



**EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS**

**ATZINUMS NR. 05/2011**

**(2011. gada 14. novembris)**

**par Komisijas regulu, ar ko nosaka prasības par aeronavigācijas pakalpojumiem un ar ko groza Komisijas Regulu (ES) Nr. .../..., kura nosaka kopīgus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas noteikumus saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un groza Regulas (EK) Nr. 2096/2005, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010**

**“Standartizēti Eiropas lidojumu noteikumi (*SERA*), B daļa”**

**“Prasības saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumiem”**

### **Kopsavilkums**

Šajā Atzinumā ir *SERA* Īstenošanas noteikumu 2. panta grozījumu projekts un *SERA* Īstenošanas noteikumu pielikuma grozījumu projekts.

Ierosinātās prasības transponē *ICAO* 11. pielikuma un 3. pielikuma saturu, kurā ir "Lidojumu noteikumi".

Ierosināto jauno Eiropas noteikumu galvenie mērķi:

- saskaņot lidojumu noteikumus Eiropas gaisa telpā;
- atvieglot gaisa telpas lietotāju brīvu pārvietošanos Eiropas gaisa telpā;
- sekmēt funkcionālo gaisa telpas bloku ieviešanu, nodrošinot vienotu kopumu ar gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) procedūrām un ekspluatācijas noteikumiem;
- palīdzēt dalībvalstīm izpildīt ar Čikāgas konvenciju saistītos pienākumus, nodrošinot *ICAO* standartu un ieteiktās prakses vienotu īstenošanu.

Ierosinātās prasības ir izstrādātas, konsultējoties ar iestādēm, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas lietotājiem, asociācijām, militāro pakalpojumu sniedzējiem un aviācijas ekspertiem.

## Paskaidrojums

### I. Vispārīga informācija

1. Šā Atzinuma nolūks ir rosināt Eiropas Komisiju grozīt Komisijas Regulas (ES) Nr. .../...<sup>1</sup> projekta, kas nosaka kopīgus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas noteikumus saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un groza Regulas (EK) Nr. 2096/2005, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010 (turpmāk – “SERA Īstenošanas noteikumi”), 2. pantu un pielikumu, ieviešot jaunu B daļu (turpmāk – “SERA B daļa”). Šīs noteikumu izstrādes procedūras darbības joma ir noteikta darba uzdevumu aprakstā (ToR) ATM.001 (RMT.0148) un precizēta pilnvarojumā, ko Eiropas Komisija piešķir organizācijai EUROCONTROL par Standartizētiem Eiropas lidojumu noteikumiem<sup>2</sup>, kā arī pilnvarojuma grozījumos, kas izdarīti ar vēstuli MOVE E2/JP/sr, ko organizācijai EUROCONTROL nosūtīja 15.10.2010. (turpmāk – “SERA pilnvarojums”).
2. Šis Atzinums pieņemts saskaņā ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (turpmāk – “Aģentūra”) valdes<sup>3</sup> noteikto kārtību atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 216/2008<sup>4</sup> (turpmāk – “Pamatregula”) 19. panta noteikumiem.
3. Ierosinātajos noteikumos ņemti vērā Eiropas Savienības un starptautisko tiesību aktu (ICAO) izstrādes principi, kā arī saskaņotība ar Eiropas Savienības galveno partneriestāžu noteikumiem atbilstīgi Pamatregulas 2. pantā noteiktajiem mērķiem. Ierosinātie noteikumi:
  - a) izstrādāti atbilstīgi darbam, kas tiek veikts Eiropas vienotās gaisa telpas koncepcijas ietvaros, lai īstenotu 4. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulā (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1070/2009, ar ko groza Regulas (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (EK) Nr. 552/2004, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspējību (turpmāk – “gaisa telpas regulējums”), un kas tika pabeigts pēc SERA pilnvarojuma saņemšanas, rezultātā izstrādājot SERA Īstenošanas noteikumu projektu, kuru šis Atzinums papildina;
  - b) transponē ICAO 11. pielikuma un 3. pielikuma attiecīgos noteikumus ar minimālām izmaiņām, kas nepieciešamas, lai ICAO noteikumus iestrādātu Eiropas regulējumā.
4. Atbilstīgi SERA pilnvarojumam un sīkākam paskaidrojumam EUROCONTROL Sākotnējā plānā par Eiropas Komisijas pilnvarojumu Standartizētu lidojumu noteikumu SES/AS/SERA/IPL2<sup>5</sup> izstrādes atbalstīšanai šā Atzinuma un regulas projekta saturs izstrādāts pēc Aģentūras un EUROCONTROL kopīga darba rezultātiem.

<sup>1</sup> Šai regulai vēl nav konkrēta numura, jo Eiropas Komisija to vēl nav pieņēmusi ar komitoloģijas procedūru.

<sup>2</sup> Plašāku informāciju par pilnvarojumu, ko Eiropas Komisija piešķir organizācijai EUROCONTROL, un par EUROCONTROL darba rezultātiem, kā arī Eiropas Komisijai 1. posmā iesniedzamajiem dokumentiem sk. šajā vietnē: [http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard\\_page/sk\\_sera.html](http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html).

<sup>3</sup> Valdes lēmums par procedūru, ko Aģentūra piemēro, izdodot atzinumus, sertifikātus, specifikācijas un norādījumus (Noteikumu izstrādes procedūra). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

<sup>4</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.), un kurā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (OV L 309, 24.11.2009., 51. lpp.).

<sup>5</sup>

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

**II. Apspriešana**

5. 2010. gada 8. februārī Aģentūras tīmekļa vietnē sabiedriskai apspriešanai tika publicēts Ierosināto grozījumu paziņojums (NPA) Nr. 02-2011<sup>6</sup> ar atzinuma projektu Komisijas regulai, ar ko groza *SERA* Īstenošanas noteikumus.
6. Līdz komentāru iesniegšanas termiņam — 2010. gada 10. maijam — Aģentūra saņēma 415 komentārus no 44 autoriem, tostarp valsts aviācijas iestādēm/valsts uzraudzības iestādēm, profesionālām organizācijām un privātiem uzņēmumiem vai privātpersonām.
7. Visi saņemtie komentāri tika ņemti vērā un iekļauti komentāru analīzes dokumentā (CRD), ko Aģentūras tīmekļa vietnē publicēja 2011. gada 23. augustā. Šajā CRD nosauktas visas personas un/vai organizācijas, kas sniegušas komentārus, kā arī norādītas Aģentūras atbildes uz komentāriem.
8. Kā jau tika uzsvērts CRD Nr. 2011-02 Paskaidrojuma daļā, lielākā daļa komentāru tika sniegti, lai atbildētu uz NPA Nr. 2011-02 Paskaidrojuma daļā uzdotajiem jautājumiem un komentētu ierosinātos gaisa telpu klasifikācijas noteikumus. Lielākā daļa komentāru autoru izteica bažas par šādiem jautājumiem:
  - a) A, F un G klases gaisa telpa;
  - b) kompetento iestāžu jēdziens un tā lietojums noteikumu projektā;
  - c) regulatīvā struktūra plašākā nozīmē un *SERA* Īstenošanas noteikumus;
  - d) jautājums par laika pārbaudes rezultātu noapaļošanu ar precizitāti tikai līdz tuvākajai minūtei, nevis pusminūtei, kā pieprasa ICAO;
  - e) ātruma ierobežojums līdz 250 mezgliem;
  - f) minimālā intervāla izvēlēšanās;
  - g) intervāls starp *VFR* lidojumiem naktī un starp *VFR* lidojumiem naktī un *IFR* lidojumiem;
  - h) *IFR* attālums, pilotiem uzturot savu intervālu *VMC* apstākļos (*VMC* attālums);
  - i) īpašie *VFR* (*SVFR*);
  - j) *ATIS*;
  - k) *FIS* darbības joma;
  - l) ziņošana par *MET*.
9. Aģentūra ar *EUROCONTROL* atbalstu analizēja visus komentārus un katram komentāram sniedza saskaņotu atbildi, kā arī nodrošināja vispārēju atbilžu skaidrojumu un to pamatojumu.
10. Turklāt galvenie no sabiedriskās apspriešanas izrietošie jautājumi tika izskatīti kopā ar citiem jautājumiem, ko organizācijā *EUROCONTROL* izvirzīja 2011. gada 19. septembrī notikušajā ieinteresēto pušu konsultatīvajā seminārā. Atbilstīgi diskusiju iznākumam, kā arī atsauksmēm par CRD dokumentu Aģentūra sadarbībā ar *EUROCONTROL* grozīja *SERA* B daļas projektu un pēc tam izstrādāja šā Atzinuma saturu.
11. Par CRD dokumentu Aģentūra saņēma 62 atsauksmes no septiņām organizācijām: no četrām pārvaldības organizācijām, vienas militārās organizācijas, trim *ANSP*, divām reģionālo lidlauku asociācijām, divām vispārējās aviācijas asociācijām un vienas aviokompānijas. Lielākā daļa atsauksmju attiecās uz šādiem jautājumiem:
  - a) F klases gaisa telpa un atbildes uz komentāriem par F klasi;
  - b) ātruma ierobežojums līdz 250 mezgliem konkrētās gaisa telpu klasēs;

<sup>6</sup> Sk. Noteikumu izstrādes arhīvu [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

- c) SERA noteikumu struktūra;
  - d) civilo gaisa kuģu pārtveršana;
  - e) VFR A klases gaisa telpā;
  - f) īpašie VFR naktī un nepieciešamība pēc to atļaušanas;
  - g) FIS darbības joma un noteikumu pārbaudāmība/ tiesiskā noteiktība;
  - h) laika pārbaudes;
  - i) AMC/GM izstrāde;
  - j) noteikumu vispārējā pārbaudāmība un tiesiskā noteiktība;
  - k) jautājums par kompetentajām iestādēm un vēlme lietot terminu "pieņemšana", nevis "apstiprināšana";
  - l) Aģentūras sniegto atbilžu pārāk vispārīgā būtība;
  - m) komentāru spēkā esamība vēl pēc tam, kad Aģentūra ir atbildējusi uz komentāriem CRD dokumentā.
12. Kā norādīts iepriekš, Aģentūra vispirms ņēma vērā šīs atsauksmes un tikai tad izstrādāja Atzinuma saturu; tālāk skaidrojumā izklāstīta atsauksmju apstrādes procedūra.

