standartizācijas inspekcijas, kas nepieciešamas saskaņā ar Pamata Regulas 54. pantu. Pēc diskusijām ar Eiropas Komisiju ir panākta vienošanās, ka dalībvalstīm nevajadzēs sniegt šo informāciju divreiz (Eiropas Komisijai un Aģentūrai), bet tikai vienreiz (Aģentūrai). Turklāt, kad Aģentūra iesniegs Eiropas Komisijai savus standartizācijas ziņojumus, tiks iesniegti arī attiecīgie dati par kompetentajām iestādēm.
72. Ierosinātais 21. pants par **kompetento iestāžu uzdevumiem** balstās uz Direktīvas 14. pantu. Ir atzīts par piemērotu šī panta virsrakstu mainīt uz "Kompetento iestāžu uzdevumi", lai labāk atspoguļotu tā saturu. Kaut arī Aģentūra uzskata, ka šī panta saturs nepievieno nekādus papildu pienākumus kompetentajām iestādēm, salīdzinot ar tiem, kas jau noteikti citos šīs Regulas projekta pantos, Aģentūra nolēma paturēt šo sarakstu, lai līdz minimumam samazinātu izmaiņas Direktīvas tekstā. Šis apsvērums un

nepieciešamība pēc secīguma noved pie viena kompetentās iestādes papildu uzdevuma ieviešanas h) apakšpunktā, proti, uzdevuma apstiprināt aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja lūgumu, kad tas vēlas saviem darbiniekiem – gaisa satiksmes vadības dispečeriem – pieprasīt paaugstināto valodas prasmes līmeni (5. līmeni). Šī prasība ir nepieciešama, lai papildinātu ierosinātā 12. panta 5. punkta noteikumus un lai garantētu, ka šī prakse tiek īstenota nediskriminējoši, samērīgi, pārskatāmi un objektīvi pamatoti.

