

REGLAMENTO POVEIKIO VERTINIMAS

**DĖL PAGRINDINIO EASA REGLAMENTO TAIKYMO SRITIES IŠPLĖTIMO
ĮTRAUKIANT AERODROMŲ SAUGOS IR SAŪVEIKUMO REGULIAVIMĄ**

TURINYS

SANTRUMPŲ SĄRAŠAS	5
SANTRAUKA.....	7
1. ĮVADAS IR TAIKYMO SRITIS	10
1.1. ES AVIACIJOS SAUGOS TEISĖS AKTŲ RAIDA	10
1.2. ŠIO REGLAMENTO POVEIKIO VERTINIMO APRĖPTIS	12
1.3. POVEIKIO VERTINIMO KARTOTINIS PROCESAS	13
1.3.1. Geresnis reguliavimas	13
1.3.2. Problemos nustatymas.....	13
1.3.3. Išankstinis poveikio vertinimas	13
1.3.4. Administracinių išlaidų vertinimas	14
1.3.5. Šis reglamento poveikio vertinimas	16
1.3.6. Galutinis poveikio vertinimas	16
2. REGLAMENTO POVEIKIO VERTINIMAS	17
2.1. POVEIKIO VERTINIMO METODIKA	17
2.1.1. Kokybinis ir kiekybinis vertinimas	17
2.1.2. Vertinimo metodika.....	17
2.2. PROCESO ORGANIZAVIMAS.....	19
2.1.1. Tarpžinybinė valdymo grupė	19
2.2.2. Interesų grupių konsultacijos	20
2.3. PROBLEMOS ANALIZĖ	23
2.3.1. Saugos lygis ES aerodromuose	23
2.3.1.1. Apibrėžtys	23
2.3.1.2. Tyrimo aprėptis	24
2.3.1.3. Skrydžio etapai.....	24
2.3.1.4. Įvykių kategorijos.....	25
2.3.1.5. Mirtinos avarijos aerodromuose.....	29
2.3.1.6. Pagrindiniai avarijas sukėlę įvykiai.....	30
2.3.1.7. Įvykiai orlaiviui stovint ar riedant.....	32
2.3.1.8. Su kilimo ir tūpimo taku susiję įvykiai	34
2.3.1.9. Lėktuvai ir sraigtasparniai iki 2 250 kg.....	35
2.3.1.10. Aerodromų saugos analizės santrauka	36
2.3.2. Reguliavimo sistema	36
2.3.2.1. ICAO visuotinė reguliavimo sistema	36
2.3.2.2. Taisyklių rengimas ir standartizavimas Europoje	37
2.3.2.3. Susiskaldžiusi reguliavimo sistema.....	39
2.3.3. Nacionalinio lygio organizacijos ir procesai.....	40
2.3.3.1. Saugos priežiūros funkcijų atskyrimas.....	40
2.3.3.2. Viešųjų institucijų vykdomos veiklos funkcijos	42
2.3.3.3. Dabartinė aerodromų saugos priežiūra.....	43
2.3.4. Išvados ir ES įsikišimo pagrindimas	44
2.4. TIKSLAI IR RODIKLIAI	45

2.4.1. Tikslai.....	45
2.4.2. Bendrieji tikslai	45
2.4.3. Specialieji tikslai	45
2.4.4. Veiklos tikslai.....	46
2.4.5. Rodikliai.....	46
2.5. GALIMI VARIANTAI.....	50
2.5.1. Išankstinio poveikio vertinimo variantai.....	50
2.5.2. Šiame reglamento poveikio vertinime svarstomi variantai	50
2.6. BENDRŲ ES TAISYKLIŲ TAIKYMO SRITIES POVEIKIO ANALIZĖ.....	53
2.6.1. Alternatyvūs variantai	53
2.6.2. Tikslinės grupės ir susijusių subjektų skaičius.....	53
2.6.2.1. Aerodromai.....	53
2.6.2.2. Aerodromų operatoriai	58
2.6.2.3. Aerodromų antžeminių paslaugų teikėjai.....	59
2.6.2.4. Kompetentingos institucijos.....	60
2.6.2.5. Trumpai apie susijusius subjektus.....	61
2.6.3. Poveikis saugai.....	61
2.6.4. Ekonominis poveikis	64
2.6.4.1. Agentūros vykdomi standartizacijos patikrinimai.....	64
2.6.4.2. Aerodromų sertifikavimas.....	66
2.6.4.3. Saugos ir kokybės valdymo sistemos.....	68
2.6.4.4. Apgadinimo riedėjimo ir stovėjimo metu išlaidos	71
2.6.4.5. Bendros taisyklės.....	72
2.6.4.6. Kompetencijos sistema aerodromo darbuotojams.....	72
2.6.4.7. Techniniai nurodymai Bendrijos specifikacijose	73
2.6.4.8. Trumpai apie ekonominį poveikį	73
2.6.5. Poveikis aplinkai	74
2.6.6. Socialinis poveikis.....	74
2.6.7. Poveikis kitiems aviacijos reikalavimams, nepatenkantiems į dabartinę EASA veiklos sritį	76
2.6.8. Daugiakriterinė analizė ir rekomenduojamas variantas	76
2.7. AERODROMŲ ĮRANGOS TAISYKLIŲ IR ĮGYVENDINIMO PRIEMONIŲ POVEIKIO ANALIZĖ	78
2.7.1. Alternatyvūs variantai	78
2.7.2. Tikslinės grupės ir susijusių subjektų skaičius.....	78
2.7.2.1. Kompetentingos institucijos.....	78
2.7.2.2. Aerodromai.....	78
2.7.2.3. Aerodromų operatoriai	79
2.7.2.4. Aerodromų antžeminių paslaugų teikėjai.....	81
2.7.2.5. Aerodromų įrangos projektavimo ir gamybos organizacijos	82
2.7.2.6. Aerodromų įrangos eksploatavimo organizacijos	83
2.7.2.7. Trumpai apie susijusius subjektus.....	83
2.7.3. Poveikis saugai.....	84
2.7.4. Ekonominis poveikis	85
2.7.5. Poveikis aplinkai	86
2.7.6. Socialinis poveikis.....	87
2.7.7. Poveikis kitiems aviacijos reikalavimams, nepatenkantiems į dabartinę EASA veiklos sritį	87
2.7.8. Daugiakriterinė analizė ir rekomenduojamas variantas	87
2.8. SERTIFIKAVIMO PROCESO POVEIKIO ANALIZĖ.....	88

2.8.1. Alternatyvūs variantai	88
2.8.2. Tikslinės grupės ir susijusių subjektų skaičius.....	88
2.8.2.1. Aerodromų operatoriai	88
2.8.2.2. Kompetentingos institucijos.....	88
2.8.2.3. Trumpai apie susijusius subjektus.....	89
2.8.3. Poveikis saugai	90
2.8.4. Ekonominis poveikis	90
2.8.4.1. Aerodromų operatoriai	90
2.8.4.2. Kompetentingos institucijos.....	91
2.8.4.3. Trumpai apie ekonominį poveikį	91
2.8.5. Poveikis aplinkai	92
2.8.6. Socialinis poveikis.....	92
2.8.7. Poveikis kitiems aviacijos reikalavimams, nepatenkantiems į dabartinę EASA veiklos sritį	92
2.8.8. Daugiakriterinė analizė ir rekomenduojamas variantas	93
2.9. ĮGALIOJIMŲ SUTEIKIMO VERTINIMO ĮSTAIGOMS POVEIKIO ANALIZĖ	93
2.9.1. Alternatyvūs variantai	93
2.9.2. Tikslinės grupės ir susijusių subjektų skaičius.....	94
2.9.2.1. Aerodromai, operatoriai ir antžeminių paslaugų teikėjai.....	94
2.9.2.2. Kompetentingos institucijos.....	94
2.9.2.3. Vertinimo įstaigos	95
2.9.2.4. Trumpai apie susijusius subjektus.....	96
2.9.3. Poveikis saugai	96
2.9.4. Ekonominis poveikis	97
2.9.4.1. Vertinimo įstaigų akreditavimas	97
2.9.4.2. Aerodromų sertifikavimas.....	99
2.9.4.3. Trumpai apie ekonominį poveikį	100
2.9.5. Poveikis aplinkai	101
2.9.6. Socialinis poveikis.....	101
2.9.7. Poveikis kitiems aviacijos reikalavimams, nepatenkantiems į dabartinę EASA veiklos sritį	102
2.9.8. Daugiakriterinė analizė ir rekomenduojamas variantas	103
2.10. POVEIKIO GELBĖJIMO IR PRIEŠGAISRINĖS APSAUGOS TARNYBŲ (RFFS) DARBUOTOJAMS ANALIZĖ	103
2.10.1. Alternatyvūs variantai	103
2.10.2. Tikslinės grupės ir susijusių subjektų skaičius.....	103
2.10.3. Poveikis saugai	104
2.10.4. Ekonominis poveikis	104
2.10.5. Poveikis aplinkai	105
2.10.6. Socialinis poveikis.....	105
2.10.7. Poveikis kitiems aviacijos reikalavimams, nepatenkantiems į dabartinę EASA veiklos sritį	105
2.10.8. Daugiakriterinė analizė ir rekomenduojamas variantas	105
3. IŠVADOS	107

Santrumpų sąrašas

AEA	Association of European Airlines (Europos aviakompanijų asociacija)
AIB	Air Accident Investigation Body (orlaivių avarių tyrimo institucija)
AIP	Aeronautical Information Publication (oro navigacijos informacinis rinkinys)
AIS	Aeronautical Information Service (oro navigacijos informacijos tarnyba)
AMC	Acceptable Means of Compliance (priimtini atitikimo nustatymo metodai)
ANS	Air Navigation Services (oro navigacijos tarnybos)
ANSP	Air Navigation Service Provider (oro navigacijos paslaugų teikėjas)
ATM	Air Traffic Management (skrydžių valdymas)
ATS	Air Traffic Services (oro eismo paslaugos)
CFIT	Controlled Flight Into Terrain (pavojingas suartėjimas su žemės paviršiumi)
CRD	Comment Response Document (atsakymo į komentarus dokumentas)
CS	Certification Specification (sertifikavimo specifikacija)
DOA	Design Organisation Approval (projektavimo organizacijos patvirtinimas)
EASA	European Aviation Safety Agency (Europos aviacijos saugos agentūra)
EK	Europos Komisija
ECEC	European Civil Aviation Conference (Europos civilinės aviacijos konferencija)
ER	Essential Requirements (esminiai reikalavimai)
ESARR	EUROCONTROL Safety Regulatory requirements (Eurokontrolės saugos norminiai reikalavimai)
ESO	European Standard Organisations (Europos standartizacijos organizacijos)
ETSO	European Technical Standard Order (Europos techninis standartinis užsakymas)
ES	Europos Sąjunga
FAA	Federal Aviation Administration (Federalinė aviacijos administracija)
FSF	Flight Safety Foundation (Skrydžių saugos fondas)
VDDE	Full Time Equivalent (visos darbo dienos ekvivalentas)
GAP	Ground Accident Prevention programme (Avarių ant žemės prevencijos programa)
GASR	Group of Aerodrome Safety Regulators (Aerodromų saugos reguliavimo grupė)
IATA	International Air Transport Association (Tarptautinė oro transporto asociacija)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija)
ICB	Industry Consultation Body (pramonės konsultacinis organas)
IFR	Instrument Flight Rules (skrydžių pagal prietaisus taisyklės)

ILS	Instrument Landing System (tūpimo pagal prietaisus sistema)
IS-SG	Inter-Service Steering Group (Tarpžinybinė valdymo grupė)
JAA	Joint Aviation Authorities (Jungtinė aviacijos administracija)
JAR	Joint Aviation Requirements (bendrieji aviacijos reikalavimai)
MTOM	Maximum Take Off Mass (maksimali orlaivio kilimo masė)
NAA	National (or Civil) Aviation Authority (nacionalinė (ar civilinė) aviacijos institucija)
NPA	Notice for Proposed Amendment (pranešimas apie siūlomą pakeitimą)
NPV	Net Present Value (grynoji dabartinė vertė)
OPS	Operations (operacijos)
POA	Production Organisation Approval (gamybos organizacijų patvirtinimas)
QMS	Quality Management System (kokybės valdymo sistema)
RFFS	Rescue & Fire Fighting Services (gelbėjimo ir priešgaisrinės tarnybos)
RIA	Regulatory Impact Assessment (reglamento poveikio vertinimas)
SAFA	Safety of Foreign Aircraft (užsienio šalių orlaivių sauga)
SARPs	Standards And Recommended Practices (standartai ir rekomenduojama praktika)
SES	Single European Sky (bendras Europos dangus)
SESAR	Single European Sky ATM Research (Europos bendros oro erdvės ATM moksliniai tyrimai)
SMS	Safety Management System (saugos valdymo sistema)

Santrauka

Šio reglamento poveikio vertinimu siekiama iš Europos perspektyvos įvertinti galimus pagrindinio EASA reglamento Nr. 1592/2002 išplėtimo įtraukiant aerodromų saugą ir sąveikumą padarinius.

Šiame reglamento poveikio vertinime remiamasi 2005 m. Komisijos tarnybų iniciatyva atliktu išankstiniu poveikio vertinimu ir 2006 m. Komisijos tarnybų atliktu administracinių išlaidų vertinimu. Reglamento poveikio vertinimą Agentūra atliko laikydamasi Agentūros vykdančiojo direktoriaus patvirtintos metodikos pagal jos Valdančiosios tarybos patvirtintos Agentūros taisyklių rengimo tvarkos 3.4 ir 5.3 punktus.

Šiame reglamento poveikio vertinime apskaičiuotos tik esminės (ne administracinės) išlaidos. Be to, jame tik labai trumpai pateikiama informacija apie interesų grupių pozicijas, kadangi jos buvo įtrauktos į 2007 m. gegužės 5 d. Agentūros paskelbtą CRD 06/2006.

Reglamento poveikio vertinime palaikoma Agentūros nuomonė klausimu, susijusiu su nustatytais problemomis:

- apskaičiuota, kad aerodromų veiksmų sukeltų aviacijos avarijų ar incidentų aerodromuose ar prie jų išlaidos ES-27 + 4 valstybėse yra maždaug 1 164 mln. EUR (2006 m.) per metus;
- pastaraisiais metais ECAC per metus užregistravo maždaug 400 avarijų, kurias kildami arba tūpdami patyrė mažiau nei 2 250 kg sveriantys orlaiviai, dažnai naudodamiesi nedideliais visuomeninio naudojimo oro uostais;
- visuotinės ICAO reguliavimo sistemos nepakanka, kad Europos piliečiams būtų užtikrintas apsaugos lygis, kurio jie tikisi;
- Europos aviacijos saugos reguliavimo sistema yra susiskaldžiusi;
- reguliavimo funkcijų atskyrimas nuo aerodromų veiklos visose ES-27 + 4 valstybėse nėra visiškai aiškus;
- dėl to, kad taisyklės yra lygiagrečiai rengiamos ES-27 + 4 valstybėse, ištekliai naudojami neracionaliai.

Siekiant palengvinti nustatytų problemų sprendimą atsižvelgiant į bendrąsias ES politikos kryptis, nustatyti bendrieji, specialieji ir veiklos tikslai. Šiame reglamento poveikio vertinime panaudoti su specialiaisiais tikslais susieti rezultatų rodikliai.

Pagal NPA 06/2006 pateiktus klausimus sudaryti ir nuodugnai įvertinti penki rinkiniai, kurių kiekvienas apima po tris alternatyvius variantus:

- dėl 2 klausimo dėl gelbėjimo ir priešgaisrinių tarnybų (RFFS) darbuotojų: 2A variantas (jokio specifinio aviacijos srityje dirbančių RFFS darbuotojų reguliavimo), 2B variantas (už kompetencijos sistemą ir medicininius reikalavimus atsakingas aerodromo operatorius) ir 2C variantas (RFFS darbuotojus licencijuoja kompetentinga institucija);
- dėl 3 klausimo dėl būsimų ES teisės aktų taikymo srities: 3A variantas (tik komercinius skrydžius aptarnaujantys oro uostai), 3B variantas (visi visuomeninio naudojimo aerodromai) ir 3C variantas (visi aerodromai, net jei jie nėra visuomeninio naudojimo);
- dėl 4 ir 9 klausimų dėl aerodromų įrangos: 4A variantas (jokio specifinio aerodromų įrangos reguliavimo ES lygiu), 4B variantas (bendros ES taisyklės, taikomos nestandartinei įrangai ir jos projektavimui bei gamybai, ir dar aerodromo operatoriaus

pasirašytas patvirtinimo pareiškimas) ir 4C variantas (bendros ES taisyklės, taikomos nestandartinei įrangai ir jos projektavimui bei gamybai, bet įdiegtos įrangos patvirtinimas yra neatskiriama aerodromų sertifikavimo proceso dalis);

- dėl 7 klausimo dėl sertifikavimo proceso: 7A variantas (sertifikavimo procesas ir aerodromui, ir jo valdymui kiekvienoje vietoje), 7B variantas (privalomas „vienas“ aerodromo operatoriaus sertifikatas visoms įmonėms, kurios eksploatuoja daugiau nei vieną aerodromą) ir 7C variantas (vienas aerodromo operatoriaus sertifikatas, jei to pageidaujama);
- dėl 8 klausimo dėl vertinimo įstaigų vaidmens: 8A variantas (akredituotos vertinimo įstaigos, turinčios įgaliojimus sertifikuoti paprastesnius aerodromus ar operatorius, jei to pageidaujama), 8B variantas (akredituotos vertinimo įstaigos, turinčios įgaliojimus sertifikuoti bet kokią aerodromą ar operatorių, jei to pageidaujama, net ir tuos oro uostus, kurie aptarnauja reguliarių komercinių oro eismą pagal IFR) ir 8C variantas (akredituotos vertinimo įstaigos, ne kompetentingos institucijos, turinčios įgaliojimus sertifikuoti paprastesnius aerodromus ar operatorius).

Įvertintas trijų kiekvieno rinkinio variantų poveikis saugos, ekonominiu, aplinkos apsaugos, socialinio poveikio ir ryšio su kitomis taisyklėmis požiūriu. Galiausiai jie palyginti atlikus daugiakriterinę analizę naudojant nedimensinius „svertinius įverčius“.

Agentūra, pagal specialiuosius siūlomų politinių priemonių tikslus įvertinusi kiekvieno svarstyto varianto poveikį, savo nuomonėje siūlo pasirinkti šiuos variantus:

- 3B variantą dėl ES aerodromų saugos ir sąveikumo taikymo srities teisės aktų (t. y. visiems visuomeninio naudojimo aerodromams taikomos bendrosios ES taisyklės), kadangi šis variantas saugos aspektu buvo dukart geriau įvertintas nei kiti variantai; tai yra pigiausias variantas, kurį pasirinkus galėtų būti sukurta daug naujų kvalifikuotų darbo vietų privačiame sektoriuje, aerodromo operatorių ir antžeminių paslaugų teikėjų bendrovėse;
- 4C variantą dėl aerodromų įrangos reguliavimo (t. y. specialiosios taisyklės ir (arba) ETSO, kai to reikia saugos sumetimais; nuostatos dėl susijusių projektavimo ir gamybos organizacijų; gamintojo pasirašytas pagamintos įrangos atitikties pareiškimas; už įdiegimą vietoje, veikimą ar naudojimą ir eksploatavimą atsakingas aerodromo operatorius, o atsakomybė patvirtinama aerodromo sertifikavimo proceso metu: t. y. nereikia atskiro patvirtinimo vietoje pareiškimo), nes šis variantas daug geriau įvertintas nei alternatyvus 4A variantas; pasirinktas 4C variantas galėtų sudaryti pagrindą geresniam aplinkos apsaugos valdymui aerodromuose ir pagerinti darbo vietų kokybę ir didinti jų skaičių aerodromo įrangos projektavimo ir gamybos organizacijose, be to, šis variantas yra pigesnis už 4B variantą;
- 7C variantą dėl aerodromų operatorių sertifikavimo proceso (t. y. galimybė pageidauti, jei to norima, kad daugiau nei vieną aerodromą valdantiems operatoriams, kurie yra sukūrę centrinės saugos valdymo, kokybės valdymo ir vidaus audito funkcijas, bendrovės lygiu būtų išduodamas vienas aerodromo operatoriaus sertifikatas), nes šis variantas buvo dukart geriau įvertintas nei alternatyvus 7B variantas, ypač socialiniu aspektu, nes pasirinkus šį variantą nereikės mažinti darbo vietų skaičiaus ar versti aerodromo operatorių pertvarkyti savo bendrovę. Be to, 7C variantas taip pat turės teigiamą ekonominį poveikį (t. y. leis sutaupyti šiek tiek lėšų);
- 8A variantą dėl vertinimo įstaigų vaidmens (t. y. suteikti Agentūros akredituotoms vertinimo įstaigoms įgaliojimus sertifikuoti mažiausiai sudėtingus aerodromus ar jų operatorius, bet palikti galimybę pareiškėjams tokiais atvejais siųsti savo prašymą kompetentingai aviacijos institucijai arba vertinimo įstaigai), nes šis variantas buvo bent dvigubai geriau įvertintas nei alternatyvūs variantai ypač dėl to, kad 8A variantas

pralenkė alternatyvų 8C variantą atlikus vertinimą saugos ir socialiniu aspektu, be to, šis variantas, nors ir minimaliai, suteiks galimybę taupyti lėšas;

- 2B variantą dėl gelbėjimo ir priešgaisrinių tarnybų (RFFS) darbuotojų (t. y. nustatomi specialieji aviacijos reikalavimai dėl šių darbuotojų profesinės kompetencijos ir tinkamos sveikatos būklės, kurių laikymąsi turi įrodyti aerodromo operatorius), nes šis variantas teigiamai įvertintas ne tik saugos aspektu, bet ir apskritai triskart geriau nei alternatyvus 2C variantas. Pabrėžtina, kad 2B variantas aplenkia 2C variantą ir socialiniu, ir visuotinio suderinimo aspektu.

Siūlomi variantai taip pat atitinka daugelio institucijų ar administracijų ir pramonės atstovų poziciją, išaiškėjusią plačių konsultacijų metu, ypač atsižvelgiant į 3 010 komentarus dėl NPA 06/2006 ir į 103 atsiliepimus dėl atitinkamo CRD.

Apibendrinant pažymėtina, kad nė vienas iš pasirinktų penkių variantų neturi kenksmingo poveikio saugai. Priešingai – keturi iš jų (pvz., 3B, 4C, 8A ir 2B), palyginti su atitinkamomis alternatyvomis, saugos aspektu įvertinti geriausiai. Vienintelė išimtis – 7C variantas (vieno sertifikato), nes jo atveju visi svarstyti variantai buvo laikomi turinčiais neutralų poveikį saugai.

2005 m. išankstiniame poveikio vertinime apskaičiuota, kad išlaidos, susijusios su Agentūros kompetencijos išplėtimu įtraukiant aerodromų saugos ir sąveikumo reguliavimą, yra 4,4–6,5 mln. EUR (2005 m.) per metus (tik darbo jėgos ir papildomos išlaidos Agentūrai). Šiame reglamento poveikio vertinime Agentūra apskaičiavo tiesiogines papildomas 3 150 tūkst. EUR per metus išlaidas. Ši papildoma išlaidų suma sudaro maždaug 50% minėtos preliminaros sąmatos sumos. Tai nestebina, kadangi ji apima ir ATM/ANS. Komisijos tarnybos 2006 m. pakartotinai apskaičiavo, kad išlaidos sudarys maždaug 7,5 mln. EUR per metus (ne tik tiesioginės Agentūros, bet ir visų interesų grupių išlaidos, tariant, kad ES teisės aktų taikymo sritis apima 1 500 aerodromų). Šiame reglamento poveikio vertinime bendra sąmatos suma yra maždaug 21 mln. EUR per metus (t. y. 3 mln. EUR papildomoms metinėms Agentūros išlaidoms ir likusi suma kitoms interesų grupėms), kas vis tiek patvirtina, kad analizė atlikta proporcingai nuodugnai. Tačiau negalima pamiršti, kad apskaičiuotos bendros aerodromo veiksmų sąlygojamų aviacijos avarijų ir incidentų (infrastruktūros, įrangos, operacijų) išlaidos ES-27 + 4 valstybėse siekia maždaug 1 164 000 tūkst. EUR (2006 m.) per metus, t. y. 125 kartais didesnės. Taigi, jei Agentūros pasiūlymas duotų tik 2% kiekybinės saugos naudos (t. y. 23 280 tūkst. EUR per metus), jis atitiktų numatomas bendrąsias išlaidas siūlomoms politinėms priemonėms.

Be to, siūlomos priemonės ateityje gali būti palankios aplinkai.

Socialiniu požiūriu siūlomos priemonės ne tik skatins vidaus rinkos plėtrą ir darbo jėgos judumą, jos taip pat gali padėti sukurti maždaug 530 papildomų darbo vietų ES-27 + 4 valstybėse, kurių 21 būtų sukurta Agentūroje, 67 – institucijose ir likusios – privačiajame sektoriuje.

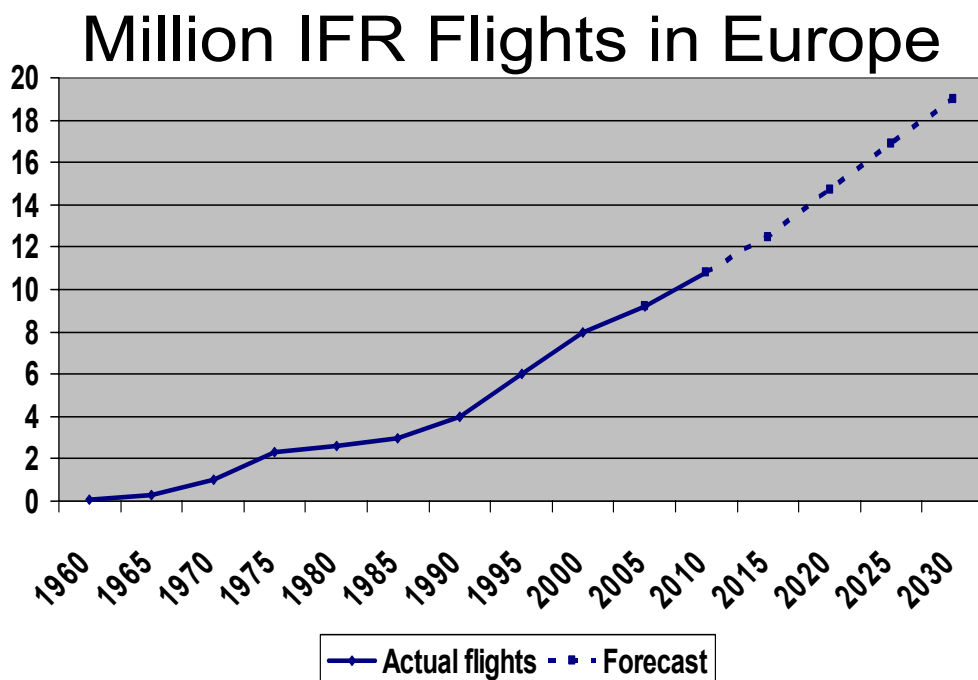
Galiausiai siūlomos priemonės taip pat padėtų geriau suderinti aerodromų saugos ir sąveikumo nuostatas ne tik su pagrindiniu EASA reglamentu Nr. 1592/2002, bet ir su naujuoju požiūriu ir bendro Europos dangaus nuostatomis.