### III. Aģentūras Atzinuma saturs

#### a. Vispārīga informācija

13. Šā Atzinuma nolūks ir ICAO 11. pielikuma un 3. pielikuma attiecīgos noteikumus, kas pēc būtības tiek uzskatīti par "lidojumu noteikumiem", transponēt SERA B daļā atbilstīgi NPA Nr. 2011-02 izskaidrotajiem izstrādes principiem, tādējādi papildinot SERA Īstenošanas noteikumus un to pielikumu — SERA A daļu.
14. NPA Nr. 2011-02 jau tika paskaidrots, ka šo lidojumu noteikumu izstrādei ir divkāršs juridiskais pamats. No vienas puses, EASA Pamatregula nosaka, ka EASA jāizstrādā Īstenošanas noteikumi, kas aptvertu kopīgus vispārējus ekspluatācijas noteikumus un visas piemērojamās gaisa telpas lietošanas procedūras, un, no otras puses, SES gaisa telpas regula nosaka to, ka Eiropas Komisijai jāpieņem Īstenošanas noteikumi par lidojumu noteikumiem un vienotu gaisa telpu klasifikācijas piemērošanu.
15. Iepriekš minēto apstākļu dēļ sākotnējā pilnvarojumā, ko Eiropas Komisija izsniedza organizācijai EUROCONTROL, jau tika norādīts darbs, kas jāveic, lai ņemtu vērā institucionālās izmaiņas par EASA Pamatregulas darbības jomas paplašināšanu, tajā ietverot arī ATM/ANS. Eiropas Komisija grozīja pilnvarojumu, lai tajā atspoguļotu EASA jaunās kompetences jomas pēc Pamatregulas paplašināšanas.
16. Tāpēc šā Atzinuma saturs izstrādāts saskaņoti ar EUROCONTROL, jo Atzinuma mērķis ir pildīt Aģentūras pienākumus, kas noteikti Pamatregulā un pilnvarojumā, ko Eiropas Komisija piešķirusi organizācijai EUROCONTROL par gaisa telpas regulā noteiktajiem pienākumiem.

#### b. Svarīgākās saņemtās atsauksmes un Aģentūras viedoklis

##### i. Definīcijas

17. Atbilstīgi sabiedriskās apspriešanas laikā saņemtajiem komentāriem ir pārskatītas NPA dokumentā ierosinātās ar SERA B daļu saistītās definīcijas, kas jāpievieno SERA Īstenošanas noteikumu 2. pantā jau iekļautajām definīcijām, un ir pievienotas definīcijas termini "lidojumiem nozīmīgs mākonis" (*cloud of operational significance*), "sadursmju novēršana" (*traffic avoidance*) un "pārejas līmenis" (*transition level*), jo šie termini tiek izmantoti noteikumos. Definīcijas pamato zināmi avoti (piemēram, 11. pielikums, 3. pielikums un PANS-ATM), un tiek uzskatīts, ka definīciju pievienošana uzlabos regulas saprotamību.

18. Turklāt ir svītrotā NPA dokumentā ierosinātā definīcija terminam "gaisa kuģa ekspluatants", jo termins "ekspluatants" jau ir definēts Pamatregulā un šo terminu nevajag vēlreiz definēt Īstenošanas noteikumos. Tomēr, lai izskaidrotu, uz kādiem ekspluatantiem noteikumi attiecas, termins "ekspluatants" ir precizēts, to aizstājot ar vārdkopu "gaisa kuģa ekspluatants".
19. Visbeidzot Aģentūra vēlas norādīt, ka ierosinātajos noteikumos par gaisa kuģu ekspluatantiem<sup>7</sup> (par ko EASA komiteja nesen nobalsoja pozitīvi) dažas definīcijas neatbilst SERA A daļas definīcijām. Tās ir definīcijas terminiem "nakts", "ekspluatācijas vieta" un "gaisa kuģa kapteinis". Aģentūra uzskata, ka Komisijai kopā ar Aģentūru jāizvērtē labākais šīs problēmas risinājums, ņemot vērā to, cik nozīmīgs ir definīciju konsekvents lietojums dažādos noteikumos, kā arī to darbības joma un nolūks.

## ii. Kompetentā iestāde

20. Dažos komentāros tika norādīts: ja ICAO lietotos terminus "pilnvarotā ATS iestāde" vai "pilnvarotā iestāde" (citviet — "atbilstoši pilnvarotā iestāde") aizstāj ar terminiem "kompetentā iestāde" vai "ANSP", varētu mazināties pašreizējās sistēmas stabilitāte un rasties problēmas valstu tiesiskajā regulējumā, kas pašlaik ir spēkā. Kā tika izskaidrots atbildēs uz komentāriem, pašreizējā Eiropas tiesiskajā regulējumā, ko pamato Eiropas vienotās gaisa telpas regulas, nav tādu terminu kā "ATS" vai "MET iestāde" (attiecīgās regulas, piemēram, pienākumus paskaidro atbilstīgi principam par pakalpojumu sniegšanas un uzraudzības nošķiršanu). Tāpēc valsts uzraudzības iestāžu (NSA) vai kompetento iestāžu funkcijas ir nošķirtas no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju funkcijām un dalībvalstu funkcijām (Regula (EK) Nr. 550/2004 un Regula (EK) Nr. 216/2008). Augstākā līmeņa regulējumā izmantotā terminoloģija jāņem vērā, izstrādājot zemāka līmeņa regulējumu. Līdz ar to arī SERA IR projektā jāievēro tie paši principi, tāpēc katra atsauce uz ICAO 11. un 3. pielikumā lietotajiem terminiem "ATS" vai "MET iestāde" ir jāizskata, lai atbilstīgi Eiropas vienotās gaisa telpas regulām norādītu/izlemtu, vai attiecīgais uzdevums/funkcija ietilpst uzraudzības iestāžu vai pakalpojumu sniedzēju (ANSP vai ATS nodaļu) kompetencē.
21. Aģentūra uzskata, ka jāprecizē termina "kompetentā iestāde" definīcija un interpretācija, kāda ir SERA Īstenošanas noteikumos. Definīciju "*kompetentā iestāde ir dalībvalsts iestāde, kuras pienākums ir nodrošināt šīs regulas prasību ievērošanu, vai jebkura cita struktūra, kurai ir uzdots šā pienākuma pildīšana*" dažas ieinteresētās puses interpretējušas kā kompetentajai iestādei sniegtu atļauju dažu uzdevumu pildīšanu uzdot pakalpojumu sniedzējiem, — līdz ar to varētu saprast, ka šajā definīcijā netiek ievērots princips par pakalpojumu sniegšanas un uzraudzības nošķiršanu.
22. Aģentūra uzskata — varētu šķist, ka šī definīcija ir pretrunā gan SES, gan EASA Pamatregulās noteiktajai koncepcijai par uzdevumu uzticēšanu kvalificētajām vienībām. Abās regulās ir atšķirības starp tā saukto "tiesisko deleģēšanu" (pienākumu tiesisku uzticēšanu kādai konkrētai vienībai), kas nosaka kompetentās iestādes būtību, un kompetentās iestādes uzdevumu otrās pakāpes deleģēšanu (vai uzticēšanu kvalificētai vienībai).
23. Aģentūra uzskata, ka definīcija būtu jāgroza šādi: "*kompetentā iestāde ir iestāde, kurai dalībvalsts noteikusi pienākumu nodrošināt šīs regulas noteikumu ievērošanu*".
24. Ja kompetentā iestāde nolemj dažu uzdevumu izpildi deleģēt kādai citai vienībai, ievērojot principus par pakalpojumu sniegšanas un uzraudzības nošķirtību, šī vienība līdz ar to nekļūst par kompetento iestādi. Kvalificētām vienībām var deleģēt tikai konkrētus sertificēšanas un uzraudzības uzdevumus, kā aprakstīts Pamatregulā un SES ietvara regulā. Tomēr šādos gadījumos ir skaidrs, ka šīs vienības nekļūst par kompetentām

---

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Opinion%2004-2011.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/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20(LegisWrite).pdf)  
<http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Annexes%20to%20Regulation.pdf>

iestādēm regulas izpratnē, jo tās rīkojas kompetentās iestādes vārdā un kompetentā iestāde uzņemas atbildību. Drīkst deleģēt dažas darbības, uzdevumus un pienākumus, nevis pakļautību kompetentajai iestādei un tās atbildību.

25. Ja šajā posmā Komisija nevar grozīt definīciju, Aģentūra uzskata, ka šis jautājums Komisijai būtu jārisina vēlāk, rūpīgi izskatot katru noteikumu, lai nodrošinātu, ka tiek saglabāti pienākumi un pašreizējais līdzsvars, kā arī neatkarība starp pakalpojumu sniegšanu un uzraudzību.
26. Vēl svarīgi uzsvērt, ka dažos gadījumos kompetentajai iestādei ir jāapstiprina aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju vai ATS nodaļu uzdevumi, lēmumi, procedūras vai darbības attiecīgi pirms to sākšanas vai pieņemšanas. Tas nozīmē nevis to, ka pirms katras darbības jāsaņem atļauja, bet gan to, ka attiecīgās darbības vispār var veikt, ja kompetentā iestāde tās ir apstiprinājusi sertificēšanas procesa vai izmaiņu pārskatīšanas laikā. Tas attiecas uz, piemēram, minimālā intervāla izvēlēšanos.
27. Dažos komentāros un atsauksmēs par komentāriem pausta vēlme saistībā ar kompetentajām iestādēm lietot terminu "pieņemšana", nevis "apstiprināšana". Aģentūra uzskata, ka termins "pieņemšana" ir juridiski neprecīzs, jo to iespējams interpretēt dažādi. To var interpretēt, piemēram, kā vārdiski neizteiktu saņemšanas atzīšanu, kad kompetentā iestāde vienkārši "atzīst" procedūru, neinformējot ANSP vai ATS nodaļu, tāpēc nav skaidrs, vai kompetentajai iestādei procedūra ir jāpārbauda vai nav. To var interpretēt arī kā kompetentās iestādes pienākumu pārbaudīt un novērtēt procedūru vai darbību un informēt ANSP vai ATS nodaļu par savu lēmumu, lai attiecīgo procedūru pēc tam varētu piemērot vai darbību — izpildīt. Tā kā jāpanāk, lai visas regulētās iestādes tiesību aktus un pienākumus spētu skaidri saprast un interpretēt, termina "pieņemšana" vietā ir izvēlēts termins "apstiprināšana". Izmantojot terminu "apstiprināšana", ir skaidrs, ka iestādei ir jāpārbauda un jānovērtē attiecīgais dokuments, procedūra vai rīcība un oficiāli jāapstiprina.

