



EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS

NUOMONĖ NR. 05/2011

2011 m. lapkričio 14 d.

dėl Komisijos reglamento, kuriuo nustatomi oro navigacijos paslaugų reikalavimai ir iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. .../..., kuriuo nustatomos bendros skraidymo taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų, ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 2096/2005, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010

**„Standartizuotos Europos skraidymo taisyklės (SERA). B dalis“
„Oro navigacijos paslaugų reikalavimai“**

Santrauka

Šioje nuomonėje pateikiamas SERA įgyvendinimo taisyklės 2 straipsnio ir jos priedo pakeitimo projektas.

Siūlomais reikalavimais perkeliama ICAO 11 ir 3 priedų, kuriuose pateikiamos „skraidymo taisyklės“, turinys.

Pagrindiniai siūlomų naujų Europos taisyklių tikslai:

- suderinti skraidymo taisykles Europos oro erdvėje;
- palengvinti oro erdvės naudotojų laisvą judėjimą Europos oro erdvėje;
- palengvinti funkcinį oro erdvės blokų įgyvendinimą, sudarius bendrą oro eismo valdymo procedūrų ir veiklos taisyklių rinkinį;
- padėti valstybėms narėms vykdyti savo prievolę pagal Čikagos konvenciją, numačius bendrą ICAO standartų ir rekomenduojamos praktikos įgyvendinimą.

Siūlomi reikalavimai parengti pasikonsultavus su institucijomis, oro navigacijos paslaugų teikėjais, oro erdvės naudotojais, asociacijomis, kariniais tiekėjais ir aviacijos ekspertais.

Aiškinamoji pastaba

I. Bendra informacija

1. Šios nuomonės tikslas – pasiūlyti Komisijai iš dalies pakeisti Komisijos reglamento (EB) Nr. .../...¹, kuriuo nustatomos bendros skraidymo taisyklės ir veiklos nuostatos dėl oro navigacijos paslaugų ir procedūrų, ir iš dalies pakeičiami reglamentai (EB) Nr. 2096/2005, (EB) Nr. 1794/2006, (EB) Nr. 730/2006, (EB) Nr. 1033/2006 ir (ES) Nr. 255/2010 (toliau – SERA įgyvendinimo taisyklė), projekto 2 straipsnį ir priedą, įtraukiant naują B dalį (toliau – SERA B dalis). Šios taisyklių priėmimo veiklos taikymo sritis apibrėžta techninėje užduotyje (ToR) ATM.001 (RMT.0148) ir papildomai patikslinta Europos Komisijos įgaliojime, suteiktame EUROKONTROLEI dėl Standartizuotų Europos skraidymo taisyklių², ir jo pakeitime, padarytame raštu MOVE E2/JP/sr, 2010 m. spalio 15 d. nusiūstu EUROKONTROLEI (toliau – SERA įgaliojimas).
2. Nuomonė priimta pagal Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – agentūra) valdančiosios tarybos nustatytą procedūrą³, laikantis Reglamento (EB) Nr. 216/2008⁴ (toliau – pagrindinis reglamentas) 19 straipsnio nuostatų.
3. Siūloma taisykle atsižvelgta į Europos Sąjungos ir tarptautinės teisės (ICAO) plėtrą ir suderinimą su kitų Europos Sąjungos pagrindinių partnerių taisyklėmis, kaip nustatyta pagrindinio reglamento 2 straipsnyje nurodytuose tiksluose. Siūloma taisyklė:
 - a) buvo parengta atsižvelgiant į darbą, vykstantį pagal bendro Europos dangaus programą, įgyvendinant 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 551/2004 dėl bendro Europos dangaus oro erdvės organizavimo ir naudojimo, kurį iš dalies keičia 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1070/2009, iš dalies keičiantis Reglamentus (EB) Nr. 549/2004, (EB) Nr. 550/2004, (EB) Nr. 551/2004 ir (EB) Nr. 552/2004, kad būtų pagerintas Europos aviacijos sistemos veikimas ir tvarumas (toliau – oro erdvės reglamentas), 4 straipsnį. Šis darbas vyko pagal SERA įgaliojimą ir jo rezultatas – SERA įgyvendinimo taisyklės projektas, kurį papildyti ir siūloma šioje nuomonėje;
 - b) padėjo perkelti atitinkamas nuostatas iš ICAO 11 ir 3 priedų su minimaliais pakeitimais, būtiniais ICAO nuostatomis įgyvendinti Europos reguliavimo sistemoje.
4. Kaip reikalaujama SERA įgaliojime ir išsamiau paašškinta EUROKONTROLĖS pradiniam plane dėl Europos Komisijos įgaliojimo remti standartizuotų skraidymo taisyklių SES/AS/SERA/IPL2 sukūrimą⁵, šios nuomonės turinys ir reglamento projektas parengtas remiantis agentūros ir EUROKONTROLĖS bendradarbiavimo rezultatais.

¹ Tikslus šio reglamento numeris nežinomas, nes Europos Komisija jo dar nepatvirtino taikydama komiteto procedūrą.

² Papildomos informacijos apie Europos Komisijos įgaliojimą EUROKONTROLEI ir 1 etapo EUROKONTROLĖS rezultatus ir atsiskaitymą Komisijai galima gauti šiuo adresu: http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html.

³ Valdančiosios tarybos sprendimas dėl procedūros, kurią agentūra turi taikyti teikdama nuomones, sertifikavimo specifikacijas ir rekomendacinę medžiagą (taisyklių rengimo tvarka). EASA MB 08-2007, 2007 6 13.

⁴ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje, įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008 3 19, p. 1), su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1108/2009 (OL L 309, 2009 11 24, p. 51).

⁵ <http://www.eurocontrol.int/ses/gallery/content/public/docs/pdf/ses/SERA%20INITIAL%20PLAN%20PHASE%20II%20December%202010.pdf>.

II. Konsultacijos

5. 2010 m. vasario 8 d. agentūros interneto svetainėje viešosioms konsultacijoms buvo paskelbtas pranešimas apie pasiūlytą pakeitimą (NPA) 02-2011⁶, kuriame buvo pateiktas nuomonės dėl Komisijos reglamento, kuriuo keičiama SEST įgyvendinimo taisyklė, projektas.
6. Iki nustatytos dienos, t. y. 2010 m. gegužės 10 d. agentūra gavo 415 pastabų iš 44 pastabas pateikusių subjektų, įskaitant nacionalines aviacijos institucijas ir (arba) nacionalines priežiūros institucijas, profesines organizacijas ir privačias įmones ar fizinius asmenis.
7. Visos gautos pastabos buvo patvirtintos ir įtrauktos į atsakymo į pastabas dokumentą (CRD), kuris 2011 m. rugpjūčio 23 d. paskelbtas agentūros interneto svetainėje. Šiame CRD pateiktas visų pastabas pateikusių asmenų ir (arba) organizacijų sąrašas ir agentūros pateikti atsakymai.
8. Kaip jau pažymėta CRD 2011-02 aiškinamojoje pastaboje, dauguma pastabų pateikta atsakant į klausimus, pateiktus NPA 2011-02 aiškinamojoje pastaboje, ir komentuojant siūlomas oro erdvės klasifikacijos nuostatas. Daugiausia nuogąstavimų išreikšta dėl šių aspektų:
 - a) oro erdvės A, F ir G klasės;
 - b) kompetentingos institucijos sąvoka ir šios sąvokos naudojimas taisyklės projekte;
 - c) reguliavimo struktūra apskritai ir SERA įgyvendinimo taisyklėje;
 - d) klausimas, susijęs su kontroliniu laiku, pateikiamu minutės tikslumu, o ne pusės minutės tikslumu, kaip reikalauja ICAO;
 - e) 250 mazgų greičio apribojimas;
 - f) skirstymo minimumų parinkimas;
 - g) skrydžių pagal VFR naktį ir skrydžių pagal IFR atskyrimas;
 - h) IFR leidimas pilotui skristi savarankiškai palaikant atstumą esant vizualiosioms meteorologinėms sąlygoms (VMC) (VMC leidimas);
 - i) specialiosios VFR (SVFR);
 - j) ATIS;
 - k) FIS taikymo sritis ir
 - l) MET atskaitomybė.
9. Agentūra, padedama EUROKONTROLĖS, išanalizavo visas pastabas ir į kiekvieną pastabą pateikė koordinuotą atsakymą, bendrai paaiškino savo atsakymą ir jį pagrindė.
10. Be to, 2011 m. rugsėjo 19 d. EUROKONTROLĖJE įvykusiame suinteresuotųjų subjektų konsultacijų praktiniame seminare buvo apsvarstyti svarbiausi viešųjų konsultacijų metu kilę klausimai ir kiti per seminarą pateikti klausimai. Remdamosi šių diskusijų rezultatais ir atsiliepimais dėl CRD, agentūra ir EUROKONTROLĖ iš dalies pakeitė SERA B dalies projektą ir parengė šios nuomonės turinį.
11. Agentūra gavo 62 atsiliepimus dėl CDR. Juos pateikė septynios organizacijos: keturios administravimo organizacijos, viena karinė organizacija, trys oro navigacijos paslaugų teikėjai, dvi regioninių aerodromų asociacijos, dvi bendrosios aviacijos asociacijos ir viena aviacijos bendrovė. Daugelis atsiliepimų susiję su šiais klausimais:
 - a) oro erdvės F klasė ir atsakymai į pastabas dėl F klasės;
 - b) 250 mazgų greičio apribojimas tam tikroms oro erdvės klasėms;

⁶ Žr. taisyklių priėmimo archyvus http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

- c) SERA taisyklės struktūra;
 - d) civilinio orlaivio sulaikymas;
 - e) VFR A klasės oro erdvėje;
 - f) specialiosios VFR naktį ir poreikis leisti skrydį pagal jas;
 - g) FIS taikymo sritis ir nuostatų įvertinimo galimybė ir (arba) teisinis apibrėžtumas;
 - h) kontrolinis laikas;
 - i) AMC ir (arba) GM sukūrimas;
 - j) nuostatų apskritai įvertinimo galimybė ir (arba) teisinis apibrėžtumas;
 - k) kompetentingos institucijos klausimas ir pirmenybės teikimas terminui „priėmimas“, o ne „patvirtinimas“;
 - l) tuo, kad agentūros pateikti atsakymai pernelyg nekonkretūs, ir
 - m) tuo, kad pastabos tebegalioja net po to, kai agentūra į juos atsakė CRD.
12. Kaip jau minėta, agentūra, prieš rengdama šią nuomonę, atsižvelgė į atsiliepimus ir toliau išsamiau paaiškina, kaip tai padarė.