73. Pirmie trīs jaunievietotie 22. panta punkti ir ierosināti, lai papildinātu Direktīvas 4.6. un 4.7. panta noteikumus par **licenču un ar tām saistīto kvalifikācijas atzīmju, apstiprinājumu un medicīnisko izziņu izsniegšanu**, kā arī to atjaunošanu un atkārtotu apstiprināšanu. Šīs prasības ir kopīgas licencēšanas prasības kompetentajām iestādēm, kas ir nepieciešamas komplektā ar prasībām licenču pretendentiem (piem., prasības ieviest pieteikšanās, izsniegšanas, atjaunošanas un atkārtotas apstiprināšanas procedūras, prasības, kas jāievēro, kad kompetentā iestāde saņem pieteikumu). Šādi noteikumi nebija iekļauti Direktīvā tās juridiskā rakstura dēļ. Tomēr Aģentūra uzskata, ka šīs vispārējās licencēšanas prasības ir nepieciešamas, pārveidojot Direktīvu par īstenošanas Regulu. Turklāt ierosinātie noteikumi otrajā posmā atvieglos kompetentajām iestādēm izvirzīto prasību integrāciju horizontālajā noteikumu struktūrā, ko Aģentūra ierosinājusi savā NPA 2008-22, jo sevišķi integrējot šīs prasības vispārīgajā apakšsadaļā (nosaukums: apakšsadaļa AR.GEN), kas piemērojama visām kompetentajām iestādēm, kad tās pārrauga aviācijas organizācijas un licencējamās profesijas.
74. 23., 24. un 25. pantā ierosinātie noteikumi par **kompetences novērtējumu, lietvedību un informācijas apmaiņu** ir pārņemti no Direktīvas 14. panta 4. punkta, 14. panta 3. punkta un 14. panta 2. punkta. Ierosinātā kārtība ir atzīta par loģiskāku attiecībā uz kompetento iestāžu uzdevumu secību. Ierosinātos noteikumus vajadzēs izvērtēt un, iespējams, labot otrā posma gaitā, kad tiks integrētas visas iestādēm piemērojamās prasības. Atkal ir svarīgi uzsvērt, ka ierosinātā Regula nesatur uz eksaminētajiem attiecināmās prasības, kā arī kompetentās iestādes izdodamā apstiprinājuma prasības un kritērijus. Kā jau norādīts, šīs prasības būs jāizstrādā otrā posma gaitā. Tāpat nepieciešams uzsvērt, ka 25. panta noteikumi par informācijas apmaiņu jau ir ietverti Pamata Regulas 15. pantā; līdz ar to šo pantu vajadzētu svītrot no šiem īstenošanas noteikumiem, kas tomēr neatbilst kritērijiem, kurus nosaka Aģentūrai "paātrinātās" procedūras vajadzībām piešķirtais ierobežotais mandāts.
75. 26. un 27. pantā ierosinātie noteikumi par **apmācību organizāciju sertifikācijas procedūru un apmācību organizāciju aktivitāšu uzraudzību** balstās uz Direktīvas 13. panta 3. un 5. punktu, 13. panta 6. punktu un 14. panta 5. punktu. 26. pantam pievienotais 1. punkts tiek uzskatīts par nepieciešamu, lai papildinātu uz apmācību organizāciju sertifikāciju attiecināmās prasības no kompetento iestāžu viedokļa. Tāad kompetentajai iestādei tiek prasīts ieviest atbilstošas procedūras pieteikumiem uz apmācību organizāciju sertifikātiem un to izsniegšanai, un derīguma uzturēšanai spēkā. Kaut arī Direktīvā nebija šādu noteikumu, ierosinātā prasība ir nepieciešama, pārnesot Direktīvu uz Īstenošanas Regulu. Šī prasība, kopā ar prasību kompetentajām iestādēm ieviest gaisa satiksmes vadības organizāciju (ATCO) licencēšanas procedūras, tiks pilnveidota, kad šīs nodaļas noteikumus integrēs horizontālajā noteikumu struktūrā; kā tādas šīs prasības būs daļa no prasībām kompetentajām iestādēm attiecībā uz pārvaldības sistēmu.
76. Attiecībā uz 27. panta 3. punktu papildu redakcionāla izmaiņa ir termina "vizītes uz vietas" aizstāšana ar terminu "iepriekš nepieteiktas pārbaudes". Terminu "vizītes uz vietas" eksperti atzina par pārprotamu, tā kā tas nav termins, kuru parasti lietotu, aprakstot kompetento iestāžu drošības pārraudzības funkcijas. Turklāt Pamata Regulas un tās īstenošanas noteikumu par prasībām iestādēm kontekstā tiek lietoti termini "inspekcijas" un "iepriekš nepieteiktas pārbaudes". Balstoties uz Aģentūras veikto izvērtējumu, tiek uzskatīts, ka ierosinātā izmaiņa neatstās nekādu iespaidu ne uz kompetentajām iestādēm, ne uz apmācību organizācijām, jo tā tikai precizē šīs prasības nolūku. Turklāt termina "vizītes" piemērošanas joma Direktīvā nav definēta, kamēr

"inspekcijas" vispārīgo nozīmi var atrast Pamata Regulā (piem., Pamata Regulas 54. pantā).