### iii. Noteikumu struktūra

28. Aģentūras apspriešanas procesā par SERA B daļu dažas ieinteresētās puses pauda bažas, ka SERA iekšējā struktūra nav pietiekami pilnveidota "lasītājam draudzīgā" veidā. Pašreizējā SERA iekšējā struktūra izriet no pilnvarojuma, ko Komisija piešķirusi organizācijai EUROCONTROL, un nosaka posmos daļītu pieeju, sākot ar A daļu, kurā transponēts gandrīz viss ICAO 2. pielikuma saturs. Struktūru nosaka arī nolūks turpināt vienmērīgu pāreju, lai lasītāji atpazītu sev zināmo iekšējo struktūru. Tomēr līdz ar SERA B daļu un tikai atsevišķu ICAO 11. un 3. pielikuma daļu transponēšanu šīs struktūras loģika šķiet ne tik uzskatāma, un dažus noteikumus, visticamāk, varētu grupēt citādi atbilstīgi tajos risinātajiem jautājumiem. Dažas ieinteresētās puses uzskata, ka hronoloģiski veidotas atšķirīgās daļas varētu veiksmīgāk sakārtot vienmērīgākā regulā, kas strukturēta pēc citas loģikas, ir konsekventāka un vieglāk saprotama. Tomēr citas ieinteresētās puses šādu viedokli nepauda, un šķiet, ka tās ir apmierinātas ar pašreizējo pieeju un struktūru.
29. Aģentūra uzskata, ka jautājums par SERA struktūru ir pamatots un pirms lēmuma par galīgo struktūru tas rūpīgi jāizskata, lai nodrošinātu labāku regulējumu un atvieglotu noteikumu īstenošanu.
30. Aģentūra uzskata — kaut gan ICAO struktūras stingra ievērošana noteikumu izstrādes posmā noderēja, lai nodrošinātu regulējuma struktūras atpazīstamību un atvieglotu salīdzināšanu, uz vienu jautājumu attiecināmo noteikumu hierarhiska iedalīšana atšķirīgās daļās, proti, vispārēja informācija (A daļa), pakalpojumi (B daļa) un procedūras (C daļa), nav vienīgā iespēja galīgo SERA noteikumu optimizēšanai. Citas iespējas varētu būt vēl efektīvākas un lietotājiem draudzīgākas, tāpēc tās pienācīgi jāizskata. Patiešām nevajadzētu uz vienu jautājumu attiecināmus noteikumus nepamatoti iedalīt dažādās daļās, jo tas pasliktinātu noteikumu skaidrību un saprotamību. Tomēr SERA B daļas izstrādes laikā nebija iespējams veikt šādu galīgo pārskatīšanu, jo nepietika laika un

dažādas *SERA* daļas bija atšķirīgā sagatavotības un pieņemšanas stadijā (A daļa bija apturēta, B daļa bija galīgajā izstrādes stadijā, bet C daļa vēl tika izstrādāta).

Tomēr Aģentūra uzskata, ka šajā posmā *SERA* A daļas un B daļas pārstrukturēšana būtu gan neiespējama, gan nelietderīga. Tas galvenokārt ir tāpēc, ka *SERA* C daļa pašlaik vēl tikai tiek izstrādāta un šīs daļas sagatavotības pakāpe neļauj rūpīgi izvērtēt visu *SERA* struktūru. Tātad *SERA* noteikumu struktūra būtu jāizskata, kad *SERA* C daļas projekts būs pietiekami sagatavots un zināmā mērā atbildīs plānotajam īstenošanas datumam.

31. Visbeidzot jāuzsver, ka *SERA* noteikumu iespējamā pārstrukturēšana neparedz izmaiņas *SERA* A daļas vai B daļas (vai gaidāmās C daļas) noteikumu saturā. Gluži pretēji — vajadzētu mainīt nevis *SERA* noteikumu A daļas un B daļas (un gaidāmās C daļas) saturu, bet gan attiecīgo nodaļu un pantu izvietojumu *SERA* potenciāli grozītajā struktūrā.

#### iv. Laika pārbaude

32. *ICAO* 11. nodaļā noteikts, ka *ATS* nodaļām laika pārbaudžu rezultāti jāveic, "noapaļojot ar precizitāti līdz tuvākajai pusminūtei". Šī prasība nepārveidojot tika transponēta *SERA* B daļas projektā, un par to tika saņemts daudz komentāru. Vairākumā komentāru tika norādīts, ka rezultāta noapaļošanai līdz "pusminūtei" neatbilst pašreizējai praksei Eiropā, ka mūsdienās gaisa kuģiem un pilotiem ir precīzāki veidi, kā noteikt pareizu laiku ar citām metodēm, un ka būtu pietiekami laika pārbaudes rezultātu noapaļot līdz tuvākajai minūtei. Turklāt ieinteresētās puses norādīja uz zināmu laika raksturošanas nekonsekvenci starp *ICAO* 11. pielikumu un *ICAO* 10. pielikuma II sējumu (11. pielikumā bija norādīta pusminūte, bet 10. pielikumā — stundas un minūtes). Tomēr 10. pielikuma II sējuma 5.2.1.4.1.4. punkta noteikumos ir runa par vispārēju laika raidīšanu, bet 11. pielikumā ir aprakstītas tieši "laika pārbaudes". Prasību veikt laika pārbaudes, rezultātu noapaļojot ar precizitāti līdz tuvākajai minūtei, nevis pusminūtei, strikti atbalstīja izvērtēšanas grupā un sabiedriskās apspriešanas darbseminārā, lai gan netika formulēts neviens skaidrs arguments, kas pamatotu iespējamību veikt laika pārbaudes ar precizitāti līdz tuvākajai pusminūtei.
33. Aģentūra un *EUROCONTROL* rūpīgi izskatīja šo jautājumu, tomēr šāda veida izmaiņas vēl jāizpēta. B daļā ieviešot kādu kritēriju, kas nav tik precīzs kā sākotnējā *ICAO* vērtība, var radīt C kategorijas<sup>8</sup> tipa atšķirību no *ICAO* standarta. Būtu ļoti svarīgi pieņemt lēmumu par kopīgu Eiropas līmeņa vienošanos izveidot koordinētu nacionālu sistēmu paziņošanai par šādām atšķirībām no *ICAO* standartiem, bet *SERA* ietvaros šāda veida atšķirības līdz šim vēl nav izskatītas.
34. Jebkurā gadījumā šādu izmaiņu veikšanai nepieciešams spēcīgs pamatojums, lai pirms lēmuma pieņemšanas pienācīgi tiktu izpētīti un ievēroti visi atbilstīgie aspekti. Ir sāka izpēte, un pašlaik tā notiek, īstenojot sadarbību un koordināciju starp Aģentūru, *EUROCONTROL* un attiecīgajām ieinteresētajām pusēm, tostarp gaisa telpas lietotājiem. Šā jautājuma potenciālajai ietekmei uz drošību ir jāpievērš uzmanībai, jāvelta resursi un laiks darba izpildei.
35. Tāpēc (lai gan šis punkts tiek atbalstīts un komentāros sniegta norāde, ka pašreizējā prakse Eiropā faktiski atšķiras no 11. pielikumā aprakstītās) Atzinumam pievienotajā projektā nav iekļautas pieprasītās izmaiņas un tas atbildīs *ICAO* prasībai līdz brīdim, kad būs pieejami izpētes rezultāti. Tiek veikts viss nepieciešamais, lai nodrošinātu rezultātu pieejamību, pirms Komisija pabeidz *SERA* B daļas pielikuma komitoloģijas procedūru.

#### v. A klases gaisa telpas iedalījums

36. *ICAO* A klases gaisa telpas definīcija nosaka to, ka A klases gaisa telpa paredzēta vienīgi *IFR* lidojumiem. Tāpēc tiek sagaidīts, ka visi piloti izpildīs tikai *IFR* lidojumiem

---

<sup>8</sup> C kategorija — zemāks aizsardzības līmenis vai ir īstenots daļēji/ nav īstenots.



piemērojamās prasības un tiks nošķirti no pārējās satiksmes šā veida gaisa telpā. Dažos komentāros un atsauksmēs par atbildēm uz komentāriem tika lūgts piemērot novirzes no ICAO A klases gaisa telpas definīcijas, kas ļautu konkrētos apstākļos veikt VFR lidojumus. Pēc turpmākas analīzes un diskusijām ar dažām ieinteresētajām pusēm tika atgādināts, ka dažos apgabalos, kur izmanto A klases gaisa telpu, bet piešķir īpašas atļaujas VFR lietošanai, pašreizējā prakse rada vairākas problēmas.

37. Bažu iemesla piemērs — daži lietotāji vēlas visas satiksmes nošķiršanu, tāpat ir neskaidrības par VFR lidojumu statusu gaisa telpā, kurā nav paredzēts atļaut VFR lidojumus, tostarp nošķiršanas režīmu, kas var tikt piemērots šiem lidojumiem. Pēc tam tika secināts, ka šis risinājums noteiktu C kategorijas tipa atšķirības no ICAO standarta. Tāpēc tiek uzskatīts, ka arī turpmāk jānosaka, ka A klases gaisa telpas paredzēts lietot vienīgi IFR lidojumiem. Turklāt valda uzskats, ka SERA Īstenošanas noteikumos varētu rast citus risinājumus ar alternatīvām iespējām, lai iekļautu VFR lidojumus, kuru pamatotība ir saprotama.
38. Piemēri SERA Īstenošanas noteikumos VFR lidojumu atzīšanai konkrēta apjoma gaisa telpā, piemēram, parastas ekspluatācijas gadījumā, nozīmē dažu gaisa telpas daļu klasifikācijas mainīšanu, koridoru veidošanu vai TSA/TRA izveidi. Attiecībā uz īpašiem ekspluatācijas gadījumiem varētu izskatīt iespēju piemērot SERA IR projekta 4. pantu, bet neparedzētos apstākļos vajadzības varētu risināt, piemērojot SERA IR projekta 3. pantu (ar atsauci uz EASA Pamatregulas 14.1. pantu). Meklējot un cenošoties īstenot risinājumus, ko lielākoties pamato gaisa telpas optimāla organizācija, pienācīgi jāatrisina attiecīgās problēmas, vienlaikus nodrošinot labu izpratni par gaisa telpu klasifikāciju un visu pilotu sniegtajiem pakalpojumiem, kā arī jāatbilst ICAO prasībām, kas ir viens no EASA Pamatregulas un gaisa telpas regulējuma mērķiem un ir atspoguļotas EK pilnvarojumā.

#### vi. F klases gaisa telpa

39. Pirmkārt jāuzsver, ka F klases gaisa telpa (atbilstīgi definīcijai ICAO 11. pielikumā) ir izveidota, lai pagaidām atļautu konsultatīvo pakalpojumu sniegšanu, līdz būs iespējams nodrošināt pilnvērtīgu ATC pakalpojumu.
40. 2001. gadā ICAO 11. pielikumā tika iekļauts viedoklis par to, ka konsultatīvos pakalpojumus vajadzētu īstenot tikai kā pagaidu pasākumu saskaņā ar PANS-ATM noteikumu 9.1.4.1.2. pantu: *"Taking into account the considerations detailed in 2.4 of Annex 11, air traffic advisory service should only be implemented where the air traffic services are inadequate for the provision of air traffic control, and the limited advice on collision hazards otherwise provided by flight information service will not meet the requirement. Where air traffic advisory service is implemented, this should be considered normally as a temporary measure only until such time as it can be replaced by air traffic control service."* [Ņemot vērā apsvērumus 11. pielikuma 2.4. pantā, konsultatīvos pakalpojumus gaisa satiksmes jomā vajadzētu sniegt tikai gadījumā, ja gaisa satiksmes pakalpojumi nenodrošina pienācīgu gaisa satiksmes kontroli, un ierobežotās konsultācijas par sadursmes draudiem, ko citos gadījumos sniedz lidojumu informatīvais dienests, neatbilst šai prasībai. Konsultatīvie pakalpojumi par gaisa satiksmi parasti uzskatāmi par pagaidu pasākumiem tikai līdz brīdim, kad tos varēs aizstāt ar gaisa satiksmes kontroles pakalpojumiem.]
41. Jānorāda, ka pēdējais teikums: *"Where air traffic advisory service is implemented, this should be considered normally as a temporary measure only until such time as it can be replaced by air traffic control service"* [Konsultatīvie pakalpojumi par gaisa satiksmi parasti ir uzskatāmi par pagaidu pasākumu tikai līdz brīdim, kad tos varēs aizstāt ar gaisa satiksmes kontroles pakalpojumiem] datējams ar 1960. gadu, kad to iekļāva dok. Nr. 4444 7. izdevuma VII daļas 1.1.2. pantā.
42. Šis jautājums tika apspriests arī ICAO ATS Plānošanas rokasgrāmatā (dok. Nr. 9426), kas publicēta 1984. gadā. Dok. Nr. 9426 I daļas 2. sadaļas 1. nodaļas 1.5. iedaļas *Progressive development of ATS* [Pakāpeniska ATS attīstība] 1.5.9. pantā ir norādīts: *"It*