III. Agentūros nuomonės turinys

a. Bendra informacija

13. Šios nuomonės tikslas – perkelti susijusias ICAO 11 ir 3 priedų nuostatas, laikomas „skraidymo taisyklių“ pobūdžio, vadovaujantis projektų rengimo principais, paaiškintais NPA 2011-02, į SERA B dalį, ir taip papildyti SERA įgyvendinimo taisyklę ir jos priedo SERA A dalį.
14. Kaip jau paaiškinta NPA 2011-02, yra dvejetainis teisinis pagrindas rengti šias skraidymo taisykles. Viena vertus, EASA pagrindiniame reglamente reikalaujama, kad EASA parengtų įgyvendinimo taisykles, apimančias bendrąsias veiklos taisykles ir bet kokias taikomas procedūras, nustatytas naudojant oro erdvę; kita vertus, SES oro erdvės reglamente reikalaujama, kad Europos Komisija priimtų įgyvendinimo taisykles, susijusias su skraidymo taisyklėmis ir vienodu oro erdvės klasifikacijos taikymu.
15. Dėl minėtų priežasčių pradiniame Europos Komisijos įgaliojime EUROKONTROLEI jau buvo nurodyta, kad reikia imtis veiksmų siekiant atsižvelgti į institucijų pokyčius, į EASA pagrindinį reglamentą įtraukus ATM ir (arba) ANS. Europos Komisija, išsiplėtus pagrindinio reglamento taikymo sričiai, iš dalies pakeitė įgaliojimą, kad atsižvelgtų į naują EASA kompetenciją.
16. Taigi, šios nuomonės turinys buvo parengtas bendradarbiaujant su EUROKONTROLE, siekiant įvykdyti agentūros įpareigojimus, susijusius su pagrindiniu reglamentu ir su Europos Komisijos įgaliojimu, suteiktu EUROKONTROLEI dėl prievolių pagal oro erdvės reglamentą.

b. Pagrindiniai atsiliepimai ir agentūros nuomonė

i. Apibrėžtys

17. Atsižvelgiant į viešųjų konsultacijų metu gautas pastabas, buvo persvarstytos su SERA B dalimi susijusios apibrėžtys, kurias NPA pasiūlyta pridėti prie tų, kurios jau įtrauktos į SERA įgyvendinimo taisyklės 2 straipsnį. „Operatyvinio reikšmingumo debesies“, „eismo mažinimo“ ir „pereinamojo lygio“ apibrėžtys įtrauktos kaip nuostatose vartojami terminai. Šios apibrėžtys yra iš žinomų šaltinių (pvz., 11, 3 priedų ir PANS-ATM) ir manoma, kad jas įtraukus reglamentas tampa suprantamesnis.
18. Be to, buvo pašalinta NPA pasiūlyta „orlaivio naudotojo“ apibrėžtis, nes terminas „naudotojas“ jau apibrėžtas pagrindiniame reglamente ir jo nebereikia papildomai

apibrėžti įgyvendinimo taisyklėje. Kita vertus, siekiant aiškiai nurodyti, kokiam naudotojui yra skirta taisyklė, vartojamas terminas „naudotojas“ nusakomas kaip „orlaivio naudotojas“.

19. Galiausiai, agentūra norėtų pažymėti, kad pasiūlytose orlaivių naudotojų taisyklėse⁷ (kurioms neseniai balsavimu pritarė EASA komitetas) yra keletas apibrėžčių, kurios nesuderintos su SERA A dalyje pateiktomis apibrėžtimis. Tai – „nakties“, „skrydžių erdvės dalies“ ir „igulos vado“ apibrėžtys. Agentūra laikosi nuomonės, kad Komisija, kartu su agentūra, turėtų surasti geriausią būdą išspręsti šį klausimą, atsižvelgiant į tai, kaip svarbu skirtingose taisyklėse laikytis nuoseklių apibrėžčių bei jų taikymo srities ir tikslų.

ii. Kompetentinga institucija

20. Kai kurios pastabos parodė, kad ICAO vartojamą terminą „atitinkama ATS institucija“ arba „atitinkama institucija“ pakeitus terminu „kompetentinga institucija“ arba „ANSP“, galėtų išsiderinti esama sistema ir gali kilti nesklandumų esamose nacionalinėse sistemose. Kaip paaiškinta atsakymuose į pastabas, terminai „ATS“ arba „MET institucija“ šiuo metu nevartojami esamoje Europos reguliavimo sistemoje, kuri grindžiama bendro Europos dangaus reglamentais (kuriuose, pvz., paaiškinta atsakomybė, pagrįsta paslaugos teikimo ir priežiūros atskirties principu). Todėl nacionalinės priežiūros institucijos (NSA) arba kompetentingos institucijos vaidmuo atskirtas nuo oro navigacijos paslaugų teikėjo ir valstybių narių vaidmens [Reglamentas (EB) Nr. 550/2004 ir Reglamentas (EB) Nr. 216/2008]. Aukšto lygmens reglamentuose vartojamos terminijos būtina laikytis žemesnio lygmens reglamentuose. Remiantis tuo, kas pasakyta pirmiau, SERA IR projekte taip pat būtina laikytis tų pačių principų ir todėl kiekviena nuoroda ICAL 11 ir 3 prieduose į „ATS“ arba „MET instituciją“ buvo persvarstyta pagal bendro Europos dangaus reglamentus nurodant (nusprendžiant), ar užduotį (funkciją) turi atlikti priežiūros institucija, ar paslaugos teikėjas (ANSP arba ATS padaliniai).
21. Agentūros nuomone, reikia patikslinti SERA įgyvendinimo taisyklėje pateiktą „kompetentingos institucijos“ apibrėžtį ir jos paaiškinimą. Apibrėžtis „kompetentinga institucija“ – tai valstybės narės institucija, kompetentinga užtikrinti, kad būtų laikomasi šio reglamento reikalavimų, arba bet kuris subjektas, kuriam ta kompetencija perduota, kai kurių suinteresuotųjų subjektų buvo suprantama kaip leidžianti kompetentingai institucijai perduoti tam tikras užduotis paslaugų teikėjams, taip nesilaikant paslaugos teikimo ir priežiūros atskirties principo.
22. Agentūros nuomone, ši apibrėžtis gali atrodyti kaip prieštaraujanti užduočių paskirstymo kvalifikuotiems subjektams sąvokai, vartojamai tiek SES, tiek EASA pagrindiniuose reglamentuose. Abiejuose reglamentuose skiriama tai, ką galima įvardyti kaip „teisinių perdavimą“ (kompetencijos priskyrimą tam tikram subjektui pagal teisės aktą), kai atsiranda kompetentinga institucija, ir tolesnis kompetentingos institucijos užduočių perdavimas (ar priskyrimas) kvalifikuotam subjektui.
23. Agentūra mano, kad ši apibrėžtis turėtų būti iš dalies pakeista taip: „kompetentinga institucija“ – tai institucija, kurią valstybė narė paskiria kaip kompetentingą instituciją, turinčią užtikrinti, kad būtų laikomasi šio reglamento reikalavimų.
24. Jei kompetentinga institucija nusprendžia kai kurias užduotis perduoti kitam subjektui, laikydama paslaugos teikimo ir priežiūros atskirties principo, tas subjektas netampa kompetentinga institucija. Tik tam tikros sertifikavimo ir priežiūros užduotys gali būti perduotos kvalifikuotiems subjektams, kaip aprašyta pagrindiniame reglamente ir SES pagrindų reglamente. Tačiau tais atvejais akivaizdu, jog šie subjektai nėra

⁷ <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Opinion%2004-2011.pdf>.

[http://easa.europa.eu/agency-](http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20(LegisWrite).pdf)

[measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20\(LegisWrite\).pdf](http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20(LegisWrite).pdf).

<http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Annexes%20to%20Regulation.pdf>.

kompetentingos institucijos pagal reglamento nuostatas, kadangi jie veikia kompetentingos institucijos vardu ir tik šiai tenka visa atsakomybė. Taigi, gali būti perduodama tam tikra veikla, užduotys ir kompetencija, tačiau ne kompetentingos institucijos atskaitomybė ar atsakomybė.

25. Jei Komisija šiuo etapu negali pakeisti apibrėžties, tuomet, agentūros nuomone, Komisija turėtų patikslinti šį aspektą vėlesniu etapu, kartu persvarstydama kiekvieną nuostatą, kad išliktų įsipareigojimai, esama pusiausvyra ir nepriklausomumas tarp paslaugos teikimo ir priežiūros.
26. Taip pat svarbu pažymėti, kad kai kuriais atvejais oro navigacijos paslaugų teikėjo arba ATS padalinio užduotį, procedūrą ar veiksmą iš anksto turi patvirtinti kompetentinga institucija ir tik po to jų galima imtis. Tai nereiškia, kad patvirtinti būtina kiekvieną veiksmą, tačiau tai galima atlikti apskritai, kai kompetentinga institucija tvirtina susijusias procedūras per sertifikavimo procesą arba persvarstydama pakeitimus. Taip yra, pavyzdžiui, skirstymo minimumų parinkimo atveju.
27. Kai kurios pastabos ir kai kurie atsiliepimai į pastabas parodė, kad kompetentingai institucijai priimtinesnis terminas „priėmimas“, o ne „patvirtinimas“. Agentūra mano, kad terminas „priėmimas“ nėra aiškus teisine prasme, nes jį galima aiškinti įvairiais skirtingais būdais. Pvz., jį galima aiškinti kaip nebylų gavimo patvirtinimą, pagal kurį kompetentinga institucija tiesiog „pritartų“ procedūrai, neinformuodama ANSP arba ATS padalinio, ir todėl neaišku, ar kompetentinga institucija turi persvarstyti procedūrą, ar ne. Jis taip pat galėtų būti aiškinamas taip, tarsi kompetentinga institucija turi persvarstyti ir įvertinti procedūrą ar veiksmą ir informuoti ANSP arba ATS padalinį apie savo sprendimą ir tik po to procedūra gali būti taikoma arba veiksmas atliekamas. Kadangi teisės aktus ir prievoles turi aiškiai suprasti ir aiškinti visos reguliavimo organizacijos, pasirinktas terminas „patvirtinimas“, o ne „priėmimas“. Kai vartojamas terminas „patvirtinimas“, akivaizdu, kad institucija turi persvarstyti, įvertinti ir pateikti oficialų dokumento, procedūros ar veiksmo patvirtinimą.