Remiantis šiuo reglamento poveikio vertinimo rezultatais manoma, kad EASA kompetencijos išplėtimas įtraukiant aerodromų saugą ir sąveikumą yra pateisinamas ypač atsižvelgiant į jo teikiamą naudą saugos, socialiniu ir ekonominiu aspektu. Todėl rekomenduojama inicijuoti reikiamą veiklą, kad iki 2008 m. Komisija pateiktų teisės akto pasiūlymą bendram sprendimui priimti.

1. Įvadas ir taikymo sritis

1.1. ES aviacijos saugos teisės aktų raida

Nuo 1987 iki 1992 m. Europos įstatymų leidėjas vieną po kito priėmė tris oro transporto paslaugų liberalizavimo vidaus rinkoje teisės aktų paketus. Dėl to labai padaugėjo skrydžių – nuo maždaug 3 milijonų per metus devintojo dešimtmečio viduryje iki maždaug 10 milijonų šiuo metu. Pagal Europos saugios oro navigacijos organizacijos (toliau – Eurokontrolės) ilgalaikę apžvalgą (C scenarijus, t. y. darni ekonomikos plėtra, bet taip pat griežtesnės aplinkos apsaugos taisyklės) tikimasi, kad eismas ateinančius dešimtmečius toliau intensyvės, kaip matyti 1 diagramoje:



Source: EUROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025

1 diagrama. Oro eismo raida Europoje

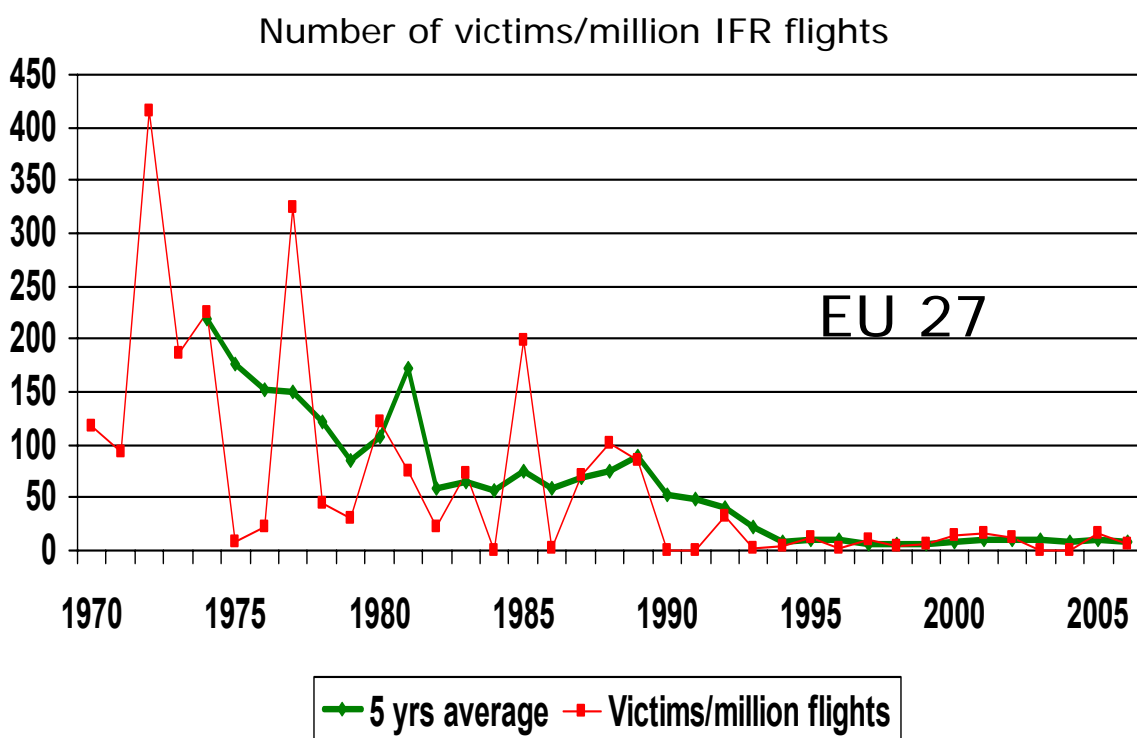
Million IFR flights in Europe	Milijonai IFR-skrydžių Europoje
Actual flights	Faktinis skrydžių kiekis
Forecast	Prognozės
Source ...	Šaltinis: 2006–2005 m. Eurokontrolės ilgalaikės prognozės

Dėl šio liberalizacijos proceso piliečiams buvo pasiūlyta daugiau ir dažnesnių tiesioginių maršrutų, mažesnės kainos. Tačiau jei reguliavimo panaikinimas būtų apėmęs ir saugos aspektus, tai būtų kėlę pavojų pačių piliečių gyvybės apsaugai. Todėl įstatymų leidėjas liberalizuodamas rinką kartu griežtino aviacijos saugos standartus Bendrijos lygiu.

Pagrindiniai dokumentai šiame kelyje yra:

- Direktyva 91/670/EEB dėl personalo licencijų vykdyti civilinės aviacijos funkcijas abipusio pripažinimo;
- Reglamentas 91/3922/EEB dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje;
- Direktyva 94/56/EB dėl „nepriklausomų“ aviacijos avarijų tyrimo institucijų (AIB) steigimo;
- Pagrindinis EASA reglamentas 1592/2002;
- Direktyva 2003/42 dėl pranešimų apie saugos įvykius;
- Direktyva 2004/36 dėl trečiųjų šalių orlaivių saugos (SAFA);
- 2004 m. priimtų 4 reglamentų paketas (t. y. 549, 550, 551 ir 552) dėl bendro Europos dangaus, kuriuo įvestas paslaugų teikėjų ir saugos reguliuotojų atskyrimo principas net skrydžių valdymo (ATM) ir oro navigacijos tarnybų (ANS) srityse;
- Reglamentas 2005/2111 dėl juodojo sąrašo;
- Reglamentas 1899/2006 dėl komercinių skrydžių (vadinamasis EU-OPS).

Rinkos liberalizavimo ir griežtesnio saugos reguliavimo procesai vyksta vienu metu. Statistiniai duomenys rodo, kad Europoje vidutiniškai mirties atvejų skaičius milijonui IRF skrydžių sumažėjo nuo 100 aukų milijonui skrydžių devintojo dešimtmečio pradžioje iki maždaug 10 šiuo metu, t. y. po 20 metų, kaip parodyta 2 diagramoje:



2 diagrama. Milijonui skrydžių tenkančio aukų skaičiaus mažėjimas

Number of victims/million IFR flights	Aukų skaičius milijonui IFR skrydžių
5 yrs average	Vidutiniškai per 5 metus
Victims/million flights	Aukų skaičius milijonui skrydžių
EU 27	ES-27

Nors sunku visiškai patikimai įrodyti glaudų ryšį tarp aukų skaičiaus mažėjimo ir geresnio saugos reguliavimo, vis dėlto reikia pažymėti, kad du vienu metu vykstantys procesai piliečiams buvo labai naudingi, kadangi rinkoje padaugėjo pasiūlymų ir kilo saugos lygis.

Nurodant galimus trūkumus, pabrėžtinios aviacijos sritys, kurias jau aprėpia ES taisyklės ar Agentūros kompetencija. Šios sritys išvardijamos 1 lentelėje:

Sritis	ES taisyklės	EASA veiklos sritis	
		Galiojantis pagrindinis reglamentas	1-asis pagrindinio reglamento išplėtimas ¹
Tinkamumas skraidyti	X	X	
Komerciniai skrydžiai	X		X
Nekomerciniai skrydžiai			X
Skrydžių įgulų licencijavimas			X
Trečiųjų šalių orlaivių sauga (SAFA)	X		
Užsienio operatorių sauga			X
Juodasis sąrašas	X		
Aerodromai	NĖRA		
Skrydžių valdymas (ATM funkcijos) (t. y. skrydžių ir oro erdvės valdymas)	X		
Oro eismo paslaugų tarnybos (ATS)	X		
Liberalizuotos oro navigacijos tarnybos (COM, NAV, SUR, AIS)	X		
Saugos duomenų rinkimas ir analizavimas	X		X
Nepriklausomi avarių tyrimai	X		

1 lentelė. ES taisyklių reguliuojamos aviacijos saugos sritys

Dėmesys atkreiptinas į tai, kad vienintelė aviacijos sritis, kurioje šiandien nėra ES lygiu nustatytų bendrųjų saugos taisyklių, yra aerodromai.

Taip pat galima pažymėti, kad per pastarąjį dešimtmetį iš sumažėjusio skaičiaus mirtinų avarių komercinės aviacijos srityje ES kai kurios katastrofos iš tiesų įvyko aerodromuose (pvz., 2001 m. spalio 8 d. Linatėje).

1.2. Šio reglamento poveikio vertinimo aprėptis

Šiame dokumente analizuojamas galimų Bendrijos aerodromų saugos ir sąveikumo reguliavimo veiksmų poveikis. Konkrečiau:

- ekonominio poveikio vertinime atsižvelgiama tik į esmines išlaidas, kadangi administracines išlaidas vertino Bendrijos tarnybos;

¹ Pateiktas 2005 m. lapkričio 16 d. EK teisės akto pasiūlyme COM 579, šiuo metu vyksta bendro sprendimo procedūra.

- čia nėra išsamiai analizuojamos interesų grupių pozicijos ar atsakymai, nes tai apibendrinta 2007 m. gegužės 5 d. Agentūros tinklalapyje paskelbtame atsakymo į komentarus dokumente (CRD 06/2006). Taigi į šį reglamento poveikio vertinimą įtraukti tik tiesiogiai susiję konsultacijų su interesų grupėmis metu gauti duomenys.

1.3. Poveikio vertinimo kartotinis procesas

1.3.1. Geresnis reguliavimas

Laikydamosi geresnio reguliavimo principo EASA, prieš pateikdama savo nuomonę, visada atlieka tinkamą reglamento poveikio vertinimą. Šis principas įpareigoja ir Komisiją pačiai parengti poveikio vertinimą, prieš įstatymų leidėjui pateikiant kokį nors pasiūlymą.

Nustačius problemą, kaip minima 1.3.2 punkte, darbas buvo organizuojamas taip, kad pastangos kuo mažiau dubliuotųsi. Todėl Komisija atliko išankstinį poveikio vertinimą ir administracinių išlaidų vertinimą, o Agentūra parengė šį dokumentą.

Kad būtų lengviau susigaudyti, šio skyriaus punktuose trumpai informuojama apie atliktą darbą, taip pat tolesnius poveikio vertinimo proceso etapus.

1.3.2. Problemos nustatymas

Kaip minėta, Europoje komercinės aviacijos sauga labai pagerėjo nuo praėjusio amžiaus aštuntojo dešimtmečio pradžios (nuo maždaug 200 aukų milijonui IFR skrydžių) iki 1995 m. (iki maždaug 10 aukų milijonui IFR skrydžių). Tačiau nuo tada, nors ir būta didžiulės technologijų pažangos, šis liūdnas skaičius nesikeitė. Siekiant jį dar labiau sumažinti, reikia ne tik toliau tobulinti technologijas, bet ir atsižvelgti į kitus saugos grandinės aspektus. Visų pirma aerodromų srityje reikėtų spręsti šias pagrindines problemas:

- valstybės narės nevienodai taiko ICAO standartus (apie bet kokį skirtumą galima pranešti; teisės nuostatos visuomet skiriasi ir įsigalioja skirtingomis dienomis);
- nevienodai taikomos ICAO rekomendacijos (neprivalomojo pobūdžio);
- nevienodai ir ne vienu metu įgyvendinamos Europos tarpvyriausybinių aviacijos institucijų, pvz., Eurokontrolės, patvirtintos gerinimo priemonės;
- atsižvelgiant į numatomą tolesnę oro eismo plėtrą (maždaug po 3% per metus) ateinančiais dešimtmečiais būtina toliau kelti saugos lygį;
- būtinas visą sistemą apimantis požiūris, aprėpiantis segmentus ore ir ant žemės (t. y. reikėtų laikyti, kad vietos kliūčių atžvilgiu atvykimo ir išvykimo maršrutai yra neatskiriama aerodromų saugos dalis esminių reikalavimų lygiu, o apsisukimo vieta – neatskiriama aviacijos operacijų ciklo dalis), taip pat žmones ir organizacijas bei aerodromo saugai labai svarbią atitinkamą jų organizacinę sąveiką, kai veikėjai (pvz., aerodromo operatoriai ir antžeminių paslaugų teikėjai) atlieka skirtingas veiklos užduotis;
- aviacijos saugos taisyklių rengimo susiskaldymas Europos lygiu (valstybės narės, Aerodromų saugos reguliavimo grupė (GASR) ir kt.), dėl kurio ištekliai švaistomi 27 lygiagrečioms teisės aktų perkėlimo procesams, kai esama įvairių konsultavimosi su interesų grupėmis būdų ir priemonių.

1.3.3. Išankstinis poveikio vertinimas

2005 m. Komisijos pasamdytas konsultantas atliko išankstinį poveikio vertinimą. Visą poveikio vertinimo ataskaitą galima rasti internete adresu:

http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/studies/doc/finalized/2005_09_15_atm_en.pdf. Atlikus tyrimą padaryta išvada, kad iš tiesų EASA kompetencijos išplėtimas yra logiškiausias, veiksmingiausias ir geriausias sprendimas. Konsultacinės bendrovės nuomone, EASA kompetencijos išplėtimas visų pirma duotų pastebimos naudos saugos srityje, ypač palyginti su sprendimu nieko nedaryti.

Be to, minėtas konsultantas apskaičiavo, kad EASA kompetencijos išplėtimo įtraukiant aerodromų saugą, skrydžių valdymą (ATM) ir oro navigacijos tarnybas (ANS) išlaidos būtų tokios:

- nuo 4,4 iki 6,5 mln. EUR per metus (2005 m.), jei būtų išplėsti Agentūros įgaliojimai ir paskaičiavus tik Agentūros išlaidas (kitoms interesų grupėms konsultantas pateikė tik kokybinio vertinimo rezultatus);
- nuo 4,6 iki 6,9 mln. EUR per metus, jei būtų išplėsti Eurokontrolės įgaliojimai, kaip buvo siūloma viename iš vertintų alternatyvių variantų;
- nuo 7,5 iki 8,6 mln. EUR per metus, jei būtų įsteigta visiškai nauja Bendrijos agentūra atitinkamų sričių reguliavimo užduotims atlikti.

Verta pažymėti, kad minėtame išankstiniame vertinime paprastai vartota sąvoka „oro uostas“, kaip ir 2005 m. lapkričio 15 d. EK komunikate Nr. 578, ir nesistengta nustatyti subjektų, kuriuos tai paveiktų, skaičiaus. Tai buvo tinkamas sprendimas išankstiniam tyrimui. Vėliau pastebėjusi, kad sąvoka „oro uostas“ paprastai apima ir keleivių terminalą², nors ir ICAO konvencijos 14 priede ir Aerodromų saugos reguliavimo grupės (GASR) vartojama sąvoka „aerodromas“, siekdama apsiriboti aviacijos sauga, nuo NPA 14/2006 paskelbimo Agentūra nusprendė vartoti sąvoką „aerodromas“. Interesų grupės šį sprendimą palaikė.

1.3.4. Administracinių išlaidų vertinimas

Administracinės išlaidos, taip pat vadinamos pridėtinėmis arba netiesioginėmis išlaidomis, – siekiant bendrų tikslų patiriamos išlaidos, kurios negali būti lengvai ir konkrečiai nurodytos konkrečiame remiamame projekte. Pagal Komisijos Generalinio sekretoriato parengtas gaires, administracinės išlaidos turėtų būti skaičiuojamos reikiamo veiksmo išlaidų vidurkį (kainą) dauginant iš visų per metus atliktų veiksmų skaičiaus (kiekio). Vidutinės vieno veiksmo išlaidos apskaičiuojamos tarifą (vidutinės darbo jėgos išlaidas per valandą, įskaitant proporcingai apskaičiuotas pridėtines išlaidas) dauginant iš veiksmui reikiamo laiko. Kiekis apskaičiuojamas veiksmų dažnį dauginant iš susijusių subjektų skaičiaus.

Pagrindinė išlaidų modelio lygtis

$$\Sigma P \times Q$$

P (kaina) = tarifas x laikas

ir Q (kiekis) = susijusių subjektų skaičius x dažnis.

Komisijos tarnybos (Energetikos ir transporto generalinis direktoratas, bendradarbiaudamas su šiam tikslui sudaryta Tarptautine valdymo grupe) taikydamos atnaujintų Europos Komisijos Poveikio vertinimo gairių³ 10 priede pateiktą dėl teisės aktų susidarantių administracinių išlaidų vertinimo metodą 2006 m. apskaičiavo tam tikras išlaidas. Tačiau minėti skaičiavimai apėmė ne tik administracines išlaidas, bet ir tiesiogines arba esmines išlaidas (taisyklių rengimo, kurio turės imtis Agentūra, ir aerodromų sertifikavimo išlaidos), susidarantią dėl galimo teisės akto pasiūlymo. Komisija palygino pasirinktą sprendimo variantą (išplėsti EASA

² 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyvos 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką 2 straipsnis (OL L 272, 1996 10 25, p. 0036–0045).

^[3] Europos Komisija, Poveikio vertinimo gairės, 2005 m. birželio 15 d., atnaujintos 2006 m. kovo 15 d., Briuselis, SEC (2005)791.

įgaliojimus įtraukiant aerodromų saugą) su *status quo* (t. y. sprendimu nieko nedaryti). Komisija laikėsi supaprastinto duomenų rinkimo metodo, nes tai pateisino iniciatyvos pobūdis (aerodromų sertifikavimas jau yra ICAO pareiga, plačiai įgyvendinama valstybėse) ir bendros didėjimo tvarka apskaičiuotos išlaidos, visai ES visuomenei sudarančios 10 mln. EUR per metus. Sudėtingesnis duomenų rinkimo metodas būtų buvęs neproporcingas.

Remtasi Eurostato ar Eurokontrolės pateiktais statistiniais duomenimis, taip pat informacija iš interneto (pvz., iš pasaulio oro vežėjus aptarnaujančios maršrutus sudarinėjančios kelionių informacijos bendrovės OAG svetainės), ICAO Regioninio oro navigacijos plano (Europos regiono) I tomo III dalies priedėlio projekto ir Eurokontrolės AIS duomenų bazės, kurioje pateikiamas visuomeninio naudojimo aerodromų sąrašas (duomenys paimti 2006 m. rugpjūčio 31 d.). Papildomos informacijos suteikė Aerodromų saugos reguliavimo grupės (GASR) nariai.

Galiausiai Komisijos tarnybos įvertino visas (administracines ir esmines) EASA kompetencijos išplėtimo įtraukiant aerodromų saugą ir sąveikumą išlaidas, kurias patirtų pati Agentūra ir kitos interesų grupės. Jos nurodytos eurai toliau pateiktoje 2 lentelėje (2006 m.):

EUR (2006 m.) per metus

<i>BLOGIAUSIAS ATVEJIS (t.y. 1 500 aerodromų; 2 reguliavimo veiklai skirti VDDE vienai valstybei)</i>	<i>Sprendimas nieko nedaryti</i>	<i>EASA kompetencijos išplėtimas įtraukiant aerodromų saugos reguliavimą</i>
<i>Esminės išlaidos</i>	8 335 043,20	6 539 997 60
<i>Administracinės išlaidos</i>	1 081 908,00	925 843 20
<i>IŠ VISO</i>	<i>9 416 951,20</i>	<i>7 465 840,80</i>
<i>Skirtumas</i>		<i>- 1 951 110</i>

2 lentelė. Komisijos tarnybų paskaičiuotos EASA kompetencijos išplėtimo įtraukiant aerodromus išlaidos

Kitaip tariant, Komisijos tarnybų nuomone, atsakomybės už saugos reguliavimą centralizavimas EASA dėl masto ekonomijos ir darbo racionalizavimo Europos piliečiams duotų nedidelę ekonominę naudą (beveik 2 mln. EUR (2006 m.) per metus).

Galiausiai Komisijos tarnybos taip pat atliko jautrumo analizę, kad išryškintų ekonominę dviejų pagrindinių parametrų, sudarančių bendras išlaidas, svarbą, t. y.:

- visos darbo dienos ekvivalentų (VDDE) skaičiaus (1 visos darbo dienos ekvivalentas = 1 žmogaus darbo valandoms per metus);
- aerodromų, kurie patenka į siūlomo ES teisės akto taikymo sritį, skaičiaus.

Komisijos tarnybos, nurodžiusios, kad jų vertinimas galėtų būti koreguojamas gavus daugiau informacijos iš EASA, tuo metu manė, kad EASA reikėtų 12 visos darbo dienos ekvivalentų reguliavimo ir standartizavimo veiklai, tariant, kad vidutiniškai 2, 4 arba 6 visos darbo dienos ekvivalentai būtų ir toliau skiriami nacionalinei reguliavimo veiklai, jei būtų nuspręsta nieko nedaryti. Analizėje tariama, kad aerodromų skaičius bus 500, 1 000 arba 1 500. Rezultatai pateikti 3 lentelėje, iš kurios matyti, kad, Komisijos tarnybų manymu, net daugiausiai išlaidų reikalaujančiu atveju (t. y. 1 500 aerodromų, patenkančių į ES teisės aktų taikymo sritį, ir tik 2 taisyklių rengimo visos darbo dienos ekvivalentai valstybėje) EASA kompetencijos išplėtimas atsieitų pigiau nei dabartinės padėties nekeitimas:

Į teisės aktų taikymo sritį patenkančių aerodromų skaičius	Sprendimas	Vidutiniškai taisyklių rengimui skirtų VDDE vienai valstybei		
		2	4	6
500	NIEKO NEDARYTI	5 159	8 010	11 101
	IŠPLĖSTI EASA KOMPETENCIJĄ	3 372		
1 000	NIEKO NEDARYTI	7 288	10 139	13 230
	IŠPLĖSTI EASA KOMPETENCIJĄ	5 524		
1 500	NIEKO NEDARYTI	9 416	12 268	15 300
	IŠPLĖSTI EASA KOMPETENCIJĄ	7 465		

3 lentelė. Komisijos tarnybų atlikta jautrumo analizė

Komisijos tarnybų atliktas administracinių (ir esminių) išlaidų vertinimas iš tiesų buvo pagrįstas daugeliu prielaidų. Studijoje daroma išvada, kad kai kurias šių prielaidų gali reikėti patobulinti, Komisijai gavus Agentūros nuomonę šiuo klausimu. Todėl gali būti, kad Komisijos tarnybos norės pakoreguoti savo sąmatos sumas prieš pateikdamos teisės akto pasiūlymą.

1.3.5. Šis reglamento poveikio vertinimas

Remiantis dviem studijomis, trumpai apibūdintomis 1.3.3 ir 1.3.4 punktuose, parengtas šis reglamento poveikio vertinimas išsamiai pristatomas 2 skyriuje. Už bet kokią kitą prielaidą ar svarstymą, esantį tame skyriuje, atsakinga Agentūra. Visų pirma, kadangi aerodromų yra daugiau nei oro uostų (šie aptarnauja komercinį oro transportą), ypatingas dėmesys skirtas būsimo teisės akto taikymo srities galimo poveikio vertinimui.

Šis reglamento poveikio vertinimas atliktas laikantis Agentūros vykdomojo direktoriaus patirtintos metodikos, pagal Agentūros Valdančiosios tarybos patvirtintos Agentūros taisyklių rengimo tvarkos 3.4 ir 5.3 punktus.

Dar kartą reikėtų priminti, kad, skirtingai nei 1.3.4 punkte minimos Komisijos studijos, šiame reglamento poveikio vertinime atsižvelgiama tik į esmines išlaidas ir neatsižvelgiama į grynai administracines išlaidas (t. y. darbuotojų darbo vietoms, dokumentų kopijavimui, anketų pildymui, korespondencijai ir kt.).

1.3.6. Galutinis poveikio vertinimas

Komisijos tarnybos, siūlydamos priimti teisės akto pasiūlymą šiuo klausimu, bus atsakingos už 1.3.3 punkte minimo išankstinio vertinimo, jų atlikto administracinių išlaidų vertinimo ir šio reglamento poveikio vertinimo apibendrinimą.

2. Reglamento poveikio vertinimas

2.1. Poveikio vertinimo metodika

2.1.1. Kokybinis ir kiekybinis vertinimas

Reglamento poveikio vertinimas – tai argumentų už numatytos taisyklės ar teisės akto pakeitimą ir prieš jį vertinimas, atliktas atsižvelgiant į įvairias nustatyto socialinio tikslo (veiksmingiau ir geriau reguliuoti aerodromų saugą) siekimo galimybes ir pateikiant kuo realesnę jų poveikio visoms susijusių asmenų kategorijoms kiekybinę išraišką.

Vertinimas turi būti proporcingas tikėtinam pasiūlymo poveikiui. Visas poveikis analizuojamas įvairiais aspektais (pagal įvairias temas). Todėl šiame aviacijos sektoriui ir ypač aerodromams poveikio turinčiame reglamento poveikio vertinime, pirmiausia atsižvelgiama į šiuos aspektus:

- saugos;
- ekonominę;
- aplinkos apsaugos;
- socialinę;
- ir poveikį kitiems aviacijos reikalavimams, kurių neapėmia EASA kompetencija.

Konkrečiau kalbant, poveikis įvertintas kokybiškai ir kiekybiškai, kaip matyti 4 lentelėje:

Vertinimas	P O V E I K I S					
	Saugos		Ekonomi nis	Aplin kos	Sociali nis	Poveikis kitiems aviacijos reikalavimams
	Prae ityje	Poveikis ateityje				
Kiekybinis	X					
Apytikris kiekybinis		X	X		X	
Kokybinis		X	X	X	X	X

4 lentelė. Kokybinis ir kiekybinis poveikio vertinimas

Kiekvienas iš šių 5 poveikio vertinimo aspektų toliau pateiktose 2.6–2.10 dalyse apžvelgiamas atskirai.