is for this reason that ICAO has recognized the progressive development of ATS in its provisions of air traffic advisory service as a temporary, intermediate stage in the progression from flight information service to area control service in order to permit an orderly transition from a service which is primarily informative in nature to one which requires the assumption of increased responsibilities by controllers for the safety of flight operations." [Šā iemesla pēc ICAO noteica, ka ATS pakāpeniskā attīstība gaisa satiksmes konsultatīvo pakalpojumu jomā ir pagaidu pasākums starpposma pārejā no lidojumu informatīvā dienesta uz zonas kontroles dienestu, lai nodrošinātu pienācīgu pāreju no pakalpojuma, kas galvenokārt ir informatīvs, uz pakalpojumu, kas kontrolieriem liek uzņemties lielāku atbildību par lidojumu drošību.]. Turklāt 2. nodaļas 2.7.1. punktā norādīts: "As of its inclusion into the relevant ICAO provision, it was intended that air traffic advisory service was to be considered as a temporary intermediary form of ATS in order to allow for an orderly and progressive transition from FIS (en-route or around aerodromes) to the provision of ATC. It should therefore be understood that air traffic advisory service cannot and should not constitute an end in itself but should only be instituted to permit control personnel, during a limited period of time, to acquire the necessary experience in the provision of full ATC by allowing them to act as if they were controlling air traffic without assuming the full range of responsibilities which are inherent in its provision." [Kopš iekļaušanas attiecīgajos ICAO noteikumos bija paredzēts, ka konsultatīvie pakalpojumu gaisa satiksmes jomā uzskatāmi par ATS pagaidu starpposma formu, lai nodrošinātu pienācīgu un pakāpenisku pāreju no FIS (maršrutā vai lidostu tuvumā) uz ATC sniegšanu. Līdz ar to jāsaprot, ka gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi nevar būt pašpietiekami un tiem nevajadzētu tādiem būt, bet tos uz ierobežotu laiku vajadzētu ieviest, lai kontrolējošais personāls varētu gūt nepieciešamo pieredzi pilnīgas ATC nodrošināšanā, ļaujot personālam rīkoties tā, it kā tas kontrolētu satiksmi, neuzņemoties visus ar šo noteikumu tradicionāli saistītos pienākumus.]

43. Tika uzskatīts, ka sākotnēji ierosinātajos IR par konsultatīviem pakalpojumiem gaisa telpā ICAO nolūks bija atspoguļots pareizi. Paturot šo pakalpojumu pagaidu būtību, tika saglabāts ICAO pasākumu raksturs. Lai varētu izvērtēt IR nosacījumus, kā kompromiss starp pagaidu termiņu un ilgtermiņu tika noteikts 3 gadus ilgs laika ierobežojums.
44. Komentāros par F klases gaisa telpu un atsauksmēs par atbildēm uz komentāriem galvenokārt tika pausts viedoklis, ka F klases (atbilstīgi ICAO definīcijai) gaisa telpas lietošanu vajadzētu atļaut bez laika ierobežojuma, lai valstis, kas pašlaik izmanto F klases gaisa telpu, arī turpmāk varētu to izmantot. Komentārus strikti atbalstīja publiskā darbsemināra pārstāvji no dalībvalsts, kas vairāk izmanto savu gaisa telpu, kā arī no dažām šīs valsts reģionālajām lidostām.
45. Pēc tam atbilstīgi argumentiem, kas pamato šos komentārus, tika nolemts no Īstenošanas noteikumiem svītrot prasību par 3 gadus ilgu laika ierobežojumu, un šā jautājuma izskatīšana turpināsies, lai nolemtu, vai tas vienkārši jāsvītro vai jārisina ar AMC.
46. Visbeidzot jānorāda, ka piemērotāks risinājums varētu būt F klases gaisa telpu aizstāt ar G klases gaisa telpu, — tas atkarīgs no satiksmes attīstības. Tāpēc ierosinātajos noteikumos mainīts ICAO paziņojuma teksts, lai to atspoguļotu.

#### **vii. G klases gaisa telpa un IFR piemērojama prasība par radiosakaru iespējām**

47. Šis komentārs netika iesniegts sabiedriskās apspriešanas periodā, bet gan darbseminārā, un Aģentūra uzskatīja, ka ir svarīgi to sīkāk izskaidrot šajā Atzinumā. Pienākums IFR lidojumos nekontrolētā gaisa telpā ņemt līdzīgu radioiekārtas darbseminārā tika apstrīdēts, minot piemēru par planieriem, kas lido nekontrolētā gaisa telpā VMC apstākļos.
48. Turklāt šis jautājums saistīts ar gaisa telpu klašu apraksta nozīmes skaidrojumu B daļas 1. pielikumā, ko sabiedriskajā un neoficiālajā apspriešanā sniedza EUROCONTROL. Skaidrojumā tika norādīts, ka prasība par radiosakaru iespējām tika attiecināta uz IFR lidojumiem nekontrolētā gaisa telpā, bet šī prasība nav jāuztver kā pienākums izveidot pastāvīgus divvirzienu radiosakarus.

49. Šis jautājums tika analizēts, un tika uzskatīts, ka pašreizējais tiesiskais regulējums par *IFR* lidojumiem, lidojumiem nekontrolētā gaisa telpā, gaisa kuģa apkalpes kvalifikāciju un gaisa kuģa ekipāžu, kā arī piemērā minētā šo darbību prakse un ietekme uz drošību neļauj droši svītrot prasību par radiosakaru iespējām, jo *SERA B* daļā tā transponēta no *ICAO 11*. pielikuma. To aizstāj uzskats, ka tādas darbības kā planieru lidojumi nekontrolētā gaisa telpā *VMC* apstākļos varētu aizsargāt ar īpašu gaisa telpas statusu, kas nodrošina nodalīšanu no pārējās satiksmes un, iespējams, piedāvā ekspluatācijas pasākumus, ja radiosakaru iespējas ir fakultatīvas.

#### viii. Minimālā intervāla izvēlēšanās

50. B daļas sākotnējās izstrādes laikā tika nolemts šo daļu aizstāt ar vietturi, kas norāda uz vēlāk pieņemamu Komisijas lēmumu. To darīja jautājuma sarežģītības dēļ un tāpēc, ka jau no paša sākuma tika atzīta nepieciešamība pēc elastīguma, kā arī nepieciešamība no *PANS* iegūto materiālu transponēt īstenošanas noteikumos, attiecīgajos līdzekļos atbilstības panākšanai un norādījumos vai netransponēt vispār — atbilstīgi attiecīgā gadījuma izvērtējumam. Tāpēc tika nolemts šā jautājuma detalizētāku izskatīšanu atlikt līdz brīdim, kad tiks pabeigta *SERA* papildu daļu izstrāde, lai neaizkavētu B daļas procesu.
51. *NPA* dokumentā nebija iekļauta minimālā vertikālā intervāla vērtība, un sākumā tur tika norādīts, ka "*the Commission shall propose measures with regard to the selection of separation minima*" [Komisija ierosina pasākumus minimālā intervāla izvēlei].
52. Tā kā 1000 pēdu un 2000 pēdu minimālais intervāls jau netieši norādīts *SERA I* pielikuma 2. papildinājuma atsaucē uz tabulu ar kreisēšanas līmeņiem, tika nolemts, ka skaidrojumā par vertikālo intervālu vajadzētu iestrādāt *ICAO PANS ATM 5.3.2.* panta tekstu. Tas rada vienotu un standartizētu izpratni par vertikālā intervāla kritērijiem. Darbseminārā tika norādīts, ka jautājumi par horizontālo intervālu netiks iekļauti *IR*, bet gan *AMC* vai *GM*.
53. Apspriešanas laikā par šo izkārtojumu tika saņemti vairāki komentāri, sākot ar jautājumiem par gaidāmo Komisijas lēmumu un beidzot ar nepietiekamu izpratni par viettura izmantošanas precīzu nozīmi un nolūku. Pēc publiskās apspriešanas tika konstatēts, ka sadaļu par minimālā intervāla izvēlēšanos varētu izstrādāt, norādot vispārējo principu, proti, *ANSP* iesniedz priekšlikumu par minimālā intervāla izvēlēšanos, bet kompetentajai iestādei tas jāapstiprina. Izstrādes grupa uzskatīja to par atbilstīgu un drošu pieeju, kad ievērots princips par pakalpojumu sniegšanas un uzraudzības nošķiršanu.
54. Kā ierosināts *NPA* dokumentā un vēlāk atspoguļots *CRD* dokumentā, šo izvēlēšanās procesu bija paredzēts vēlāk iekļaut *ATS* daļā, kuru izstrādās pēc *SERA*, jo tas acīmredzami neatbilda pieņemtajam "lidojumu noteikumu" kritērijam. Tomēr diskusijas darbseminārā liecināja, ka ieinteresētās puses šajā jautājumā nekavējoties vēlas precīzāku materiālu, tāpēc tika izveidots šajā Atzinumā ierosinātais teksts. Vēl viena šīs pieejas pozitīvā iezīme ir tā, ka pieeja varētu nodrošināt konsekveni visā *IR* projekta 2.3. sadaļā, jo dažas apakšsadaļas noteikti jā saglabā *SERA* dokumentā.
55. Šim Atzinumam pievienotajā noteikumu projektā ņemti vērā visi saņemtie komentāri. Tiek uzskatīts, ka noteikumu projekts ir pietiekami elastīgs un samērīgs, to pēc nepieciešamības var papildināt ar attiecīgiem līdzekļiem atbilstības panākšanai un ar norādījumiem un ka vispraktiskākā pieeja būtu ES regulatīvajā vidē atspoguļot specifisko saikni starp *ICAO* standartiem un *ICAO* procedūrām.

#### ix. Īpašais *VFR (SVFR)* nakti

56. *SERA B* daļas projekta 2.6.1. sadaļa izstrādāta, par pamatu ņemot instrumentu Nr. 4 no gaisa telpu klasifikācijas instrumentu kopuma, ko iepriekš izveidoja *EUROCONTROL* Gaisa telpas un navigācijas grupa. Pēc ieinteresēto pušu lūguma attiecīgie noteikumi iestrādāti *SERA IR* projektā, līdz ar to tie papildina *ICAO* standartus. Šā instrumenta izstrādes brīdī ieinteresētās puses lielākoties uzskatīja, ka *SVFR* lietošanu vajadzētu atļaut tikai dienas

laikā. Tolaik vispārējās aviācijas pārstāvji drošības apsvērumu dēļ stingri iestājās pret *SVFR* izmantošanu naktī. Pēc tam izstrādes grupa nolēma, ka *SVFR* vajadzētu atļaut tikai "dienas laikā", un šis noteikums *NPA* publikācijā tika iekļauts kā viens no kritērijiem par *SVFR* attālumu.