iii. Taisyklės struktūra

28. Vykstant agentūros konsultavimosi dėl SERA B dalies procesui kai kurie suinteresuotieji subjektai išreiškė savo nuogastavimus, kad SERA vidaus struktūra nėra pakankamai optimizuota, kad būtų „suprantamesnė“. Dabartinė SERA vidaus struktūra atsirado Komisijai suteikus įgaliojimus EUROKONTROLEI, kuriais reikalaujama taikyti etapų metodą, pradedant A dalimi, kuria beveik visiškai perkeltas ICAO 2 priedas. Ji tokia yra, nes buvo siekiama sklandžiai pereiti prie sistemos, kurioje skaitytojai atpažintų jiems jau žinomą vidaus struktūrą. Vis dėlto SERA B dalyje ir perkeltus tik kai kurias ICAO 11 ir 3 priedų dalis, šios struktūros logika ne tokia akivaizdi ir atrodo, kad kai kurios nuostatos galėtų būti sugrupuotos kitaip, atsižvelgiant į nagrinėjamą temą. Kai kurie suinteresuotieji subjektai mano, kad chronologiškai sukurtos skirtingos dalys galėtų būti geriau sutvarkytos taip, kad reglamentas būtų vientisesnis, sudarytas vadovaujantis kitokia logika, nuoseklesnis ir suprantamesnis. Tačiau kiti suinteresuotieji subjektai tokio požiūrio neišreiškė ir greičiausiai esama metodika ir struktūra jiems tiko.
29. Agentūra mano, kad su SERA struktūra susiję nuogastavimai turi pagrindo ir šį klausimą būtina tinkamai apsvarstyti prieš nusprendžiant dėl galutinės struktūros, kad būtų geriau reglamentuojama ir būtų lengviau įgyvendinti taisyklės procesą.
30. Agentūra mano, kad nors laikytis ICAO struktūros buvo naudinga parengiamuoju etapu, kad būtų galima dirbti su panašia struktūra ir būtų lengviau palyginti, su viena tema susijusių nuostatų paskirstymas skirtingose dalyse laikantis hierarchijos, kuri nustatyta pagal bendrųjų dalykų (A dalis), paslaugų (B dalis) ir procedūrų (C dalis) temas, nėra vienintelis optimalios galutinės SERA taisyklės variantas. Kiti variantai gali būti veiksmingesni ir suprantamesni, todėl tai reikia tinkamai apsvarstyti. Iš tiesų nepagrįsto su ta pačia tema susijusių nuostatų paskirstymo po skirtingas dalis reikia vengti, kad taisyklė būtų aiškesnė ir suprantamesnė. Vis dėlto rengiant SERA B dalį tokio galutinio persvarstymo nebuvo įmanoma atlikti dėl laiko trūkumo ir dėl to, kad skirtingos SERA

dalis dar neturi to paties statuso pagal parengtumą ir patvirtinimo procesą (A dalis yra įšaldyta, B dalis baigiama rengti, o C dalis šiuo metu rengiama).

Vis dėlto agentūra mano, kad SERA A ir B dalių restruktūrizavimo veiksmai šiuo proceso etapu nėra nei realūs, nei naudingi. Pagrindinė to priežastis yra ta, kad SERA C dalis šiuo metu rengiama ir jos būklė yra nepakankama, kad būtų galima išsamiai įvertinti bendrą SERA struktūrą. Todėl SERA taisyklės struktūrą reikėtų įvertinti tada, kai SERA C dalis bus pakankamai parengta, ir taip, kad tai atitiktų numatytą įgyvendinimo datą.

31. Galiausiai, reikia pabrėžti, kad bet koks galimas SERA taisyklės restruktūrizavimas nereiškia, kad pasikeis SERA A arba B dalių (arba būsimos C dalies) nuostatų turinys. Priešingai, neturėtų būti jokių SERA A ir B dalių (ir būsimos C dalies) nuostatų esminių pakeitimų, o jos tik turėtų būti perkeltos į atitinkamus skyrius ir dalis pagal galbūt pakeistą SERA struktūrą.

iv. Kontrolinis laikas

32. ICAO 11 priede reikalaujama, kad ATS padalinių pateikiamas kontrolinis laikas būtų nurodomas „pusės minutės tikslumu“. Šis reikalavimas buvo perkeltas į pradinį SERA B dalies projektą nepakeistas ir dėl to gauta daug pastabų. Daugelyje pastabų teigiama, kad „pusė minutės“ neatitinka dabartinės Europos praktikos, kad šiais laikais orlaiviai ir pilotai turi daug tikslesnių priemonių tiksliai laiku gauti iš kitų šaltinių ir kad pakaktų kontrolinį laiką pranešti minutės tikslumu. B to, suinteresuotieji subjektai minėjo tam tikrą ICAO 11 priedo ir ICAO 10 priedo 2 dalies nenuoseklumą dėl laiko apibūdinimo (pusės minutės vienetai 11 priede, valandos ir minutės 10 priede). Tačiau 10 priedo 2 dalies 5.2.1.4.1.4 punkte kalbama apie laiko perdavimą apskritai, o 11 priede aprašomas konkrečiai „kontrolinis laikas“. Reikalavimą pateikti kontrolinį laiką ne pusės minutės, o minutės tikslumu aktyviai rėmė persvarstymo grupė ir viešojo praktinio seminaro nariai, nors taip ir nebuvo suformuluota jokio aiškaus argumento, kodėl negalima pateikti kontrolinio laiko pusės minutės tikslumu.
33. Šį klausimą rimtai apsvarstė agentūra ir EUROKONTROLĖ, tačiau tokio pobūdžio pakeitimui būtini papildomi tyrimai. Reikalas tas, kad B dalyje įvedus kriterijų, kuris yra ne toks tikslus kaip buvusi ICAO vertė, gali atsirasti C kategorijos⁸ tipo skirtumas nuo ICAO standarto. Nuspręsti bendrai sutarti Europos lygmeniu dėl koordinuoto šalių pranešimo apie tokį skirtumą ICAO būtų labai svarbu ir tokio tipo skirtumas pagal SERA niekada anksčiau nebuvo svarstytas.
34. Bet kokių atveju tokį pakeitimą reikėtų išsamiai pagrįsti, kad visi susiję aspektai prieš priimant sprendimą būtų tinkamai išstudijuoti ir į juos būtų atsižvelgta. Inicijuotas ir šiuo metu vykdomas tyrimas, bendradarbiaujant ir koordinuojant agentūrai, EUROKONTROLEI ir susijusiems suinteresuotiesiems subjektams, įskaitant oro erdvės naudotojus. Dėl galimo šio aspekto poveikio saugai šiam darbui būtina skirti reikiamą dėmesį, išteklius ir laiką.
35. Būtent dėl šios priežasties (nors į šį aspektą atkreiptas tinkamas dėmesys ir, kaip rodo pastabos, esama Europos praktika iš tiesų skiriasi nuo 11 priedo nuostatų) prie šios nuomonės pridėtas projekto tekstas nepakeistas taip, kaip prašoma, bet paliktas taip, kad atitiktų ICAO reikalavimus, kol bus gauti tyrimo rezultatai. Bus dedamos visos pastangos, kad rezultatai būtų gauti prieš Komisijai baigiant rengti SERA B dalies projektą pagal komiteto procedūrą.

v. Oro erdvės A klasė

36. ICAO oro erdvės A klasės apibrėžtyje nurodyta, kad ji skirta tik skrydžiams pagal IFR. Taigi, visi pilotai turi atitikti tik skrydžių pagal IFR reikalavimus ir šie skrydžiai bus atskiriami nuo viso kito eismo tokioje oro erdvėje. Kai kuriose pastabose ir atsiliepimuose

⁸ C kategorija – mažiau saugi arba iš dalies įgyvendinta ar neįgyvendinta.

dėl atsakymą į pastabas buvo prašoma leisti nukrypti nuo ICAO oro erdvės A klasės apibrėžties ir tam tikromis aplinkybėmis leisti skrydžius pagal VFR. Po išsamesnės analizės ir diskusijų su kai kuriais suinteresuotaisiais subjektais primenama, kad dėl dabartinės praktikos kai kuriose srityse, kur taikoma A klasės oro erdvė, tačiau suteikiami specialūs leidimai joje vykdyti skrydžius pagal VFR, kyla įvairių problemų.

37. Vienas iš nuogaštavimų yra susijęs su kitų naudotojų, kurie tikisi, kad visas eismas bus paskirstytas, informuotumu; kitas nuogaštavimas – aiškumo stoka dėl skrydžių pagal VFR statuso oro erdvėje, kurioje skrydžiai pagal VFR neturėtų būti leidžiami, įskaitant skirstymo režimą, kuris jiems gali būti taikomas arba netaikomas. Vėliau buvo padaryta išvada, kad šiam sprendimui prireiktų C kategorijos tipo skirtumo nuo ICAO standarto. Todėl manoma, kad būtina išlaikyti numatytą A klasės oro erdvės paskirtį vien skrydžiams pagal IFR. Be to, manoma, kad galimi ir kiti sprendimai, SERA įgyvendinimo taisyklėje numatant kitus variantus esamiems poreikiams priimti VFR misijas, kurių teisėtumas suprantamas.
38. Bet kokių skrydžių pagal VFR priėmimo tam tikroje oro erdvės srityje sprendimų pavyzdžiai, kurių galima rasti SERA įgyvendinimo taisyklėje, yra, pvz., įprastiems skrydžiams – tam tikrų oro erdvės dalių perklasifikavimas, koridorių sudarymas arba TSA/TRA įsteigimas. Specialios rūšies skrydžiams turėtų būti apsvarstyta galimybė taikyti SERA IR projekto 4 straipsnį, o nenumatytomis aplinkybėmis poreikius galėtų atitikti SERA IR projekto 3 straipsnis (kuriame yra nuoroda į EASA pagrindinio reglamento 14 straipsnio 1 dalį). Toks siekis nustatyti ir įgyvendinti sprendimus, visų pirma remiantis optimalia oro erdvės struktūra, turėtų būti tinkamas visų susijusių klausimų sprendimas, o visi pilotai ir toliau gerai suprastų oro erdvių klasifikaciją bei teikiamas paslaugas, toliau laikantis ICAO reikalavimų. Tai yra vienas iš EASA pagrindinio reglamento ir oro erdvės reglamento tikslų, nurodytas EK įgaliojime.