2.1.2. Vertinimo metodika

Poveikiui įvertinti taikyta metodika suskirstyta į 6 etapus:

- 2.3 dalyje apibūdinta problemų analizė;
- 2.4 dalyje pateiktų tikslų (bendrųjų, specialiųjų ir veiklos) ir rodiklių apibrėžimas;
- 2.5 dalyje pateiktų alternatyvių pagrindinių konsultacijų metu iškilusių klausimų (Bendrijos teisės aktų aprėpties, aerodromų įrangos reguliavimo, sertifikavimo proceso, vertinimo įstaigų vaidmens ir RFFS darbuotojų reguliavimo) sprendimo variantų nustatymas;
- tikslinės grupės dydžio nustatymas ir apskaičiavimas;
- kiekvieno galimo varianto poveikio visoms 2.1.1 punkte išvardytoms 5 nurodytiems aspektams nustatymas ir vertinimas, siekiant nustatyti, kas svarbiausia;
- galutinė daugiakriterinė analizė.

Galimas poveikis labai susijęs su bendraisiais ir specialieji tikslais, nurodytais toliau pateiktuose 2.4.2 ir 2.4.3 punktuose. Jo išmatavimas pagrįstas stebėsenos rodikliais (pasekmių ir rezultatų rodikliais), pateiktais 2.4.5 punkte. Tačiau su bendraisiais tikslais susijusiems rodikliams labai daug įtakos gali turėti kitos veiklos kryptys. Todėl į juos nereikėtų atsižvelgti vertinant siūlomo EASA kompetencijos išplėtimo įtraukiant aerodromus poveikį.

Taigi, pagrindinė bendrųjų tikslų paskirtis – padėti apibrėžti specialiuosius siūlomos veiklos tikslus. Su jais susiję rezultatų rodikliai bus atitinkamai naudojami šiame reglamento poveikio vertinime, jie taip pat galėtų būti naudojami būsimose vidutinio laikotarpio apžvalgose.

Galiausiai 2.4.5 punkte nurodyti veiklos rodikliai nenaudojami šiame reglamento poveikio vertinime. Nepaisant to, juos gali naudoti Komisija, nuolat vertindama siūlomos iniciatyvos įgyvendinimo pažangą.

Nustačius visus poveikio kiekvienai pagrindinei temai ir atitinkamam variantui aspektus, kiekvieno minėto specialiojo tikslo atžvilgiu baigiamosiose 2.6–2.10 dalyse poveikio lentelėje trumpai pateikiami rezultatai. Tokia lentelė sudaroma naudojantis daugiakriterine analize, kurios etapai yra tokie:

- specialiųjų visiems siūlomiems alternatyviems variantams taikomų tikslų nustatymas;
- kiekvieno varianto susiejimas su galimais poveikio aspektais, kad būtų galima palyginti variantus;
- vertinimo kriterijų nustatymas (naudojant rezultatų rodiklius), bent jau kokybiniu ir, kai įmanoma, kiekybiniu aspektu (antruoju atveju atsižvelgiama į tikslinės grupės dydį);
- vertinimas, kiek kiekvienas variantas atitinka kriterijus, išreiškiančius poveikį, vertinant kiekybiniu ar kokybiniu požiūriu nedimensine tvarka (toliau – įvertis): t. y. -3 – kai poveikis itin neigiamas, -2 – vidutiniškai neigiamas, -1 – nedaug neigiamas, 0 – neutralus ir +3 – teigiamas;
- kiekvieno poveikio aspekto svorinio daugiklio nustatymas santykinei jo svarbai atspindėti: svorinis daugiklis 3 buvo skirtas poveikiui saugai ir aplinkai, 2 – ekonominiam ir socialiniam poveikiui ir 1 – poveikiui kitiems aviacijos reikalavimams;
- galiausiai variantų lyginimas, sudedant jų atitinkamus svertinius įverčius.

2.2. Proceso organizavimas

2.1.1. Tarpžinybinė valdymo grupė

2005 m. rugsėjo mėn. konsultantas parengė galutinę 1.3.3 punkte minimą išankstinio poveikio vertinimo ataskaitą. Tada Komisija paskelbė ketinanti laipsniškai siekti EASA sistemos⁴ išplėtimo.

Todėl Energetikos ir transporto generalinio direktorato Aviacijos saugos ir aplinkos (F3) skyrius 2006 m. sausio mėn. sudarė tarpžinybinę valdymo grupę (IS-SG) Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) kompetencijos išplėtimo įtraukiant oro navigacijos tarnybas (ANS), skrydžių valdymą (ATM) ir aerodromus *ex-ante* vertinimui ir galutiniam poveikio vertinimui atlikti. Šios grupės užduotys buvo tokios:

- apžvelgti rangovo atliktą išankstinį vertinimą ir patarti, ar kartu su pasiūlytu būdu reikėtų apsvarstyti ir kitus išsamesnius variantus;
- palengvinti prieigą prie informacijos, kad būtų galima parengti galutinę studiją;
- teikti paramą už vertinimą atsakingam asmeniui, ypač vertinant riziką ir apskaičiuojant išlaidas, kai bus žinomos EASA nuomonės detalės;
- stebėti darbą ir tvirtinti rezultatus;
- dalyvauti susitikimuose;
- dalyvauti vertinant vertinimo kokybę;
- užtikrinti išvadų ir rekomendacijų sklaidą.

Be kitų Energetikos ir transporto generalinio direktorato ir Agentūros skyrių, minėtoje IS-SG grupėje atstovaujama ir kitoms Komisijos tarnyboms, pvz.: Generaliniam sekretariatui, Teisės tarnybai, Įmonių ir pramonės generaliniam direktoratui, Aplinkos generaliniam direktoratui ir Biudžeto generaliniam direktoratui.

Pradinis susitikimas įvyko 2006 m. kovo 20 d., po to vyko reguliarūs susitikimai, kurių šeštas įvyko 2007 m. kovo 21 d. Septintasis susitikimas bus numatytas šiam reglamento poveikio vertinimui pristatyti IS-SG grupės nariams; jį pristatys EASA.

Iki šiol IS-SG grupės nariai pagrindinę techninę ir išlaidų informaciją teikė daugiausia Energetikos ir transporto generaliniam direktoratui rengiamam administracinių išlaidų vertinimui, visi nariai dalyvavo ne tik susitikimuose, bet ir paštu gavo dokumentus peržiūrėti.

Tikimasi, kad IS-SG grupė ne tik pateiks savo pastabas dėl dabartinį reglamento poveikio vertinimo ir vėliau patvirtins galutinį Energetikos ir transporto generalinio direktorato parengtą poveikio vertinimą, bet ir tęs savo veiklą, kai bus baigiamas EASA kompetencijos išplėtimo įtraukiant ATM ir ANS poveikio vertinimas.

⁴ COM (2005) 578 galutinis, 2005 m. lapkričio 15 d.

2.2.2. Interesų grupių konsultacijos

Pagal trylika įvairių būdų surengtos struktūriškos interaktyvios interesų grupių konsultacijos (neįskaitant laiškų ir neformalių informacijos mainų), šie būdai apibendrinti toliau pateiktoje 5 lentelėje:

Nr.	Atsakingas	Konsultacijų laikotarpis	Tikslinė grupė	Būdas	Rezultatai
1	ECORYS	2005 m. vidurys	Daugiau nei 70 atrinktų interesų grupių	Anketos	Gautos 56. Atsakymai apibendrinti ECORYS ataskaitoje.
2	ECORYS	2005 m. vidurys	25 pagrindinės interesų grupės	Pokalbiai	Atsakymai apibendrinti ECORYS ataskaitoje.
3	EASA	2005 m. gruodžio mėn.	Nacionalinių institucijų patariamoji grupė (AGNA)	Konsultacijos dėl EASA metinio taisyklių rengimo plano	Patvirtinta užduotis BR 002
4	EASA	2005 m. gruodžio mėn.	Saugos standartų konsultacinis komitetas (SSCC)		Patvirtinta užduotis BR 002
5	EASA	2005 m. gruodžio mėn.	AGNA	Konsultacijos dėl užduočių BR 002 parengtų techninių užduočių	Paskelbtos techninės užduotys
6	EASA	2005 m. gruodžio mėn.	SSCC		Paskelbtos techninės užduotys
7	EASA	2006 m. gegužės–spalio mėn.	Viešos konsultacijos internetu	NPA 06/2006	1 850 respondentų pateikė 3 010 komentarų. Paskelbtas CRD.
8	EASA	2007 m. gegužės–liepos mėn.	Viešos konsultacijos internetu	CRD 06/2006	15 interesų grupių pateikė 103 atsiliepimus. Į juos atsižvelgta rengiant nuomonę.
9	EASA	Nuo 2006 m. pradžios	Aviacijos institucijos	Pristatymai GASR WG	Nuolatinis dalyvavimas ir diskusijos susitikimuose
10	EASA	2006 m. gruodžio mėn.	Aerodromų interesų grupės	Pristatymas Tarptautinės aerouostų tarybos (ACI Europe) renginyje „Airport Exchange“	Įvykdytas pristatymas
11	EASA	2007 m. birželio mėn.	JK aerodromų interesų grupė	Pristatymas AOA operacijų ir saugos konferencijoje	Įvykdytas pristatymas
12	EASA	2007 m. birželio mėn.	Austrijos, Vokietijos ir Šveicarijos aerodromų interesų grupės	Pristatymas ADV infrastruktūros ir technologijų komitete	Įvykdytas pristatymas

13	EASA	2007 m. rugsėjo mėn.	Aerodromų interesų grupės	Pristatymas ACI techniniame komitete	Įvykdytas pristatymas
----	------	-------------------------	------------------------------	--	-----------------------

5 lentelė. Interesų grupių konsultacijos

Visų pirma pokalbių ir anketų, už kuriuos buvo atsakingas Komisijos pasamdytas konsultantas (ECORYS), rezultatai buvo panaudoti atliekant išankstinį poveikio vertinimą ir pagrindžiant tyrimą įvairiomis temomis, pvz., problemos analizė, poveikio vertinimas ir variantų lyginimas. Visuose pagrindiniuose studijos skyriuose atskirame skirsnyje pateiktas interesų grupių požiūris. Be to, minėto dokumento B priede pateikta išsami anketos rezultatų analizė. Interesų grupės buvo nustatomos pagal jų narystę EASA Taryboje arba kaip svarbios interesų grupės Pramonės konsultaciniame organe (ICB), atstovaujančios svarbioms tarptautinėms organizacijoms. Taip pat atsižvelgta į ANSP pavyzdį ir konsultuotasi su aerodromų operatoriais.

Vėliau Agentūra, kaip to reikalauja taisyklių rengimo tvarka, du kartus konsultavosi atitinkamai su AGNA ir SSCC dėl užduoties BR 002 įtraukimo į taisyklių rengimo planą ir dėl detalių techninių to proceso užduočių. Nuo 2005 m. Agentūra negailėjo pastangų siekdama palaikyti ryšius ne tik su kompetentingomis institucijomis, bet ir su visomis aerodromų interesų grupėmis, o pirmiausia – su joms atstovaujančiomis asociacijomis. Dėl šių nuolatinių pastangų dėl NPA 06/2006 gauta daugiau ir kokybiškesnių komentarų. O 3 010 pateiktų komentarų gauta ne tik iš daugiau nei 1 750 asmenų, bet ir iš 91 susijusios aviacijos interesų grupės, kaip parodyta 6 lentelėje:

Institucijos	Aerodromai	Oro erdvės naudotojai	ANSP	Pramonė
Austrijos (Christian Marek)	Aberdyno	AEA	DFS	„Airbus“
Belgijos	„ACI Europe“	„AOPA Italy“	„Bundeswehr ATS Office“	Britanijos sraigasparnių konsultacinė taryba
Danijos	ADV (Vokietijos oro uostų asociacija)	„AOPA Norway“	Eurokontrolė	ECA
Čekijos	„Avinor“	AOPA UK		Sraigasparnių muziejus
Estijos	„BAA Central Airside Operations“	APAU		IFATCA
Suomijos	„Bickerton’s Aerodromes“	„Air League“		Tarptautinis priešgaisrinio mokymo centras
Prancūzijos	Birmingamo	„Association Aerotourisme“		„Squirrel Helicopters“
Graikijos	„British AOA“	„Association MosAiles“		
Vokietijos	Dublino	Belgijos sklandymo federacija		
Heseno ekonomikos, transporto ir plėtros ministerija	Olandijos aerouostų asociacija	Britanijos sklandymo asociacija		
Islandijos	„Exeter & Devon“	Britanijos skraidyklių ir parasparnių asociacija		
Airijos	„Finavia“	„British International“		
Italijos	„Fraport AG“	„Centre ULM Européen“		
JAA skrydžių procedūrų grupė	Glazgo	„Club Aero ULM Berch“		
Nyderlandų	Glosteršyro	„Club ULM“		
Norvegijos	Gernsio	Danijos ultralengvųjų skrydžių asociacija		
Rumunijos	Hitrou	„Deutscher Ultralightflugverband“		
Slovakijos	Humbersaido	ECOGAS (BBGA)		
Slovėnijos	Lutono	EGU		
Ispanijos	Liono	„Europe Airsports“		
Švedijos	Mančesterio	FSSLA Federacija		
Šveicarijos	Notingamo E.M.	GAAC		
JK	Prahos	KLM		
JAV (FAA)	„Schiphol“	„Helicopter Club GB“		
	„Schweizer Flugplatzverain“	IAOPA		
	Teuge	„Popular Flying Ass.“		
	UAF	„Reseau Sport de l’Air“		

			Šveicarijos aeroklubas		
			JK skraidančiųjų ūkininkų asociacija		
			JK užsienio operatorių asociacija		
IŠ VISO	24	27	30	3	7
IŠ VISO					91

6 lentelė. Į NPA 06/2006 atsakiusios viešosios ar privačios organizacijos

Visi 3 010 minėtų komentarų išanalizuoti, kaip nurodyta 2007 m. gegužės 5 d. paskelbtame CRD 06/2006. Galiausiai ir į CRD buvo gauti 103 atsiliepimai, kurie taip pat išanalizuoti ir atitinkamai apibendrinti nuomonėje dėl EASA sistemos išplėtimo įtraukiant aerodromų saugą ir sąveikumą.

Galiausiai visos interesų grupės – tiek, kiek leido jų turimi ištekliai, – galėjo kreiptis į Agentūrą, kaip numatyta pagal galiojančią taisyklių rengimo tvarką, dažnai net ne pagal ją, ir bent jau siųsti laiškus jai.

Išanalizavus atsakymus į CRD buvo galima daryti išvadą, kad tik mažiau nei 5% visų kolektyvinių interesų grupių, iš pradžių atsiliepusių dėl NPA 06/2006 (jų buvo 91), abejojo proceso teisingumu, kaip nurodyta 7 lentelėje:

Dėl NPA 06/2006 atsiliepusios organizacijos						
Kompetentingos institucijos		Aerodromų operatoriai			Iš viso	
Turėjo abejonių dėl proceso teisingumo	Iš viso pradžioje buvusių respondentų	Turėjo abejonių	Iš viso pradžioje buvusių respondentų	Turėjo abejonių	Iš viso pradžioje buvusių respondentų	
BMBVS	3	ADV	1	27	4	
DGAC-FR						
ENAC						
%	12,5	3,7			4,4	

7 lentelė. Proceso teisingumas

2.3. Problemos analizė

2.3.1. Saugos lygis ES aerodromuose

2.3.1.1. Apibrėžtys

AESA taisyklių rengimo direktorato prašymu 2007 m. liepos mėn. tos pačios Agentūros Saugos analizės ir tyrimų departamentas atliko nedidelį aerodromuose ar jų apylinkėse įvykusių aviacijos avarių tyrimą. ICAO konvencijos 13 priede naudotos aviacijos avarių ir incidentų apibrėžtys, trumpai pateiktos 8 lentelėje:

Ištrauka iš apibrėžčių, pateiktų ICAO konvencijos 13 priedo (9-oji redakcija, 2001 m.), apimančiame ir 2006 m. lapkričio 23 d. įsigaliojusį 11-ąjį pakeitimą	
Avarija (13 priede taip pat apibrėžtos kelios išimtys, kurios į šią lentelę neįtrauktos)	Su orlaivio naudojimu susijęs įvykis, įvykęs per laikotarpį nuo ketinančio juo skristi asmens įlipimo į tą orlaivį iki visų orlaivyje buvusių asmenų išlipimo iš jo, kurio metu: <ul style="list-style-type: none"> a) asmuo mirtinai arba sunkiai sužeidžiamas dėl buvimo orlaivyje, tiesioginio sąlyčio su kuria nors orlaivio dalimi, įskaitant nuo jo atitrūkusias dalis, reaktyvinio variklio išmetamųjų dujų srovės tiesioginio poveikio; b) orlaivis sulaužomas ar pažeidžiama jo konstrukcija ir dėl to susilpnėja konstrukcijos tvirtumas, pablogėja jo techninės ar skrydžio charakteristikos ir paprastai reikalingas stambus remontas arba pažeisto elemento pakeitimas; c) orlaivis dingsta be žinios arba patenka į tokią vietą, kur priėjimas prie jo visiškai neįmanomas.
Incidentas	Su orlaivio naudojimu susijęs įvykis, išskyrus avariją, kurio metu iškyla arba galėjo iškilti pavojus skrydžio saugai.

8 lentelė. ICAO konvencijos 13 priedo ištrauka

Tyrimas buvo pagrįstas duomenimis iš EASA saugos duomenų bazės, kurioje saugomi ICAO pateikti avarijų ir pavojingų incidentų visame pasaulyje duomenys, taip pat informacija apie saugos įvykius, gauta iš pramonės ir žiniasklaidos šaltinių. Jei kitaip nenurodyta, visi šiame 2.3.1 punkte pateikti duomenys buvo paimti iš minėtos duomenų bazės ir apibendrinti Agentūros saugos analizės ir tyrimų departamento.

2.3.1.2. Tyrimo aprėptis

Šis saugos tyrimas aprėpė:

- avarijas, patirtas orlaivių, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė viršija 2 250 kg, kadangi ICAO nerenka duomenų apie mažesnio karkaso lėktuvus;
- bet kokias kategorijas (pvz., pastoviųjų sparnų sraigasparnius), naudojamas komercinio oro transporto ar bendrosios aviacijos reikmėms.

Analizė apėmė dešimties metų laikotarpį – nuo 1996 iki 2005 m. Taigi, pavyzdžiui, neseniai, 2007 m. liepos 17 d., Kongonjas oro uoste (Brazilijoje) įvykusi avarija, kurioje žuvo 187 lėktuve buvę žmonės ir 12 žmonių, buvusių miesto teritorijoje aplink minėtąjį aerodromą, neįtraukta į studiją, nes dar nėra oficialios informacijos apie veiksnius, dėl kurių orlaivis išriedėjo iš šlapio kilimo ir tūpimo tako.

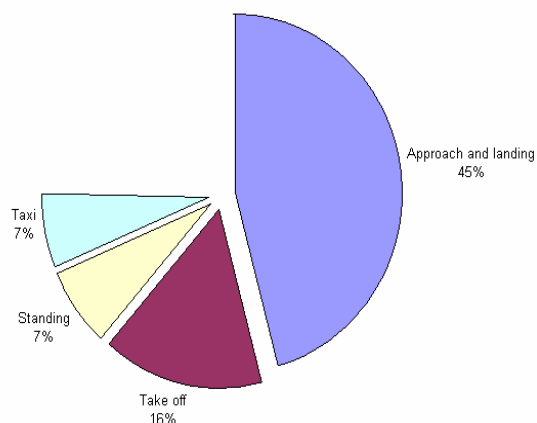
Taip pat buvo palyginti regionai, kuriuose įvyko avarijos, t. y. Europa⁵ palyginta su kitais pasaulio regionais. Tačiau kai kuriose diagramose dėl neišsamų duomenų apimtis yra pakoreguota.

2.3.1.3. Skrydžio etapai

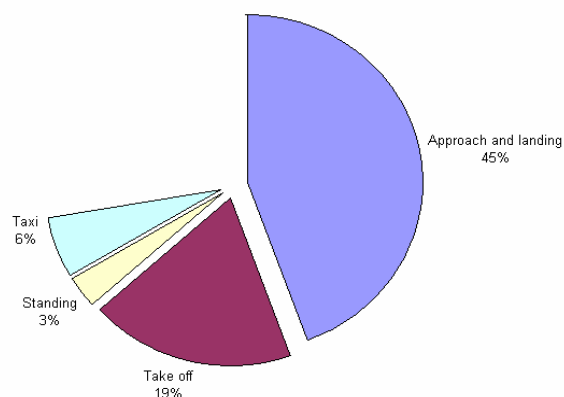
Kaip parodyta 3 diagramoje, maždaug 75% visų avarijų per tyrimo laikotarpį įvyko aerodromuose ar jų apylinkėse. Nepastebėta didelio skirtumo tarp Europos ir kitų pasaulio regionų (ne absoliučiais skaičiais, bet pagal avarijų pasiskirstymo procentą):

⁵ Šioje saugos tyrimo ataskaitoje Europa apima 27 Europos Sąjungos valstybes nares, Islandiją, Lichtenšteiną, Norvegiją ir Šveicariją (ES-27 + 4), nes šios keturios šalys priklauso EASA sistemai. ECAC apima didesnę regioną, iš viso 42 valstybes, t. y. visą geografinę Europą, išskyrus Baltarusiją, Lichtenšteiną, Rusijos Federaciją su Kaliningrado sritimi, San Mariną ir Jungtinių Tautų misiją Kosove.

State of occurrence EU27+4
Accident distribution over the flight phases



State of occurrence outside EU27+4
Accident distribution over the flight phases



3 diagrama. 75% aviacijos avarių – aerodromuose arba prie jų

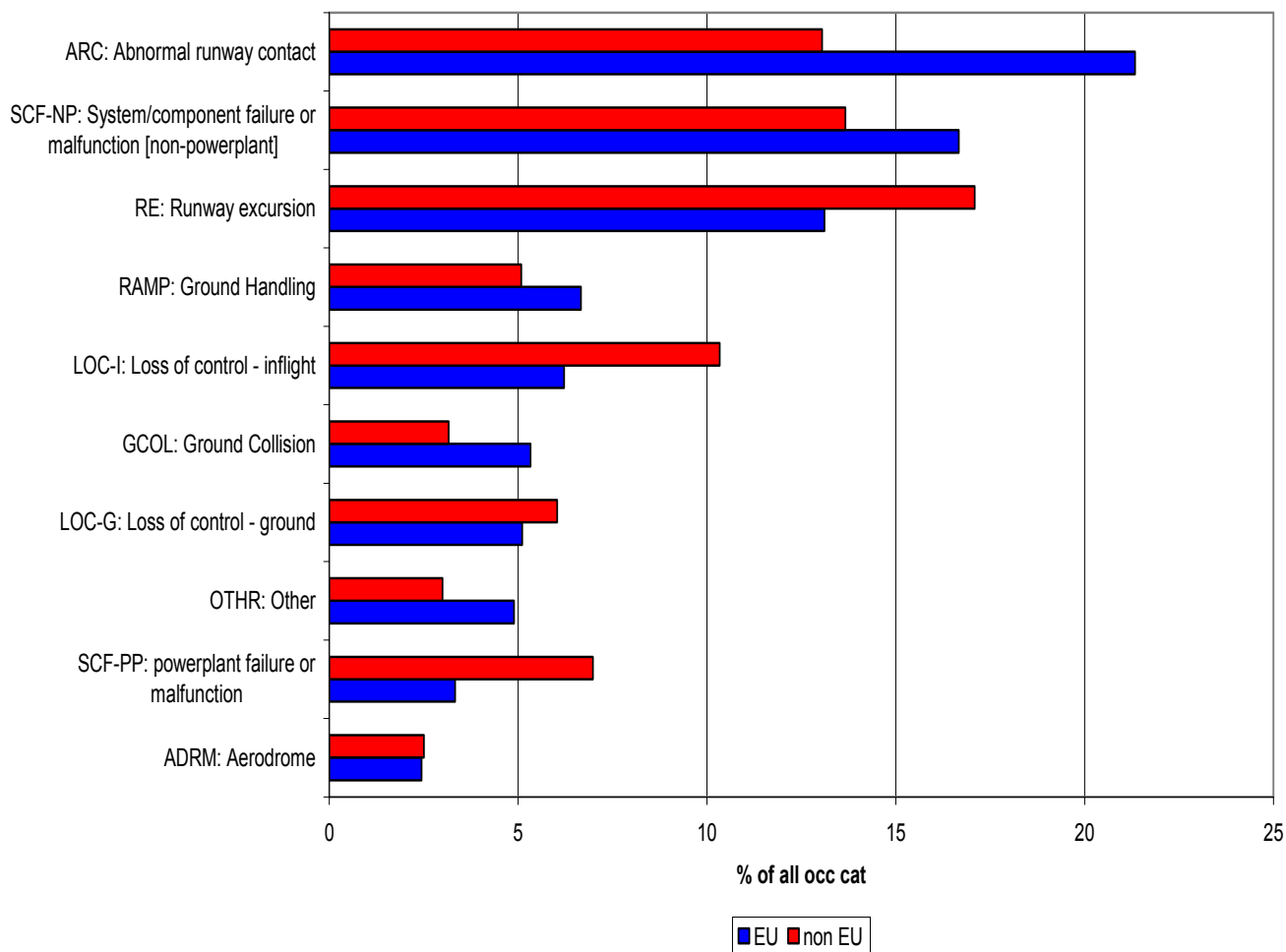
State of occurrence EU-27+4	Avarijos ES-27+4
Accident distribution ...	Avarių pasiskirstymas pagal skrydžio etapus
Taxi	Orlaiviui riedant
Standing	Orlaiviui stovint
Take-off	Orlaiviui kylant
Approach and landing	Orlaiviui artėjant tūpti arba tupiant
State of occurrence outside EU-27+4	Avarijos ne ES-27+4

2.3.1.4. Įvykių kategorijos

Įvykių kategorijų nustatymas atspindi pirmąjį – aukščiausiąjį – avarių ir incidentų tyrimo lygmenį. Vienas įvykis gali būti priskiriamas daugiau nei vienai kategorijai. Įvykio kategorija apibūdina, kas įvyko bendrai vertinant.