77. Jāatzīmē arī, ka 27. panta 5. punkts par sertifikātu, kas izdoti saskaņā ar šīs Regulas noteikumiem, savstarpēju atzīšanu, ir lieks, ņemot vērā Pamata Regulas 11. pantu. No likumprojekta viedokļa noteikumi, kas jau ieviesti augstāka juridiskā spēka likumos, nav jāatkārto īstenošanas noteikumos, un tādējādi šo punktu vajadzētu svītrot. Tomēr šie apsvērumi neatbilst kritērijiem, kurus nosaka Aģentūrai paātrinātās procedūras vajadzībām piešķirtais ierobežotais mandāts.
78. Ierosinātās Regulas 28. pants par **kvalificētām struktūrām** balstās uz Direktīvas 14. panta 6. punktu. Pamata Regulas 13. pants atļauj kompetentajai iestādei deleģēt jebkuru sertifikācijas uzdevumu. Balstoties uz Pamata Regulā lietotā termina "sertifikācija" koncepciju, jebkurš pārraudzības uzdevums attiecībā uz apmācību organizācijām ir uzskatāms par sertifikācijas uzdevumu, tā kā tie ir nepieciešami, lai iegūtu sertifikātu vai lai paturētu šo sertifikātu spēkā. Līdz ar to tiek ierosināts svītrot īpašo atsauci uz kompetentās iestādes konkrētu uzdevumu. Balstoties uz Pamata Regulas 13. pantu, kompetentā iestāde var deleģēt jebkuru uzdevumu, izņemot licenču un sertifikātu izsniegšanu (kā arī to ierobežošanu, apturēšanu vai atsaukšanu). Turklāt atsauce uz Regulas (EK) Nr. 550/2004 3. pantu ir aizstāta ar atsauci uz Pamata Regulas, kas ir šo īstenošanas noteikumu tiesiskais pamats, 13. pantu. Svarīgi arī uzsvērt, ka Regula (EK) Nr. 1070/2009 ir grozījusi Regulas (EK) Nr. 550/2004 3. pantu un aizvietojusi terminu "atzīta organizācija" ar terminu "kvalificēta struktūra". Otrajā posmā Aģentūra izvērtēs vajadzību uzturēt spēkā šādu pantu, ņemot vērā, ka tā noteikumi jau ir iekļauti Pamata Regulā un ka šo punktu principā varētu svītrot.
79. 29. pants par **gaisa satiksmes vadības dispečeru licenču savstarpēju atzīšanu** pārņem Direktīvas 15. pantu. Visupirms jāatzīmē, ka noteikumi par licenču un sertifikātu, kas izdoti saskaņā ar šo Regulu, savstarpēju atzīšanu ir lieki, ņemot vērā Pamata Regulas 11. pantu. No likumprojekta viedokļa noteikumi, kas jau ieviesti augstāka juridiskā spēka likumos, nav jāatkārto īstenošanas noteikumos, un tādējādi šo punktu vajadzētu svītrot. Tomēr šie apsvērumi neatbilst kritērijiem, kurus nosaka Aģentūrai paātrinātās procedūras vajadzībām piešķirtais ierobežotais mandāts. No otras puses, Direktīvai, salīdzinot ar Pamata Regulu, ir ierobežojošāka pieeja savstarpējai atzīšanai, jo tā dod dalībvalstīm iespēju neatzīt to gaisa satiksmes vadības dispečeru licences, kas vēl nav sasnieguši minimālo 21 gada vecumu. Kā izskaidrots iepriekš, šāds ierobežojums nesaskan ar Pamata Regulas principiem un izraisa juridiskus sarežģījumus, jo īstenošanas noteikumi nedrīkst atkāpties no likumiem ar augstāku juridisku spēku.
80. Lai pārvarētu grūtības, ko rada pretrunas starp saņemtajiem mandātiem, Aģentūra pašlaik ierosina divus variantus politiskai izlemšanai. A variantā, kā tas iesniegts projekta tekstā, 1. punkts sastāv tikai no viena teikuma, kurš uzsver savstarpējas atzīšanas principu bez jebkādiem turpmākiem ierobežojumiem. B variantā tomēr papildus atstāts otrs teikums, pievienojot dalībvalstīm ierobežojuma iespēju attiecībā uz tiem gaisa satiksmes vadības dispečeriem, kas vēl nav sasnieguši minimālo 21 gada vecumu. Lai nepārkāptu savstarpējās atzīšanas principu, šis ierobežojums, salīdzinot ar Direktīvu, ir formulēts mazliet citādi, un tiem gaisa satiksmes vadības dispečeriem, kas vēl nav sasnieguši 21 gada vecumu, atstāj iespēju pielietot savas privilēģijas tikai tajā dalībvalstī, kas izsniegusi viņiem licenci. Katrā Zinā šī panta B variantu var izraudzīties tikai apvienojumā ar B variantu, kas piedāvāts 8. panta 3. punkta a) apakšpunktam – atļaut vai neatļaut atkāpi no minimālā vecuma prasības.
81. Ierosinātā 29. panta 2., 3. un 4. punkts kopē Direktīvas 15. panta pārējo daļu. Šīs prasības regulē procedūras gadījumos, kad licences turētājs pielieto licences privilēģijas nevis tajā dalībvalstī, kas izdevusi licenci, bet citā. Šo punktu saturs un aprakstītā procedūra paliek nemainīti.