vi. Oro erdvės F klasė

39. Pirmiausia svarbu pabrėžti, jog F klasės oro erdvė (kaip apibrėžta ICAO 11 priede) buvo apibrėžta tam, kad būtų galima laikinai teikti konsultavimo paslaugas, kol bus galima teikti visavertės skrydžių valdymo (ATC) paslaugas.
40. Mintis, kad konsultavimo paslaugos turėtų būti įgyvendinamos tik kaip laikinoji priemonė, 2001 m. buvo įtraukta į ICAO 11 priedą, remiantis PANS-ATM 9.1.4.1.2 punkto nuostatomis: *„Atsižvelgiant į 11 priedo 2.4 punkte išsamiai aprašytas aplinkybes, oro eismo konsultavimo paslauga turėtų būti teikiama tik tada, kai oro eismo paslaugos yra netinkamos skrydžių valdymui užtikrinti ir ribota informacija apie susidūrimo pavojus, kurią kitais atvejais teikia skrydžio informacijos tarnyba, neatitinka reikalavimų. Oro eismo konsultavimo paslauga paprastai turėtų būti laikoma tik laikinąja priemone, taikoma tol, kol ją bus galima pakeisti skrydžių valdymo paslauga.“*
41. Be to, reikėtų pažymėti, kad paskutinis sakiny *„Oro eismo konsultavimo paslauga paprastai turėtų būti laikoma tik laikinąja priemone, taikoma tol, kol ją bus galima pakeisti skrydžių valdymo paslauga“* atsirado 1960 m., kai jis buvo įtrauktas į 7-ojo leidimo Dok. 4444 VII dalies 1.1.2 punktą.
42. Šis klausimas buvo aptartas ir 1984 m. paskelbtame ICAO ATS planavimo vadove (Dok. 9426). Dok. 9426 I dalies 2 skirsnio 1 skyriaus 1.5 dalies *„Pažangi skrydžių valdymo plėtra“* 1.5.9 punkte sakoma: *„Būtent dėl šios priežasties ICAO pripažino pažangią ATS plėtrą teikiant oro eismo konsultavimo paslaugas kaip laikinąjį, pereinamąjį etapą pereinant nuo skrydžio informacijos paslaugų prie rajono skrydžių valdymo paslaugų, kad būtų tvarkingai pereita nuo paslaugos, kuri pirmiausia yra informacinio pobūdžio, prie paslaugos, kai būtina, kad skrydžių vadovai suvoktų, jog padidėjo atsakomybę už skrydžių saugą.“* Be to, 2 skyriaus 2.7.1 punkte sakoma: *„Dėl įtraukimo į atitinkamą ICAO nuostatą – numatyta, kad oro eismo konsultavimo paslauga turi būti laikoma laikina pereinamąja ATS forma, kad būtų galima tvarkingai ir pažangiai pereiti nuo FIS (maršruto arba aplinkiniai aerodromai) prie ATC teikimo. Todėl reikėtų suprasti, kad oro eismo konsultavimo paslauga gali ir turi būti laikoma ne savitiksle, o sukurta tik tam, kad*

skrydžių valdymo darbuotojai per ribotą laikotarpį įgytų būtinos visavertės ATC teikimo patirties, suteikiant jiems galimybę elgtis taip, lyg jie valdytų oro eismą, bet neprisiimtų visos atsakomybės, kuri yra neatsiejama nuo tokių paslaugų teikimo."

43. Manyta, kad iš pradžių pasiūlyta IR, susijusi su konsultavimo oro erdve, tiksliai atitiko ICAO ketinimus. Išlaikant laikinąjį pobūdį buvo išsaugota ICAO dvasia. Vis dėlto norint, kad IR nuostatas būtų galima įvertinti, 3 metų laikotarpis pasirinktas kaip kompromisinis variantas tarp laikino ir ilgalaikio laikotarpio.
44. Pastabose ir atsiliepimuose dėl atsakymų į pastabas F klasės oro erdvės klausimais daugiausia išsakyta nuomonė, kad F klasė pagal ICAO nuostatas turėtų būti leidžiama be laiko apribojimo, kad ją toliau galėtų taikyti tos šalys, kurios šiuo metu naudoja F klasės oro erdvę. Šiomis pastabomis viešajame praktiniame seminare labai rėmėsi atstovai iš valstybės narės, kuri tuo daugiau naudojosi savo oro erdvėje, taip pat keli tos pačios šalies regioniniai aerodromai.
45. Vėliau, remiantis šias pastabas pagrindžiančiais argumentais, nuspręsta iš įgyvendinimo taisyklės išbraukti 3 metų laiko apribojimą, ir šis klausimas bus toliau nagrinėjamas siekiant nuspręsti, ar tai reikia paprasčiausiai išbraukti, ar paaiškinti AMC.
46. Galiausiai, reikia pažymėti, kad, atsižvelgiant į eismo plėtrą, tinkamesnis sprendimas gali būti F klasės oro erdvę pakeisti G klasės erdve. Taigi, ICAO pastabos tekstas siūlomoje taisyklėje buvo atitinkamai pakeistas.

vii. Oro erdvės G klasė ir radijo ryšio galimybių reikalavimas pagal IFR

47. Ši pastaba buvo pateikta ne per viešųjų konsultacijų laikotarpį, bet vykstant praktiniam seminarui. Agentūrai atrodo, kad ją reikėtų papildomai paaiškinti šioje nuomonėje. Seminare buvo suabejota dėl prievolės skrydžio pagal IFR nevaldomoje oro erdvėje metu turėti radijo ryšio įrangą. Pateiktas sklandytuvų, kurie nevaldomoje oro erdvėje skraido prastesnėmis nei VMC sąlygomis, pavyzdys.
48. Be to, ši tema susijusi su paaiškinimu, pateiktu per viešąsias ir neoficialias konsultacijas, kurias EUROKONTROLĖ surengė dėl B dalies 1 priedėlio, kuriame aprašomos oro erdvės klasės. Paaiškiniame nurodyta, kad turėti radijo ryšį skrydžių pagal IFR nevaldomoje oro erdvėje metu yra reikalaujama, tačiau šio reikalavimo nereikia suprasti kaip prievolės palaikyti nuolatinį abipusį radijo ryšį.
49. Šis klausimas buvo išnagrinėtas ir nustatyta, kad esama reguliavimo sistema, susijusi su skrydžiais pagal IFR, skrydžiais nevaldomoje erdvėje, skrydžio įgulos kvalifikacija ir orlaivio aprūpinimu, taip pat praktika ir tokios veiklos, kokia aprašyta pavyzdyje, padariniais saugai, neleidžia saugiai išbraukti šio reikalavimo turėti radijo ryšį, nes jis iš ICAO 11 priedo buvo perkeltas į SERA B dalį. Vietoj to manoma, kad tokia veikla kaip sklandytuvų skraidymas nevaldomoje erdvėje prastesnėmis nei VMC sąlygomis turėtų būti apsaugotas jam suteikiant specialų oro erdvės statusą, leidžiantį jų skraidymą atskirti nuo kito eismo, ir galbūt pasiūlant operatyvinių susitarimų, pagal kuriuos radijo ryšis gali būti neprivalomas.

viii. Skirstymo minimumų parinkimas

50. Pradedant rengti B dalį buvo nuspręsta palikti šį skirsnį su vietaženkliau į Komisijos sprendimą, kuris turi būti priimtas vėlesniu etapu. Priežastis – klausimo sudėtingumas ir nuo pat pradžių pripažintas lankstumo poreikis, taip pat būtinybė perkelti medžiagą iš PANS į įgyvendinimo taisyklės, priimtinas laikymosi priemonės ir rekomendacinę medžiagą arba jos visiškai neperkelti, atsižvelgiant į kiekvienu konkrečiu atveju atliekamą įvertinimą. Todėl detalių nagrinėjimą nuspręsta atidėti, kol bus parengtos papildomos SERA dalys, siekiant, kad neveluotų B dalies procesas.
51. Vertikaliojo skirstymo minimumo vertė nebuvo įtraukta į NPA, kuriame iš pradžių buvo pasakyta, kad „Komisija pasiūlo priemonės skirstymų minimumams parinkti“.

52. Atsižvelgiant į tai, kad 1 000 pėdų ir 2 000 pėdų minimalios vertės jau numatytos įtraukiant nuorodą į SERA I priedo 2 priedėlio kreiserinių aukščių lentelę, manyta, jog tikslinga įtraukti tekstą iš ICAO PANS ATM 5.3.2 punkto, paaiškinantį šį aspektą, kai nagrinėjamas vertikalusis skirstymas. Tai suformuoja bendrą ir standartizuotą supratimą apie vertikaliojo skirstymo kriterijus. Kalbant apie horizontalųjį skirstymą, tai nebus įtraukta į RI, bet bus įtraukta į AMC arba GM, kaip nurodyta praktiniame seminare.
53. Toks išdėstymas sulaukė įvairių pastabų per konsultacijas – nuo klausimų apie būsimą Komisijos sprendimą iki klausimų apie tai, ką tiksliai reiškia vietaženklis ir kokia jo paskirtis. Po viešųjų konsultacijų paaiškėjo, kad skirsnis apie skirstymo minimumų parinkimą galėtų būti parengtas nurodant, kad bendrasis principas būtų toks, jog ANSP pateiktą pasiūlymą dėl skirstymo minimumų parinkimo kompetentingai institucijai patvirtinti. Rengimo grupei toks būdas pasirodė patikimas, saugus ir atitinkantis paslaugos teikimo ir priežiūros atskirties principus.
54. Kadangi tai buvo pasiūlyta NPA ir vėliau perteikta CRD, numatyta šį parinkimo procesą įtraukti į būsimą ATS dalį, kuri bus rengiama po SERA, kadangi ji akivaizdžiai neatitiko sutarto „skraidymo taisyklių“ kriterijaus. Vis dėlto seminaro diskusijos parodė, kad suinteresuotieji subjektai tikėjosi nedelsiant gauti konkretnesnes medžiagos šiuo klausimu, todėl buvo parengtas toks tekstas, koks dabar siūlomas šioje nuomonėje. Šis metodas dar turi ir tą privalumą, kad suteikia nuoseklumo visame IR projekto 2.3 punkte, o keletas punktų neabejotinai turi išlikti SERA.
55. Prie šios nuomonės pridedamame taisyklės projekte atsižvelgta į visas gautas pastabas. Manoma, kad taisyklės projekte užtikrinamas reikiamas lankstumas ir proporcingumas, prireikus ją galima papildyti priimtinomis laikymosi priemonėmis ir rekomendacine medžiaga, be to, tai laikoma pačiu praktiškiausiu būdu ES reglamentavimo aplinkoje perteikti esamo ICAO standartų ir ICAO procedūrų tarpusavio ryšio savitumą.