57. Tomēr tika iesniegti vairāki komentāri, kuros pausts atbalsts tam, ka *SVFR* lietošanu vajadzētu atļaut arī naktī. Izstrādes grupai bija iebildumi pret šo jautājumi, jo nebija pieejami nozīmīgi drošības materiāli, kas attaisnotu novirzi no instrumentu kopuma, un tas noteica atbildes uz attiecīgajiem komentāriem. No otras puses, pašam instrumentu kopumam nekad nav veikts oficiāls drošības novērtējums, un instrumentu drošības līmenis būtībā tika atvasināts no tā, ka instrumenti atbilst Eiropas "paraugpraksi" un tos izstrādājuši ziņoši aviācijas eksperti, kas atbild par drošības jautājumiem.
58. Viens no tehniskajiem iemesliem, kāpēc *SVFR* lietošana naktī netika uzskatīta par piemērotu, bija tas, ka *SVFR* būtībā izstrādāti tādēļ, lai *VFR* lidojumi varētu iekļūt kontrolētā zonā (*CTR*) vai atstāt to gadījumos, kad nav panākta atbilstība šajā *CTR* norādītajiem *VFR* apstākļiem. Tomēr šo nosacījumu attiecināšana uz nakts apstākļiem piedāvāja ļoti ierobežotas iespējas izlidošanai no *CTR*, jo *SERA A* daļas *NVFR* prasības ir ļoti līdzīgas *CTR* piemērojamiem *VMC* kritērijiem.
59. Diskusijas darbseminārā liecināja, ka komentāri par *SVFR* lietošanu naktī saistīti ar patiesām raizēm un patiesībā šai prasībai ir pieņemams un loģisks pamatojums — būtībā fakts, ka dažādu faktoru dēļ var rasties nepiemēroti metroloģiskie apstākļi. Gadījumos, kad, kā izskaidrots, griesti ir pārāk zemi normāla *VMC* veikšanai, bet pietiekami tādām darbībām kā lidlauka ciklu veikšana, lai uzturētu nakts *VFR* kvalifikāciju, *SVFR* lidojumu veikšanai naktī varētu būt dažas priekšrocības, ja vietējā *ATS* nodaļa tos uzskatītu par piemērotiem un dotu atļauju.
60. Lai apsvērtu visus šos komentārus, tika nolemts, ka kritērijus par lidojumu veikšanu tikai dienas laikā varētu papildināt ar iespēju kompetentajai iestādei izdot atļauju *SVFR* lidojumu veikšanai naktī, pieņemot, ka to var izdarīt pēc drošības novērtējuma uz vietas, tostarp *NVFR/SVFR* kultūras un apstākļu izvērtēšanas uz vietas. Jebkurā gadījumā jāveic drošības novērtējums visiem no gaisa telpu klasifikācijas instrumentu kopuma izrietošajiem noteikumiem un visiem *IR* projekta elementiem, kas uzskatāmi par *ICAO* materiālu papildinošiem, tāpat kā drošības novērtējumu veica *SERA A* daļai. Nākamais ziņojums būs pieejams, pirms Komisija pabeigs *SERA B* daļas komitoloģijas procedūru.

#### **x. FIS darbības joma**

61. Tika saņemti daudzi komentāri par *B* daļas 3.2.2. pantā aprakstīto prasību darbības jomu un jo īpaši par to, ka prasību vārdiskā formulējuma striktas ievērošanas rezultāts varētu būt nerealizējami pienākumi sniegt daudz nevajadzīgas vai reizēm nepieejamas informācijas. Šo jautājumu atsauksmju autori atkārtoja darbseminārā, argumentējot ar *CRD* dokumenta atbildēm uz komentāriem, kur izskaidrots nolūks šo jautājumu precizēt norādījumos. Ieinteresētās puses norādīja, ka daļa bažu ir saglabājusies, jo ar norādījumiem nevar likumīgi pārveidot juridiski saistošu prasību saturu.
62. Aģentūra un *EUROCONTROL* darbseminārā piekrita, ka tās centīsies rast optimālu vārdisko formulējumu, kurā ievērotas pilotu likumīgās ieceres un garantēta "drošāka situācija pēc noklusējuma", neradot *ATS* nodaļām pārmērīgu slogu, kas varētu būt nelīdzsvarots saistībā ar pašreizējo un pieņemamo praksi un pārmērīgas frekvences noslogotības dēļ varētu arī apgrūtināt ekspluatāciju.
63. Aģentūra un *EUROCONTROL* rūpīgi izskatīja noteikumus un iespēju mainīt formulējumu tā, lai nebūtu jāinformē *ICAO* par *C* kategorijas atšķirību. Pēc šīs analīzes tika secināts, ka noteikumu pārveidošanai, iekļaujot vārdus "kā piemērojams" vai "kā praktiski iespējams", nebūs optimālu rezultātu un tas var izraisīt pašreizējās prakses nelīdzsvarotību un pat radīt *C* kategorijas atšķirību.
64. Tāpēc tika nolemts tekstu nepārveidot. Tomēr prasības projekta galīgā forma tiks papildināta arī ar norādījumiem, lai precizētu nolūku un izskaidrotu nepieciešamību

neizņemt frekvenci ar informāciju, kas nav vajadzīga, nav pieejama vai ko vispārējas informācijas gadījumā pilots nav pieprasījis. Norādījumi tiks izstrādāti, izmantojot ICAO 11. pielikuma 1. paziņojuma 4.2.2. pantu, kas paredz, ka jāsaprot — *ATS* nodaļa ne vienmēr var pārzināt visu satiksmi (uztveršanas pārklājumu, radiosakarus utt.) un attiecīgi dažos gadījumos varbūt nespēs sniegt attiecīgo informāciju par sadursmju draudiem.

65.

#### **xi. MET pakalpojumi**

66. Kā jau izskaidrots *NPA* dokumentā, Īstenošanas noteikumu projekta 5. nodaļā transponēti attiecīgie ICAO 3. pielikuma noteikumi, kas pēc būtības uzskatāmi par lidojumu noteikumiem. Šie elementi principā ir saistīti ar ziņojumiem no gaisa kuģa.
67. Saskaņā ar *NPA* rezultātiem daudzas ieinteresētās puses uzskatīja, ka *SERA* nevajadzētu ietvert sadaļas par automātisku datu pārraidi. Komentāros norādīts, ka jautājumus par automātisko datu pārraidi (datu pārvadi) vajadzētu risināt kopīgi ar visiem pārējiem aspektiem, regulējot automātisko datu pārraidi un datu pārvadi.
68. Tāpēc *SERA* B daļas (kas pievienota šim Atzinumam) 5. nodaļā ir tikai noteikumi par īpašajiem ziņojumiem no gaisa kuģa un citiem neikdienišķiem novērojumiem, kas pārraidīti no gaisa kuģa, lietojot radiotelefoniju.
69. Lai kļiedētu bažas, ko ieinteresētās puses jau paudušas par šo noteikumu nošķiršanu no ICAO 3. pielikuma vispārējās sadaļas, Aģentūra paredz laikus izveidot matricu, kas nodrošinās, ka, Eiropas regulējumā transponējot noteikumus no ICAO *SARP*, neviens noteikums netiks nejauši neizlaists.

#### **vi. Civilā gaisa kuģa pārtveršana**

70. Sadaļa par civilo gaisa kuģu pārtveršanu *SERA* B daļā tika transponēta no ICAO 11. pielikuma, nemainot sākotnējo ICAO tekstu. Eiropas Savienības dalībvalstis neziņoja ICAO par atšķirībām no attiecīgajām ICAO 11. pielikuma sadaļām. Tomēr tika iesniegts un darbseminārā vairākkārt atkārtots viens komentārs, kuru pēc tam iesniedza kā atsaukumi un kurā tika īpaši apstrīdēta prasība par centieniem *ATS* nodaļām izveidot divvirzienu komunikāciju ar pārtverto gaisa kuģi un informēt pilotu par pārtveršanu. Lai papildinātu jau sniegto komunikāciju un skaidrojumus un izvairītos no izmaiņām, kas šo noteikumu pārveidošanas gadījumā varētu kaitēt *SERA* B daļas drošībai un viengabalainībai, svarīgi uzsvērt, ka konkrētie noteikumi attiecas vienīgi uz civilo *ATS* nodaļu, kas kontrolē potenciāli pārtveramo civilo gaisa kuģi, un ka šiem noteikumiem ir tikai ar drošību saistīti mērķi un nav ne nolūka, ne iespēju ietekmēt pārtveršanas metodi.
71. Turklāt jāpaskaidro, ka attiecīgajai sadaļai, kas sākas ar norādi, ka *ATS* nodaļai "*shall take such of the following steps as are appropriate in the circumstances: ...*" [atbilstīgi apstākļiem veic šādas darbības:...], ir nepieciešamais elastīgums, un tiek uzskatīts, ka tā dalībvalstu iestādēm ļauj brīvi izveidot savas nacionālās procedūras.
71. Visbeidzot 4.2.2. pantā iekļauts papildu skaidrojums tam, kā veidot sakarus "gais-zeme".

#### **xiii. Dispečera un pilota datu pārraides sakaru (CPDLC) ziņojumu atkārtošana, lietojot radiotelefoniju**

72. *NPA* dokumentā ierosinātajā *SERA* B daļas projektā norādīts, ka lēmumu par *CPDLC* ziņojumu atkārtošanu, lietojot radiotelefoniju, nepieciešamību pieņem kompetentā iestāde. Tas ir piemērs ICAO materiālā ietvertā jēdziena "*ATS* iestāde" transponēšanai, un, kā izskaidrots i sadaļā, Eiropas tiesiskajā regulējumā šis jēdziens jāaizstāj ar jēdzienu "pakalpojumu sniedzējs" vai "kompetentā iestāde". Daudzos komentāros tika norādīts, ka lēmumam par šādu ziņojumu atkārtošanu ir skaidra ietekme uz ekspluatāciju. Turklāt tiek uzskatīts, ka šim ar ekspluatāciju saistītajam lēmumam jāveic drošības novērtējums, ko apstiprina kompetentā iestāde.

73. Tika apstiprināts apspriešanas rakstiskajā procedūrā un darbseminārā saņemto komentāru derīgums, un šim Atzinumam pievienotie *IR* atspoguļo lēmuma ietekmi uz ekspluatāciju, atsaucoties uz *ANSP*, nevis kompetento iestādi.