**7. nodaļa – Nobeiguma noteikumi**

82. Sakarā ar juridiska rakstura izmaiņām, grafiku un dalībvalstu pienākumu raksturu, atsevišķi noteikumi nav pārņemti kā novecojuši, piemēram, 14. panta 7. punkts par Direktīvas piemērošanas ziņojumu iesniegšanu ar trīs gadu intervāliem. Tā kā Direktīva jau ir atsaukta un ņemot vērā šīs Regulas gaidāmo stāšanās spēkā, vairs nav vajadzības iesniegt ziņojumu par šīs Direktīvas piemērošanu. No otras puses, Aģentūras veiktās standartizācijas inspekcijas, balstoties uz šiem īstenošanas noteikumiem, sniegs Komisijai nepieciešamo informāciju par šīs Regulas piemērošanu.
83. Līdzīgā kārtā Direktīvas 16. pants par pielāgošanos tehnikas un zinātnes progresam tiek uzskatīts par lieku, ņemot vērā jaunā juridiskā instrumenta atšķirīgo līmeni. Komisijas Regula kā īstenošanas noteikumi nozīmē, ka jebkuri šīs Regulas grozījumi jāveic ar to pašu deleģēto aktu procedūru (agrāk: komitoloģija), līdz ar to nav vajadzības detalizēt tās piemērojamību atsevišķiem noteikumiem.
84. Tā vietā jauno **pārskatīšanas klauzulu** tiek ierosināts iestrādāt 30. pantā ar nolūku panākt pilnīgu atbilstību Pamata Regulas būtiskajām prasībām. Aģentūra ierosina veikt Eiropas gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanas sistēmas izvērtējumu, kura rezultāts būtu atzinums, kas noskaidrotu turpmākos nepieciešamos uzlabojumus un vajadzības, lai panāktu pilnīgu atbilstību būtiskajām prasībām. Šāds atzinums var ietvert arī varbūtējus šīs Regulas grozījumus. Pārskatīšanas klauzula ir parasts elements īstenošanas noteikumos, kas jau pieņemti aviācijas drošības jomā.
85. Direktīvas 17. pants par komitejas dibināšanu un attiecīgas procedūras izstrādi nav nepieciešams īstenošanas noteikumos, tā kā šie noteikumi nedeleģē uzdevumus zemākam līmenim un atbildīgā komiteja par jautājumiem, kas saistīti ar gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanu, jau ir noteikta ar Pamata Regulas 8. (10.) panta c0 apakšpunktu. Līdz ar to šis noteikums nav pārņemts.
86. Direktīvas 18. pants par sodiem arī tiek uzskatīts par nevajadzīgu, jo šis jautājums jau ir pietiekami reglamentēts Pamata Regulas 68. pantā.
87. Attiecībā uz **pārejas pasākumiem** 31. pantā ir iekļauti divi jauni noteikumi par eventuālo nacionālo kvalifikācijas atzīmju apstiprinājumu (ko dalībvalstis varētu būt izstrādājušas, balstoties uz Direktīvas 7. panta 4. punktu) piemērojamības uzturēšanu spēkā un par dalībvalstu iespēju ierobežot struktūrvienību apstiprinājuma privilēģiju pielietojumu pirms noteiktā vecuma, balstoties uz Direktīvas 10. pantu. Aģentūra ierosina atļaut dalībvalstīm, kas jau izmanto šos noteikumus, uz pārejas pamatiem uzturēt spēkā pastāvošo valsts likumu piemērošanu, līdz kopīgie noteikumi šajās jomās būs izstrādāti un kļūs pielietojami. Attiecībā uz kopīgiem otrā posma noteikumiem jāatzīmē, ka ne tikai to ieviešana, bet arī piemērošana prasīs pārejas un adaptācijas periodu, lai garantētu, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir pietiekamas iespējas pielāgot savus plānus un politiku varbūtējām prasību izmaiņām. Skaidra šīs pieejas priekšrocība ir tāda, ka tā rada iespējas gludai pārejai, kā to prasa Pamata Regula, neapdraudot tās ieviesto sistēmu ar atļaujām dalībvalstīm turpināt ieviest atkāpes no vispārējiem noteikumiem ārpus Regulā dotajām iespējām. Lai nodrošinātu pienācīgu informācijas plūsmu, dalībvalstis tiek lūgtas informēt Aģentūru, kad tās pielieto šos pārejas pasākumus.
88. Turpmāki papildus noteikumi ir iekļauti šajā pantā, lai atspoguļotu **pārejas pasākumus**, kas nepieciešami **attiecībā uz licencēm, kvalifikācijas atzīmēm, medicīniskajām izziņām un apmācību organizācijām**.
- 31. panta 4. punkta noteikumi domāti, lai nodrošinātu tiesisko palāvību attiecībā uz licencēm, kvalifikācijas atzīmēm, apstiprinājumiem, medicīniskajām izziņām un apmācību organizāciju sertifikātiem, kas izsniegti, balstoties uz valstu likumiem, kuri savukārt pieņemti saskaņā ar attiecīgajiem Direktīvas noteikumiem.
  - 31. panta 5. punkta noteikumi domāti, lai garantētu, ka tiem pretendentiem, kuri jau pieteikušies uz licenci, kvalifikācijas atzīmi, apstiprinājumu, medicīnisko izziņu vai apmācību organizācijas sertifikātu, bet kam tas vēl nav izsniegts, jāpierāda