ix. Specialiosios VFR (SVFR) naktį

56. SERA B dalies projekto 2.6.1 punktas buvo parengtas remiantis oro erdvės klasifikavimo priemonių komplekto, kurį anksčiau sukūrė EUROKONTROLĖS Oro erdvės ir navigacijos grupė, priemone Nr. 4. Kadangi to prašė suinteresuotieji subjektai, nuostatos buvo įtrauktos į SERA RI projektą ir todėl papildė ICAO standartus. Kai minėta priemonė buvo sukurta, suinteresuotieji subjektai visuotinai sutarė, kad SVFR turėtų būti leidžiamos tik dieną. Tuo metu bendrosios aviacijos atstovai dėl saugos sumetimų griežtai priešinosi SVFR naktį. Vėliau rengimo grupė nusprendė, kad SVFR būtų leidžiama taikyti „tik dieną“ ir skelbiant NPA tai buvo įtraukta kaip vienas iš kriterijų, susijusių SVFR leidimu.
57. Vis dėlto buvo pateikta keletas pastabų, ginančių nuomonę, kad SVFR turėtų būti leidžiama taikyti ir naktį. Rengimo grupė atsargiai žiūrėjo į šį klausimą, kadangi nebuvo turima patikimos saugos medžiagos, kuria būtų galima pagrįsti nukrypimą nuo priemonių komplekto nuostatų, kuriomis remiantis buvo pateiktas atsakymas į susijusias pastabas. Kita vertus, niekada nebuvo atliktas oficialus paties priemonių komplekto saugos įvertinimas ir priemonių saugos lygis iš esmės buvo nustatytas pagal tai, kad jos buvo grindžiamos Europos „geriausia patirtimi“ ir parengtos gerai informuotų aviacijos ekspertų, atsakingų už saugos aspektus.
58. Viena iš techninių priežasčių, kodėl SVFR taikymas naktį laikytas netinkamu, buvo ta, jog SVFR pirmiausia skirtos tam, kad pagal VFR skrendantis orlaivis galėtų įskristi į kontroliuojamą zoną (CTR) arba iš jos išskristi, kai šioje CTR sąlygos neatitinka VFR. Tačiau šias sąlygas suteikus skrydžiams naktį, būtų labai mažai galimybių išskristi iš CTR dėl SERA A dalies NVFR reikalavimų, kurie yra labai artimi VMC kriterijams, taikomiems CTR viduje.
59. Diskusijos praktiniame seminare parodė, kad su SVFR taikymu naktį susijusios pastabos buvo grindžiamos tikrais nuogastavimais ir iš tiesų tokį prašymą buvo galima pagrįsti ir paaiškinti tuo, kad nepakankamos meteorologinės sąlygos gali susidaryti dėl skirtingų kriterijų. Tokiu atveju, kaip buvo paaiškinta, kai įprastoms VMC buvo per maža tik

apatinė debesų riba, tačiau vis tiek leidžiami tokie skrydžiai kaip aerodromo apskridimo treniruotės nakties VFR kvalifikacijai išlaikyti, skrydžiai pagal SVFR naktį galėtų turėti tam tikros naudos, jei vietinis ATS padalinys juos laikytų tinkamais ir suteiktų leidimą.

60. Taigi, atsižvelgiant į visas šias pastabas, buvo nuspręsta, kad vien dienos kriterijų galima papildyti galimybe kompetentingai institucijai leisti SVFR naktį, remiantis prielaida, kad tai būtų daroma atlikus vietos saugos įvertinimą, įskaitant vietos NVFR / SVFR kultūros ir sąlygų vertinimą. Bet kokių atveju, kaip buvo padaryta SERA A dalyje, visoms nuostatoms, perimtomis iš oro erdvės klasifikavimo priemonių komplekto, ir visiems RI projekto elementams, kurie laikomi papildančiais ICAO medžiaga, bus taikomas saugos įvertinimas. Vėlesnė ataskaita bus pateikta prieš Komisijai baigiant rengti SERA B dalies projektą pagal komiteto procedūrą.

x. FIS taikymo sritis

61. Nemažai pastabų pateikta dėl B dalies 3.2.2 punkte aprašytų reikalavimų taikymo srities ir ypač dėl to, kad griežta reikalavimų formuluotė gali lemti prievolę privalėti teikti daugybę nebūtinų ir kartais neturimos informacijos. Šie nuogaštavimai dar kartą išsakyti praktiniame seminare, remiantis CRD pateiktu atsakymu į šias pastabas, kuriuo paaiškintas ketinimas išaiškinti klausimą rekomendacinėje medžiagoje. Suinteresuotieji subjektai nurodė, jog lieka tam tikrų nuogaštavimų dėl to, kad rekomendacinė medžiaga negali teisiškai pakeisti privalomojo reikalavimo turinio.
62. Agentūra ir EUROKONTROLĖ seminare susitarė, kad bus pabandyta surasti optimalią formuluotę, kuri atitiktų teisėtus pilotų lūkesčius ir garantuotų „saugesnę padėtį savaime“, neužkraunant per didelės naštos ATS padaliniais, kuri galėtų būti išbalansuota esamos ir pagrįstos praktikos atžvilgiu ir galėtų lemti veiklos neveiksmingumą dėl per didelio dažnio užimtumo.
63. Agentūra ir EUROKONTROLĖ atidžiai persvarstė nuostatą ir galimybę pakeisti formuluotę taip, kad dėl to ICAO neprireiktų pranešti apie C kategorijos skirtumą. Atlikus šią analizę padaryta išvada, kad, nuostatą pakeitus žodžiais „jei taikoma“ arba „jei įmanoma“, jos tampa nebe optimalios, gali išbalansuoti esamą praktiką ir vis tiek paskatinti atsirasti C kategorijos skirtumą.
64. Todėl padaryta išvada, kad tekstas keičiamas nebus. Vis dėlto į galutinį reikalavimo projektą bus įtraukta rekomendacinė medžiaga, kuri padės paaiškinti tikslą ir būtinybę neužkrauti dažnio informacija, kuri nėra būtina, neturima arba kurios pilotas neprašo, jei tai yra bendroji informacija. Remiantis ICAO 11 priedo 4.2.2 punkto 1 pastaba bus parengta rekomendacinė medžiaga, kad turi būti suprantama, jog ATS padalinys gali ne visuomet žinoti apie visą eismą (dėl aptikimo aprėpties, radijo ryšio ir kt.) ir paskui kai kuriais atvejais gali negalėti pateikti atitinkamos informacijos apie susidūrimo pavojus.

xi. MET paslaugos

65. Kaip jau paaiškinta NPA, į įgyvendinimo taisyklės projekto 5 skyrių iš ICAO 3 priedo perkeliama atitinkamos nuostatos, kurios laikomos esančiomis skraidymo taisyklių pobūdžio. Šie elementai iš esmės susiję su orlaivio teikiamomis meteorologinėmis ataskaitomis.
66. NPA rezultatai parodė, jog tarp suinteresuotųjų subjektų buvo plačiai paplitusi nuomonė, kad automatiniam duomenų perdavimui skirti skirsniai neturėtų būti įtraukti į SERA. Pastabose nurodyta, kad automatinis duomenų perdavimas (duomenų saitas) turėtų būti nagrinėjamas kartu su kitais aspektais, reglamentuojant automatinį duomenų perdavimą ir duomenų saitą.
67. Todėl į prie šios nuomonės pridėtą SERA B dalies 5 skyrių įtrauktos tik nuostatos, susijusios su specialiais aerodromais ir kitu neįprastiniu orlaivių stebėjimu balso ryšiu.
68. Siekdama atsižvelgti į suinteresuotųjų subjektų jau išreikštus nuogaštavimus dėl šių nuostatų atskyrimo nuo bendrojo ICAO 3 priedo skirsnio, agentūra ketina reikiamu laiku

sudaryti matricą, padėsiančią užtikrinti, kad nė viena nuostata netyčia nebūtų praleista atliekant bendrąją ICAO standartų perkėlimo į Europos reguliavimo sistemą veiklą.

xii. Civilinio orlaivio sulaikymas

69. Su civilinio orlaivio sulaikymu susijęs skirsnis perkeltas iš ICAO 11 priedo į SERA B dalį be jokių pradinio ICAO teksto pakeitimų. Nė viena Europos Sąjungos valstybė narė nepranešė ICAO apie jokių skirtumų nuo susijusių ICAO 11 priedo skirsnių. Vis dėlto pateikta viena pastaba, kuri dar kartą išsakyta praktiniame seminare ir po jo ir pateiktame atsiliepime, kuria išsakoma abejonių dėl reikalavimo ATS padaliniai pabandyti užmegzti abipusį ryšį su sulaikytu orlaiviu ir informuoti pilotą apie sulaikymą. Papildant jau pateiktus pranešimus ir paaiškinimus ir siekiant išvengti bet kokių pakeitimų, kurie galėtų pakenkti saugai ir SERA B dalies vientisumui, rizikos, jei šios nuostatos būtų pakeistos, svarbu pabrėžti, kad atitinkamos nuostatos taikomos tik civiliniams ATS padaliniais, kontroliuojantiems civilinius orlaivius, kurie gali būti sulaikyti, ir kad šios nuostatos būtinos saugos reikmėms, ir jomis nei siekiama, nei galima pakeisti sulaikymo vykdymo būdą.
70. Be to, reikia paaiškinti, jog atitinkamame skirsnyje, prasidedančiame žodžiais, kad ATS padalinys „imasi tų toliau nurodytų veiksmų, kurie yra tinkami esamomis aplinkybėmis: ...“, numatomas reikiamas lankstumas, ir manoma, kad jame valstybėms narėms leidžiama institucijoms laisvai nustatyti savo nacionalines procedūras.
71. Galiausiai 4.2.2 punkte papildomai paaiškinama, kaip užmegzti ryšį tarp orlaivio ir antžeminių tarnybų.

xiii. Skrydžių vadovo ir piloto duomenų perdavimo ryšio (CPDLC) pranešimų pakartojimas balsu

72. NPA pasiūlytame SERA B dalies projekte nurodyta, kad sprendimą, ar būtina CPDLC pranešimus pakartoti balsu, priima kompetentinga institucija. Tai yra ICAO medžiagoje esančios sąvokos „ATS institucija“, kurią Europos reguliavimo sistemoje reikia pakeisti į sąvokas „paslaugų teikėjas“ arba „kompetentinga institucija“, kaip paaiškinta i skirsnyje, perkėlimo pavyzdys. Daugelyje pastabų nurodyta, kad sprendimas dėl tokio pakartojimo aiškiai yra operatyvinio pobūdžio. Be to, manoma, kad tokio operatyvinio sprendimo atveju būtų atliekamas saugos vertinimas, kurį turėtų patvirtinti kompetentinga institucija.
73. Pripažinta, kad konsultacijų raštu ir praktinio seminaro metu gauti paaiškinimai priimtini ir prie šios nuomonės pridėtame IR projekte minėtas sprendimas laikomas operatyvinio pobūdžio, nurodant ANSP, o ne kompetentingą instituciją.

xiv. Privalomo radijo ryšio turėjimo zona (RMZ) ir privalomo siųstuvo turėjimo zona (TMZ)