4 diagramoje pateikiamos įvykių, įvykusių orlaiviui kylant, tupiant, stovint ar riedant, kategorijos:

Top 10 Occurrence Categories
Accidents - take off, landing, standing, taxi phase



4 diagrama. Dešimties dažniausių su aerodromais susijusių įvykių kategorijos

Top 10 occurrence categories	10 dažniausių įvykių kategorijos
Accidents – take off, landing, standing, taxi phase	Avarijos orlaiviui kylant, tupiant, stovint, riedant
ARC: ...	ARC: nenormalus orlaivio sąlytis su kilimo ir tūpimo taku
SCF-NP: ...	SCF-NP: sistemos arba dalies (ne variklio) gedimas
RE: ...	RE: nuokrypis nuo kilimo ir tūpimo tako
RAMP: ...	RAMP: ant žemės
LOC-I: ...	LOC-I: orlaivio valdymo praradimas skrydžio metu
GCOL: ...	GCOL: susidūrimas su žemės paviršiumi
LOC-G: ...	LOC-G: orlaivio valdymo praradimas ant žemės
OTHR: ...	OTHR: kiti
SCF-PP: ...	SCF-PP: variklio ar jo dalies gedimas
ADRM: ...	ADRM: aerodromai
% of all occ cat	% visų įvykių
EU	Europos Sąjungoje
non EU	ne Europos Sąjungoje

4 diagramoje galima pastebėti, kad 3 iš 5 dažniausiai Europoje pasitaikančių įvykių kategorijų gali būti susijusios su aerodromais (t. y. ARC, RE, RAMP). Minėtų kategorijų sistematika geriau apibūdinta 9 lentelėje:

Akronimas	Apibrėžtis
ARC	Nenormalus orlaivio sąlytis su kilimo ir tūpimo taku: sudėtingas, ilgas, greitas tūpimas. Taip pat apima uodegos gedimus ir tūpimus su įtraukta važiuokle. Priežastys gali būti visiškai arba iš dalies susijusios su aerodromu (pvz., netinkamas kilimo ir tūpimo tako ženklinimas).
SCF-NP	Sistemos ar jos komponento (ne variklio) gedimas: apibūdina, kad sugedo ar prastai veikia viena iš orlaivio sistemų, bet ne variklis. Labai retais atvejais paviršiaus sąlygos ar nuokalnės gali apgadinti važiuoklę. Ypač retais atvejais (pvz., „Concorde“ avarija 2000 m. liepos 25 d.) įvykių seką gali sukelti pašalinių objektų sukeltas kilimo ir tūpimo tako apgadinimas, dėl kurio gali įvykti katastrofa.
RE	Išriedėjimas iš kilimo ir tūpimo tako: orlaivis išrieda iš kilimo ir tūpimo tako į šoną arba už galutinės tako ribos. Neretai tai gali būti susiję su aerodromo veiksniais (pvz., dėl vandenslydos ar saugos standartų neatitinkančių atstumo nurodymų, komerciniais sumetimais siekiant pritraukti daugiau skrydžių).
RAMP	Antžeminės paslaugos: apima atvejus, kai orlaivį apgadina antžeminė įranga, transporto priemonės, taip pat netinkamo orlaivių pakrovimo atvejus. Įtraukta į 13 priede pateiktas aviacijos avarijų ir incidentų apibrėžtis.
LOC-I	Orlaivio valdymo praradimas skrydžio metu: orlaivis nukrypsta nuo nustatytosios skrydžio trajektorijos. Ši kategorija apima tik tuos atvejus, kai orlaivis yra valdus. Neapima atvejų, kai orlaivis tampa nevaldus dėl techninių gedimų.
GCOL	Orlaivio susidūrimas su objektais ar kliūtimis jam judant aerodrome, neapima įsibėgėjimo kylant ir riedėjimo tupiant atvejų. Taigi, neapima susidūrimų su objektais ant kilimo ir tūpimo tako. Jų nėra dešimties dažniausių įvykių kategorijų sąrašė (susidūrimų su kliūtimis ant tūpimo ir kilimo tako dažnis nurodytas toliau; pasekmių sunkumas su dažniu nesusijęs).
LOC-G	Orlaivio valdymo praradimas ant žemės: jį gali sukelti važiuoklės dalies gedimas, tačiau taip pat su aerodromu susiję veiksniai: pvz., slydimas ledu, vandenslyda, oro sąlygų poveikis orlaiviui.
KITOS	Visos kitos avarijos, susijusios su įvykiais aerodromuose arba prie jų, ypač orlaivių susidūrimai su paukščiais.
SCF-PP	Orlaivio variklio gedimas. Retais atvejais tai gali atsitikti dėl pašalinių objektų įtraukimo.
ADRM	Su aerodromo išsidėstymu arba veikimu susiję įvykiai. Priskiriamos avarijos, susijusios su netinkamu kilimo ir tūpimo tako drenažu, netinkama kilimo ir tūpimo tako technine priežiūra, netinkamu ženkliniu, pvz., dėl kurio orlaivis nukreipimas į klaidingą kilimo ir tūpimo taką, netinkamu transporto priemonių valdymu, sniego šalinimu ir kt.
Pastaba. Tik dvi išvardytų kategorijų – ADRM ir RAMP (paryškintos) – yra tiesiogiai ir konkrečiai susijusios su aerodromu ir jo operacijomis. Visos kitos paprastai labiau sietinos su orlaivio operacijomis aerodrome, tačiau tik konkrečios avarijos ar incidento analizė gali parodyti, ar prisidėjo ir su aerodromu susiję veiksniai. Tik LOC-I kategorija, kurios eilutė patamsinta, niekada nebūna susijusi su aerodromu.	

9 lentelė. Įvykių kategorijų sistematika

Kadangi Europoje nenormalaus orlaivio sąlyčio su kilimo ir tūpimo taku ar išriedėjimo iš kilimo ir tūpimo tako atvejų palyginti daug (jie maždaug 50% dažnesni nei kituose pasaulio regionuose), vertėtų atlikti nuodugnesnius tyrimus. Tai galbūt būtų galima paaiškinti tuo, kad Europoje apie tokius įvykius informuojama geriau nei kituose pasaulio regionuose. Bet kuriuo atveju siekiant išvengti katastrofiškų pasekmių orlaiviui nukrypus nuo kilimo ir tūpimo tako, aplink tūpimo ir kilimo takus svarbu nustatyti ir išlaikyti apibrėžtą teritoriją (pvz., juostas ar kilimo ir tūpimo tako saugumo teritorijas).

2.3.1.5. Mirtinos avarijos aerodromuose

Visos devynios 1996–2005 m. pasaulyje įvykusios mirtinos avarijos priskirtos aerodromo įvykių kategorijai (ADRM). Dvi iš jų įvyko Europoje, kaip matyti 10 lentelėje:

ES 27 + 4				
Metai	Klasė	Iš viso mirčių	Mirčių orlaivyje	Avarijų skaičius
2000	Avarija	113	109	1
2001	Avarija	118	114	1

10 lentelė. Europoje įvykusios mirtinos avarijos, kurias iš esmės paskatino su aerodromais susiję veiksniai

Toliau pateikiamas trumpas minėtų su aerodromais susijusių veiksnių apibūdinimas:

2000 07 25, Prancūzija (Gonesas, Lieu patte d'Oie) – „Concorde“

Su aerodromu susiję veiksniai: **pašaliniai objektai ant kilimo ir tūpimo tako**, nepasirūpinta, kad ant kilimo ir tūpimo tako nebūtų pašalinių objektų.

2001 10 08, Italija (Milano-Linatės oro uostas) – „MD87“ ir „Cessna Citation“

Su aerodromu susiję veiksniai: Aerodromo standartas neatitiko ICAO konvencijos 14 priedo; nebuvo reikalaujama **ženklinimo, žiburių ir ženklų arba jie buvo prastos būklės, sunkiai atpažįstami prasto matomumo sąlygomis. Tam tikras ženklinimas operatoriams buvo nežinomas. Be to, aerodrome neveikė funkcinė saugos valdymo sistema.**

Septynios kitos tuo laikotarpiu ne Europoje įvykusios mirtinos avarijos, bent iš dalies susijusios su aerodromo priežastimis, išvardytos 11 lentelėje:

Kiti pasaulio regionai				
Metai	Klasė	Iš viso mirčių	Mirčių orlaivyje	Avarijų skaičius
1999	Avarija	18	16	1
2000	Avarija	86	86	2
2001	Avarija	1	0	1
2004	Avarija	2	2	1
2005	Avarija	152	152	2

11 lentelė. Ne Europoje įvykusios mirtinos avarijos, kurias iš dalies paskatino su aerodromais susiję veiksniai

Toliau trumpai apibūdinamos minėtos iš dalies aerodromo veiksmų sukeltos avarijos:

1999 12 21, Gvatemala (Gvatemalos miestas) – „DC10-30“

Su aerodromu susiję veiksniai: arti tūpimo ir kilimo tako esantys pastatai (t. y. **nepakankama kilimo ir tūpimo tako saugos teritorija**).

2000 03 25, Angola (Huambo) – „Antonov 32“

Su aerodromu susiję veiksniai: **prasta tūpimo ir kilimo tako paviršiaus būklė**.

2000 10 31, Taivanas (Chiang Kai-Shek oro uostas) – „Boeing 747-400“

Su aerodromu susiję veiksniai: **ženklai neatitiko tarptautinių standartų, nebuvo kai kurių itin svarbių žiburių trasoje nuo (iki) kilimo ir tūpimo tako arba jie neveikė**, prie uždaryto kilimo ir tūpimo tako pradžios nebuvo jokių užtvarų ar ženklų, nebuvo antžeminio radiolokatoriaus, kuriuo galėtų naudotis ATC orlaivio padėčiai nustatyti.

2001 01 05, Angola (Dundo) – „Boeing 727-100“

Su aerodromu susiję veiksniai: kilimo ir tūpimo tako kraštas pakilęs virš lauko pakilimo lygio, **žmonėms buvo leista būti teritorijoje arti kilimo ir tūpimo tako, veikiausiai oro uostas nebuvo aptvertas, kilimo ir tūpimo tako ilgis buvo toks, kad pilotams reikėjo imtis tam tikrų veiksmų (praskridus ribą kuo greičiau tūpti)**.

2004 06 29, Mozambikas (Vilankulos oro uostas) – „Beech 200 King Air“

Su aerodromu susiję veiksniai: orlaivis dėl **minkšto kilimo ir tūpimo tako grunto** negalėjo pasiekti pakankamo greičio.

2005 08 23, Peru – „Boeing 737-200“

Su aerodromu susiję veiksniai: **nebuvo kilimo ir tūpimo tako žiburių įrangos**.

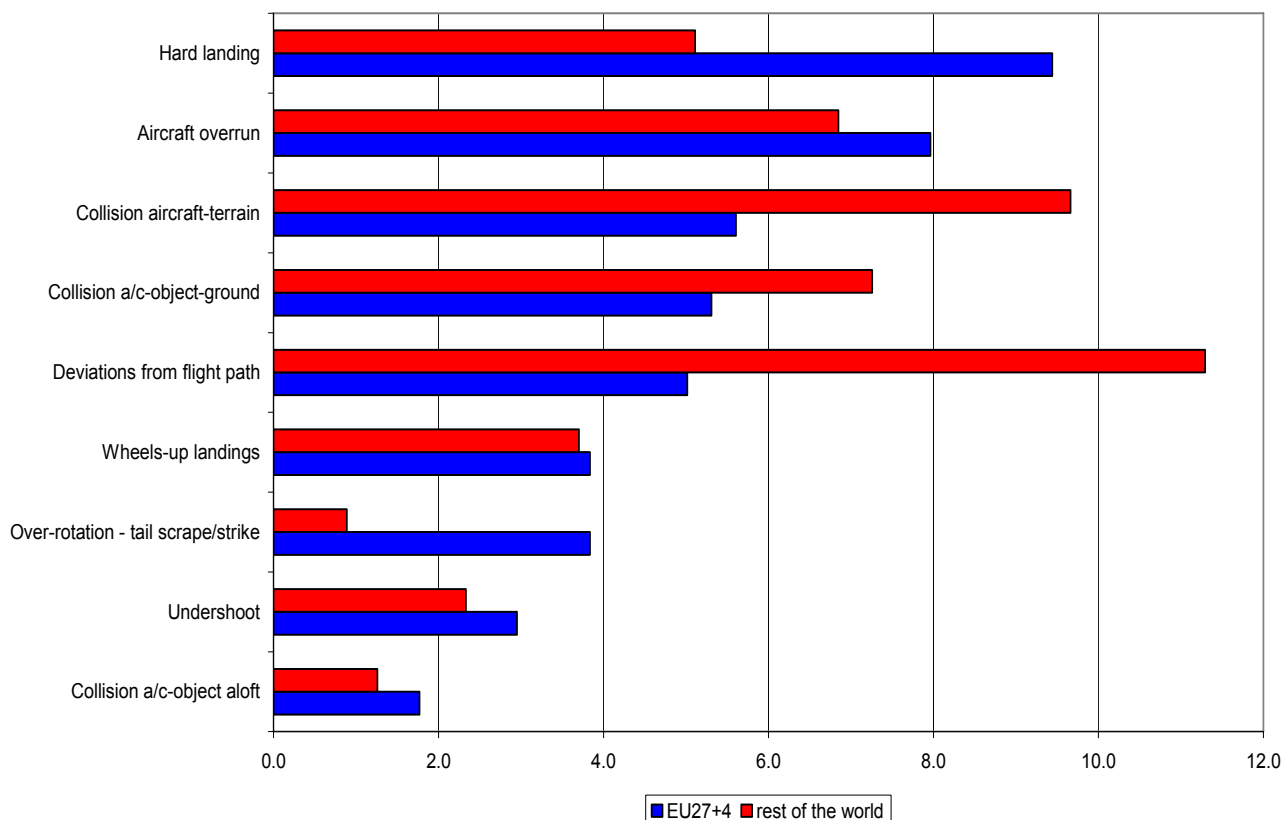
2005 12 10, Nigerija – „DC-9-30“

Nurodyti veiksniai apėmė: tai, kad **skrydžio laukas nebuvo apšviestas**, galėjo taip pat sutrukdyti pilotams matyti kilimo ir tūpimo taką. Prisidėjo ir tai, kad orlaivis susidūrė su atviru betoniniu drenažo kanalu, subyrėjo ir užsidegė.

2.3.1.6 Pagrindiniai avarijas sukėlę įvykiai

Avarijos scenarijus apibūdinamas pateikiant įvykių, buvusių galutinio padarinio priežastimis, seką. Aprašytų etapų skaičius priklauso nuo tyrimo nuodugnumo ir avarijos pobūdžio. Atliekant analizę svarbus yra pirmasis, arba pagrindinis, įvykis, dėl kurio kilo avarijos įvykių seka. 5 lentelėje pateikiama informacija apie dažniausius įvykius, sukėlusius avarijas, susijusias su tokiais skrydžio etapais kaip artėjimas tūpti arba tūpimas ir kilimas:

Top 9 lead event types during Approach, Landing and Take-off - Accidents



5 diagrama. Devyni dažniausi įvykiai aerodromuose ar prie jų

Hard landing	Sunkus tūpimas
Aircraft overrun	Orlaivio išriedėjimas iš kilimo ir tūpimo tako
Collision aircraft-terrain	Orlaivio susidūrimas su žemės paviršiumi
Collison a/c-object ground	Orlaivio susidūrimas su objektais ant žemės
Deviations from ...	Nukrypimas nuo kurso
Wheels-up landings	Tūpimas su įtraukta važiuokle
Over-rotation ...	Apsisukimas, uodegos gedimai
Undershoot	Tūpimo tako neprieskrida
Collision a/c object aloft	Orlaivio susidūrimas su objektais ore
EU27+4	ES-27+4
rest of the world	Kituose pasaulio regionuose
Top 9 lead events ...	9 dažniausi orlaiviui artėjant tūpti, tupiant ir kylant avariją sukėlę įvykiai.

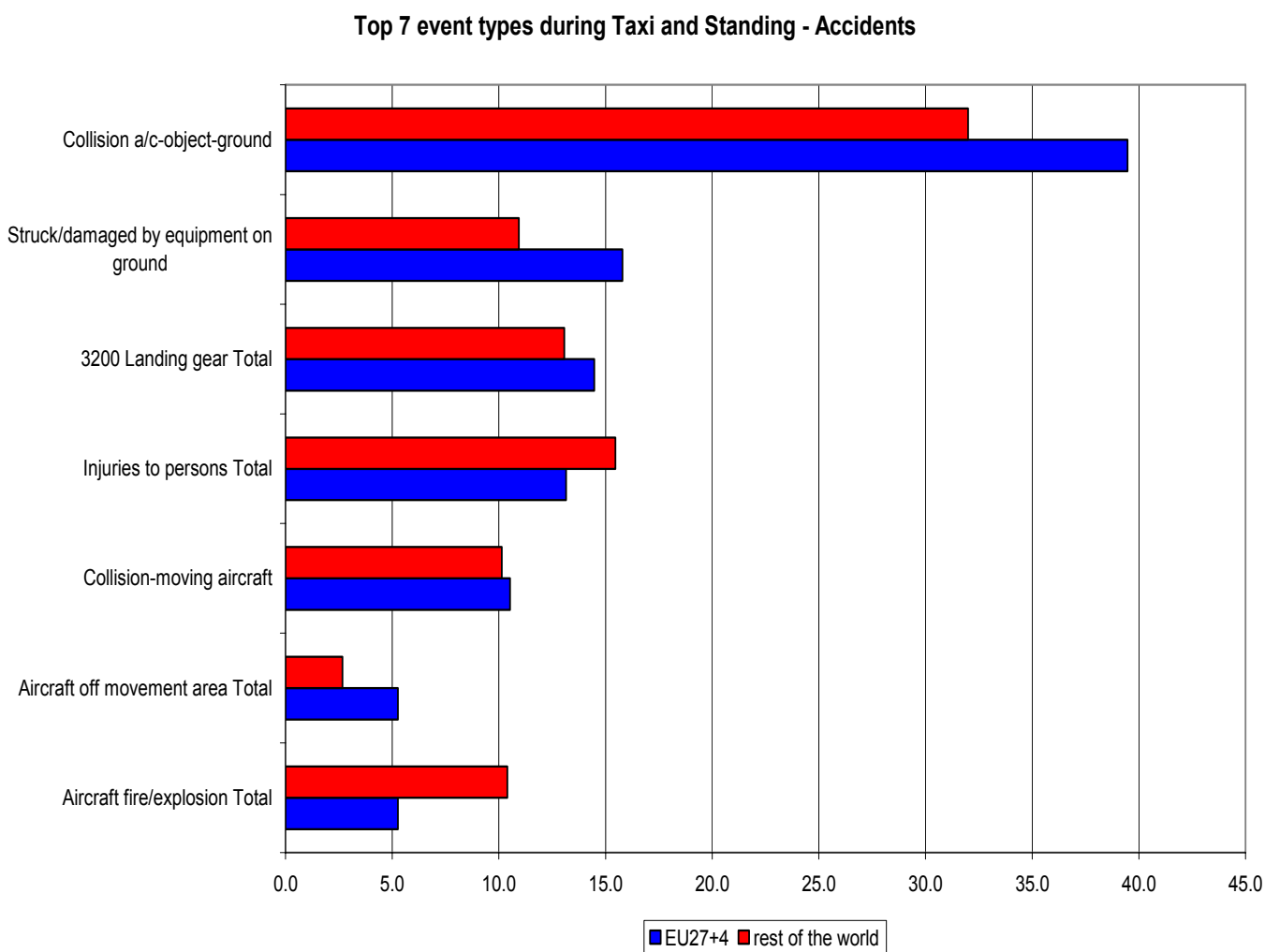
Duomenys rodo, kad Europoje būta daug avarių dėl sudėtingo tūpimo, orlaivio išriedėjimo iš kilimo ir tūpimo tako bei tūpimo tako neprieskridos ar uodegos gedimų. Tai atitinka išpūdį, jau susidarytą pagal avarių kategorijas.

Duomenys taip pat rodo, kad Europoje orlaiviai, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė yra daugiau kaip 2 250 kg, patiria gerokai mažiau avarių dėl orlaivio valdymo praradimo skrydžio metu ir susidūrimo su žemės paviršiumi ar kliūtimis. Tačiau Eurokontrolės paskelbtoje 2005 m. metinėje saugos vertinimo ataskaitoje, kurioje dėmesys telkiamas į skrydžių valdymą (ATM) ir oro navigacijos tarnybas (ANS), įvykiai neišskiriami pagal orlaivio masę (oro eismo paslaugų tarnybų atveju tai iš tiesų nesvarbu). Ataskaitoje Eurokontrolė teigia, kad pavojingų suartėjimų

su žemės paviršiumi (CFIT) atvejų skaičius ECAC stabilizavosi, jų būna maždaug 30 per metus. Tokias avarijas ypač retais atvejais patiria dideli orlaiviai, tupiantys kilimo ir tūpimo takuose, kuriuose horizontalioje ir vertikalioje plokštumoje įrengti prietaisų tikslumo radijo orientyrai (pvz., ILS). Todėl reikia pažymėti, kad didelė CFIT rizika išlieka kilimo ir tūpimo takų bei mažų orlaivių, kuriuose įrengti ILS technologiją yra pernelyg brangu ar tiesiog neįmanoma, atveju.

2.3.1.7. Įvykiai orlaiviui stovint ar riedant

6 diagramoje apžvelgiami orlaiviui stovint ir riedant dažniausiai įvykstantys įvykiai:



6 diagrama. Septyni dažniausi įvykiai orlaiviui riedant ar stovint

Top 7 event types ...	7 dažniausi įvykiai orlaiviui riedant ar stovint
Collison a/c-object ground	Orlaivio susidūrimas su žemės paviršiumi arba objektais ant jos
Struck/damaged ...	Orlaivį apgadina ant žemės esanti įranga
3200 Landing ...	3200 važiuoklės, iš viso
Injuries to persons Total	Žala žmonėms, iš viso
Collision-moving ...	Orlaivio susidūrimas su kitu judančiu orlaiviu

Aircraft off ...	Orlaivis už judėjimo lauko ribos, iš viso
Aircraft fire/explosion Total	Gaisras arba sprogitimas orlaivyje, iš viso
EU27+4	ES27+4
rest of the world	Kiti pasaulio regionai

Galima pažymėti, kad dažniausiai 27-ES + 4 valstybėse orlaiviams riedant ar stovint įvykę saugos įvykiai – tai susidūrimai su fiksuotais objektais ar antžemine įranga.

Dėl tokių įvykių aerodromai patiria didžiules išlaidas. Į Agentūros Saugos analizės ir tyrimų departamento pateiktus skaičiavimus visos tokios išlaidos neįtraukiamos, kadangi ne apie visus įvykius, kurių metu patiriami sužalojimai, tinkamai pranešama dėl ribotų ICAO informavimo reikalavimų. Išlaidos orlaivių apgadinimui pašalinti taip pat didelės, bet EASA negali jų tiesiogiai apskaičiuoti, nes tokios informacijos avarijų tyrimo ataskaitose nėra.

Tačiau, be ICAO ir EASA duomenų bazėse esančių duomenų, aviacijos saugos duomenų taip galima rasti viešosiose tinklavietėse. Viena tokių yra Skrydžių saugos fondo⁶ (nepriklausomos tarptautinės pelno nesiekiančios organizacijos, FSF) tinklavietė, pristatyta 2003 m. Avarijų žemėje prevencijos (GAP) programoje, avarijoms ir incidentams perone arba riedėjimo take tapus aktualiais. 2007 m. liepos 31 d. šioje tinklavietėje pateikti apibendrinti duomenys, surinkti bendradarbiaujant su IATA. Jais remdamasis Skrydžių saugos fondas apskaičiavo, kad visame pasaulyje riedėjimo ar stovėjimo metu įvyksta maždaug 27 000 saugos įvykių (avarijų ar incidentų) per metus. Tai reiškia, kad 1 000 išvykimų tenka beveik 1 įvykis. Kadangi ECAC per metus yra maždaug 10 000 išvykimų daugiau (t. y. 10 mln.), galima apskaičiuoti, kad tame regione aikštelėse prieš angarą ar stovėjimo metu kasmet įvyksta maždaug 10 000 avarijų ar incidentų, o tai yra maždaug trečdalis visame pasaulyje įvykstančių avarijų ar incidentų.

Skrydžių saugos fondas taip pat apskaičiavo, kad apgadinimų išlaidos (net dėl mažiausio incidento gali prireikti atlikti brangų orlaivio remontą arba keisti jo skrydžių tvarkaraštį, kas dar brangiau kainuoja) visame pasaulyje yra maždaug 10 000 mln. JAV dolerių (USD) per metus, t. y. viena avarija ar incidentas vidutiniškai kainuoja 370 000 USD. Tariant, kad 1 EUR = 1,35 USD (2006 m.), vidutinės vieno tokio įvykio išlaidos galėtų būti maždaug 270 000 EUR.

Taigi, remiantis Skrydžių saugos fondo pateiktais duomenimis, galima apskaičiuoti, kad ECAC per metus iš viso patiriamos išlaidos gali būti maždaug tokios:

$$10\,000 \text{ avarijų ar incidentų peronuose ar riedėjimo metu} \times 270\,000 \text{ EUR} = \\ = 2\,700\,000\,000 \text{ EUR} = 2\,700 \text{ mln. EUR (2006 m.)}$$

Tačiau Skrydžių saugos fondo pateikti duomenys nėra oficialūs. Taigi būtų protinga manyti, kad pateikti duomenys per dideli. Todėl EASA mano, kad bendrąsias metines išlaidas reikėtų sumažinti 30%, t. y.: $2\,700 - 30\% = 1\,890$ mln. EUR (2006 m.) per metus.

Be to, manoma, kad ECAC maždaug 75% skrydžių vyksta 27-ES + 4 valstybėse, taigi šiam geografiniam regionui reikėtų priskirti tik 75% visų išlaidų, t. y.: $1\,890 \times 75\% = 1\,417,5$ mln. EUR (2006 m.) per metus.

⁶ http://www.flightsafety.org/gap_home.