atbilstība šīs Regulas noteikumiem, pirms viņiem izsniedz attiecīgo licenci, kvalifikācijas atzīmi, apstiprinājumu, izziņu vai sertifikātu. Tā kā attiecīgās prasības nav fundamentāli mainījušās, salīdzinot ar Direktīvā ietvertajām prasībām, Aģentūra uzskata, ka šī noteikuma iespaids būs neliels.

- 31. panta 6. un 7. panta noteikumi ir nepieciešami apmācību organizācijām, kurām kompetentā iestāde ir Aģentūra (apmācību organizācijas, kuru galvenā darbības vieta atrodas ārpus dalībvalstu teritorijas). 31. panta 6. punkta noteikumi garantē nepārtrauktību sertifikācijas procesam, ko jau sākušas kompetentās iestādes dalībvalstīs, un nodrošina vienmērīgu pāreju attiecīgajiem pretendentiem. 31. panta 7. punkta noteikumiem jānodrošina pārraudzības aktivitāšu pāreja no dalībvalstu institūcijām uz Aģentūru sešus mēnešus pēc šīs Regulas stāšanās spēkā. Aģentūra uzskata, ka seši mēneši būtu pietiekams laiks, lai sagatavotos pārņemt atbildību, kuru likumdevējs tai piešķir Pamata Regulā (skatīt 22. panta b) apakšpunktu).