74. Privalomo radijo ryšio turėjimo zonos ir privalomo siųstuvo turėjimo zonos sąvokos perimtos iš EUROKONTROLĖS oro erdvės klasifikavimo priemonių komplekto. Jos sukurtos reaguojant į paplitusį susirūpinimą ir siekiant padidinti saugą kai kuriose oro erdvės dalyse, kuriose paprasto ICAO oro erdvės klasifikavimo nepakako numatytam saugos lygiui užtikrinti, atsižvelgiant į toje oro erdvėje vykdomos oreivystės veiklos intensyvumą.
75. Gautose pastabose iš esmės buvo pritariama RMZ ir TMZ įtraukimui į SERA B dalį ir tai turėtų būti laikoma reikšmingu patobulinimu bendrai įgyvendinant turimas saugos didinimo priemones Europoje. Kai kuriose pastabose buvo siūloma patobulinti siūlomą tekstą, tam buvo pritarta ir tai įtraukta į prie šios nuomonės pridėtą taisyklės projektą.
76. Reikia pažymėti, kad nors RMZ ir TMZ sąvokos nėra paimitos iš ICAO 11 arba 3 priedo, jos nesiskiria nuo ICAO, kadangi 11 priede jau yra keletas nuostatų, kuriomis leidžiami specialūs reikalavimai dėl privalomojo radijo ryšio ar siųstuvų naudojimo nustatytoje oro erdvės dalyse. Nauja yra tai, kad šie reikalavimai bus suformuluoti ir įgyvendinami visoje

Europoje vienodai taip, kad juos aiškiai suprastų visi pilotai, nesvarbu, kokia bebūtų jų kilmė ar tautybė. RMZ ir TMZ sąvokos vis tiek bus įtrauktos į paketą elementų, kurių saugos įvertinimą reikės pateikti Komisijai po šios nuomonės paskelbimo.

xv. 250 mazgų greičio apribojimas

77. Kalbant apie oro greičio apribojimą, susijusį su oro erdvės klasifikacija, pradiniai ICAO reikalavimai SERA B dalyje paliekami nepakeisti. Šiuo klausimu gauta prieštaringo pobūdžio pastabų bei keletas prieštaringų atsiliepimų dėl CRD. Kai kuriose pastabose prašoma greičio apribojimą išplėsti visoms oro erdvės klasėms žemiau 10 000 pėdų, o kitose prašoma jį taikyti tik skrydžiams pagal VFR arba tam tikriems skrydžiams dėl įvairių priežasčių leisti nesilaikyti šios prievolės.
78. Principas „pamatyti ir išvengti“, kuriuo remiantis atsirado greičio apribojimas, taikomas skrydžiams pagal VFR ir IFR, taip pat situacijoms, kai nenustatytas skirstymas. Reikia pažymėti, kad ir toliau galima taikyti operatyvinius greičio apribojimus, susijusius su specialiais leidimais ar procedūromis, kuriuos turi patvirtinti kompetentinga institucija, jeigu jie neprieštarauja ICAO/SERA greičio apribojimui, susijusiam su oro erdvės klasifikacija (pvz., specialus greitis, susijęs su SID ir STAR).
79. Atsakant į vieną pastabą, kurioje buvo prašoma netaikyti greičio apribojimo tam tikrų kategorijų orlaiviams, kuriems skristi dideliu greičiu reikėtų dėl operatyvinių ar techninių priežasčių, reikia pakartoti, kad SERA RI taikoma tik GAT. Kitaip, nei numatyta ICAO, didelius greičius visų kategorijų oro erdvės naudotojams prieinamoje oreivystės aplinkoje savo atsakomybe galėtų leisti tik valstybė narė savo oro erdvėje, jei tam neprieštarauja jos pačios nacionalinės taisyklės (pvz., OAT), tačiau tokį sprendimą būtų labai sunku išplėsti ir jis neturėtų būti taikomas visai Europos oro erdvei ir toje oro erdvėje taikomoms GAT taisyklėms.
80. Vėliau buvo nuspręsta prie šios nuomonės pridėjame taisyklės projekte palikti 250 mazgų greičio apribojimą, kaip aprašyta ICAO 11 priede.

xvi. SERA B dalies papildymas

81. Priedas, kuriame pateikiami skirtumai tarp SERA B dalies ir atitinkamų ICAO priedų, dėl kurių valstybės narės turi priimti bendrą sutarimą ir pranešti apie tai ICAO, buvo parengtas pagal NPA B dalies projekto turinį. Gauta keletas pastabų, kuriose nurodyta kažką patobulinti arba pakeisti atsižvelgiant į pasiūlytus paties RI projekto pakeitimus.
82. Papildymas buvo persvarstytas ir pakeistas atsižvelgiant į po konsultacijų padarytus paties RI projekto pakeitimus ir pridėdamas prie šios nuomonės.
83. SERA B dalies papildyme dabar yra devyni skirtumai, įskaitant tuos, kurie atitinka ICAO pastabas, kurių statusas paaukštintas iki privalomojo, palyginti su 253 praneštais skirtumais su visu ICAO 11 priedu ir 111 skirtumų, susijusių su ICAO 11 priedo elementais, kurie palikti SERA B dalyje.

IV. Teisės akto poveikio vertinimas

Tikslas ir numatytas poveikis

84. Šio teisės akto poveikio įvertinimo tikslas – nustatyti geriausią būdą pasiekti taisyklių priėmimo veiklos tikslą, kuo labiau sumažinant galimus neigiamus padarinius. Jį sudaro penkių loginių etapų serija, iš kurios susideda analizė: klausimo nustatymas, objektyvus apibrėžimas, varianto parengimas, poveikio analizė ir variantų palyginimas. Šiuo konkrečiu atveju variantų palyginimas yra gana ribotas dėl to, kad SERA RI projektas buvo parengtas laikantis SERA įgaliojimo ir, kaip jau minėta NPA 2011-02, galimybių, kaip toliau rengti SERA B dalies RI projektą, pasirinkimas buvo ribotas. Todėl bus nagrinėjamas tik pasirinktas variantas.

85. Šiame teisės akto poveikio įvertinime nekartojamas NPA pateiktas visas teisės akto poveikio įvertinimas, tačiau nagrinėjami tik kai kurie per konsultacijų procesą nustatyti poveikiai.

a. SERA B dalies teisės akto poveikio įvertinime aptarti klausimai

86. Atitinkamų ICAO 11 ir 3 priedų nuostatų perkėlimas į Standartizuotas Europos skraidymo taisykles (SERA).

87. Be to, Europos Komisijos SERA įgaliojime aiškiai reikalaujama, kad darbo rezultatas pirmiausia turėtų būti parengtas Europos Komisijos įgyvendinimo taisyklės projektas, nebent būtų nuspręsta, kad visiškas suderinimas nebūtinas. Be to, paprašyta taisyklėje pirmenybę teikti ICAO atitinkantiems sprendimams.

b. Nagrinėjamo klausimo mastas

88. Kaip pirmiau minėta, nors ICAO 2 priedas ir vadinamas „Skraidymo taisyklės“, buvo pripažinta, kad „skraidymo taisyklių“ pobūdžio nuostatų galima rasti ir kituose ICAO dokumentuose. Šiuo pagrindu remiantis buvo rengiamas SERA B dalies projektas, nustatant, kurias ICAL 3 ir 11 priedų nuostatas perkelti į ES teisės aktus kaip skraidymo taisykles.

89. SERA RI projekto pagrindinis tikslas nėra sukurti naujas prievoles valstybėms narėms – juo siekiama standartizuoti būdą, kuriuo esamos ICAO prievolės įgyvendinamos bendrame Europos danguje. Kadangi perkeltos nuostatos buvo ilgą laiką taikomos visame pasaulyje, nagrinėjamo klausimo mastas nelaikomas reikšmingu.

90. Yra keletas atvejų, kai siūlomas SERA B dalies projektas skiriasi (A kategorijos skirtumas) nuo ICAO standartų. Siūlomi skirtumai pagrįsti. Dėl pasiūlymo, susijusio su kontrolinio laiko pateikimu minutės tikslumu, kas greičiausiai sudarytų C kategorijos skirtumą, pagal komiteto procedūrą rengiamai medžiagai pagrįst bus atliktas ir Komisijai pateiktas saugos įvertinimas.

c. Trumpas nuomonės tikslų išdėstymas

91. Pagrindinis tikslas – toliau tęsti Europos Komisijos pradėtas pastangas parengti Europos oro erdvei skirtą suderintą skraidymo taisyklių rinkinį, siekiant, kad padidėtų sauga ir sumažėtų trukdžių ir dėl nacionalinių taisyklių skirtumų kylantis nesusipratimų pavojus ir būtų užtikrintas veiksmingas ir operatyvus tarptautinis oro eismas, kuriam užtikrinti būtina vienodai suprasti ženklus, susidūrimų vengimo procedūras, skrydžių kontrolės nurodymus, frazeologiją ir kitus panašius dalykus.

Variantai

92. Pasirinktas variantas yra „SERA B dalies, kuria skraidymo taisyklių nuostatos perkeliamos iš ICAO priedų, išskyrus 2 priedą, projektas“. Šis variantas buvo pasirinktas laikantis SERA įgaliojimo.

Susiję sektoriai

93. SERA RI turės poveikį fiziniams asmenims (pilotams, ATCO) ir juridiniams asmenims (valstybėms narėms, kompetentingoms institucijoms, ANSP, orlaivių naudotojams ir greičiausiai aerodromų naudotojams).

Poveikiai

a. Visi nustatyti poveikiai

94. Šio reglamento įgyvendinimas gali turėti poveikį fiziniams ir juridiniams asmenims, vykdančioms veiklą valstybėse narėse, kurios įdiegė oro erdvės klasifikaciją, ne visiškai tiksliai atitinkančią ICAO nuostatas (pvz., kai leidžiami tam tikri skrydžiai pagal VFR A klasėje arba F klasėje naudojama ne kaip laikinoji klasifikacija ir kt.). Be to, nurodytiems sektoriams gali turėti poveikį ir keletas ICAO standartų papildymų (pvz., kai kurių pastabų statuso pakėlimas iki nuostatų, kaip aprašyta SERA B dalies papildyme, ir naujos nuostatos, pagrįstos oro erdvės klasifikavimo priemonių komplektu).
95. Siekiant parengti tinkamai struktūrizuotą ir suskirstytą kiekybinį įvertinimą, būtinas Europos masto tyrimas, kad būtų nustatyti šie dalykai:
- valstybės narės, kuriose SERA oro erdvės klasifikacija lems pokyčius;
 - kaip pokyčiai paveiks susijusius nacionalinius teisės aktus ir kaip juos įgyvendinti;
 - kokia dalimi bus paveikta tam tikrų oro erdvės naudotojų prieiga prie tam tikrų oro erdvės dalių ir ar į SERA B dalį naujai įtrauktos priemonės suteiks galimybę sušvelninti padarinius taikant naujas procedūras;
 - kokių išteklių, įskaitant mokymą, prireiks naujoms procedūroms įgyvendinti.
96. Tokio tipo tyrimui greičiausiai reikės ir laiko, ir išteklių, o turint omenyje apskritai griežtą SERA rengimo terminą, jis laikomas neįgyvendinamu, todėl vargu ar įmanoma atlikti pakankamai patikimą kiekybinį įvertinimą.