#### **xiv. Obligātā radio zona (RMZ) – obligātā uztvērējraidītāja zona (TMZ)**

74. Jēdzieni "obligātā radio zona" un "obligātā uztvērējraidītāja zona" ir atvasināti no *EUROCONTROL* gaisa telpu klasificēšanas instrumentu kopuma. Šie jēdzieni tika radīti, lai reaģētu uz bieži minētajām bažām un uzlabotu drošību dažās gaisa telpas daļās, kur vienkārša *ICAO* gaisa telpu klasifikācijas piemērošana nesniedz iecerēto drošības līmeni atbilstīgi šajā gaisa telpā notiekošo aeronavigācijas pasākumu līmenim.
75. Saņemtajos komentāros jautājums par *RMZ* un *TMZ* iestrādi *SERA B* daļā lielākoties tika atbalstīts, un tas jāuzskata par būtisku uzlabojumu pieejamo drošības veicināšanas līdzekļu vienotai īstenošanai Eiropā. Dažos komentāros izskanēja aicinājums uzlabot ierosināto tekstu; šie komentāri ir ņemti vērā un iekļauti Atzinumam pievienotajā noteikumu projektā.
76. Jānorāda – lai gan *RMZ* un *TMZ* neizriet no *ICAO* 11. pielikuma vai 3. pielikuma, tie nerada atšķirības no *ICAO*, jo 11. pielikumā jau bija daži noteikumi, kas ļāva īpašās gaisa telpas daļās noteikt specifiskas prasības par obligātu radio saziņu vai uztvērējraidītāja lietošanu. Jaunieviestā koncepcija nosaka, ka šīs prasības tiks formulētas un izpildītas vienveidīgi visā Eiropā, lai tās būtu skaidri saprotamas visiem pilotiem neatkarīgi no viņu izcelsmes vai valstspiederības. Tomēr jautājums par *RMZ* un *TMZ* būs paketē ar jautājumiem, kam pēc Atzinuma publicēšanas jāveic drošības novērtējums, kura rezultāti jāiesniedz Komisijai.

#### **xv. Ātruma ierobežojums līdz 250 mezgliem**

77. *SERA B* daļas projektā netiek pārveidotas sākotnējās *ICAO* prasības par lidojumu ātruma ierobežojumu saistībā ar gaisa telpas klasifikāciju. Par šo jautājumu tika saņemti pretrunīgi komentāri, kā arī dažas pretrunīgas atsauksmes par *CRD* dokumentu. Dažos komentāros tika lūgts ātruma ierobežojumu piemērot visām gaisa telpas klasēm augstumā līdz 10 000 pēdām, savukārt citos komentāros tika lūgts ierobežojumu piemērot vienīgi *VFR* lidojumiem vai konkrētus lidojumus dažādu iemeslu dēļ no šā ierobežojuma atbrīvot.
78. Princips par savlaicīgu šķēršļu ieraudzīšanu un izvairīšanos no tiem, no kura izriet ātruma ierobežojums, attiecas uz *VFR* un *IFR*, kā arī uz situācijām, kad nav nodrošināts nodalījums. Jānorāda, ka ar kompetentās iestādes apstiprinājumu var piemērot ekspluatācijas ātruma ierobežojumus konkrētam augstumam vai procedūrām, ja vien šie ierobežojumi nav pretrunā *ICAO/SERA* ātruma ierobežojumam saistībā ar gaisa telpu klasifikāciju (piemēram, konkrēts ātrums saistībā ar *SID* un *STAR*).
79. Vienā komentārā tika lūgts no ātruma ierobežojuma atbrīvot dažu kategoriju gaisa kuģus, kam ekspluatācijas vai tehnisku iemeslu dēļ jālido ar lielu ātrumu, bet jāatkārto, ka *SERA IR* attiecas tikai uz *GAT*. Vienīgi dalībvalstis drīkst pretēji *ICAO* prasībām un sava valsts regulējuma ietvaros (piemēram, *OAT*) atļaut ļoti lielu ātrumu aeronavigācijas vidē, kas atvērta visu kategoriju gaisa telpas lietotājiem, taču šādu lēmumu būtu grūti paplašināt un to nevajadzētu piemērot visai Eiropas gaisa telpai un *GAT* noteikumiem, kas attiecas uz šo gaisa telpu.
80. Pēc tam tika nolemts paturēt 250 mezglu ātruma ierobežojumu, kā aprakstīts šim Atzinumam pievienotā noteikumu projekta *ICAO* 11. pielikumā.

#### **xvi. SERA B daļas papildinājums**

81. Atbilstīgi *NPA* dokumentā ietvertajam *SERA B* daļas projekta saturam tika izstrādāts papildinājums, ar kuru ievieš izmaiņas starp *SERA B* daļu un attiecīgajiem *ICAO* pielikumiem un par ko dalībvalstīm kopīgi jāvienojas un jāinformē *ICAO*. Tika saņemti vairāki komentāri, kuros norādīti uzlabojumi vai lūgts veikt izmaiņas atbilstīgi ierosinātajām *IR* projekta izmaiņām.

82. Pēc apspriešanas papildinājumu izskatīja un pārveidoja atbilstīgi *IR* projektā veiktajām izmaiņām, un tas ir pievienots šim Atzinumam.
83. *SERA B* daļas papildinājumā tagad iekļautas deviņas atšķirības, tostarp atšķirības no *ICAO* paziņojumiem, kas noteikti par juridiski saistošiem, bet iepriekš tika ziņots par 253 atšķirībām visā *ICAO* 11. pielikumā un 111 atšķirībām par *SERA B* daļā paturētiem *ICAO* 11. pielikuma elementiem.

#### IV. Regulatīvās ietekmes novērtējums

Nolūks un iecerētā ietekme

84. Regulatīvās ietekmes novērtējuma (*RIA*) mērķis ir noteikt, kā vislabāk izpildīt noteikumu izstrādes uzdevumus, vienlaikus mazinot potenciālo negatīvo ietekmi. *RIA* analīzi veido piecu loģisku pasākumu sērija: problēmas konstatēšana, mērķa definēšana, variantu izstrāde, ietekmes analīze un iespēju salīdzināšana. Šajā gadījumā variantu salīdzinājums bija diezgan ierobežots, jo *SERA IR* projekts tika izstrādāts saskaņā ar *SERA* pilnvarojumu un, kā jau minēts *NPA* Nr. 2011-02, *SERA B* daļas *IR* projekta izstrādes turpināšanas iespēju izvēle bija ierobežota. Tāpēc tiks aplūkota tikai izvēlētais variants.

85. Šajā *RIA* nav atkārtots pilnīgi viss *NPA* dokumentā ietvertā *RIA* saturs, bet gan galvenie jautājumi, pievienojot informāciju par dažiem jauniem ietekmes aspektiem, kas tika konstatēti apspriešanas procesā.

*a. Jautājumi, kas risināti SERA B daļas RIA*

86. *ICAO* 11. pielikuma un 3. pielikuma attiecīgo noteikumu transponēšana Standartizētajos Eiropas lidojumu noteikumos (*SERA*).

87. Turklāt Eiropas Komisija *SERA* pilnvarojumā skaidri norādīja, ka galvenais darba uzdevums ir izveidot Eiropas Komisijas Īstenošanas noteikumu projektu, ja vien netiks nolemts, ka pilnīga saskaņošana nav vajadzīga. Vēl tika pieprasīts, lai noteikumos prioritāte tiktu piešķirta ar *ICAO* saderīgiem risinājumiem.

*b. Jautājuma mērogs*

88. Kā minēts iepriekš — pat ja *ICAO* 2. pielikumu sauc "Lidojumu noteikumi", ir atzīts, ka noteikumi, kas pēc būtības ir "lidojumu noteikumi", var būt iestrādāti arī citos *ICAO* dokumentos. Šis aspekts tika izmantots kā *SERA B* daļas projekta izstrādes pamats, nosakot, kurus *ICAO* 3. pielikuma un 11. pielikuma noteikumus transponēt ES tiesību aktos kā lidojumu noteikumus.

89. *SERA IR* projekta galvenais mērķis nav noteikt dalībvalstīm jaunus pienākumus, bet gan standartizēt *ICAO* pašreizējo pienākumu īstenošanu Eiropas vienotās gaisa telpas sistēmā. Tā kā transponēti *ICAO* noteikumi tiek lietoti visā pasaulē, šā jautājuma mērogs netiek uzskatīts par nozīmīgu.

90. Dažos gadījumos transponētais *SERA B* daļas projekts atšķiras (*A* kategorijas atšķirība) no *ICAO SARP*. Ierosinātās atšķirības ir pamatotas. Priekšlikumam par laika pārbaudēm ar precizitāti līdz tuvākajai 1 minūtei, kas, iespējams, radītu *C* kategorijas atšķirības, tiks veikts drošības novērtējums, un tā rezultāti iesniegti Komisijai, lai atbalstītu komitoloģijas procedūru.

*c. Īss kopsavilkums par Atzinuma mērķiem*

91. Galvenais mērķis ir turpināt Eiropas Komisijas jau iesākto darbu, lai izveidotu saskaņotu lidojumu noteikumu kopumu Eiropas gaisa telpā nolūkā uzlabot drošību un mazināt neērtības un risku, ko rada atšķirīgu nacionālo noteikumu kopumu radītie pārpratumi, kā arī lai nodrošinātu efektīvu un ātru starptautisko gaisa satiksmi, kas nosaka nepieciešamību pēc vienotas zīmju izprašanas, sadursmju novēršanas procedūrām, gaisa satiksmes pakalpojumu instrukcijām, frazeoloģijas un citiem līdzīgiem jautājumiem.

Varianti

92. Izvēlētais variants ir "*SERA B* daļas projekts, kurā transponēti lidojumu noteikumi no *ICAO* pielikumiem, izņemot 2. pielikumu". Šis variants tika izvēlēts saskaņā ar *SERA* pilnvarojumu.



## Saistītie sektori

93. *SERA IR* ietekmēs personas (pilotus, *ATCO*) un struktūras (dalībvalstis, kompetentās iestādes, *ANSP*, gaisa kuģu ekspluatantus un, visticamāk, arī lidlauku ekspluatantus).

## Ietekme

a. *Visa konstatētā ietekme*

94. Šīs regulas ieviešana var ietekmēt personas un struktūras dalībvalstīs, kur gaisa telpu klasifikācija ieviesta ar zināmām atšķirībām no *ICAO* noteikumiem (piemēram, A klasē atļaujot konkrētus *VFR* vai izmantojot F klasi ne tikai kā pagaidu klasifikāciju utt.). Šos sektorus var ietekmēt arī *ICAO SARP* papildināšana (piemēram, dažu paziņojumu statusa paaugstināšana līdz noteikumu līmenim, kā aprakstīts *SERA B* daļas Pielikumā, un jauni noteikumi, ko pamato gaisa telpu klasificēšanas instrumentu kopums).
95. Lai sagatavotu veiksmīgi strukturētu un daļās iedalītu kvantitatīvu novērtējumu, jāveic Eiropas mēroga apsekojums, lai konstatētu šādus aspektus:
- kurās dalībvalstīs *SERA* gaisa telpu klasifikācijas dēļ būs jāveic izmaiņas;
  - kā ieviestās izmaiņas ietekmēs attiecīgo valstu tiesību aktus un kā var notikt īstenošana;
  - kāda būs ietekme dažu gaisa telpas lietotāju piekļuvei konkrētām gaisa telpas daļām un vai jaunie instrumenti, kas iestrādāti *SERA B* daļā, ļaus mazināt problēmas jaunas procedūru veikšanā;
  - kādi resursi, tostarp apmācība, būs nepieciešami jauno procedūru īstenošanai.
96. Šāds apsekojums, iespējams, prasīs gan laiku, gan resursus, un, tā kā *SERA* izstrādei atvēlētais termiņš kopumā ir īss, tiek uzskatīts, ka apsekojumu nav iespējams izpildīt, tāpēc ticams kvantitatīvais novērtējums diez vai nāks klajā.