89. Direktīvas 20. pants par pārņemšanu nav piemērojams sakarā ar juridiskā instrumenta mainīto raksturu; līdz ar to šis noteikums nav pārņemts. Pēc stāšanās spēkā šī Regula būs saistoša visā pilnībā un tieši piemērojama visās dalībvalstīs.
90. Attiecībā uz šīs Regulas **stāšanās spēkā** Aģentūra ierosina standarta pieeju, proti, ka Regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publikācijas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī. Tas arī saskan ar neseno dalībvalstu lūgumu paātrināt tā sauktās *SES* (Eiropas Vienotās gaisa telpas) II likumu paketes ieviešanu.

#### **Pielikumi**

91. I pielikums, kas satur **licenču specifikācijas**, paliek nemainīts, neskaitot sīkus redakcionālus atjauninājumus.
92. II pielikums, kurā aprakstītas **apmācību prasības**, satur atjauninātu atsauci uz *Eurocontrol* specifikāciju *ATCO* (gaisa satiksmes vadības) sākotnējās apmācības Vispārējā pamata satura jaunāko, 2008. gada 21. oktobra, izdevumu, kas ir uzskatāms par nepieciešamu tehnisku atjauninājumu. Turklāt, balstoties uz ekspertu viedokli, prasība apmācīt gaisa satiksmes vadības dispečerus drošuma, drošības un krīzes pārvaldības jautājumos, kas pārņemti no Direktīvas 4. panta 8. punkta, ir pievienota gan struktūrvienību apmācības prasībām B sadaļā, gan turpmākās apmācības prasībām C sadaļā ar mērķi nodrošināt, ka gaisa satiksmes vadības dispečeri būs pietiekami apmācīti, it īpaši vietējos drošības un krīzes pārvaldības, un, protams, arī drošuma jautājumos.
93. Tā kā III pielikuma aprakstošā daļa pārvietota uz 12. pantu par valodu apstiprinājumu, šajā pielikumā tagad ietilpst tikai **valodu prasmes novērtējuma skala**.
94. IV pielikums arī ir ticis vienkāršots, aprakstošos elementus ievietojot attiecīgajos pantos; tādējādi tajā ietilpst tikai agrākais 2. punkts par **apmācību organizāciju sertifikātu specifikācijām**.

#### **IV. Normatīvā iespaida novērtējums**

95. Normatīvā iespaida novērtējuma (*RIA*) nolūks ir izvērtēt zināmu izstrādājamo noteikumu un prasību sekas. Šajā gadījumā tas pievēršas gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanas prasību ieviešanai. Tādējādi izvērtējuma mērķis būtu atbalstīt lēmumu pieņemšanas procesu attiecībā uz grozītās Pamata Regulas izpildi.
96. *RIA* nolūki un metodoloģija ir izskaidrota vairākos radniecīgos dokumentos, piem., *RIA* par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) kompetences paplašinājumu uz gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu (*ATM/ANS*) reglamentāciju<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> [www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/01\\_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf)

97. Pamata Regulas ieviešanai attiecībā uz gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanu tātad nepieciešami divi posmi. Pirmā posma (paātrinātās procedūras) nolūks ir pārņemt jau esošo Direktīvu bez nozīmīgām izmaiņām būtisko prasību līmenī un saskaņā ar Komisijas dotajām instrukcijām un Vienotās gaisa telpas komitejas pieņemtajiem lēmumiem.
98. Šajā Atzinumā ietilpst no Direktīvas 2006/23/EK pārņemta īstenošanas pasākumu kompleksa projekts. Direktīvas saturā nav būtisku izmaiņu, kas attaisnotu turpmāku analīzi RIA kontekstā, proti, iepriekš kategorizētās un izskaidrotās nelielās izmaiņas nepieļauj nekādas alternatīvas vai papildu pētījumu vērtus variantus. Līdz ar to īpašs RIA šajā posmā nav veikts.
99. Lai gan var secināt, ka nav nekāda tūlītēja riska gaisa satiksmes vadības jomā, pastāv daudzi aspekti, kuriem jāpievēršas. Pārraudzība, kontrole un realizācija joprojām nefunkcionē labi un joprojām nav vienotības ATM/ANS drošības pasākumu izpildē. RIA par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) sistēmas paplašinājumu uz gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu (ATM/ANS) reglamentāciju<sup>10</sup> to jau secināja, un šī analīze liecina, ka ir nepieciešama rīcība. Lai gan Eiropas debesis ir droši, skaidrs, ka joprojām ir jāpievēršas vairākiem aspektiem. Galvenokārt ir runa par virzību uz skaidru reglamentāciju un vienotu pārraudzību. Otrajā izpildes posmā tas tiks tālāk izvērtēts un risināts.