i. Sauga

97. Siekiant tinkamai įvertinti bendrą įgyvendinimo taisyklių, priimtinių laikymosi priemonių ir rekomendacinės medžiagos poveikį saugai reikia, kad būtų parengtas visas teisės aktų paketas. Be to, manoma, kad būtina išnagrinėti ir SERA RI kartu su neseniai priimtomis skrydžio įgulos licencijavimo įgyvendinimo taisyklėmis, orlaivių naudojimo taisyklėmis, kurioms balsavimo metu jau pritarė EASA komitetas, ir su būsimomis nuostatomis, susijusiomis su ATS dalimi ir MET dalimi. Šiuo konkrečiu atveju SERA B dalimi į ES teisės aktus įtraukiamos tik iš ICAO 3 ir 11 priedų perkeltos nuostatos, kurios laikomos esančiomis „skraidymo taisyklių“ pobūdžio. SERA B dalis papildo SERA A dalį, kurioje perkeliama nuostatos iš ICAO 2 priedo. Be to, dar reikės parengti SERA RI, kuriuo atitinkamos ICAO 10 priedo, PANS-ATM, PANS-OPS ir kitų dokumentų nuostatos bus perkeltos į ES teisės aktus. Iš tiesų visas teisės aktų rinkinys turėtų būti laikomas užbaigtu tik priėmus visas skirsnyje „Taisyklės struktūra“ aprašytas RI. Tačiau svarbu pabrėžti, kad priėmus ir įgyvendinus visas susijusias priemones (įgyvendinimo taisykles, priimtiną laikymosi priemones ir rekomendacinę medžiagą) bendras poveikis saugai bus laikomas teigiamu, palyginti su dabartine padėtimi, kadangi ICAO standartai bus vienodai taikomi visoje Europos oro erdvėje.
98. Kaip jau paaiškinta, negalima tikėtis, kad tuo pačiu metu bus parengtas visas suderintų Europos taisyklių rinkinys. Tą patį pripažįsta Europos Komisija EUROKONTROLEI suteiktame SERA įgaliojime, kuriame numatoma SERA RI rengti etapais.
99. Vis dėlto siekiant įrodyti, kad taisyklė yra iš esmės saugi, būtina įvertinti tokio nuostatų perkėlimo poveikį saugai atsižvelgiant į SERA B dalies taikymo sritį. Buvo atliktas poveikio saugai įvertinimas – NPA III skyrius (SERA B dalies saugos įvertinimo suvestinė), siekiant įvertinti, kaip „skraidymo taisyklių“ pobūdžio oro eismo paslaugų reikalavimai Europoje perkeliama į bendro Europos dangaus teisės aktų sistemą.

100. Šis poveikio saugai įvertinimo procesas vyko įvairiais taisyklės rengimo etapais.
101. Pradiniu etapu buvo nustatytos šešios aukšto lygio SERA saugos specifikacijos, skirtos tinkamai parengti SERA B dalies nuostatas, siekiant įrodyti, jog „buvo nustatytas išsamus ir tinkamas oro eismo paslaugų reikalavimų, kurie yra „skraidymo taisyklių“ pobūdžio, rinkinys saugiam oro eismo srautui ES užtikrinti“.
102. Rengimo etapo pabaigoje įrodyta, kad SERA B dalis yra išsamė, tiksli, pakankamai sviri ir išbaigta, ją galima įgyvendinti ir (arba) pasiekti jos tikslus ir atitinka RI tikslą. Verta pažymėti, kad dauguma SERA B dalies reikalavimų laikomi saugos reikalavimais, kadangi pagrindinis jų tikslas yra sušvelninti aviacijai būdingus išankstinius pavojus ir riziką (pvz., susidūrimo ore, susidūrimo riedėjimo take ir kt.).
103. Be to, kadangi to reikalaujama SERA įgyvendinimo taisyklėje, pereinamuoju etapu, kai vietoje esamos valstybių narių tvarkos pradedamos taikyti SERA B dalies nuostatos, reikėtų atlikti vietinį saugos įvertinimą, kad šis pereinamasis etapas vyktų kuo saugiai.
104. Galiausiai, atlikus tokį įvertinimą, padaryta išvada, kad negalima leisti jokių taisyklių išimčių ir kad būtina parengti *priežiūros* procesą, siekiant atsižvelgti į būsimus saugos poreikius, ICAO 11 ir 3 priedų pakeitimus ar bet kokius pakeitimus, atsirasiančius pasikeitus ES veiklos aplinkai.
105. Apibendrinant pažymėtina, kad atlikus šį struktūrizuotą poveikio saugai įvertinimo procesą paaiškėjo, jog SERA B dalies „skraidymo taisyklių“ pobūdžio oro eismo paslaugų reikalavimai padeda užtikrinti saugesnį oro eismo srautą ES ir jo taikymas bus visiškai saugus tik tada, kai Europos aviacijos reguliavimo sistema bus užbaigta ir įgyvendinta. Iš tiesų, prie šios nuomonės pridėtame SERA RI buvo tinkamai atsižvelgta į visas saugos problemas, rekomendacijas ir prielaidas, nustatytas per saugos įvertinimo procesą, arba buvo inicijuoti veiksmai, kad į jas būtų tinkamai atsižvelgta (pvz., šiuo metu rengiamas SERA B daliai skirtas AMC bei GM ir rengiamas kitas reglamentas pagrindiniame reglamente).
106. Galiausiai svarbu pažymėti, kad bus išanalizuotas tam tikrų elementų, pvz., kontrolinio laiko teikimo minutės, o ne pusės minutės tikslumu, ir naujų nuostatų, pvz., dėl RMZ ir TMZ, poveikis saugai ir šio įvertinimo rezultatas bus pateiktas Komisijai.

ii. Ekonominis poveikis

107. Šiuo etapu išlaidos daugiausia susijusios su informacijos platinimu, oro navigacijos paslaugų teikėjų, aerodromų naudotojų ir oro erdvės naudotojų mokymu ir supažindinimu su taisykle. Vis dėlto šios išlaidos laikomos vienkartinėmis, susijusiomis tik su taisyklių ir procedūrų pakeitimu pirmą kartą. Vėliau tikimasi, kad suderinus taisyklės nuolatinių išlaidų bus mažiau. Kita vertus, reikia pažymėti ir tai, kad nesant duomenų apie kiekvieną valstybę narę, įvertinti ekonominį poveikį galima tik kokybiniu požiūriu.
108. Poveikis įvairioms Europos oro erdvės sritimis gali būti toks:
- jokio pokyčio, jei nacionalinės taisyklės jau visiškai atitinka SERA B dalį;
 - pasikeis kai kurios nacionalinės taisyklės, kad jos atitiktų SERA B dalį (kadangi į SERA įgyvendinimo taisyklę neperkeliama visas ICAO 11 arba 3 priedas; viskas bus perkelta vėlesniu etapu);
 - visoms valstybėms narėms nebereikės rūpintis perkelti į nacionalinę teisę ICAO 11 ir 3 priedų nuostatų⁹, kadangi tai bus atlikta Europos Sąjungos mastu, iš dalies keičiant Europos įgyvendinimo taisyklę.
109. Poveikio mastas priklausys nuo šių dalykų:

⁹ Kai ICAO SARP jau yra perkelti į ES teisės aktus

- nacionalinių išlaidų, susijusių su reikalavimų vykdyti su SERA B dalies įgyvendinimu susijusių pakeitimų (jeigu jų yra) nacionalinius saugos įvertinimus laikymusi;
- nustatytų SERA B dalies ir nacionalinių taisyklių skirtumų skaičiaus ir taikymo srities;
- bet kurioje valstybėje narėje būtinų veiklos procedūrų pokyčių (jeigu jų yra) apimties ir
- saugos įvertinimu reikalaujamų rizikos sušvelninimo priemonių (jeigu jų yra), kurias reikia atlikti vietoje, masto.

110. SERA B dalies įgyvendinimo taisyklės išlaidos gali apimti:

- informacijos platinimo, mokymo ir supažindinimo su SERA įgyvendinimo taisykle išlaidas;
- veiklos procedūrų keitimo išlaidas;
- saugos įvertinimu reikalaujamų rizikos sušvelninimo priemonių (jeigu jų yra), kurias reikia atlikti vietoje, išlaidas.

111. Poveikis reguliavimo institucijoms, oro navigacijos paslaugų teikėjams (ANSP), aerodromų naudotojams ir oro erdvės naudotojams aiškiai priklauso nuo to, kiek jų nacionalinės taisyklės skiriasi nuo ICAO 3 ir 11 priedų, taigi, ir nuo SERA B dalies. ANSP, aerodromų naudotojai ir orlaivių naudotojai dalyvaus šioje veikloje teikdami informaciją apie bet kokį taisyklės pakeitimą savo darbuotojams, atitinkamai mokydami savo darbuotojus ir įgyvendindami bet kokius būtinus veiklos procedūrų pakeitimus. Kompetentingos institucijos turės užtikrinti, kad jų darbuotojai žinotų apie pasikeitusias taisykles jų oro erdvėje ir užtikrinti, kad ANSP, aerodromų naudotojai ir oro erdvės naudotojai laikytųsi pakeistų taisyklių. Kad toks poveikis būtų minimalus, reikėtų nustatyti atitinkamą SERA B dalies taisyklių įsigaliojimo pereinamąjį laikotarpį.

Reguliavimo institucijos ir (arba) kompetentinga institucija

112. Reguliavimo institucijos ir (arba) kompetentingos institucijos iš pradžių turės užtikrinti, kad būtų įgyvendinti būtini taisyklių pakeitimai, ir dėl to atsirastų išlaidų (pvz., inspektoriams). Vėliau bet kurių iš dalies pakeistų taisyklių laikymosi užtikrinimo išlaidos nesiskirs nuo esamų dabartinių taisyklių laikymosi užtikrinimo išlaidų. Gali būti, kad kai kurios valstybės narės, kurioms turi poveikį SERA B dalies nuostatos, turės atitinkamai iš dalies pakeisti savo nacionalinius teisės aktus.

113. Kai kuriais konkrečiais atvejais išlaidų gali atsirasti dėl poreikio pakeisti oro erdvės klasifikaciją, dėl to prireiktų pakeisti visus susijusius žemėlapius ir leidinius. Be to, kai kuriose valstybėse narėse, siekiant laikytis oro erdvės klasifikacijos ir susitvarkyti su savitais oro erdvės naudotojais, reikės pakeisti oro erdvės struktūrą, pvz., sudaryti naujus ATS maršrutus, nustatyti draudžiamą arba išskirstytą oro erdvę ir kt.