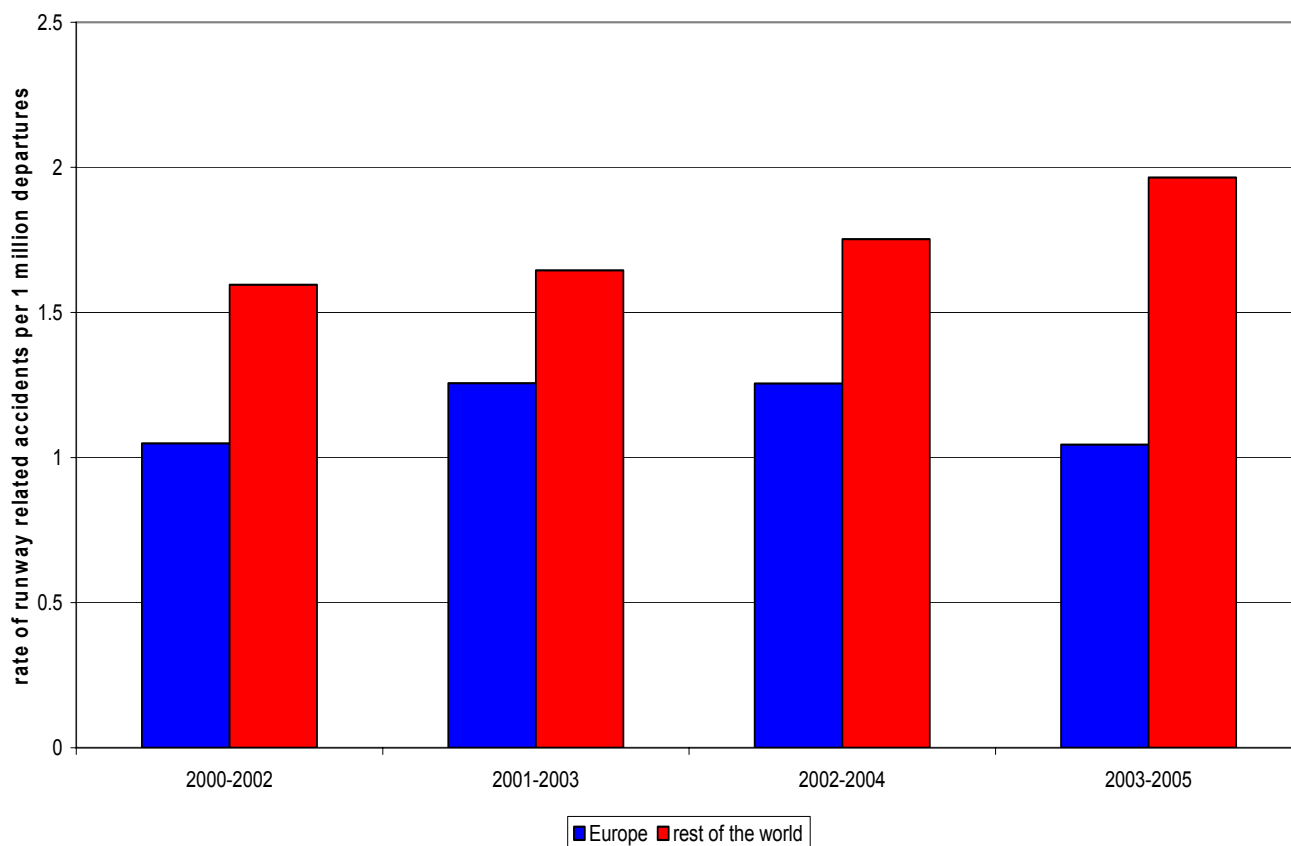
Bent 80% nurodyto skaičiaus gali būti siejami su aerodromo (infrastruktūros, įrangos ar bet kokios operacijos, įskaitant antžemines paslaugas) veiksniais, kadangi čia aptariami įvykiai yra tik tie, kurie įvyko orlaiviui riedant ar stovint. Taigi, galima apibendrinti, kad ES-27 + 4 valstybėse dėl riedėjimo ar stovėjimo metu įvykusių aviacijos avarių ir incidentų patirtų apgadinimų išlaidos sudaro maždaug 80% nuo 1 417,5 = **1 134 mln. EUR** (2006 m.) **per metus**.

2.3.1.8. Su kilimo ir tūpimo taku susiję įvykiai

Toliau 7 diagramoje pateikiamas su kilimo ar tūpimo taku susijusių avarių, įvykusių kilimo arba tūpimo etapuose, skaičiai (milijonui išvykimų). Su kilimo ir tūpimo taku susijusios avarijos apima, pvz., objektus ant kilimo ir tūpimo tako, išriedėjimą iš kilimo ir tūpimo tako ar susidūrimą su kliūtimis ant žemės. Šioje diagramoje reguliarių ir nereguliarių komercinių skrydžių avarių, įvykusių geografinėje Europos teritorijoje (be kitų šalių įtraukiant ir Rusijos Federaciją), skaičius lyginamas su kitų pasaulio regionų 2000–2005 m. Tokia aprėptis pasirinkta dėl to, kad buvo turimi poveikio duomenys.

Trejų metų Europos vidurkis rodo kitokią tendenciją, palyginti su kitais pasaulio regionais: atrodo, kad kitų pasaulio regionų avarių skaičius didėja, o Europos skaičius, turi tendenciją šiek tiek mažėti. Galbūt taip yra dėl to, kad po liūdnos avarijos Linatėje (2001 m. spalio 8 d.) padidėjo sąmoningumas ir parengtas Eurokontrolės veiksmų planas dėl objektų atsiradimo ant kilimo ir tūpimo tako prevencijos, nors ir nėra patikimų duomenų šiai minčiai pagrįsti. Bet reikia pažymėti, kad nors Europoje (išskyrus Rusiją, bet įskaitant 42 ECAC valstybes) per metus atliekama beveik 10 mln. IFR skrydžių, avarių skaičius – 1 vienam milijonui išvykimų – reiškia, kad įvyksta beveik 10 su kilimo ir tūpimo taku susijusių avarių (nebūtinai mirtinų) per metus, t. y. maždaug viena per mėnesį. Taigi, dar yra kur tobulėti, ypač atsižvelgiant į numatomą nuolatinę oro eismo plėtrą.

Runway related accidents rate
3-year moving average



7 diagrama. Su kilimo ir tūpimo taku susijusių avarių skaičius

Runway related ...	Su kilimo ir tūpimo taku susijusių avarių skaičius
3-year moving average	3 metų vidurkis
Rate of runway ...	Su kilimo ir tūpimo taku susijusių avarių skaičius 1 milijonui išvykimų
Europa	Europoje
rest of the world	Kituose pasaulio regionuose

2.3.1.9. Lėktuvai ir sraigtasparniai iki 2 250 kg

ICAO saugos duomenų saugykloje nėra duomenų apie lėktuvus ar sraigtasparnius, kurių maksimali kilimo masė (MTOM) nėra didesnė nei 2 250 kg. Tačiau ECAC renka ir tvarko duomenis apie tokius lengvus orlaivius, taip pat sklandytuvus. Šie trejų metų (2004–2006 m.) ECAC duomenys rodo, kad maždaug 34 valstybėse įvyko 2 034 avarijos (t. y. maždaug 680 per metus), į kurias pateko maži lėktuvai ar sraigtasparniai su varikliais, pvz., tokie, kokie paprastai naudojami bendrojoje aviacijoje nedideliuose visuomeninio naudojimo aerodromuose. Iš šių 2 034 avarių 138 įvyko orlaiviams stovint, 387 – kylant, o 793 – tupiant. Iš viso šiose avarijose žuvo 494 žmonės (maždaug 167 per metus). Reikėtų pažymėti, kad vidutinis šių žuvusiųjų skaičius yra net didesnis už žuvusiųjų ES komercinių skrydžių avarijose metinį skaičių, nors apie šiuos žuvusiuosius visuomenė sužino mažiau, nes mažų orlaivių avarijos nepritraukia daug žiniasklaidos dėmesio. Ateityje, atsiradus labai lengviems reaktyviniams lėktuvams, tikimasi,

kad net nedideliuose visuomeninio naudojimo aerodromuose bus aptarnaujami palyginti sudėtingi ir greitai skrydžiai. Tokie skrydžiai, jei jiems teikiamos oro taksi paslaugos, laikomi komercinio oro transporto paslaugomis. Apibendrinant pažymėtina, kad, žinant pirmiau minėtus skaičius ir numatytus pokyčius, negalima nepaisyti lengvosios aviacijos, besinaudojančios nedideliais aerodromais, saugos.

2.3.1.10. Aerodromų saugos analizės santrauka

Nuo 1996 m. sausio 1 d. iki 2005 m. gruodžio 31 d. Europoje orlaiviai, kurių maksimali sertifikuota kilimo masė didesnė nei 2 250 kg, patyrė **413 avarių aerodromuose ar prie jų**. Tik per trejus metus (2004–2006 m.) lengvesni orlaiviai aerodromuose ar prie jų iš viso patyrė 1 318 avarių. Šiose avarijose **743 žmonės žuvo** (maždaug 75 per metus), 125 – sunkiai sužeisti, 242 žmonės nesunkius sužeidimus patyrė sunkesnių orlaivių avarijose. Didžioji dalis žuvusiųjų iš maždaug 167 žuvusiųjų per metus mažesnių orlaivių avarijose žuvo aerodromuose ar prie jų. Įvykiai, kuriuose buvo patirti nesunkūs sužeidimai, nėra avarijos, apie kurias reikėtų pranešti, taigi jie ir neįtraukti. Minėtas nesunkių sužeidimų skaičius rodo tik nesunkius sužeidimus, nurodytus tais atvejais, kai apie avarijas turi būti pranešta.

Agentūros Saugos analizės ir tyrimų departamentas apskaičiavo, kad per 1996–2005 m. laikotarpį tik **su žūtimis ar sužeidimais susijusios išlaidos** siekė maždaug 1 500 mln. EUR per 10 metų, t. y. **150 mln. EUR per metus**.

Kadangi maždaug 75% visų avarių įvyksta aerodromuose arba prie jų, pagrindinė problema aiški. Į reglamentus turi būti įtraukti ne tik su orlaivio eksploatacija susiję aspektai, bet ir visi kiti šios pramonės aspektai, įskaitant oro eismą ir aerodromų valdymą.

Tačiau ekonominiu požiūriu ne visos išlaidos, susijusios su žūtimis ar sužeidimais, gali būti siejamos su aerodromo veiksniais, kadangi jas iš dalies gali sąlygoti ir skrydžių, skrydžių valdymo ar orlaivio techninės priežastys. Minėtų aerodromo veiksmų sąlygotų išlaidų procentinei daliai nustatyti reikėtų atlikti išsamesnę analizę. Vertinant šio reglamento poveikį atlikti tokią analizę būtų neproporcinga. Todėl protinga laikyti, kad tik 20% visų išlaidų, t. y. **30 mln. EUR (2006) per metus, lemia aerodromo veiksniai**.

Ši skaičių reikėtų pridėti prie **1 134 mln. EUR per metus**, patiriamų dėl apgadinimo riedėjimo ar stovėjimo metu, kaip nurodyta 2.3.1.7 papunktyje.

Apibendrinant galima įvertinti, kad orlaivių, kurių MTOM didesnė nei 2 250 kg, avarių ir incidentų, kuriuos lėmė aerodromo veiksniai (infrastruktūra, įranga, eksploatacija), išlaidos ES-27 + 4 valstybėse 2006 m. iš viso sudarė maždaug 1 164 mln. EUR per metus. Be to, nereikėtų nepaisyti mažų lėktuvų avarijose žuvusių žmonių skaičiaus, ypač atsižvelgiant į tai, kad populiarėja skrydžiai labai lengvais reaktyviniais lėktuvais.

2.3.2. Reguliavimo sistema

2.3.2.1. ICAO visuotinė reguliavimo sistema

ICAO sukūrė visuotinę aviacijos saugos reguliavimo sistemą, kurios pagrindas – 1944 m. Čikagoje pasirašyta konvencija. Visos 27 ES šalys, taip pat Islandija, Norvegija ir Šveicarija yra ICAO konvencijos susitariančiosios šalys. Taisyklių, standartų ir rekomenduojamos praktikos (ICAO SARP) rinkinys pateiktas šios konvencijos *prieduose*, o jos 44 straipsnyje

nustatyta, kad aviacijos taisyklės ir sistemos negali būti įgyvendinamos, jei jų nestandartizavo ICAO. Nors šio principo laikomasi ne visuomet, jis yra visuotinio sąveikumo kūrimo pagrindas. Tačiau reiktų pažymėti, kad čia akcentuojamas techninis ir veiklos sąveikumas, o ne organizacijų reguliavimas, kuriam Europos aviacijos saugos teisės aktuose teikiama vis daugiau svarbos.

Be to, ICAO negalima laikyti tikra aviacijos sistemos saugos reguliuotoja. Pagrindiniame EASA teisės akte nustatytos trys pagrindinės saugos reguliavimo užduotys: taisyklių rengimas, sertifikavimas / priežiūra / vykdymo užtikrinimas ir standartizavimas. Pagrindinė ICAO užduotis – rengti taisykles. Už kitas dvi minėtas užduotis, nepaisant visuotinės audito programos (USOAP), ICAO sistemoje atsakingos nekoordinuojamos nacionalinės institucijos.

ICAO SARP savo sprendimais įgyvendina valstybės: valstybė gali nustatyti standartą savo teisės sistemoje ir, jei to pageidauja, apie skirtumą pranešti ICAO. Netgi nereikalaujama pranešti apie nukrypimą nuo rekomenduojamos praktikos. ICAO teikiamos reguliavimo priemonės nėra nei teisiškai privalomos valstybėms, nei vienodai aiškinamos ar taikomos, nei tiesiogiai taikytinos juridiniams ar fiziniams asmenims.

Dėl to ES-27 + 4 valstybėse egzistuoja ne tik nevienodas aviacijos saugos lygis, bet ir nevienodos vidaus rinkos sąlygos.

Kitaip tariant, nors ICAO konvencijos prieduose, įskaitant 14 priedą dėl aerodromų, dažnai pateikiamos geros veiklos ir techninės nuostatos, per pastaruosius šešis dešimtmečius leidusios pasaulio mastu plėtoti civilinę aviaciją, ICAO sistemoje esama šių pagrindinių trūkumų:

- nė viena taisyklė nėra iš tiesų privalomojo pobūdžio;
- taisyklėse dažnai nurodoma tik, ką reikia daryti, bet nenurodoma, kas (t. y. kokia organizacija) ar kaip (pvz., kompetentingų institucijų vykdomas sertifikavimas ir priežiūra) turėtų tai daryti;
- teisės aktai turi būti perkeltami į kiekvienos susitariančiosios valstybės teisinę sistemą, o tam būdingas nevienodumas, skirtinga trukmė ir dubliuojamas darbas.

2.3.2.2. Taisyklių rengimas ir standartizavimas Europoje

Europos valstybės ne tik priklauso ICAO, bet ir kiekviena atskirai yra kitų aviacijos organizacijų, pvz., ECAC, JAA, Eurokontrolės ir GASR, narės.

Europos civilinės aviacijos konferenciją šiuo metu sudaro 42 valstybės narės, tarp kurių yra visos 27 ES valstybės narės. Jos tikslas – skatinti nuolatinę saugios, veiksmingos ir tvarios Europos oro transporto sistemos plėtrą. ECAC priima *rezoliucijas, rekomendacijas ir politinius pareiškimus*, kuriuos turi įgyvendinti jos valstybės narės. Kitaip nei ICAO, ji net nerengia saugos taisyklių.

JAA buvo asocijuota EACA įstaiga. Jos užduotis buvo rengti taisykles, ji parengė Bendruosius aviacijos reikalavimus (JAR) orlaivių projektavimo ir gamybos, eksploatavimo bei priežiūros ir įgulos licencijavimo srityse. Bet JAR, kaip ir ICAO SARP, nebuvo privalomojo pobūdžio, kol valstybės jų neperkėlė atitinkamai į savo teisės sistemas. Šiuo metu funkcijų, kurias anksčiau vykdė JAA, perdavimas Agentūrai jau yra įpusėjęs.

Eurokontrolė (susidedanti iš 38 valstybių, įskaitant Juodkalniją) šiuo metu daugiausia užsiima paslaugų teikimu, pagrindinių funkcijų vykdymu, mokymu, tyrimais, taip pat bendrų plėtros programų planavimu ir valdymu. Tačiau iki 2004 m. ji taip pat rengė taisykles (būtent ji parengė ir paskelbė Eurokontrolės saugos norminius reikalavimus (ESARR)), kaip ICAO ir

JAA. Kitaip tariant, nors formali taisyklių rengimo funkcija, t. y. sprendimų, kurie turėtų įpareigoti Eurokontrolės valstybes nares, priėmimas, yra Eurokontrolės nuolatinės komisijos veiklos sritis, dėl organizacijos tarpvyriausybinių pobūdžio nėra jokių faktinių teisinio įgyvendinimo mechanizmų.

ES įstatymų leidėjui priėmus bendro Europos dangaus (SES) teisės aktų paketą, Eurokontrolė prisiėmė atsakomybę padėti Europos Komisijai rengti įgyvendinimo taisykles ANS ir ATM srityse pagal pačios Komisijos suteiktus įgaliojimus.

Be to, Eurokontrolė niekada neturėjo įgaliojimo sertifikuoti sistemas ar tvirtinti organizacijas (įskaitant jų saugos valdymo sistemas).

1996 m. kelios Europos valstybės įkūrė Aerodromų saugos reguliavimo grupę (GASR) – jokios oficialios institucinės tapatybės neturinčią savanorišką organizaciją, kuri bendradarbiaudama siekia suderinti aerodromų saugos reguliavimo teisės aktus, į juos įtraukiant ir oro uosto infrastruktūrą, ir jo veiklą. GASR, kurią šiuo metu sudaro 28 valstybės narės, tikslai, teisinis statusas ir teikiama medžiaga yra panašūs į ICAO, JAA ir Eurokontrolės saugos reguliavimo srityje.

Apibendrinant pažymėtina, kad jokia tarpvyriausybinių organizacijų priimta ir paskelbta taisyklė, joks standartas ar reikalavimas nėra tiesiogiai taikomas, jei jis nėra perkeltas į nacionalinę teisę.

Be to, nė viena šių organizacijų neturėjo įgaliojimo išduoti sertifikatus ar patvirtinimus, nei vykdomųjų galių, kuriomis ji galėtų pasinaudoti atlikusi standartizacijos patikrinimą.

Pagal pagrindinį reglamentą Nr. 1592/2002 EASA turi tris pagrindines užduotis:

- a) rengti taisykles, taip pat Komisijai teikiamas nuomones, pagal kurias rengiamos ES-27 + 4 valstybėse tiesiogiai taikomos privalomos įgyvendinimo taisyklės, kurių nereikia perkelti į nacionalinius teisės aktus;
- b) tiesiogiai arba per nacionaliniu lygiu paskirtas kompetentingas aviacijos institucijas išduoti sertifikatus ir patvirtinimus (pagrindiniame reglamente nurodytais atvejais);
- c) ir vertinti kokybę bei vykdyti standartizavimo veiklą per kompetentingų institucijų atliekamus patikrinimus ir teikti pranešimus Komisijai, turinčiai vykdomuosius įgaliojimus.

2003 m. Agentūra prisiėmė atsakomybę už tinkamumą skraidyti ir oro navigacijos produktų atitiktį aplinkos apsaugos reikalavimams. Šiuo metu vyksta bendro sprendimo dėl pasiūlymo⁷ išplėsti Agentūros kompetenciją, į ją įtraukiant skrydžius, skrydžių įgulą ir trečiųjų šalių operatorių saugą, procesas.

Jei tokio proceso baigtis bus sėkminga, ES-27 + 4 valstybėse:

- kelių aviacijos sričių saugos reguliavimas bus dalis ES teisės sistemos (t. y. reglamentų nereikės perkelti į valstybių teisę; vykdomosios užduotys bus atitinkamai paskirstomos centriniu, nacionaliniu ir vietos lygiais);
- ATM ir ANS ir toliau bus reguliuojama per SES, kurio pobūdis ne visiškai atitinka pagrindinį EASA reglamentą;
- bet teisinis aerodromų saugos reguliavimas išliks nacionaline užduotimi, nors ir grindžiamas kelių organizacijų (pvz., ICAO, GASR) nustatytais tarptautiniais standartais ir reikalavimais.

⁷ 2005 m. lapkričio 16 d. Europos Komisijos priimtas COM (2005) 579 galutinis.

2.3.2.3. Susiskaldžiusi reguliavimo sistema

Didžioji dalis interesų grupių, su kuriomis išankstinio vertinimo metu konsultavosi ECORYS, apskirtai arba iš dalies sutiko su pirmiau 2.3.2.1 ir 2.3.2.2 papunkčiuose nurodytomis problemomis. Nors ne visos šalys sutiko, kad ICAO taisyklės ne visais atvejais turėtų būti privalomos, jos visgi sutiko, kad nacionalinėje teisėje aiškinimas gali labai skirtis ir įgyvendinimas gali būti lėtas.

Dar vienas panašus klausimas yra tai, kad kai kurioms interesų grupėms kai kurios ICAO taisyklės (ypač oro uostų srityje) atrodė gerokai pasenusios, nes jose dėmesys sutelkiamas daugiausia į techninę įrangą (žiburius, juostas ant kilimo ir tūpimo tako ir kt.) ir neįtraukti tokie „lengvesni“ klausimai, kaip operacijos, procedūros ir priežiūros procesai, kurie tampa vis svarbesni.

Kaip 2005 m. pažymėjo ECORYS, tai interesų grupių minčiai buvo pritarta ir SESAR projekte, kurio 2007 m. liepos mėn. paskelbtų Rezultatų Nr. 3 (DLM-0612-001-01-00) 5.2.4.1 punkte teigiama, kad Europos civilinės aviacijos teisės aktuose reikalaujama pokyčių valdymui skirtos visą Europą apimančios saugos reguliavimo sistemos, kuri sukurtų stabilias procedūras ir kolektyvinius procesus. Kad būtų palaikomas šios sistemos rengimas ir užtikrintas sėkmingas pokyčių įgyvendinimas, SESAR nustatė tris pagrindines rekomendacijas:

- Europos Sąjunga ir ES valstybės narės turėtų paskirti Europos lygio saugos reguliavimo instituciją, kuri ir veiktų kaip pokyčių valdymo reguliavimo sietis, ir sąveikautų su SESAR JU, kuri būtų įkurta ne vėliau kaip iki SESAR apibrėžimo etapo pabaigos;
- paskirta Europos saugos reguliavimo institucija turėtų sukurti pokyčių valdymo (peržiūros) procedūrą ir prirėikus siūlyti Europos civilinės aviacijos teisės aktų ir esamų saugos reguliavimo reikalavimų bei susitarimų pakeitimus;
- Eurokontrolė turėtų parengti konsultacinę medžiagą, kuri būtų suderinta, kad būtų veiksmingai įgyvendintas pokyčių valdymas. Tai turi atitikti esamus Europos civilinės aviacijos teisės aktus ir saugos reguliavimo reikalavimus, kas užtikrina bendrumą.

Todėl Agentūra, remdamasi SESAR parengtomis rekomendacijomis, mato, jog pripažįstama, kad esama susiskaldymo. Be to, aišku, kad siūloma reguliavimo institucija turėtų būti vienintelė, kol Eurokontrolėi nenumatytas reguliavimo vaidmuo.

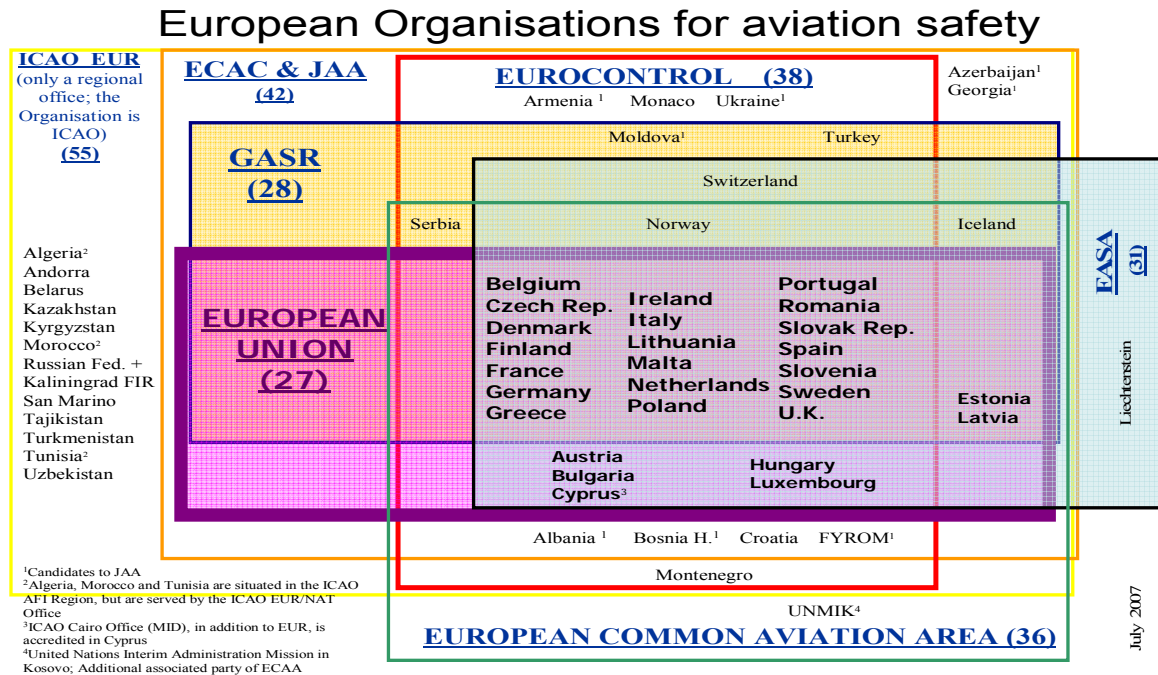
2006 m. pabaigoje už transportą atsakingo Komisijos nario Jacques Barrot sudaryta aukšto lygio grupė (HLG) savo 2007 m. liepos mėn. pateiktos galutinės ataskaitos Rekomendacijoje Nr. 1 teigia, kad tobulinant Europos aviacijos sistemos veikimą susiskaldymas yra pagrindinė silpnoji vieta. Kadangi tai gali būti sprendžiama tik Europos lygiu, HLG rekomendavo stiprinti Europos bendrijos vaidmenį ir Bendrijos metodą, kaip vienintelę priemonę Europos aviacijos reguliavimo darbotvarkei parengti. Tai taip pat turėtų pašalinti dalinį ES ir kitų reguliavimo procesų sutapimą užtikrinus nepriklausomas reguliavimo ir paslaugų teikimo struktūras ir užtikrinus, kad saugos reguliavimo veikla bus vykdoma nepriklausomai nuo kitų reguliavimo formų (pvz., ekonominio ar finansinio reguliavimo). HLG savo Rekomendacijoje Nr. 6 dar aiškiau siūlo, kad Eurokontrolės dėmesys būtų sutelktas į būtinas visą Europą apimančias funkcijas, ATM tinklo projektavimą ir paramą reguliavimui, jei to paprašytų Europos Komisija ir valstybės narės, o atsakomybė už saugos reguliavimo veiklą būtų perduoda EASA. Galiausiai savo Rekomendacijoje Nr. 8 HLG paprašė Komisijos suteikti įgaliojimus EASA, kaip vienintelei ES institucijai, atsakingai už aviacijos saugos, įskaitant oro uostus ir ATM, reguliavimą. **Apibendrinant pažymėtina, kad problemas, kurios kyla dėl dabartinio saugos**

reguliavimo sistemos susiskaldymo ir tarpvyriausybinių požiūrio teisinių trūkumų, nurodo ne tik Agentūra, bet ir interesų grupės, SESAR ir HLG.