## i. Drošība

97. Lai pareizi novērtētu, kāda ir īstenošanas noteikumu, attiecīgo līdzekļu atbilstības panākšanai un norādījumu vispārējā ietekme uz drošību, nepieciešams viss tiesību aktu paketes kopums. Turklāt tiek uzskatīts, ka *SERA IR* jāaplūko arī kopā ar nesen pieņemtajiem īstenošanas noteikumiem par lidojumu apkalpes licencēšanu, ar noteikumiem par lidaparātu ekspluatāciju, par kuriem *EASA* komiteja nobalsoja pozitīvi, un ar gaidāmajiem noteikumiem par *ATS* daļu un *MET* daļu. Šajā konkrētajā gadījumā *SERA B* daļā ieviesti tikai tie noteikumi, kas ES tiesību aktos transponēti no *ICAO* 3. pielikuma un 11. pielikuma un pēc būtības uzskatāmi par "lidojumu noteikumiem". *SERA B* daļa papildina *SERA A* daļu, kurā transponēti noteikumi no *ICAO* 2. pielikuma. Turklāt, ES tiesību aktos transponējot *ICAO* 10. pielikuma, *PANS-ATM*, *PANS-OPS* un citu dokumentu attiecīgos noteikumus, jāņem vērā *SERA IR* izstrādes turpināšana. Patiesībā tiesību aktu kopums tiks uzskatīts par pabeigtu tikai tad, kad būs pieņemti visi *IR*, kā aprakstīts sadaļā "Noteikumu struktūra". Tomēr jāuzsver — pēc visu vajadzīgo pasākumu (īstenošanas noteikumu, attiecīgo līdzekļu atbilstības panākšanai un norādījumu) pieņemšanas un īstenošanas pašreizējā situācijā paredzams, ka vispārējā ietekme uz drošību būs pozitīva, jo *ICAO SARP* Eiropas gaisa telpā tiks īstenoti vienoti.
98. Kā jau izskaidrots, nevar cerēt, ka viss saskaņoto Eiropas noteikumu kopums tiks izstrādāts vienlaikus. To Eiropas Komisija atzīst arī organizācijai *EUROCONTROL* piešķirtajā *SERA* pilnvarojumā, kas paredz posmos dalītu *SERA IR* izstrādi.
99. Tomēr, lai pierādītu, ka noteikumi būtībā ir droši, ir jānovērtē šādas transponēšanas ietekme uz drošību, ņemot vērā *SERA B* daļas darbības jomu. Tika veikts drošības ietekmes novērtējums (*NPA* III nodaļā — Kopsaviļkums par *SERA B* daļas drošības novērtējumu), lai gaisa satiksmes pakalpojumu prasības, kas pēc būtības ir "lidojumu noteikumi", Eiropas līmenī transponētu Eiropas vienotās gaisa telpas regulējumā.
100. Ietekme uz drošību tika novērtēta dažādos noteikumu izstrādes posmos.

101. Sākotnējā posmā tika konstatētas sešas augsta līmeņa SERA drošības specifikācijas SERA B daļas noteikumu pienācīgai izstrādei, lai norādītu, ka: *"a complete and correct set of air traffic services requirements, which are of a "rule of the air" nature, have been determined to ensure a safe flow of air traffic within the EU"* [ir noteikts pilnīgs un pareizs gaisa satiksmes pakalpojumu prasību kopums, kas pēc būtības ir "lidojumu noteikumi", lai panāktu drošu gaisa satiksmes plūsmu ES].
102. Pēc izstrādes posma tika pierādīts, ka SERA B daļa ir pilnīga, pareiza, pietiekami stingra un koordinēta, tā ir potenciāli īstenojama/sasniedzama un atbilst IR mērķim. Jānorāda, ka lielākā daļa SERA B daļas prasību uzskatāmas par drošības prasībām, jo to galvenais mērķis ir mazināt aviācijai raksturīgo apdraudējumu/risku (piemēram, sadursmes gaisā, sadursmes uz manevrēšanas ceļa utt.).
103. Turklāt, kā pieprasīts SERA Īstenošanas noteikumos, vietējam drošības novērtējumam jāveicina pāreja no dalībvalstu pašreizējās situācijas uz SERA B daļas noteikumu piemērošanu, lai droši rīkotos šajā pārejas posmā.
104. Visbeidzot novērtējumā tika secināts, ka nevajadzētu pieļaut nekādus atbrīvojumus no noteikumiem un jāievieš "spēkā uzturēšanas" process, lai ņemtu vērā vajadzības drošības jomā nākotnē, ICAO 11. pielikuma un 3. pielikuma grozījumus vai grozījumus, kas izriet no ES ekspluatācijas vides izmaiņām.
105. Noslēgumā jāpiebilst — šā strukturētā drošības ietekmes novērtējuma piemērošana ir pierādījusi, ka SERA B daļas gaisa pakalpojumu prasības, kas pēc būtības ir "lidojumu noteikumi", rada drošāku gaisa satiksmes plūsmu ES un to piemērošana būs pilnīgi droša tikai tad, kad Eiropas aviācijas regulatīvā sistēma būs pabeigta un īstenojama. Patiesībā visi drošības novērtēšanā konstatētie jautājumi, ieteikumi un pieņēmumi ir pienācīgi aplūkoti šim Atzinumam pievienotajos SERA IR vai ir sākti pasākumi to pienācīgai risināšanai (piemēram, notiekošā SERA B daļas AMC un GM izstrāde un cita regulējuma notiekošā izstrāde Pamatregulas ietvaros).
106. Visbeidzot ir svarīgi uzsvērt, ka tiks analizēts tas, kādu ietekmi uz drošību rada daži elementi, piemēram, laika pārbaude ar precizitāti līdz tuvākajai minūtei, nevis pusminūtei, un jauni noteikumi, piemēram, par RMZ un TMZ, un šā novērtējuma rezultātus darīs zināmus Komisijai.

## ii. Ekonomiskā ietekme

107. Šajā posmā izdevumi lielākoties saistīti ar informācijas izplatīšanu un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, lidlauku ekspluatantu un gaisa telpas lietotāju apmācību un iepazīstināšanu ar noteikumiem. Tomēr tie uzskatāmi par "vienreizējiem" izdevumiem, kas pirmoreiz mainīs noteikumus un procedūras. Paredzams, ka pēc tam saskaņotības dēļ pastāvīgie izdevumi samazināsies. Tomēr jāuzsver arī tas, ka nav pieejami dati par katru dalībvalsti, tāpēc ekonomisko ietekmi var novērtēt tikai kvalitatīvi.
108. Ietekme dažādos Eiropas gaisa telpas apgabalos varētu būt šāda:
  - ja valstu noteikumi jau pilnībā atbilst SERA B daļai, izmaiņas nebūs nepieciešamas;
  - būs jāmaina daži valstu noteikumi, lai tie atbilstu SERA B daļai (jo SERA Īstenošanas noteikumos nav transponēts viss ICAO 11. pielikuma vai 3. pielikuma saturs un pilnīga transponēšana notiks vēlāk);
  - nevienai dalībvalstij vairs nebūs jātransponē ICAO 11. pielikuma un 3. pielikuma grozījumi<sup>9</sup>, jo transponēšana notiks Eiropas Savienības līmenī, grozot Eiropas Īstenošanas noteikumus.

---

<sup>9</sup> Tie ICAO SARP, kas jau transponēti ES tiesību aktos

109. Ietekmes apmērs būs atkarīgs no šādiem aspektiem:

- valstu izdevumi, lai izpildītu prasības par valsts drošības novērtējumu, kas jāveic *SERA B* daļas īstenošanas izraisītu izmaiņu gadījumā (ja piemērojams);
- starp *SERA B* daļu un valsts noteikumiem konstatēto atšķirību skaits un apmērs;
- dalībvalstī nepieciešamais ekspluatācijas procedūru izmaiņu apmērs (ja piemērojams);
- riska mazināšanas pasākumu apmērs (ja piemērojams), ko nosaka vietējā līmenī veicamais drošības novērtējums.

110. Izdevumos *SERA B* daļas Īstenošanas noteikumu dēļ var būt šādas pozīcijas:

- izdevumi par informācijas izplatīšanu, apmācību un iepazīstināšanu ar *SERA* Īstenošanas noteikumiem;
- izdevumi par ekspluatācijas procedūru mainīšanu;
- izdevumi par riska mazināšanas pasākumiem (ja piemērojams), ko nosaka vietējā līmenī veicamais drošības novērtējums.

111. Ietekme uz regulatoriem, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem (*ANSP*), lidlauku ekspluatantiem un gaisa telpas lietotājiem noteikti būs atkarīga no tā, kādā mērā attiecīgie valsts noteikumi atšķirsies no *ICAO* 3. un 11. pielikuma un līdz ar to arī no *SERA B* daļas. *ANSP*, lidlauku ekspluatantu un gaisa kuģu ekspluatantu iesaistīšana nozīmēs informācijas izplatīšanu par personāla noteikumu izmaiņām, piemērojamo personāla apmācību un nepieciešamās izmaiņas ekspluatācijas procedūrās. Kompetentajām iestādēm būs jānodrošina, lai to personāls būtu informēts par jebkādam ar attiecīgo gaisa telpu saistītām izmaiņām, un jāpanāk, lai *ANSP*, lidostu ekspluatanti un gaisa telpas lietotāji ievērotu grozītos noteikumus. Šo ietekmi varētu mazināt, nosakot pienācīgu pārejas periodu attiecībā uz *SERA B* daļas noteikumu stāšanos spēkā.

### **Regulatori/kompetentās iestādes**

112. Regulatoriem/kompetentajām iestādēm sākumā būs jāpārlicinās, vai pieprasītās noteikumu izmaiņas ir ieviestas, un tas radīs izdevumus (piemēram, par inspektoriem). Pēc tam izdevumi, kas saistīti ar atbilstības panākšanu grozītajiem noteikumiem, neatšķirsies no pašreizējiem izdevumiem saistībā ar atbilstības panākšanu pašreizējiem noteikumiem. Iespējams, dažām dalībvalstīm, uz kurām attieksies *SERA B* daļas noteikumi, būs attiecīgi jāgroza savi tiesību akti.

113. Dažos īpašos gadījumos izdevumus var radīt nepieciešamība mainīt gaisa telpas klasifikāciju un līdz ar to arī grozīt visas attiecīgās kartes un publikācijas. Turklāt dažās dalībvalstīs būs jāmaina gaisa telpas organizācija, piemēram, nosakot jaunus *ATS* maršrūtus, ierobežotu vai nodalītu gaisa telpu utt., lai nodrošinātu atbilstību gaisa telpu klasifikācijai un risinātu konkrētu gaisa telpas lietotāju vajadzības.