ANSP ir aerodromų naudotojai

114. Visi ANSP jau turėtų būti parengę visas būtinas procedūras, padedančias užtikrinti, kad atitinkama informacija buvo reikiamai išplatinta visiems darbuotojams, kuriems ji aktuali. Nors, atsižvelgiant į tai, kad būtini pokyčiai visų ANSP veikloje turės tam tikrą poveikį administraciniu požiūriu, esamų procedūrų taikymas SERA B daliai įgyvendinti neturėtų turėti didelio poveikio ANSP išlaidoms.
115. Kalbant apie mokymą, nors bus tam tikrų nedidelių išlaidų, susijusių su mokomosios medžiagos atnaujinimu, mokymo kursų išlaidos priėmus naujas taisykles neturėtų skirtis nuo dabartinių išlaidų, skirtų darbuotojų kompetencijai išlaikyti. Mokymo išlaidos padidės tik tose valstybėse narėse, kuriose reikės iš dalies pakeisti oro erdvės klasifikaciją ir atitinkamai pakeisti ATS procedūras. Bet kuriuo atveju veiklos procedūrų keitimo SERA B dalies įgyvendinimui paremti išlaidas galima apskaičiuoti tik vietoje.
116. Be to, jei valstybės narės nuspręstų perklasifikuoti oro erdvės F klasę į kontroliuojamą oro erdvę, dėl to greičiausiai atsirastų papildomų išlaidų, susijusių su ATCO mokymu ir įdarbinimu.
117. Tais atvejais, kai aerodromų naudotojai teikia ir oro navigacijos paslaugas, poveikis jiems bus toks pat, kokį dėl SERA B dalies įgyvendinimo patiria ANSP.

Orlaivių naudotojai ir oro erdvės naudotojai

118. Pagal Europos ar nacionalines taisykles reikalaujamos esamos įprastos pilotų instruktavimo procedūros apima informacijos apie siūlomą taisyklę platinimą. Taigi, šį procesą turėtų būti įmanoma įvykdyti laikantis dabartinių procedūrų ir išlaidos dėl to beveik nepadidėtų.
119. Kalbant apie mokymą ir egzaminus, kaip ir ANSP atveju, nors bus tam tikrų nedidelių išlaidų, susijusių su mokomosios medžiagos atnaujinimu, mokymo išlaidas priėmus naujas taisykles galima įvertinti tik vietoje.
120. Kai kuriais konkrečiais atvejais, kai valstybių narių reguliavimo institucija ar kompetentinga institucija nusprendžia įgyvendinti RMZ ir (arba) TMZ G, F ir E klasių oro erdvėje, bendrajai aviacijai naudojamam ribotam orlaivių parkui gali būti reikalinga papildoma įranga, tačiau išlaidas galima apskaičiuoti tik pačiose tose valstybėse narėse, kuriose šios priemonės įgyvendinamos.

iii. Aplinkai

121. Numatoma, kad poveikio aplinkai nebus jokio arba jis bus menkas.

iv. Socialinis

122. Nenumatoma jokio socialinio poveikio.

v. Kiti aviacijos reikalavimai ne iš EASA arba SES taikymo srities

123. Nėra kitų aviacijos reikalavimų ne iš EASA arba SES taikymo srities. Vis dėlto buvo pripažinta, kad nors SES arba EASA pagrindinis reglamentas netaikomas karinių orlaivių skrydžiams ir karinių paslaugų teikėjams, paslaugas teikiantiems daugiausia OAT, šių nuostatų įgyvendinimas Europos lygmeniu galėtų turėti tam tikrą poveikį jų veiklai, tačiau turima informacija jos neleidžia įvertinti. Be to, svarbu pabrėžti, kad poveikis būtų daugiausia karinės veiklos GAT daliai (reguliavimo institucijoms, oro erdvės naudotojams arba ANSP), ir šiuo požiūriu poveikis gali būti laikomas panašiu į poveikį civiliniams subjektams.

Suvestinė ir galutinis įvertinimas

- a. Kiekvieno įvertinto varianto teigiamo ir neigiamo poveikio palyginimas

124. Kaip minėta pirmiau, galimybių, kaip toliau rengti SERA B dalį, pasirinkimas buvo ribotas. Dėl to šiame teisės akto poveikio įvertinime negalima atlikti kiekvieno varianto palyginamosios analizės, o vertinamas teigiamas ir neigiamas pasirinkto „skraidymo taisyklių nuostatų perkėlimo iš ICAO priedų, išskyrus 2 priedą“, varianto poveikis.

a.1. Teigiamas poveikis:

- vienodas standartizuotų Europos skraidymo taisyklių iš pagrindinio reglamento ir SES reglamentų taikymo srities įgyvendinimas;
- vienas reglamentas, apimantis ICAO 2 priedo su skraidymo taisyklėmis susijusius reikalavimus, kuriuo perkeliama ICAO priedų, išskyrus 2 priedą, skraidymo taisyklių nuostatos;
- oro erdvės naudotojams skraidant Europos oro erdvėje nereikės laikytis kiekvienos valstybės narės nuostatų, kuriomis į nacionalinę teisę perkeliama ICAO standartai, susiję su skraidymo taisyklėmis;
- mažiau trukdžių ir mažesnė nesusipratimų rizika, kurią kelia įvairių skraidymo taisyklių nacionalinių rinkinių ir skirtingo oro erdvės klasifikacijos taikymas;
- pagalba valstybėms narėms numačius vienodą ir reikalavimus atitinkantį ICAO standartų įgyvendinimą. Valstybėms narėms nebereikės ateityje rūpintis perkelti į nacionalinę teisę atitinkamų ICAO 11 ir 3 priedų nuostatų pakeitimų, nes tai bus centralizuotai padaryta Europos Sąjungos mastu, vykdant atitinkamą taisyklių rengimo veiklą;
- suderinamas ICAO oro erdvės klasifikacijos įgyvendinimas;
- suderinamos nuostatos, susijusios su specialiomis VFR, ir sudaromos abejonių nekeliančios jų įgyvendinimo sąlygos;
- valstybėms narėms suteikiamos priemonės didinti saugą tose oro erdvės dalyse, kuriose juntama tokia būtinybė, nustatant privalomo radijo ryšio turėjimo zonas (RMZ) ir privalomo siųstuvo turėjimo zonas (TMZ). Taip valstybėms narėms suteikiama galimybė priderinti ICAO oro erdvės klasifikaciją atsižvelgiant į savus poreikius.

a.2. Neigiamas poveikis:

- kaip jau minėta, poveikiui įvertinti buvo laikomasi principo apsiriboti bendraisiais aspektais, kadangi neįmanoma išsamiai išnagrinėti visų įgyvendinimo aspektų arba SERA B dalies įgyvendinimo nacionalinių savitumų. Be to, dėl griežtų laiko terminų nebuvo atliktas išsamus įgyvendinimo aspektų arba SERA B dalies įgyvendinimo nacionalinių savitumų tyrimas;
- galimas neigiamas poveikis yra SERA B dalies įgyvendinimo, susijusio su darbuotojų mokymu ir procedūrų keitimu, išlaidos;

b. Galutinis įvertinimas ir pasirinkto varianto rekomendacijos

125. Priėmus vienodas skraidymo taisykles, kuriomis perkeliama nuostatos iš ICAO priedų, išskyrus 2 priedą, atsiras išlaidų, kurios priklausys nuo valstybėse narėse iki tol buvusios padėties.
126. Jei būtini pakeitimai, jau turėtų būti parengtos atitinkamų saugos ir pakeitimų valdymo sistemų procedūros informacijai pateikti reikiamiems žmonėms ir šių siūlomų taisyklių pakeitimų informacijos įtraukimo į šį procesą palaipsnės išlaidos turėtų būti minimalios.
127. Kalbant apie mokymą, nors bus tam tikrų su mokomosios medžiagos pakeitimu susijusių išlaidų, mokymo išlaidas priėmus naujas taisykles galima įvertinti tik vietoje.

128. Jei reikalingi didesni pakeitimai, ypač susiję su naujos oro erdvės klasifikacijos ir (arba) TMZ bei RMZ įvedimu, susijusios išlaidos atitinkamai didės, bet šiuo metu to neįmanoma įvertinti.
129. Vis dėlto galima neigiamą poveikį, susijusį su galimu kai kurių valstybių narių, kurios 11 ir 3 priedus įgyvendino su tam tikrais pakeitimais, išlaidų padidėjimu, turėtų kompensuoti bendras teigiamas poveikis saugai, kadangi Europos oro erdvėje bus vienodai įgyvendinami ICAO standartai, kai tik bus priimtos ir įgyvendintos visos atitinkamos priemonės (įgyvendinimo taisyklės, priimtinos laikymosi priemonės ir rekomendacinė medžiaga). Be to, visoms valstybėms narėms nebereikės stengtis perkelti į nacionalinę teisę ICAO 11 ir 3 priedų nuostatų, kadangi tai bus atlikta Europos mastu.
130. Dar svarbu pabrėžti teigiamą SERA B dalies įgyvendinimo taisyklės įgyvendinimo poveikį. Tai padės sudaryti sąlygas laisvam orlaivių judėjimui tarp Europos šalių ir parems valstybių narių pastangas išlaikyti aukštą saugos lygį bei įgyvendinti funkcinis oro erdvės blokus.

V. Agentūros galutinė nuomonė

131. Prie šios nuomonės pridedamos SERA B dalies nuostatos buvo parengtos laikantis agentūros taisyklių priėmimo procedūrų ir specifikacijų, kurias Komisija nustatė EUROKONTROLEI suteiktame SERA įgaliojime.
132. Įvykus agentūros konsultacijų procesui, pateikus atsakymus į suinteresuotųjų subjektų pastabas, atsižvelgus į gautus atsiliepimus ir b skirsnyje pateiktus paaiškinimus ir pagrindimus, agentūros galutinė nuomonė apibendrinama taip:
 - a) prie šios nuomonės pridėtomis SERA B dalies nuostatomis perkeliama ICAO 11 ir 3 priedų nuostatos. Laikoma, kad jos yra „skraidymo taisyklių“ pobūdžio ir jomis siekiama suderinti ir suvienodinti oro erdvės klasifikacijos taikymą ir oro erdvės naudojimą Europoje;
 - b) likę skirtumai tarp SERA B dalies ir atitinkamų ICAO priedų šio teksto atžvilgiu yra labiau apribojantys (A kategorijos);
 - c) „kompetentingos institucijos“ apibrėžties aiškinimo ir „kontrolinio laiko“ aprašymo klausimas turėtų būti išnagrinėtas prieš baigiantis Komisijos taikomai komiteto procedūrai;
 - d) didžioji dalis pirmiau aprašytų klausimų, kuriuos suinteresuotieji subjektai iškėlė rengimo metu, prie šios nuomonės pridėtame taisyklės projekte buvo išspręsti;
 - e) kiti klausimai bus išspręsti netolimoje ateityje, po to, kai agentūra atliks šių aspektų saugos įvertinimą, kaip numatyta šioje nuomonėje, rengdama AMC ir (arba) GM arba ateityje rengdama SERA C dalį.

Kelnas, 2011 m. lapkričio 14 d.

P. GOUDOU
Generalinis direktorius