2.3.3. Nacionalinio lygio organizacijos ir procesai

2.3.3.1. Saugos priežiūros funkcijų atskyrimas

Aerodromų saugos reguliavimo grupei (GASR) dabar priklauso 28 valstybės, kaip matyti 8 diagramoje:



Europos aviacijos saugos organizacijos

European Organisations ...	Europos aviacijos saugos organizacijos
(only a regional ...)	(tik regioninis ICAO biuras)
European Union (27)	Europos Sąjunga (27)
Algeria*	Alžyras*
Andorra	Andora
Belarus	Baltarusija
Kazakhstan	Kazachstanas
Kyrgyzstan	Kirgizija
Morocco ²	Marokas ²
Russian Fed +	Rusijos Federacija ir
Kaliningrad FIR	Ypatingasis ekonominis regionas Kaliningradas
San Marino	San Marinas
Tajikistan	Tadžikistanas
Turkmenistan	Turkmenistanas
Tunisia ²	Tunisas ²
Uzbekistan	Uzbekistanas
¹ Candidates to JAA	¹ Šalys kandidatės tapti JAA narėmis
² Algeria, Morocco ...	² Alžyras, Marokas ir Tunisas priklauso ICAO AFI regionui, tačiau jas aptarnauja ICAO EUR/NAT biuras
³ ICAO Cairo Office ...	³ Kipre kartu su Europos biuru akredituotas CAO Kairo biuras (MID)
⁴ United Nations Interim ...	⁴ Jungtinių Tautų laikinosios administracijos misija Kosove (UNMIK); ECAA papildoma asocijuotoji šalis

ECAC & JAA	ECAC ir JAA
GASR	GASR
European Union	Europos Sąjunga
EUROCONTROL	Eurokontrolė
Armenia ¹	Armėnija ¹
Monaco	Monakas
Ukraine ¹	Ukraina ¹
Moldova ¹	Moldova
Turkey	Turkija
Switzerland	Šveicarija
Serbia	Serbija
Norway	Norvegija
Iceland	Islandija
Belgium	Belgija
Czech Republic	Čekijos Respublika
Denmark	Danija
Estonia	Estija
Finland	Suomija
France	Prancūzija
Germany	Vokietija
Greece	Graikija
Ireland	Airija
Italy	Italija
Malta	Malta
Lithuania	Lietuva
Netherlands	Nyderlandai
Poland	Lenkija
Portugal	Portugalija
Romania	Rumunija
Slovak Republic	Slovakijos Respublika
Slovenia	Slovėnija
Spain	Ispanija
Sweden	Švedija
United Kingdom	Jungtinė Karalystė
Estonia	Estija
Latvia	Latvija
Austria ¹	Austrija ¹
Bulgaria	Bulgarija
Cyprus ³	Kipras ³
Hungary	Vengrija
Luxembourg	Liuksemburgas
Albania ¹	Albanija ¹
Bosnia H. ¹	Bosnija ir Hercegovina ¹
Croatia	Kroatija
FYROM ¹	Buvusi Jugoslavijos Respublika Makedonija ¹
Montenegro	Juodkalnija
UNMIK	UNMIK
European common aviation area (36)	Bendra Europos aviacijos erdvė (36)
Azerbaijan ¹	Azerbaidžanas ¹
Georgia ¹	Gruzija ¹
Iceland	Islandija
EASA (31)	EASA (31)
Liechtenstein	Lichtenšteinas
July 2007	2007 m. liepos mėn.

8 diagrama. GASR narystė, palyginti su naryste kitose Europos organizacijose

25 GASR valstybės narės taip pat priklauso ES-27 + 4 valstybėms, vadinamajai EASA sistemai. Tačiau šią sudaro 31 valstybė. Iš 6 valstybių⁸, kurios priklauso EASA sistemai, bet

⁸ Austrija, Bulgarija, Kipras, Vengrija, Lichtenšteinas ir Liuksemburgas.

nepriklauso GASR, vienoje (Kipre) Transporto ministerija taip pat atsakinga už oro uostų valdymą ir naudojimą. Rengiant šį reglamento poveikio vertinimą nerasta įrodymų, kad toje valstybėje aerodromų saugos funkcijos būtų atskirtos. Atitinkamas galimas pasiūlytų priemonių poveikis analizuojamas 2.8 dalyje.

2.3.3.2. Viešųjų institucijų vykdomos veiklos funkcijos

2007 m. GASR atliko 28 savo narių apklausą, kad surinktų informaciją apie tai, kaip visame žemyne organizuojamas aerodromų sektorius. Rezultatai visų pirma parodė, kad daugeliu atvejų už aerodromų naudojimą ir valdymą atsakingos viešosios institucijos (Transporto ministerija, vietos savivaldybės, regioninės administracijos), viešojo intereso įstaigos (pvz., Prekybos rūmai) arba valstybei priklausančios įmonės, o kitais atvejais institucijos yra atsakingos už specialiosios veiklos, taip pat susijusios su siūlomais esminiais aerodromų saugos reikalavimais, vykdymą.

12 lentelėje apibendrinami aktualiausi gauti duomenys, kai kuriuos iš jų reikės įtraukti į dabartinį vertinimą:

Už tam tikros veiklos vykdymą aerodromuose atsakinga institucija				
Kategorija	Pagrindiniai GASR gauti duomenys	Susiję esminiai reikalavimai	Ar verta atlikti poveikio analizę	
			Taip /Ne	Pastabos
Aerodromo operacijos	Skirtingais atvejais vykdo skirtingi subjektai, pvz.: <ul style="list-style-type: none"> • regiono valdžia • vietos savivaldybė • Komercijos rūmai • valstybinė komercinė įmonė • valstybei priklausanti arba privati bendrovė 	B skyrius	Ne	Esminiai reikalavimai nepriklauso nuo aerodromo operatoriaus įstatyme apibrėžto pobūdžio
	Tiesioginė valstybės atsakomybė: <ul style="list-style-type: none"> • Estija (kai kuriais atvejais) • Italija (keliais nereikšmingais atvejais) • Norvegija (kai kuriais atvejais) • Švedija (kai kuriais atvejais) • Graikija (ne) 	B skyrius	Taip	Tik jei saugos priežiūros funkcija neatskirta (2.8 dalis). Nepaveikta nė viena GASR valstybė narė. Iš ES-27 + 4 valstybių galbūt paveikta tik viena šalis (t. y. Kipras).
Avarinis aerodromo planas	Akivaizdu, kad keliais atvejais šis planas yra įtrauktas į vietos teritorijos avarinį planą; taip yra, pvz., DK, EE, FR (Préfet), LT.	B skyriaus 1 dalies f punktas	Ne	Bet koku atveju aerodromo operatorius visada dalyvauja ir turi avariniams atvejams parengtas procedūras.
	Keliais atvejais atsakinga institucija, ne operatorius (pvz., IT)			
Vietos teritorijos avarinis planas	Jau reikalaujamas daugumoje valstybių	C skyriaus 3 dalis	Ne	Jau įgyvendintas beveik visais atvejais.
RFFS aerodrome	Daugeliu atvejų didžiuosiuose aerouostuose tai užtikrina aerodromo operatorius. Išskyrus GR ir IT.	B skyriaus 1 dalies g punktas	Ne	Esminiuose reikalavimuose nurodyta, kad operatorius turi „parodyti“.

12 lentelė. GASR apklausos santrauka (2007 m.)

Apibendrinant pažymėtina, kad šiame reglamento poveikio vertinime dėmesį verta sutelkti tik į poreikį atskirti (bent jau funkciniu lygiu) atsakomybę už saugos priežiūrą.

2.3.3.3. Dabartinė aerodromų saugos priežiūra

2006 m. Komisijos tarnybos, Aerodromų saugos reguliavimo grupės (GASR) padedamos, surinko šiek tiek informacijos apie bendrąsias pastangas, reikalingas įvairiai aerodromų saugos

Nr.	Valstybė	Sertifikuoti (arba planuojami neužilgo sertifikuotini) aerodromai	Visos darbo dienos ekvivalentai (VDDE)		
			Politikos ir taisyklių rengimas	Sertifikavimas ir priežiūra	Iš viso profesionalių darbuotojų
1	Belgija	6	1	4	5
2	Čekija	9	0,5	1,5	2
3	Danija	36	1	5	6
4	Estija	11	2	2	4
5	Suomija	28	1	3	4
6	Prancūzija	70	7	122	129
7	Airija	28	1	2	3
8	Italija	50	10	25	35
9	Latvija	8	0,5	1,5	2
10	Nyderlandai	14	10	6	16
11	Portugalija	50	1	5	6
12	Rumunija	33	5	8	13
13	Slovakija	8	1	2 + 1	4
14	Slovėnija	67	0,5	2	2,5
15	Ispanija	42	3	7	10
16	Švedija	99	4	8	12
17	Jungtinė Karalystė	142	6	14	20
IŠ VISO		701	54,5	219	273,5

reguliavimo veiklai vykdyti. Informacija, kurią Komisijos tarnyboms patvirtino kolegos iš GASR, pateikiama 13 lentelėje:

13 lentelė. Šiuo metu aerodromų saugos reguliavimui skirti VDDE

13 lentelėje pateikti duomenys yra apytikriai ir daliniai. Tačiau jie atspindi labai įvairias aplinkybes: mažų ar didelių valstybių, skirtingų kultūros tradicijų. Taigi, apskritai manoma, kad tokie duomenys yra pakankama imtis apskaičiuoti, kiek esant dabartiniams teisės aktams ES-27 + 4 valstybių lygiu aerodromų saugos reguliavimui yra skirta VDDE.

Šiuo metu, pvz., JK, 6 VDDE skiriami aerodromų saugos strategijai ir taisyklėms rengti. Panašus ir Prancūzijos skaičius. Kitas kraštutinis – Latvijos civilinės aviacijos institucijoje, kurioje esama tik dviejų aerodromų saugos reguliavimo specialistų (t. y. taisyklių rengimas +

sertifikavimas + nuolatinė priežiūra). Todėl apskaičiuota, kad mažoje valstybėje aerodromo taisyklių rengimui per metus gali būti skiriama tik 0,5 visos darbo dienos ekvivalento (VDDE). Taigi 2006 m. 17 valstybių aerodromų saugos taisyklių rengimui buvo skirta vidutiniškai 54,5 VDDE, t. y. 3,2 VDDE vienoje valstybėje. Jei kiekvienoje iš ES-27 + 4 valstybių būtų skirta vidutiniškai 3,2 VDDE, **iš viso aerodromų saugos taisyklių rengimui žemyno lygiu būtų skirta 99 VDDE.**

17 valstybių maždaug 219 VDDE skirta 701 aerodromo sertifikavimui ir priežiūrai. Todėl pagal dabartinius teisės aktus kompetentingoje institucijoje reikia vidutiniškai ($701/219 = 3,2$) 1 VDDE, skirto šiek tiek daugiau nei trijų aerodromų sertifikavimui ir priežiūrai: tolesniuose šio reglamento poveikio vertinimo skyriuose šis skaičius **(3,2 aerodromo vienam inspektoriui) gali būti laikomas dabartiniu „produktyvumo koeficientu“.**

Tariant, kad vienoje valstybėje yra maždaug 41 aerodromas (sertifikuotinas) (t. y. 701/17), taigi iš viso minėtoje teritorijoje esant 1 271 aerodromui, galima atlikti apytikrą tokių duomenų ekstrapoliaciją visoms ES-27 + 4 valstybėms. Padalijus šį skaičių iš 3,2, gaunama, kad būtinų VDDE skaičius yra maždaug 400.

Todėl šiame reglamento poveikio vertinime kaip „išeities taškas“ (t. y. dabartinė situacija) bus naudojamas toks skaičiavimas, pagal kurį bus vertinamas ateityje galimų variantų poveikis:

- **99 VDDE, būtini taisyklėms rengti pagal dabartinius teisės aktus (t. y. lygiagretus tarptautinių reikalavimų perkėlimas į kiekvienos valstybės teisinę sistemą);**
- **1 VDDE, būtinas 3,2 aerodromo sertifikavimui ir priežiūrai pagal dabartinius teisės aktus (t. y. kiekviename atskirame aerodrome tikrinamos operacijos ir valdymas), o iš viso tai yra 400 VDDE ES-27 + 4 valstybėse.**

2.3.4. Išvados ir ES įsikišimo pagrindimas

Apibendrinant pažymėtina, jog nustatytos ir išanalizuotos problemos pagrindžia įsikišimą ES lygiu, kad:

- padidėtų sauga oro uostuose ir prie jų, kur per pastarąjį dešimtmetį įvyko apie 75% visų aviacijos avarijų, vien Europoje nusinešusių 743 gyvybes;
- padidėtų sauga ir bendrosios aviacijos visuomeninio naudojimo aerodromuose, kuriuose per metus žuvusių žmonių skaičius gali būti lyginamas su komerciniam oro transportui naudojamais dideliais lėktuvais, o gal ir didesnis;
- sumažėtų išlaidos, susidarancios dėl aviacijos avarijų ir incidentų, kuriuos bent iš dalies sukelia aerodromų veiksniai (infrastruktūra, įranga, operacijos) ES-27 + 4 valstybėse, o tai gali būti įvertinta kaip maždaug 1 164 mln. EUR (2006 m.) per metus;
- ES-27 + 4 valstybėse būtų pereinama prie nuoseklios ir nesusiskaldžiusios saugos reguliavimo sistemos, aiškiai atskirtos nuo paslaugų teikimo ir nepriklausomų avarijų tyrimų, taip pat nuo kitų formų, reguliavimo ar viešojo įsikišimo (pvz., lėšų skyrimo ar finansavimo);
- reguliavimo sistema turėtų tvirtesnę, nuoseklesnę ir vienodesnę teisinę pagrindą nei tarpvyriausybinių organizacijų priimtose ir paskelbtose taisyklėse ar standartai;
- nuo pat pradžių būtų paremtas visą Europą apimantis SESAR projektas, pasiūlant jam vieną saugos reguliuotoją, su kuriuo ir reikėtų bendrauti;
- būtų pasiekta masto ekonomija aerodromų saugos ir sąveikumo taisyklių rengimo srityje, kur šiandien bendrame saugos reguliavimo išlaidų racionalizavimo kontekste reikia 99 VDDE.

2.4. Tikslai ir rodikliai

2.4.1. Tikslai

Numatomu EASA sistemos išplėtimu sprendžiamos problemos, aerodromų atžvilgiu susijusios su dabartine saugos taisyklių rengimo organizacija ir kompetentingų institucijų vykdomos saugos priežiūros standartizacijos stoka.

Nustatyti tikslai gali būti klasifikuojami pagal tris lygius, kuriuos poveikio vertinimui paprastai naudoja Komisijos tarnybos, t. y.:

- **bendrieji tikslai**, kurie atspindi bendruosius plačius politikos siekius;
- **specialieji tikslai**, kurie yra labiau tiesioginiai planuojamos teisės aktų leidybos iniciatyvos tikslai, padedantys siekti bendrųjų tikslų. Ir bendriesiems, ir specialiesiems tikslams įtakos turi veiksniai, kurių Komisija ar Agentūra tiesiogiai nekontroliuoja, todėl kartais sunku juos įvertinti;
- **veiklos tikslai**, kurie yra susiję su tiksliais pasiūlymo rezultatais ir kurie gali būti vertinami ar net matuojami atitinkamais rodikliais.

EASA išplėtimo įtraukiant aerodromų saugos ir sąveikumo reguliavimą tikslai ir rodikliai pateikiami 2.4.2–2.4.5 punktuose.

2.4.2. Bendrieji tikslai

Bendrieji visuomeniniai Europos Komisijos tikslai, apibūdinti Komisijos darbų programoje bei Metinėje politikos strategijoje⁹ ir plačiai pagrįsti Lisabonos strategija, yra šie:

- grąžinti Europą į *gerovės* kelią, o tai ne tik formuoja sąžiningą konkurenciją pagrįstą vidaus rinką (įskaitant darbo jėgos judumo palengvinimą), bet ir apima didesnę transporto sistemos veiksmingumą ir rezultatyvumą, paramą SESAR, taip pat mažesnes išlaidas dėl avarijų ir incidentų ir išlaidas, susijusias su saugos reguliavimu (masto ekonomija taisyklių rengimo srityje bus maždaug proporcinga aerodromų, patenkančių į ES teisės aktų taikymo sritį, skaičiui);
- sustiprinti Europos *solidarumo* išipareigojimus, o tai apima vienodo lygio apsaugos suteikimą piliečiams visoje ES-27 + 4 valstybių teritorijoje, įskaitant visus visuomeninio naudojimo aerodromuose dirbančius aviatorius;
- stiprinti piliečių *apsaugą saugumo* požiūriu ir didinti transporto saugą;
- planuoti ir remti šiuos prioritetus už ES sienų, *stiprinant savo balsą pasaulyje* arba, kaip yra EASA sistemos atveju (t. y. ES-27 + 4 valstybės, bet gali jungtis ir daugiau valstybių), išplečiant ES teisės aktų įgyvendinimą į kaimynines valstybes.

2.4.3. Specialieji tikslai

Specialieji tikslai susiję su specialiaisiais oro transporto tikslais, kurių siekti taip pat padeda kitos iniciatyvos, pvz., bendro Europos dangaus sukūrimo. Kalbant išsamiau, šie specialieji tikslai gali būti atpažįstami iš 2001 m. paskelbtos Baltosios knygos dėl Europos transporto politikos ir 2006 m. paskelbtos jos laikotarpio vidurio apžvalgos¹⁰. Iš tiesų EASA sistemos

⁹ Žr. http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm

¹⁰ 2006 m. birželio 22 d. komunikatas COM (2006) 314 galutinis „Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga“, paskelbtas http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_lt.pdf.

išplėtimas yra glaudžiai susijęs su kai kuriais šių specialiųjų tikslų, taikytini tikslai apibendrinti toliau:

- galimybė naudotis prieinamu ir labai kokybišku transportu, kad būtų prisidėta prie laisvo piliečių, prekių ir paslaugų judėjimo remiantis bendromis taisyklėmis, vienodai taikomomis ir aprėpiančiomis visas aviacijos sritis;
- aukšto lygio judumas, siūlomas ir verslui, o tai yra nekintančios ir vienodos sąlygos vidaus rinkoje, kur nėra kliūčių komercinėms įmonėms steigti ar plėsti bet kur ES-27 + 4 valstybėse;
- remti būtinus vienodus darbo jėgos standartus, įskaitant geresnę darbuotojų kvalifikaciją;
- saugoti keleivių ir piliečių saugą ir saugumą, saugai esant iš tiesų svarbiausiu siūlomos iniciatyvos tikslu, įskaitant su avarijomis ir incidentais riedėjimo ir stovėjimo metu susijusias išlaidas;
- didinti transporto sistemos veiksmingumą ir tvarumą, o tai apima masto ekonomiją ir su viešuoju sektoriumi susijusių išlaidų racionalizavimą (pvz.: bendro viešajam sektoriui reikalingų VDDE skaičiaus kontroliavimas; techninių nurodymų perkėlimas į Bendrijos specifikacijų lygį; mažesnių įmonių vertinimo įstaigos; kt.);
- diegti inovacijas (pvz., palydovinę navigaciją), kurios galėtų padidinti piliečių apsaugą bet kurioje vietoje, kartu sumažinant susijusias diegimo išlaidas (pvz., mažiau antžeminės įrangos);
- palengvinti technologijų raidą, ribojant nebūtinai varžančias privalomas taisykles;
- išlaikyti ES poziciją tarp pasaulio lyderių dalyvaujant tarptautinėse organizacijose ir plečiant specifinių ES teisės aktų taikymo sritį.

2.4.4. Veiklos tikslai

Akivaizdu, kad laukiami EASA sistemos išplėtimo tikslai yra glaudžiai susiję su 2.3 dalyje minėtomis problemomis. Iš tiesų, pasirinktos politinės priemonės turėtų panaikinti arba sušvelninti esamas problemas ir tobulinti sistemą. Taigi, jie taip pat glaudžiai susiję su numatomų rezultatų, kuriuos vėliau galima stebėti ir vertinti (pvz., atsakant į klausimą, ar įsikišimas davė rezultatų siekiant pradžioje apibrėžtų tikslų), poveikiu.

Vadinasi, veiklos tikslai susiję su konkrečiais veiksmais, kurie siejasi su siūlomu ES įsikišimu. Taigi jų rezultatai gali būti stebimi ir net išmatuojami ir gali tiesiogiai prisidėti prie vykdomų veiksmų. Pirmiausia visi šie veiklos tikslai, kuriuos galima stebėti ar išmatuoti, yra:

- Europos įstatymų leidėjo daromi pagrindinio EASA reglamento Nr. 1592/2002 pakeitimai;
- bendrų įgyvendinimo taisyklių, skirtų aerodromams ir aerodromų operatoriams, paskelbimas, taip pat Bendrijos specifikacijų paskelbimas;
- darbinės organizacijos įsteigimas;
- nuolatinis aerodromų saugos stebėjimas;
- glaudžių ryšių su SESAR palaikymas;
- operatorių, turinčių vieną sertifikatą ir valdančių daugiau nei vieną aerodromą, atsiradimas aerodromų rinkoje;
- standartizacijos patikrinimų įvedimas ir įgyvendinimas aerodromų srityje.

2.4.5. Rodikliai

Gali būti nustatyti trys skirtingi rodiklių lygiai:

- *pasekmių* rodikliai: išreikšti kaip galutinis pageidaujamas poveikis visuomenei. Jie paprastai matuojami visuotiniais rodikliais ir gali būti paveikiami daugelio kitų rodiklių ar politikos krypčių (pvz., aviacijos saugos); kai kuriais atvejais bus sunku, jei išvis įmanoma, tarpusavyje sieti šiuos rezultatus ir EASA išplėtimą įtraukiant aerodromus;
- *rezultatų* rodikliai: t. y. tiesioginiai siūlomų priemonių tikslai, kuriuos reikia pasiekti, kad būtų pasiektas bendrasis tikslas. Jie yra išreikšti kaip tiesioginis ir trumpalaikis priemonių, taikomų pagal politikos kryptis, poveikis ir gali būti paveikti kitų politikos krypčių (pvz., SES politika taip pat siekiama padidinti aviacijos saugą);
- *pasiiekimų* rodikliai: t. y. tikslūs veiksmai arba tiesioginis poveikis, kurių tikimasi iš Agentūros nuomonėje šiuo klausimu pasiūlytų priemonių. Komisija tiesiogiai kontroliuoja ir gali lengvai patikrinti, ar jie pasiekti.

Rodikliai leidžia stebėti, ar (ir kiek) tikslai pasiekti. Svarbu juos iš anksto apibrėžti, nes tai leis įvertinti siūlomo politikos įsikišimo poveikį. Specialiųjų ir bendrųjų tikslų lygiu rodikliai glaudžiai susiję su problemomis ir laukiamu poveikiu, o veiklos tikslų rodikliai, susiję su veiksnių įvykdymu, yra paprastesni ir lengviau stebimi. Su bendraisiais uždaviniais susiję ir Agentūros pasiūlyti pasekmių rodikliai pateikiami 14 lentelėje:

Nustatytos problemos	Bendrieji tikslai	Pasekmių rodikliai
Poreikis padidinti aviacijos saugą aerodromuose ar prie jų.	Piliečių <i>apsauga</i> : transporto ir aviacijos sauga.	Sauga visuose visuomeninio naudojimo aerodromuose.
Sumažinti aviacijos avarijų, kurias bent iš dalies sukelia aerodromo veiksniai, išlaidas.	<i>Gerovė</i> : sumažinti avarijų, kurias bent iš dalies sukelia aerodromo veiksniai, išlaidas.	Dėl avarijų ir incidentų riedėjimo ar stovėjimo metu patiriamų avarijų padarytos žalos patiriamos išlaidos.
Poreikis sumažinti saugos reguliavimo sistemos susiskaldymą.	<i>Stipresnis balsas pasaulyje</i> ;	Padaryti poveikį ICAO konvencijos 14 priedo persvarstymui.
	<i>Išplėsti</i> EASA sistemą už ES-27 + 4 valstybių ribų.	Prie EASA prisijungiančios naujos valstybės.
Poreikis suteikti tvirtą teisinį pagrindą reguliavimo sistemai.	<i>Gerovė</i> : formuoti vidaus rinką ir skatinti darbo judumą.	Daugiau nei vieną aerodromą valdančių operatorių atsiradimas. Bendrų kompetencijos sistemų sukūrimas aerodromų darbuotojams, vykdančioms su sauga susijusias užduotis.
	<i>Solidarumas</i> : pasiūlyti piliečiams tokį pat apsaugos lygį visoje ES-27 teritorijoje.	Standartizuotas bendrų taisyklių taikymas ES-27 + 4 valstybių didžiausiam įmanomam aerodromų skaičiui.
Poreikis nuo pat pradžių remti SESAR saugos reguliavimo požiūriu.	<i>Gerovė</i> : remti SESAR pasiūlant aiškią saugos reguliavimo sąveiką.	Formalios SESAR ir Agentūros sąveikos sukūrimas paisant funkcijų atskyrimo.
Poreikis racionalizuoti aerodromų saugos reguliavimo pastangas.	<i>Gerovė</i> : mažinti išlaidas, susijusias su aerodromų saugos reguliavimu.	EASA mechanizmo, skirto aerodromų saugos reguliavimui, įgyvendinimas panaudojant gerokai mažiau nei 90 VDDE. Iki minimumo sumažintas poreikis rengi taisykles nacionaliniu lygiu.