## V. Secinājumi

100. Aģentūra ir sagatavojusi šo Atzinumu kā atbildi uz Eiropas Komisijas Vienotās gaisa telpas komitejas lūgumu īstenot Eiropas aviācijas drošības reglamentācijas sistēmas paplašināšanu uz ATM/ANS tā sauktās paātrinātās procedūras pirmajā posmā. To darot, Aģentūra ir rūpīgi pārdomājusi turpmākos padomus, ko šīs procedūras laikā saņēma no Komisijas, Vienotās gaisa telpas komitejas un EASA Valdes, kā arī no visām ieinteresētajām pusēm.
101. Aģentūra ir cieši pārliecināta, ka šī paātrinātā procedūra nesīs agrus augļus drošības reglamentācijas sistēmā, piemēram:
- Komisijas Regulas tieša piemērojāmība daudz efektīvāk sasniedz augstu un vienotu drošības līmeni, salīdzinot ar Direktīvu, kurai piemēro dažādas un pretrunīgas nacionālās pārņemšanas metodes un līmeņus.
  - Licencēšanas sistēmai ar tieši piemērojamiem noteikumiem vajadzētu atvieglot funkcionālā gaisa telpas bloka (FAB) pasākumu ieviešanu.
  - Aģentūra var izstrādāt pieņemamus atbilstības līdzekļus un sertifikācijas specifikācijas, kuru lietošana atvieglos atbilstību noteikumiem un nodrošinās nepieciešamo proporcionalitāti un subsidiaritāti. Tas nozīmē arī nozares labākās pieredzes pielietojumu;
  - Jaunieviestie noteikumi dod tiesisku pamatu standartizācijas inspekcijām, kuru nolūks ir nodrošināt drošu un vienotu kopīgo noteikumu piemērošanu un palīdzēt iestādēm drošības pārraudzības lomā;
  - Aģentūra kļūs par kompetento iestādi tajās jomās, kurus tai piešķirs ar likumu – visas Eiropas un ārpus ES aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kā arī ārpus Eiropas gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību organizācijām.
  - Citi Eiropas aviācijas drošības sistēmas elementi - tādi kā starptautiskās sadarbības līgumi, kā arī Pamata Regulā paredzētie īstenošanas pasākumi - arī kļūs piemērojami šajā jomā;

<sup>10</sup> [www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/01\\_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf)

- Aģentūra var dot savu ieguldījumu SES II izpildē ar dažādiem reglamentācijas pasākumiem, ieskaitot īpašu atbalstu FAB pasākumiem, ICAO standartu un ieteiktās pieredzes (SARP) pārņemšanai, gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla pārvaldības funkciju drošības pārraudzībai un Eiropas vienotās gaisa telpas ATM pētniecības (SESAR) programmas izpildes atbalstam.
102. Aģentūra rekomendē Komisijai sākt izpildes procesu jaunas Komisijas Regulas pieņemšanai par gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanu un medicīnisko sertifikāciju, balstoties uz šo Atzinumu.

Ķelnē, 2010. gada 28. maijā

P. GOUDOU

**Izpilddirektors**