**ANSP un lidlauku ekspluatanti**

114. Visiem ANSP jau vajadzētu būt ieviestām nepieciešamajām procedūrām, lai nodrošinātu attiecīgās informācijas pilnvērtīgu izplatīšanu visiem darbiniekiem, kam tā vajadzīga. Lai gan, ņemot vērā izmaiņas, kas jāveic katram ANSP, tas radīs zināmu administratīvu ietekmi, šo procedūru izmantošana SERA B daļai īstenošanai būtiski neietekmēs ANSP izdevumus.
115. Lai gan iespējami nelieli izdevumi par apmācības materiālu atjaunināšanu, pēc jauno noteikumu ieviešanas ar apmācības kursiem saistītie izdevumi neatšķirsies no pašreizējiem izdevumiem par personāla kompetences uzturēšanu. Apmācības izdevumi varētu palielināties tikai tajās dalībvalstīs, kur jāgroza gaisa telpas klasifikācija un attiecīgi jāgroza arī ATS procedūras. Jebkurā gadījumā izdevumus par ekspluatācijas procedūru izmaiņām, lai veicinātu SERA B daļas īstenošanu, var noteikt tikai vietējā līmenī.
116. Turklāt, ja dalībvalsts izlems mainīt F klases gaisa telpas klasifikāciju, nosakot to par kontrolētu gaisa telpu, tas, iespējams, radīs papildu izdevumus ATCO apmācībā un nodarbināšanā.
117. Ja lidostu ekspluatanti sniedz arī aeronavigācijas pakalpojumus, SERA B daļas īstenošana viņus ietekmēs tāpat kā ANSP.

**Gaisa kuģu ekspluatanti un gaisa telpas lietotāji**

118. Eiropas vai nacionālajos tiesību aktos noteiktajās ikdienas procedūrās pilotu instruktāžai ir informācijas izplatīšana par ierosinātajiem noteikumiem. Tāpēc šo procesu varēs izpildīt, izmantojot pašreizējās procedūras, un tas minimāli ietekmēs izmaksas.
119. Saistībā ar apmācību un eksamināciju: tāpat kā ANSP gadījumā varētu rasties nelieli izdevumi par apmācības materiālu atjaunināšanu, tomēr apmācības izdevumus pēc jauno noteikumu ieviešanas varēs noteikt tikai vietējā līmenī.
120. Dažos īpašos gadījumos, kad regulators/dalībvalsts kompetentā iestāde nolems G, F un E klases gaisa telpā ieviest RMZ un/vai TMZ, ierobežotam skaitam vispārējās aviācijas gaisa kuģu, iespējams, būs nepieciešams papildu aprīkojums, tomēr izdevumus varēs novērtēt tikai vietējā līmenī pēc tam, kad dalībvalsts būs īstenojusi attiecīgos pasākumus.
- iii. Ietekme uz vidi
121. Sagaidāms, ka ietekmes uz vidi nebūs vai tā būs neliela.
- iv. Sociālā ietekme
122. Sagaidāms, ka sociālās ietekmes nebūs.
- v. Citas aviācijas prasības ārpus EASA vai SES darbības jomas
123. Nav citu prasību ārpus EASA vai SES darbības jomas. Tomēr jāatzīst, ka militāro gaisa kuģu ekspluatanti un militāro pakalpojumu sniedzēji, kas pakalpojumus galvenokārt sniedz OAT, neietilpst SES vai EASA Pamatregulas darbības jomā, taču šo noteikumu īstenošana Eiropas līmenī varētu potenciāli ietekmēt viņu darbību, lai gan pieejamā informācija neļauj izvērtēt šīs ietekmes apmēru. Turklāt ir svarīgi uzsvērt, ka ietekme galvenokārt radīsies militāro pasākumu "GAT" aspektam (kā regulatoriem, gaisa telpas lietotājiem vai ANSP), un tāpēc var uzskatīt, ka ietekme būs līdzīga kā uz civilajām struktūrām.

**Kopsavilkums un galīgais novērtējums**

- a. Pozitīvās un negatīvās ietekmes salīdzinājums par katru izvērtēto variantu
124. Kā iepriekš norādīts, bija ierobežotas izvēles iespējas SERA B daļas izstrādes gaitai. Tāpēc šajā RIA nav salīdzināta katra varianta pozitīvā un negatīvā ietekme, bet gan

pievērsta uzmanība izvēlētajā variantā, proti, "lidojumu noteikumu transponēšanas no ICAO pielikumiem, izņemot 2. pielikumu", pozitīvās un negatīvās ietekmes izvērtējumam.

a.1 Pozitīvā ietekme.

- Standartizēto Eiropas lidojumu noteikumu vienota īstenošana Pamatregulas un SES regulu darbības jomā.
- Vienots regulējums, kurā ir no ICAO 2. pielikuma izrietoši attiecīgi lidojumu noteikumi un lidojumu noteikumu transponēšana no ICAO pielikumiem, izņemot 2. pielikumu.
- Lidojot Eiropas gaisa telpā, gaisa telpas lietotājiem nebūs jāievēro katrā dalībvalstī specifiski transponētie ar lidojumu noteikumiem saistītie ICAO SARP.
- Mazāk neērtību un zemāks pārpratumu riska līmenis, ko radītu atšķirīgie valstu lidojumu noteikumi un gaisa telpu klasifikācijas atšķirīgā piemērošana.
- Atbalsts dalībvalstīm, nodrošinot vienotu un atbilstīgu ICAO SARP īstenošanu. Dalībvalstīm vairs nebūs jātransponē ICAO 11. pielikuma un 3. pielikuma attiecīgo noteikumu grozījumi, jo transponēšana notiks centralizēti Eiropas līmenī, izmantojot piemērotus noteikumu izstrādes uzdevumus.
- Saskaņotāka ICAO gaisa telpu klasifikācijas ieviešana.
- Saskaņotāki noteikumi par īpašajiem VFR un nepārprotami to īstenošanas nosacījumi.
- Dalībvalstīm tiek sniegti instrumenti drošības uzlabošanai tajās gaisa telpas daļās, kur tas nepieciešams, izveidojot obligātās radio zonas (RMZ) un obligātās uztvērējraidītāja zonas (TMZ). Tādējādi dalībvalstis ICAO gaisa telpu klasifikāciju var pielāgot savām vajadzībām.

a.2 Negatīvā ietekme.

- Kā jau minēts, ietekmes novērtēšanā saglabāts princips aplūkot tikai vispārējus jautājumus, jo nav iespējams iedziļināties detalizētos īstenošanas aspektos vai specifiskās valstu īpatnībās saistībā ar SERA B daļas īstenošanu. Turklāt ierobežotā laika dēļ nav veikts apsekojums par detalizētiem īstenošanas aspektiem vai specifiskām valstu īpatnībām SERA B daļas īstenošanā.
- Iespējamā negatīvā ietekme ir izdevumi SERA B daļas īstenošanai, proti, izdevumi par personāla apmācību un izmaiņām procedūrās.

b. Galīgais novērtējums un izvēlētais iespējas ieteikšana

125. Vienotu lidojumu noteikumu pieņemšana, kuros transponēti ICAO pielikumu noteikumi, izņemot 2. pielikumu, ir saistīta ar izdevumiem, un to apmērs ir atkarīgs no situācijas dalībvalstīs.
126. Ja nepieciešamas izmaiņas, piemērojamās drošības un izmaiņu pārvaldības sistēmās jau vajadzētu būt procedūrām, kas ļauj attiecīgajām personām izplatīt informāciju, tāpēc izdevumiem, ko rada procesa papildināšana ar informāciju par noteikumiem ierosinātām izmaiņām, vajadzētu būt minimāliem.
127. Apmācības gadījumā varētu rasties zināmi izdevumi par apmācību materiālu pārveidošanu, taču apmācības izdevumus pēc jauno noteikumu ieviešanas varēs noteikt tikai vietējā līmenī.
128. Ja nepieciešamas būtiskākas izmaiņas, īpaši saistībā ar jaunas gaisa telpu klasifikācijas ieviešanu un/vai TMZ un RMZ ieviešanu, attiecīgi palielināsies saistītie izdevumi, bet pašlaik tos nav iespējams novērtēt.

129. Tomēr potenciālo negatīvo ietekmi, kas saistīta ar iespējamu izdevumu palielināšanos dažās dalībvalstīs, kas 11. pielikuma un 3. pielikuma noteikumus īstenojušas ar zināmām izmaiņām, kompensēs vispārējā pozitīvā ietekme, jo pēc visu attiecīgo pasākumu (īstenošanas noteikumu, attiecīgo līdzekļu atbilstības panākšanai un norādījumu) pieņemšanas un ieviešanas *ICAO SARP* Eiropas gaisa telpā tiks īstenoti vienoti. Turklāt dalībvalstīm nebūs jātransponē *ICAO* 11. pielikuma un 3. pielikuma grozījumi, jo transponēšana notiks Eiropas līmenī.
130. Jāuzsver arī pozitīvā ietekme *SERA B* īstenošanas noteikumu ieviešanā, kas veicinās gaisa kuģu brīvu pārvietošanas pār Eiropas valstu robežām un palīdzēs dalībvalstīm uzturēt augstu drošības līmeni, kā arī ieviest funkcionālos gaisa telpas blokus.

## V. Aģentūras galīgais Atzinums

131. Šim Atzinumam pievienotās *SERA B* daļas noteikumi izstrādāti saskaņā ar Aģentūras noteikumu izstrādes procedūrām, kā arī *SERA* pilnvarojumu, ko Komisija piešķir organizācijai *EUROCONTROL*.
132. Ņemot vērā Aģentūras apspriešanas procesu, atbildes uz ieinteresēto pušu komentāriem un saņemtās atsauksmes kopā ar skaidrojumiem un pamatojumiem b) sadaļā, Aģentūras galīgais atzinums ir šāds:
- šim Atzinumam pievienotās *SERA B* daļas noteikumos transponēti tie *ICAO* 11. pielikuma un 3. pielikuma noteikumi, kas pēc būtības uzskatāmi par "lidojumu noteikumiem" un veicina saskaņotu un vienotu gaisa telpu klasifikācijas piemērošanu un gaisa telpu lietošanu Eiropā;
  - atlikušās atšķirības starp *SERA B* daļu un attiecīgajiem *ICAO* pielikumiem attiecībā uz pašreizējo tekstu nosaka vairāk ierobežojumu (A kategorija);
  - jautājumus par vārdkopas "kompetentā iestāde" definīcijas skaidrojumu un par vārdkopas "laika pārbaudes" aprakstu jārisina, pirms Komisija pabeigusi komitoloģijas procedūru;
  - šim Atzinumam pievienotajā noteikumu projekta priekšlikumā ir atrisināti daudzi no iepriekš aprakstītajiem jautājumiem, ko ieinteresētās puses uzdeva izstrādes procesa laikā;
  - ir arī citi jautājumi, kas tiks risināti drīz pēc tam, kad Aģentūra būs novērtējusi šo elementu drošību, kā norādīts Atzinumā, izstrādājot *AMC/GM* vai turpinot darbu ar *SERA C* daļu.

Ķelnē, 2011. gada 14. novembrī

P. GOUDOU

Izpilddirektors