14 lentelė. Nustatytos problemos, bendrieji tikslai ir pasekmių rodikliai

Be to, specialieji tikslai gali būti susiję su 2.3 dalyje nagrinėtomis problemomis. Šie tikslai ir rodikliai, leidžiantys stebėti, kaip jų siekiama, pateikiami 15 lentelėje:

Nustatytos problemos	Specialieji tikslai	Rezultatų rodikliai
Poreikis padidinti aviacijos saugą aerodromuose ar prie jų.	Standartizuotas bendrų taisyklių taikymas.	Standartizuotų patikrinimų išplėtimas įtraukiant aerodromų sritis.
	Kokybiški transporto sprendimai.	Valdymo sistemų įgyvendinimas, atliekamas visų pagrindinių aerodromų operatorių.
	Keleivių, aviatorių ir piliečių saugos užtikrinimas.	Aerodromų saugos rodikliai.
Dėl aerodromo veiksmų kylančių avarių ir incidentų išlaidos.	Riedėjimo ar stovėjimo metu patiriamų avarių ir incidentų išlaidų sumažinimas.	Dėl avarių ir incidentų riedėjimo ar stovėjimo metu patiriamų avarių padarytos žalos patiriamos išlaidos.
Poreikis mažinti saugos reguliavimo sistemos susiskaldymą.	ES teisės aktų taikumo sritis, apėmianti visas aviacijos sritis.	Pagrindinio reglamento pakeitimas įtraukiant aerodromus.
	Bendros ES aerodromų saugos ir sveikumo taisyklės.	Įgyvendinimo taisyklių aerodromams ir aerodromų operatoriams priėmimas.
	Visuotinis sąveikumas.	Padaryti poveikį ICAO konvencijos 14 priedo persvarstymui.
	Dalyvavimas tarptautinėse organizacijose.	Nuolatinis dalyvavimas GASR veikloje.
	Specialiųjų ES teisės aktų taikymo srities išplėtimas.	Prie EASA prisijungiančios naujos valstybės.
	Geresnis aerodromų įrangos projektavimo ir gamybos standartizavimas.	Taisyklių įvedimas aerodromų įrangai ir susijusiam projektavimui bei gamybai.
Poreikis suteikti tvirtą teisinį pagrindą reguliavimo sistemai.	Verslui siūlomas judumas.	Vieno aerodromų operatoriaus sertifikato įvedimas ir naudojimas.
	ES standartai, skirti geresnei darbuotojų kvalifikacijai.	Bendrų kompetencijos sistemų sukūrimas aerodromų darbuotojams, vykdančioms su sauga susijusias užduotis.
Poreikis nuo pat pradžių remti SESAR saugos reguliavimo požiūriu.	Naujų veiklos koncepcijų ir technologijų inovacijų (pvz., palydovinės navigacijos) įdiegimas.	Reguliavimo sąveikos formalizavimas.
		Palydovinės navigacijos sertifikavimo sistemos paaiškinimas.
Poreikis racionalizuoti pastangas reguliuoti aerodromų saugą.	Susijusio viešojo sektoriaus masto ekonomija ir išlaidų racionalizavimas.	Gerokai mažiau nei 90 VDDE agentūroje, skirtų taisyklėms rengti, standartizavimui ir aerodromų saugos analizei.
		Kompetentingose institucijose yra darbuotojų.
	Techninius nurodymų įtraukimas į Bendrijos specifikacijas ir technologijų raidos palengvinimas, ribojant nebūtiną varžančią privalomąsias taisykles.	Techninių nurodymų įtraukimas į Bendrijos specifikacijas.
	Igaliojimų sertifikuoti mažesnius aerodromus ar įmones suteikimas vertinimo įstaigoms.	Pagrindinį reglamentą pataisymas, kad vertinimo įstaigoms būtų suteikti įgaliojimai.

15 lentelė. Nustatytos problemos, bendrieji tikslai ir rezultatų rodikliai

Galiausiai veiklos tikslai gali būti siejami su daugeliu išsamių stebimų ir išmatuojamų pasiekimų rodiklių, kaip matyti 16 lentelėje:

Veiklos tikslai	Pasiekimų rodikliai
Pagrindinio reglamento pakeitimas, įtraukiant aerodromus.	Komisijos pateikiama Agentūros nuomonė.
	Komisijos priimami teisės aktų pasiūlymai.
	Pirmasis svarstymas Europos Parlamente.
	Tarybos pozicija.
	Antrasis svarstymas Europos Parlamente.
	Pakeitimų priėmimas.
Bendrų įgyvendinimo taisyklių, skirtų aerodromams ir aerodromų operatoriams, paskelbimas, taip pat Priimtinių atitikimo nustatymo metodų (AMC) paskelbimas.	Paskelbti 1-ąjį NPA dėl įgyvendinimo taisyklių, skirtų aerodromams.
	Paskelbti 1-ąjį NPA dėl įgyvendinimo taisyklių, skirtų aerodromų operatoriams.
	Paskelbti 1-ąjį CRD dėl įgyvendinimo taisyklių, skirtų aerodromams.
	Paskelbti 1-ąjį CRD dėl įgyvendinimo taisyklių, skirtų aerodromų operatoriams.
	Paskelbti 1-ąją nuomonę dėl įgyvendinimo taisyklių, skirtų aerodromams.
	Paskelbti 1-ąją nuomonę dėl įgyvendinimo taisyklių, skirtų aerodromų operatoriams.
	Paskelbti 1-ąjį aerodromų Bendrijos specifikacijų rinkinį.
	Paskelbti 1-ąjį aerodromų Bendrijos specifikacijų rinkinį.
Darbinės organizacijos įsteigimas.	Darbuotojų samdymas, kad ATM/aerodromų taisyklėms rengti iki 2008 m. būtų skirtos 5 grupės.
	Darbuotojų samdymas įvykių aerodromuose saugos analizei.
	Darbuotojų samdymas standartizacijos patikrinimams aerodromų srityse iki 2009 m.
	Skirti išorės auditorius, galinčius dalyvauti standartizacijos patikrinimuose aerodromų srityje.
	Aerodromų bendruomenės įtraukimas į SSCC.
	Išorės ekspertų grupės sukūrimas įgyvendinimo taisyklėms rengti.
	Pirmosios vertinimo įstaigos akreditavimas.
	Pirmosios vertinimo įstaigos akreditavimas.
Nuolatinis aerodromų saugos stebėjimas.	Įtraukti aerodromų saugos analizę į 2008 m. metinę saugos apžvalgą.
Ryšiai su SESAR	SESAR saugos rezultatų vertinimas.
Vienas aerodromų operatoriaus sertifikatas.	Operatorių, turinčių vieną sertifikatą ir valdančių daugiau nei vieną aerodromą, atsiradimas aerodromų rinkoje.
Standartizacijos patikrinimų įvedimas ir įgyvendinimas aerodromų srityje.	Sukurti standartizavimo aerodromo srityje procedūras.
	Planuoti pirmąją dalį standartizacijos patikrinimų, aprėpiančių ir aerodromų sritį.
	Atlikti pirmąjį patikrinimą, aprėpiantį aerodromų sritį.

16 lentelė. Nustatytos problemos, veiklos tikslai ir pasiekimų rodikliai

2.5. Galimi variantai

2.5.1. Išankstinio poveikio vertinimo variantai

1.3.3 punkte minimame išankstinio poveikio vertinime, kurį 2005 m. atliko Komisijos tarnybos (pasitelkusios konsultacinę bendrovę ECORYS), svarstomi 5 bendrieji alternatyvūs variantai:

- A) „nieko nedaryti“ (t. y. nekeisti padėties, kurios tikėtasi po pirmojo EASA funkcijų išplėtimo: EASA atsakomybė už tinkamumą skraidyti, skrydžio įgulos licencijavimą ir skrydžius; kompetentingos institucijos nurodė nacionalinį lygį, kuriam tenka atsakomybė už ANS, įskaitant visoje Europoje veikiančius paslaugų teikėjus, ir aerodromus);
- **B) progresyviai plėsti EASA sistemą taisyklių rengimo, sertifikavimo ir standartizacijos patikrinimų srityje, įtraukiant ATM, ANS ir aerodromų sritis;**
- C) plėsti įgaliojimų, leidžiančių reguliuoti aerodromų saugą, suteikimo Eurokontrolei SES mechanizmą ir skirti Eurokontrolei užduotis taip pat ir sertifikavimo ir standartizacijos patikrinimų srityje;
- D) įsteigti visiškai naują Europos agentūrą, kuri remtų Komisiją reguliuojant ATM, ANS ir aerodromų saugą;
- E) „išplėstai“ EASA (pagal B variantą) skirti taip pat ir atsakomybę už specialiuju ATM veiklos funkcijų vykdymą (pvz., skrydžių srauto valdymą).

Toje studijoje daroma išvada, kad, remiantis konsultanto atlikta laukiamo poveikio analize ir interesų grupių, su kuriomis konsultuotasi, sprendimu, pirmenybė teikiama B variantui.

2.5.2. Šiame reglamento poveikio vertinime svarstomi variantai

Šiame reglamento poveikio vertinime nereikia dar kartą vertinti pirmiau išvardytų A, C, D ir E variantų. Kita vertus, kad B variantas būtų iš tikrųjų įgyvendintas, reikia įvertinti kitus svarbius aspektus.

Ir iš tiesų, NPA 06/2006 šiuo atžvilgiu buvo pateikti 9 klausimai, žinant, kad galutinis tikslas – įgyvendinti jau pagrįstą ir iš 2.5.1 punkte išvardytų variantų pasirinktą (Komisijos¹¹) B variantą.

Tačiau iš 9 minėtų klausimų antrajame klausime faktiškai buvo du skirtingi dalykai: siūlomų esminių reikalavimų adekvatumas bendruoju požiūriu ir reikalavimų, taikomų gelbėjimo ir priešgaisrinėms tarnyboms (RFFS), alternatyvos. Iš tiesų CRD šių dviejų dalykų analizė jau atskirta. Todėl turėtų būti laikoma, kad NPA iš viso yra 10 klausimų. Agentūros nuomone iš šių 10 klausimų 4 nereikia toliau analizuoti vertinant jų poveikį.

17 lentelėje išvardyti tie klausimai, įskaitant priežastis, dėl kurių manoma, kad tolesnė poveikio analizė nereikalinga:

¹¹ 2005 m. lapkričio 15 d. COM (2005) 578 galutinis.

NPA 06/2006 pateikti klausimai		Priežastys, dėl kurių nesvarstomi alternatyvūs variantai
Nr.	Tekstas	
1	Agentūrai įdomu žinoti, ar interesų grupės sutinka, kad tikslinių aukšto lygio esminių reikalavimų nustatymas Bendrijos lygiu yra geriausia priemonė saugos tikslams, susijusiems su aerodromų saugos reguliavimu, nustatyti.	EK jau įvertino, pasinaudojusi ECORYS (t. y. B varianto palyginimas su A variantu – nieko nedaryti). Tolesnio vertinimo nereikia.
2 dėl esminių reikalavimų	Agentūrai įdomu žinoti, ar pridėti esminiai reikalavimai iš tikrųjų atitinka čia sukurtus kriterijus ir ar jie yra geras pagrindas aerodromų saugai ir sąveikumui reguliuoti atsižvelgiant į numatytą taikymo sritį.	Kokybinis sprendimas dėl esminių reikalavimų. Tinkamų alternatyvių variantų nenustatyta.
5	Agentūrai būtų įdomu žinoti interesų grupių požiūrį į: a) Išsamių įgyvendinimo taisyklių, kurios palengvintų esminių reikalavimų, susijusių su mažų aerodromų fizinėmis charakteristikomis ir infrastruktūra, laikymąsi, poreikį. b) Išsamių įgyvendinimo taisyklių, kurios palengvintų esminių reikalavimų, susijusių su mažų aerodromų veikimu ir valdymu, laikymąsi, poreikį. c) Esminiuose reikalavimuose jau siūlyto didelių ir mažų aerodromų atskyrimo svarbą šiame kontekste.	Didžioji dauguma interesų grupių šią galimybę atmetė. Vienintelis galimas variantas: proporcingos įgyvendinimo taisyklės visiems aerodromams (dideliems ir mažiems). Alternatyvų analizuoti nebūtina. Tinkamas reglamento poveikio vertinimas bus pateiktas su ateityje pasiūlytinomis įgyvendinimo taisyklėmis.
6	Agentūrai būtų įdomu žinoti interesų grupių požiūrį į: a) Poreikį reikalauti sertifikuoti esminių reikalavimų, susijusių su mažų aerodromų fizinėmis charakteristikomis ir infrastruktūra, laikymosi patvirtinimą. a) Poreikį reikalauti sertifikuoti esminių reikalavimų, susijusių su mažų aerodromų veikimu ir valdymu, laikymosi patvirtinimą. c) Esminiuose reikalavimuose jau siūlyto didelių ir mažų aerodromų atskyrimo svarbą šiame kontekste.	Didžioji dauguma interesų grupių šią galimybę atmetė: sertifikavimo reikia visiems aerodromams. Alternatyvių variantų mažiems aerodromams nebūtina analizuoti.

17 lentelė. Į NPA 06/2006 įtrauktos temos, kurių poveikio nereikia išsamiai analizuoti

Ir, atvirkščiai, likusiems 6 klausimams būtų galima numatyti alternatyvius sprendimus. Tokios alternatyvios galimybės yra išvardytos 18 lentelėje, o jų poveikis bus išsamiai nagrinėjamas 1.6–2.10 dalyse.

NPA 06/2006 pateikti klausimai		Tema	Alternatyvūs variantai		Kokioje reglamente o poveikio vertinimo dalyje analizuota
Nr.	Dalykas		Id.	Aprašymas	
2 dėl RFFS	Reikalavimai gelbėjimo ir priešgaisrinėms tarnyboms (įskaitant darbuotojų kompetenciją)	RFFS darbuotojai	2A	RFFS darbuojasi yra reguliuojami apskritai, o ne konkrečiai aviacijai.	2.10
			2B	Specifinė aviacijos kompetencijos sistema ir sveikatos reikalavimai RFFS darbuotojams.	
			2C	RFFS darbuotojai reguliuojami ir taikant aviacijos bendras taisykles, administruojamas kompetentingų institucijų, ypač jų tinkamumo medicinos požiūriu srityje.	
3	Aerodromams, nesantiems visuomeninio naudojimo, taikomos Bendrijos taisyklės	Bendrų taisyklių taikymo sritis	3A	Bendros ES taisyklės taikomos tik oro uostams.	2.6
			3B	Bendros ES taisyklės taikomos visiems visuomeninio naudojimo aerodromams.	
			3C	Bendros ES taisyklės taikomos visiems aerodromams (net nesantiems visuomeninio naudojimo ar privatiems).	
4 + 9	Aerodromų įrangos reguliavimas	Aerodromų įranga	4A	Aerodromų įranga nereguluojama ES lygiu.	2.7
			4B	Bendros ES taisyklės (t. y. ETSO) „nestandartinei“ įrangai, įgyvendinamos taikant gamintojo suteikiamą atitikties pareiškimą ir aerodromo operatoriaus suteikiamą patvirtinimo pareiškimą.	
			4C	Kaip 4B, tik nereikalaujama patvirtinimo pareiškimo, nes tai – dalis aerodromo sertifikavimo proceso.	
7	Vienas ADOC sertifikatas.	Sertifikavimo procesas	7A	Sertifikavimo procesas (apimantis infrastruktūrą ir valdymą), reikalaujamas kiekviename aerodrome.	2.8
			7B	Atskiras infrastruktūros ir įrangos sertifikatas kiekvienam aerodromui, kartu su organizacijos sertifikatu bendrovės lygiu visoms bendrovėms, valdančioms daugiau aerodromų.	
			7C	Kaip 7B, tik kai operatorius pageidauja „vieno“ sertifikato.	
8	Vertinimo įstaigų vaidmuo		8A	Akredituotos vertinimo įstaigos kartu su kompetentingomis institucijomis, turinčios teisę sertifikuoti ir prižiūrėti specifinius, mažiau sudėtingus aerodromus. Pareiškėjai nusprendžia, kuriam sertifikavimo subjektui siųsti savo prašymus.	2.9

			8B	Akredituotos vertinimo įstaigos kartu su kompetentingomis institucijomis, turinčios teisę sertifikuoti ir prižiūrėti visus aerodromus. Pareiškėjai nusprendžia, kuriam sertifikavimo subjektui siųsti savo prašymus.	
			8C	Tik akredituotos vertinimo institucijos turi teisę sertifikuoti ir prižiūrėti mažiau sudėtingus aerodromus.	
9	Aerodromų įrangos atitiktis patvirtinimas	Aerodromų įranga	Žr. 4 + 9 eilutes.		

18 lentelė. Į NPA 06/2006 įtrauktos temos, kurioms gali būti pateikiami alternatyvūs variantai

2.6. Bendrų ES taisyklių taikymo srities poveikio analizė

2.6.1. Alternatyvūs variantai

2.5.2 punkte buvo nustatyti šie alternatyvūs bendrų ES aerodromų saugos taisyklių taikymo srities variantai:

- 3A): bendros ES taisyklės taikomos tik oro uostams (t. y. aerodromams, aptarnaujantiems komercinį eismą);
- 3B): bendros ES taisyklės taikomos visiems visuomeninio naudojimo aerodromams;
- 3C): bendros ES taisyklės taikomos visiems aerodromams (net nesantiems visuomeninio naudojimo ar privatiems).

2.6.2. Tikslinės grupės ir susijusių subjektų skaičius

2.6.2.1. Aerodromai

Naujausioje **ICAO konvencijos 14 priedo** redakcijoje (2006 06 15 pakeitimas Nr. 9) „aerodromas“ apibrėžiamas taip:

„Nustatyta tam tikra teritorija (su bet kokiais pastatais, instaliacijomis ir įranga) ant žemės ar vandens, skirta visiškai arba iš dalies panaudoti orlaivio atvykimui, išvykimui ir judėjimui.“

Atsižvelgiant į tai, kaip aiškinamas žodis „skirta“, ICAO konvencijoje pateikta aerodromo apibrėžtis gali būti laikoma per plačia. Jei „skirta“ reiškia „iš pat pradžių nuspręsta“, tai bus įtraukti tik apskritai žinomi aerodromai. Bet jei „skirta“ reiškia „teisiškai leidžiama“, nemažai kitų vietų ant žemės ar vandens (pvz., Suomijos ežerai, Alpių sniego laukai, kur leidžiama slidininkus išlaipinti iš sraigasparnių, kalnų pievos, nuo kurių skrenda parasparniai, ir kt.) galėtų būti laikoma „aerodromais“.

Todėl pirmiau pateikta apibrėžtis ES teisės aktuose¹² pakeista įvedant sąvoką „specialiai pritaikytas“, ribojanti vietų, kurioms gali būti taikoma aerodromų apibrėžtis, skaičių.

Kalbant apie tokių „specialiai pritaikytų“ tūpimo vietų skaičių, pvz., Slovėnijoje („mažoje“ valstybėje narėje) yra apie 60 aerodromų, įskaitant pievų aikšteles, kuriomis naudojasi tik pramoginė aviacija. Italijoje („didelėje“ valstybėje narėje) jų iš viso yra apie 400. Vidutiniškai laikoma, kad valstybėje yra apie 200 „specialiai pritaikytų“ aerodromų (įskaitant ir tuos, kurie turi trumpiausius ir paprasčiausius kilimo ir tūpimo takus), o tai reiškia, kad ES-27 + 4 valstybėse jų yra apie 6 000. Arba, kitaip tariant, galima pastebėti, kad Prancūzijoje, Vokietijoje ir Švedijoje beveik visi aerodromai skelbiami oficialiajame oro navigacijos informaciniame rinkinyje (AIP): atitinkamai 441, 394 ir 154. Italijoje AIP skelbiama tik apie 100, bet esama dar 300 „aviacinių paviršių“. Lenkijoje, tipiškoje didelėje Rytų Europos valstybėje, į AIP įtrauktų aerodromų yra 77. Iš viso tose penkiose valstybėse galima suskaičiuoti apie 1 466 aerodromus. Pagal Energetikos ir transporto generalinis direktorato 2006 m. statistinių duomenų rinkinį¹³ gyventojų tose penkiose valstybėse yra 249 439 mln.: taigi milijonui gyventojų tenka 5,88 aerodromo. Pagal tą patį statistinių duomenų rinkinį bendras gyventojų skaičius ES-27 + 4 valstybėse 2006 m. buvo 503 500 mln. Taikant tą patį 5,88 aerodromo milijonui santykį šiuo alternatyviu būdu galima apskaičiuoti, kad bendras aerodromų skaičius yra maždaug 3 000. Šiuo klausimu nėra paskelbta tikslų bendrų oficialių duomenų. **Šiame poveikio vertinime laikoma, kad iš viso yra 4 500 aerodromų** (t. y. 6 000 ir 3 000 vidurkis).

Priešingai, Eurokontrolės statistiniais duomenimis¹⁴, ES-27 + 4 valstybėse yra 42 oro uostai, kuriuose 2006 m. užregistruota daugiau nei 50 000 judėjimo atvejų, kaip nurodyta 19 lentelėje:

Nr.	Oro uostas	Judėjimų skaičius 2006 m.
1	Paryžiaus / Šarlio de Golio	270 753
2	Frankfurto	244 467
3	Londono / Hitrou	238 361
4	Madrido / Barachu	217 635
5	Amsterdamo	217 561
6	Miuncheno	203 785
7	Barselonos	163 857
8	Romos / Fjumičino	157 906
9	Londono / Gatviko	131 914
10	Kopenhagos / Kastrupo	129 137
11	Vienos	128 773
12	Milano / Malpensos	125 712
13	Ciuricho	124 189
14	Briuselio	123 736
15	Paryžiaus / Orli	116 833
16	Stokholmo / Arlandos	113 364
17	Mančesterio	112 645
18	Oslo / Gardermoeno	108 034
19	Diuselldorfo	107 090
20	Londono / Stanstedo	102 509

¹² 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyvos 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką 2 straipsnis (OL L 272, 1996 10 25, p. 0036–0045).

¹³ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2006.

¹⁴ Eurokontrolės eCODA metinis rinkinys, 2006 m.

21	Dublino	95 554
22	Maljorkos Palmos	94 995
23	Atėnų	92 520
24	Helsinkio / Vantos	86 160
25	Prahos / Ruzynės	80 164
26	Ženevos	79 235
27	Hamburgo	78 679
28	Kelno / Bonos	75 197
29	Štutgarto	75 106
30	Varšuvos / Okenčų	72 259
31	Berlyno / Tėgelio	68 714
32	Lisabonos	68 211
33	Nicos	68 198
34	Milano / Linatės	64 891
35	Liono / Sartolas	64 334
36	Edinburgo	62 448
37	Budapešto / Ferihegy	62 360
38	Malagos	62 089
39	Birmingamo	57 665
40	Las Palmaso	57 001
41	Londono / Lutono	55 038
42	Glazgo	52 332

19 lentelė. Aerodromai, kuriuose 2006 m. buvo daugiau nei 50 000 judėjimo atvejų

Laukiama, kad ateinančiais metais eismas nuolat augs, todėl bendras tokių „didelių“ oro uostų, kuriuose per metus yra daugiau nei 50 000 judėjimo atvejų, skaičius gali būti maždaug 50. Bet visi reguliarių komercinių oro eismą (kuris Europoje visada yra tarptautinis, nes įgyvendinta „septintoji laisvė“) aptarnaujantys aerodromai turi būti sertifikuojami pagal ICAO nuostatas, įskaitant kai kuriuos oro uostus (neįtrauktus į pirmiau pateiktą lentelę), aptarnaujančius kai kurių ES valstybių narių sostines, pvz., Baltijos šalių, Bulgarijos ar Rumunijos).

Be to, saugos požiūriu vienintelė vieno šiuolaikiško didelio keleivinio orlaivio avarija gali nusinešti maždaug 100 aukų, taigi bendromis taisyklėmis ir reguliavimo sistema turėtų būti siekiama maksimaliai sumažinti tokius liūdnus įvykius, nepaisant komercinio eismo tipo ir masto (t. y. dažni užsakomieji ar reguliarieji skrydžiai).

Aerodromų, Tarptautinės oro uostų tarybos (ACI) Europos skyriaus narių, skaičius, nustatytas remiantis minėtos organizacijos duomenų bazės 2006 m. rugpjūčio 2 d. duomenimis, ES-27 + 4 valstybėse yra 350.

408 aerodromai turi ICAO žymenį pagal ICAO Regioninio oro navigacijos plano (Europos regionas) darbinį projektą (2006 m. rugpjūčio mėn.).

Galiausiai kiekvienais metais Komisija, taikydamą 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyvos 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką 4 straipsnio 1 dalį, Oficialiajame leidinyje skelbia oro uostų, tinkamų komerciniam oro transportui, sąrašą. Naujausias ES-27 apimantis sąrašas buvo paskelbtas 2006 m. lapkričio 17 d. Oficialiojo leidinio C 279 13 puslapyje. 20 lentelėje pateikti duomenys iš šio šaltinio:

Oro uostai	Kurių metinis eismas: > 2 mln. keleivių arba > 50 000 tonų krovinių	1–2 mln. keleivių arba 25 000–50 000 tonų krovinių	Tinkami komercinia m oro transportui	IŠ VISO
ES-27 (duomenys iš Oficialiojo leidinio)	95	49	464	608
Islandijos, Lichtenšteino, Norvegijos ir Šveicarijos skaičiai	5	11	76	92
IŠ VISO	100	60	540	700

20 lentelė. Komerciniam oro transportui tinkamų oro uostų skaičius

Šiame reglamento poveikio vertinime tariama, kad dideliems komercinius skrydžius atliekantiems lėktuvams yra 700 oro uostų.

Bet papildomai reikia apskaičiuoti visuomeninio naudojimo aerodromų skaičių: t. y. taip pat skirtų bendrajai aviacijai, oro taksi ir specialiesiems aviacijos darbams, kai nėra didelių komercinio oro transporto lėktuvų. Sąvoka „visuomeninio naudojimo paskirtis“ plačiai vartojama, bet nėra apibrėžta ICAO. Nepaisant to, Eurokontrolės AIS duomenų bazėje 2007 m. rugpjūčio 2 d. nurodyti 2 145 aerodromai, kaip matyti toliau pateiktoje 21 lentelėje:

Valstybė	A E R O D R O M A I					
	Visuomeniniai	Privatūs	Kariniai	Jungtiniai civiliniai ir kariniai	Aeroklubai	IŠ VISO
Austrija	32	21	3	0	0	56
Belgija	7	13	17	1	0	38
Bulgarija	5	0	0	0	0	5
Kipras	3	0	1	0	0	4
Čekija	67	13	0	2	5	87
Danija	29	12	1	3	0	45
Estija	9	2	0	0	0	11
Suomija	38	44	3	0	0	85
Prancūzija	345	51	29	3	13	441
Vokietija	212	176	0	4	2	394
Graikija	38	1	17	2	0	58
Vengrija	9	0	0	0	0	9
Islandija	60	3	0	0	0	63
Airija	18	9	0	0	0	27
Italija	49	29	12	9	0	99
Latvija	3	1	0	0	0	4
Lietuva	7	0	0	1	19	27
Liuksemburgas	1	1	0	0	0	2
Malta	1	0	0	0	0	1
Nyderlandai	15	0	9	1	0	25
Norvegija	45	1	7	4	0	57
Lenkija	8	14	23	0	32	77
Portugalija	28	2	7	0	0	37
Rumunija	18	0	0	0	0	18
Slovakija	8	0	1	0	7	16
Slovėnija	12	1	0	0	0	13
Ispanija	87	3	3	9	0	102
Švedija	29	83	41	1	0	154
Šveicarija	11	30	0	1	0	42
JK	72	71	5	0	0	148
IŠ VISO	1 266	581	179	41	78	2 145

21 lentelė. Aerodromai Eurokontrolės AIS duomenų bazėje

Pirmiau esančioje lentelėje pateikti skaičiai ne visada atitinka GASR narių, su kuriais neoficialiai konsultuotasi, surinktus duomenis, pateiktus pirmiau 2.3.3.3 papunktyje. Pasirodo, kad Prancūzijoje planuojama sertifikuoti tik 70 oro uostų iš 441 aerodromų, įtrauktų į AIP, o Čekijoje, atrodo, siekiama sertifikuoti 9 oro uostus iš Eurokontrolėi žinomų 87. Priešingai, Slovėnija teigė ketinanti sertifikuoti 67 aerodromus, nors AIS yra žinoma tik 13. Be to, pirmiau pateikti duomenys negali būti nei išsamūs (pvz., Bulgarija AIS yra nurodžiusi 5 aerodromus, o panašaus dydžio Austrija – 56), nei pagrįsti tomis pačiomis apibrėžtimis (pvz., žinoma, kad Italijoje, be 99 AIP nurodytų aerodromų, yra šimtai „aviacinių paviršių“, kaip apibrėžta jų administracinėje sistemoje¹⁵).

¹⁵ Kaip 2007 m. rugpjūčio 2 d. paskelbta ENAC tinklavietėje: http://www.enac-italia.it/avioeli/avio_00.asp.

Nepaisant to, pateikti skaičiai suteikia galimybę visuomeninio naudojimo¹⁶ aerodromų skaičių įvertinti naudojantis Agentūros pasiūlyta apibrėžtimi. Jei Komisija ar įstatymų leidėjas iš dalies pakeistų apibrėžti, skaičius, žinoma, galėtų skirtis.

Šiame reglamento poveikio vertinime laikoma, kad:

- bendroji visuomeninio naudojimo aerodromo apibrėžtis apims visus 1 266 civilinius visuomeninio naudojimo aerodromus, šiuo metu įtrauktus į AIP (t. y. 1 266);
- bus nusprešta kiekvieną 581 privatų aerodromą, paskelbtą AIP, įtraukti į visuomeninio naudojimo aerodromų sąrašą, kad būtų pritraukta daugiau eismo (kiti privatus aerodromai, neįtraukti į AIP, gali pasirinkti nebūti visuomeninio naudojimo);
- 179 kariniai aerodromai nepateks į ES teisės aktų taikymo sritį, bet 41 jungtinis civilinės ir karinės paskirties aerodromas pateks;
- visi 78 aerodromai, kuriuos eksploatuoja aeroklubai, pasirinks būti visuomeninio naudojimo ir tada jiems bus taikomos bendros ES taisyklės (kitais atvejais, tai reikšia, kad šiame reglamento poveikio vertinime paveiktų įmonių požiūriu bus pasirinktas blogiausias atvejis).

Taigi, visuomeninio naudojimo aerodromų, esančių AIP, skaičius yra: $1\,266 + 581 + 41 + 78 = 1\,966$. Tačiau, kadangi nemažai visuomeninio naudojimo aerodromų neįtraukti į AIP, **visuomeninio naudojimo aerodromų, kuriems galėtų būti privaloma laikytis siūlomų bendrų taisyklių, skaičius yra maždaug (AIP + 50%) 3 000.**

Apibendrinant 2.6.1 punkte aptariamą 3 variantą, aerodromų, kurie patenka į bendrų ES taisyklių taikymo sritį, numatomas skaičius pateikiamas 22 lentelėje:

VARIANTAS		Numatomas aerodromų skaičius
Id.	Aprašymas	
3A	Bendros ES taisyklės taikomos tik oro uostams (t. y. aerodromams, aptarnaujantiems reguliarius komercinius skrydžius);	700
3B	Bendros ES taisyklės taikomos visiems visuomeninio naudojimo aerodromams.	3 000
3C	Bendros ES taisyklės taikomos visiems aerodromams (net nesantiems visuomeninio naudojimo ar privatiems).	4 500

22 lentelė. Aerodromai, patenkantys į bendrų ES taisyklių taikymo sritį

2.6.2.2. Aerodromų operatoriai

Apie daugiau nei vieną aerodromą valdančius operatorius kalbama 2.8 dalyje. Todėl šioje 2.6 dalyje tariama, kad kiekvienas aerodromas turi po vieną operatorių. Paprasčiausiais atvejais, kurių yra iš viso 4 500 aerodromuose ES-27 + 4 valstybėse, toks

¹⁶ Visuomeninio naudojimo aerodromas – tai aerodromas, kurio teritorija ar įrenginiai gali planuoti pasinaudoti bet kuris bendrojo oro eismo skrydžio įgulos vadas, kadangi apie aerodromo darbo valandas ir teikiamas paslaugas viešai pranešama, arba kadangi be viešai skelbiamos informacijos apie aerodromą, dar viešai skelbiama kontaktinė vieta, galinti suteikti išankstinį leidimą, su sąlyga, kad orlaivio ir piloto kvalifikacija atitinka sąlygas, taikomas skrydžių saugai užtikrinti.

operatorius gali netgi būti vienas fizinis asmuo. Sudėtingiausiais atvejais tai gali būti tūkstantį darbuotojų turinti bendrovė.

Tačiau reikėtų pažymėti, jog Agentūros nuomonėje siūloma reikalauti, kad tik oro uostų, aptarnaujančių reguliarius komercinius skrydžius, operatoriams būtų privalomas oficialios valdymo sistemos (t. y. iš esmės saugos ir kokybės valdymo) įsipareigojimas. Galimo ES reguliavimo poveikis kitiems operatoriams bus minimalus, nes į ES teisę bus įtraukiama tik šiandien jau plačiai taikoma geriausia praktika.

Taigi, tariama, kad **aerodromų operatorių, kuriuos labai paveiks teisės akto pasiūlymas, skaičius bus maždaug 700**, t. y. lygus oro uostų, aptarnaujančių šiuolaikinius (IFR) didelius komercinių skrydžių lėktuvus, skaičiui. Taip pat tariama, kad šis skaičius visuose trijuose nustatytuose variantuose nesikeis.

2.6.2.3. Aerodromų antžeminių paslaugų teikėjai

Kiekviename oro uoste, aptarnaujančiame reguliarius komercinius skrydžius, kaip nurodyta Tarybos direktyvoje 96/67/EB¹⁷, gali veikti kelios antžeminių paslaugų bendrovės. Ir priešingai, jei nėra komercinio oro transporto, už antžemines paslaugas paprastai yra atsakingas aerodromo operatorius ir nėra jokio įstatymo, kad tai būtų pakeista. Todėl tai taikoma tik 3A variantui (t. y. 700 oro uostų, aptarnaujančių reguliarius komercinius skrydžius), kur:

- „dideliuose“ oro uostuose, aptarnaujančiuose daugiau nei 2 mln. keleivių per metus (arba daugiau nei 50 000 krovinių per metus), antžeminėms paslaugoms teikti leidžiama taikyti laisvosios rinkos ir konkurencijos sąlygas;
- „vidutiniuose“ oro uostuose, aptarnaujančiuose daugiau nei 1 mln. keleivių (bet mažiau nei 2 mln.) arba daugiau nei 25 000 t krovinių, antžemines paslaugas turi siūlyti bent dvi skirtingos bendrovės;
- oro vežėjų „saviteika“ leidžiama tik „mažuose“ oro uostuose, kurie tinka naudoti komerciniam oro transportui.

Taigi, 23 lentelėje numatomi 3A variantui tinkami skaičiai:

Oro uostų skaičius	„Didelis“	„Vidutinis“	„Mažas“	IŠ VISO
	100*	60**	540	700
Vidutinis antžeminių paslaugų teikėjų skaičius viename oro uoste	3,4	2	1 („saviteika“)	Nėra duomenų
IŠ VISO	340	120	540	1 000

* Komisijos parengtoje 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyvos 96/67/EB taikymo ataskaitoje (2007 m. sausio 24 d. COM (2006) 821 galutinis) skaičiuojami 95 oro uostai.

** *Ibidem* skaičiuojami 49 oro uostai.

23 lentelė. Numatomas antžeminių paslaugų teikėjų skaičius esant 3A variantui

¹⁷ 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką (OL L 272, 1996 10 25, p. 0036–0045).

Šie lentelėje numatyti skaičiai labai panašūs į minėto 2007 m. sausio 24 d. dokumento COM (2006) 821 E priede Komisijos paskelbtiems skaičiams, apibendrintiems 24 lentelėje:

Antžeminių paslaugų teikėjų ES 15						
Šaltinis: „SH&E limited“, 2002 m. spalio mėn., duomenys, pateikti COM(2006) 821 E priede						
Kategorija	Trečiųjų šalių paslaugų teikėjai		Saviteika		IŠ VISO	
	Iki Direktyvos 96/67 priėmimo	Po direktyvos priėmimo	Iki	Po	Iki	Po
Keleivių aptarnavimas	89	172	156	145	245	317
Bagazo gabenimas	64	102	55	47	119	149
Krovinių ir pašto gabenimas	116	155	80	83	196	238
Aptarnavimas perone	73	113	62	60	135	173
Degalų ir tepalų tiekimas	78	80	3	10	81	90
Iš viso ES-15	420	622	356	345	776	967

24 lentelė. Antžeminių paslaugų teikėjai, Komisijos nurodyti dokumente COM (2006) 821

Tačiau reikėtų pažymėti, kad 24 lentelės duomenys buvo surinkti 2002 m. ir yra tik iš ES-15 (t. y. iki 2004 m.), o ne iš ES-27 + 4 valstybių, kaip šiame reglamento poveikio vertinime. Atsižvelgiant į tai, praėjus 5 metams skaičiai gali būti laikomi per mažais. Bet, kita vertus, duomenys buvo skaičiuojami kiekviename atskirame oro uoste, o trečiųjų šalių paslaugų teikėjai ar saviteika užsiimantys paslaugų teikėjai gali dirbti daugiau nei viename oro uoste. Šiuo požiūriu skaičiai laikomi per dideliais. Kitaip tariant, abu rezultatai laikomi daugmaž subalansuojančiais vienas kitą, taigi galutinis skaitmeninis rezultatas – 1 000 – laikomas pakankamai pagrįstu.

Todėl bendras numatomas paveiktų antžeminių paslaugų bendrovių skaičius taikant 3A variantą yra 1 000. Antžeminių paslaugų teikėjai, kurie nesiskiria nuo aerodromo operatoriaus, bus galimi taikant 3B ir 3C variantus.

2.6.2.4. Kompetentingos institucijos

Nacionalinių vyriausybių paskirtos kompetentingos aviacijos institucijos šiandien vykdo dvi pagrindines užduotis, susijusias su aerodromų sauga:

- taisyklių rengimas (t. y. ICAO nuostatų perkėlimas į nacionalinę teisės sistemą ir jų integravimas);
- aerodromų sertifikavimas ir priežiūra (įskaitant auditą ir patikrinimus).

Teisės akto pasiūlyme numatyta didžiąją dalį taisyklių rengimo užduočių perduoti EASA. Ir priešingai, už antrąją užduotį dėl artumo priežasčių vietos lygiu atsakingos liktų minėtosios institucijos. Nesitikima, kad EASA dalyvaus aerodromų sertifikavimo ir priežiūros veikloje.

Bet EASA, be taisyklių rengimo, dar atliks kompetentingų institucijų standartizacijos patikrinimus (ar auditą). Siūlomas teisės aktas padarys poveikį ir Agentūrai, ir vietos kompetentingoms institucijoms.

Jame niekas netrukdo valstybei arba steigti jungtines kompetentingas institucijas, arba perduoti sertifikavimo ir priežiūros užduotis kaimyninės valstybės įsteigta institucijai. Tačiau šiuo metu nėra įrodymų, kad taip ir bus. Taip pat valstybės gali nuspręsti paskirti kompetentingas institucijas regioniniu lygiu. Taip jau yra Vokietijos žemėse. Todėl laikoma, kad Vokietijoje bus ne viena, o 16 kompetentingų institucijų. **Atsižvelgiant į tą faktą, šiame reglamento poveikio vertinime laikoma, kad bendras institucijų, kompetentingų prižiūrėti aerodromų saugą vietos lygiu ES-27 + 4 valstybių teritorijoje, bus ne maždaug 30, bet 46 (31 – Vokietija + 16 žemių) ir dar Agentūra.**

2.6.2.5. Trumpai apie susijusius subjektus

Apibendrinant, remiantis 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3 ir 2.6.2.4 papunkčiuose pateikta informacija, numatomi susijusių subjektų skaičiai pateikiami 25 lentelėje:

VARIANTAS		Numatytas skaičius			
Id.	Aprašymas	Aerodromai	Aerodromų operatoriai su formalia saugos valdymo sistema	Antžeminių paslaugų teikėjai	Institucijos
3A	Bendros ES taisyklės taikomos tik oro uostams (t. y. aerodromams, aptarnaujantiems komercinius skrydžius).	700	700	1 000	46 + Agentūra
3B	Bendros ES taisyklės taikomos visiems visuomeninio naudojimo aerodromams.	3 000			
3C	Bendros ES taisyklės taikomos visiems aerodromams (net nesantiems visuomeninio naudojimo ar privatiems).	4 500			

25 lentelė. Aerodromai, patenkantys į bendrų ES taisyklių taikymo sritį

2.6.3. Poveikis saugai

Geresnė reguliavimo sistema, taip pat racionaliau naudojanti turimus išteklius, tikrai prisidės prie didesnės saugos aerodromuose, kurie patenka į ES teisės aktų taikymo sritį. Tačiau nėra priemonių, kurios leistų pakankamai užtikrintai skaičiais įvertinti poveikį aerodromų saugos

rodikliams (t. y. minėtiems pirmiau 2.3.1 punkte) ateinančiais metais. Nepaisant to, kokybiniu požiūriu apskaičiuota, kad pagrindinio EASA reglamento išplėtimas įtraukiant aerodromus taip pat padarys didelį poveikį saugai:

- nemažai pagerės sertifikavimo ir priežiūros užduočių, kurias vykdo kompetentingos institucijos, kokybė, nes Agentūra vykdys standartizacijos patikrinimus; tai tiks visiems trimis variantams;
- sustiprės didžiųjų oro uostų formalus kokybės ir saugos valdymas visoje ES-27 + 4 valstybių teritorijoje, o tai reiškia, kad taikant 3A variantą mažai kas pagerės (nes beveik visi aerodromai, kuriuos apima tas variantas, jau turi tokias valdymo priemones);
- nors į 3B ir 3C variantus įtrauktiems aerodromams neprivaloma įgyvendinti išsamią ir formalią saugos valdymo sistemą, jie vis tiek bus įpareigoti įdiegti valdymo ir operacijų priemones, nurodytas esminių reikalavimų B1 skyriuje. Taigi ir 3B, ir 3C variantas turės labai teigiamą poveikį saugos aspektu. Tačiau 3B variantas apima visuomeninio naudojimo aerodromus, kuriuose eismo apimtis yra didesnė nei likusiuose aerodromuose, įtrauktuose į 3C variantą (šis variantas taip pat apima privačius ne visuomeninio naudojimo aerodromus). Todėl kiekybiniu avarių ir incidentų tikimybės požiūriu 3B variantas laikomas net geresniu už 3C variantą;
- padidės taikytinų taisyklių teisinis apibrėžtumas ir geriau bus nustatoma susijusi atsakomybė bei procesai atitikčiai patvirtinti; dėl sistemingo konsultavimosi su interesų grupėmis (taip pat ne tik su institucijomis, bet ir pramonės atstovais bei operatoriais) pagerės taisyklių kokybė, o tai yra svarbiausias EASA sistemos bruožas. Tai bus ypač aktualu 3B ir 3C variantams, nes aerodromai 3A variante jau yra pakankamai prižiūrimi; tačiau, kaip minėta pirmesnėje įtraukoje, papildomi aerodromai 3C punkte aptarnauja nedidelį papildomą skaičių keleivių;
- sumažės reguliavimo sistemos susiskaldymas, nes siūlomuose esminiuose reikalavimuose bus reikalaujama, kad visi su aerodromo sauga susiję veikėjai tarpusavyje sukurtų formalią ir kontroliuojamą sąveiką. Tai bus labai svarbu taikant 3A ir 3B variantus (kur tokia sąveika yra), bet neutralu taikant 3C variantą, nes tokiose mažesnėse tūpimo vietose nevykdomas skrydžių valdymas ir nėra komercinių antžeminių paslaugų teikėjų. Tačiau taip pat reikia atsižvelgti į tai, kad šiuo metu maždaug 1 260 aerodromų jau yra sertifikuota (arba planuojama sertifikuoti ES-27 + 4 valstybėse): šio skaičiaus apribojimas tik iki 700 (ES teisės sistemoje valstybės negali taikyti papildomų reikalavimų, nes tai iškreiptų konkurenciją) 3A variante saugos požiūriu reikš žingsnį atgal, ir tai šiuo atžvilgiu turi būti vertinama labai neigiamai;
- EASA galėtų skatinti ES-27 + 4 valstybių dalyvavimą ir įtaką ICAO ir GASR, ir to poveikis būtų šiek tiek pagerėję jų rezultatai; tai įvyktų daugiausia dėl taisyklių rengimo ir saugos analizės centralizacijos, kas nekintamai numatyta visuose trijuose alternatyviuose variantuose;
- prie EASA sistemos prisijungus naujoms valstybėms padidėtų piliečių, skrendančių net už dabartinių ES-27 + 4 valstybių ribų, sauga; tačiau toks galimas išsiplėtimas bendruoju požiūriu priklauso nuo Bendrijos sistemos patrauklumo ir – konkrečiau EASA atveju – nuo jos sistemos veiksmingumo ir rezultatyvumo; kitaip tariant, EASA išplėtimas įtraukiant aerodromus šiuo atžvilgiu turės neutralų poveikį visiems trimis nustatytiems variantams;
- sudėtingiausiuose aerodromuose šiandien įdiegta pakankama institucijų vykdoma priežiūra, taip pat apimanti ir kai kurių darbuotojų kompetencijos sistemos priežiūrą; tačiau Agentūros nuomonėje siūloma įvesti kompetencijos sistemas visiems darbuotojams, kurie vykdo užduotis, susijusias su aviacijos sauga aerodromuose ar prie

jų (pvz., įtraukiant visus asmenis, turinčius leidimą be priežiūros būti judėjimo lauke), kas nedaug pagerintų padėtį didžiuosiuose aerodromuose (3A variantas), kur tokia praktika jau plačiai taikoma (pvz., ją savanoriškai taiko oro transporto pramonė). Gerokai didesnis poveikis būtų taikant 3B variantą, atsižvelgiant į tai, kad nuolat didėjant eismui vis intensyviau naudojama kai kuriais kadaise buvusiais „mažaisiais“ aerodromais, nors labai lengvų reaktyvinių lėktuvų (VLJ) atsiradimas rinkoje gali paskatinti daugiau naudotis komerciniu oro taksi; oro taksi dažnai aptarnaudavo aerodromai, kuriuos apima 3B variantas; dėl proporcingumo priešasčių sudėtingų kompetencijos sistemų greičiausiai nebus reikalaujama iš mažųjų aerodromų; taigi net poveikis taikant 3C variantą būtų tik nedidelis;

- galiausiai siūlomas taisyklių rengimo centralizavimas leis panaikinti maždaug 99 apskaičiuotus VDDE, šiuo metu reikalingus šiai užduočiai vykdyti visose ES-27 + 4 valstybėse; tariama, kad maždaug 30 VDDE vis tiek reikės taisyklėms valstybėse rengti (kad apimtų tuos aerodromus, kurie nepatenka į ES taisyklių taikymo sritį, ir prisidėtų prie bendrų taisyklių rengimo); tai reiškia, kad maždaug 70 (t. y. + 17% prie 400 šiandien apskaičiuotų) VDDE nacionaliniu lygiu galėtų būti nukreipta nuo taisyklių rengimo į sertifikavimą ir priežiūrą. Visos valstybės šiandien sutelkia savo išteklius į didžiuosius aerodromus, taigi poveikis taikant 3A variantą būtų neutralus; ir priešingai, poveikis taikant 3B variantą, kur būtų galima nukreipti laisvus išteklius, bus didelis. Tokių išteklių kiekis ir socialinis aktualumas mažose tūpimo vietose turi neutralų poveikį taikant 3C variantą.

Baigiant pažymėtina, kad taikant pirmiau 2.1.2 punkte aprašytą metodiką (įskaitant 3 svorinį daugiklį poveikiui saugai) ir atrinkus taikytinus rezultatų rodiklius, susijusius su konkrečiais 2.4.5 punkte nurodytais tikslais, trijų variantų poveikiui saugai galima skirti įverčius pagal pagrindinio reglamento pakeitimo taikymo srities mastą, kaip nurodyta toliau 26 lentelėje:

Rezultatų rodikliai, susiję su ES teisės aktų taikymo srities poveikiu saugai	Variantų įverčiai		
	3A	3B	3C
Į taikymo sritį patenkančių aerodromų skaičius	700	3000	4500
Standartizacijos patikrinimų išplėtimas	+ 2	+ 2	+ 2
Valdymo sistemų įgyvendinimas, atliekamas visų pagrindinių aerodromų operatorių	+ 1	+ 3	+ 2
Aerodromų saugos rodikliai	+ 1	+ 1	+ 1
Aerodromai, kuriems taikomas pagrindinis reglamentas	- 3	+ 3	0
Bendrų įgyvendinimo taisyklių priėmimas	+ 2	+ 3	+ 2
ICAO konvencijos 14 priedo raida	+ 1	+ 1	+ 1
Dalyvavimas GASR veikloje	+ 1	+ 1	+ 1
Prie EASA prisijungiančios naujos valstybės	0	0	0
Kompetencijos sistemos aerodromo darbuotojams	+ 1	+ 3	+ 1
Kompetentingų institucijų darbuotojai sertifikavimo ir priežiūros srityje	0	+ 2	0
IŠ VISO	+ 6	+ 19	+ 10
Bendras svertinis įvertis (įvertis x 3 saugai)	+ 18	+ 57	+ 30

26 lentelė. ES teisės aktų taikymo srities išplėtimo poveikio saugai įvertinimas

2.6.4. Ekonominis poveikis

2.6.4.1. Agentūros vykdomi standartizacijos patikrinimai

EASA vykdomų kompetentingų institucijų standartizacijos patikrinimų (kurie jau yra nustatyti tinkamumui skraidyti) išplėtimas įtraukiant aerodromų sritį vyks pagal dabartinį bendrąjį periodinio audito planą – 1 vizitas kas dvejus metus (dažnumas = $1 : 2 = 0,5$ vizito per metus). Tačiau, be to, ypatingomis aplinkybėmis dar gali būti vykdomi *ad hoc* patikrinimai. Taigi dažnumas laikomas 10% didesnis – 0,55 vizito.

Tokie vizitai paprastai trunka 5 dienas, juos atlieka 3 auditorių grupė, dirbanti aerodromų srityje¹⁸. Brangiausiu atveju visi 3 auditoriai priklauso EASA. Šiame reglamento poveikio vertinime svarstomas toks blogiausias atvejis. Vienam patikrinimo vizitui vidutiniškai reikia: 5 dienos x 8 valandos x 3 asmenys = 120 darbo valandų.

Kadangi paskaičiuota, kad vizitų dažnumas per metus yra 0,55 vizito, tai reiškia ($120 \times 0,55$), jog vidutiniškai **reikia maždaug 66 darbo valandų per metus, kad Agentūra per numatytą dvejų metų laikotarpį galėtų atlikti vieną standartizacijos vizitą vienoje kompetentingoje institucijoje.**

Tačiau pagal minėtąjį Reglamentą Nr. 736/2006 Agentūros aerodromų auditoriai taip pat turės prisidėti prie audito protokolų ir anketų rengimo bei taisymo. Be to, jie turės prisidėti prie planų rengimo, vizitų koordinavimo ir pasirengimo jiems, rezultatų pranešimo ir tolesnių galimų atitaisomųjų veiksmų planų sudarymo. Todėl apskaičiuota, kad būtinų valandų, kurias Agentūra turės skirti vienos kompetentingos institucijos standartizavimui, per metus skaičius vidutiniškai bus mažiausiai 3,5 karto didesnis (t. y. viena savaitė vizitui ir dar 2,5 savaitės susijusiam darbui biure) nei pirmiau minėtos 66 valandos.

Todėl **EASA vienos kompetentingos institucijos standartizavimui aerodromų srityje vidutiniškai reikia $66 \times 3,5 = 231$ valandos per metus**, skaičiuojant faktinį vizitą ir susijusį darbą biure prieš vizitą ir po jo.

Agentūros 2008 m. biudžete (1 ir 2 antraštinės dalys) bendros išlaidos darbuotojams (atlyginimai + administravimas, bet neįtraukiant kelionių) yra maždaug 43,8 mln. EUR vidutiniškai 338 darbuotojams. Todėl 1 VDDE EASA kainuoja maždaug 130 tūkst. EUR per metus, taip pat skaičiuojant B kategorijos laikinus darbuotojus, pagal sutartis dirbančius darbuotojus ir pagalbinius darbuotojus. Tačiau su šiuo reglamento poveikio vertinimu susiję darbuotojai dažniausiai yra A kategorijos laikini darbuotojai. Jiems skaičiuojamos 15% didesnės išlaidos (t. y. 150 tūkst. EUR per metus). Vienuose metuose (365 dienos) yra 52 šeštadieniai ir tiek pat sekmadienių. Be to, reikia atsižvelgti, kad yra maždaug 30 dienų atostogų ir 16 nedarbo dienų. Likęs naudingų dienų skaičius tada yra: $365 - 104 - 30 - 16 = 215$ dienų. Tariant, kad 5 dienas darbuotojo gali nebūti dėl ligos ar kitų priežasčių, likęs grynasis dienų skaičius per metus yra 210. Tariant, kad darbo dieną sudaro 7,5 darbo valandos, per metus darbo valandų yra 1 575. Tariant, kad maždaug 20% valandų yra skiriama rutiniam darbui, planavimui, ataskaitoms ir kitoms administracinėms užduotims, taigi „mokamų“ valandų skaičius yra maždaug 1 260. Vienos mokamos valandos išlaidos ($150\,000 / 1\,260$) tada yra maždaug 120 EUR Agentūros darbuotojams (neįtraukiant pridėtinių išlaidų, kurios įtraukiamos tik sertifikavimo veiklos atveju, o tai nėra aktualu šiame reglamento

¹⁸ Pagal 2006 m. gegužės 16 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 736/2006 dėl Europos aviacijos saugos agentūros darbo metodų vykdant standartizacijos patikrinimus 6 straipsnio 1 dalį Agentūros audito grupę turėtų sudaryti ne mažiau kaip 3 nariai. 1 arba 2 narius gali siųsti valstybės narės.

poveikio vertinime). Apskaičiuota, kad maždaug 25 EUR per valandą sudaro kelionės išlaidos, nes standartizacijos patikrinimai turi apimti visą žemyną ir jo pakraščius. Taigi šiame reglamento poveikio vertinime tariama, kad bendros vienos mokamos valandos išlaidos Agentūros darbuotojams yra maždaug 145 EUR (įskaitant keliones).

Vadinasi, šioje dalyje ir visame šiame reglamento poveikio vertinime tariama, kad Agentūros **1 VDDE reikia:**

- vidutiniškai 150 000 EUR per metus;
- **210 darbo valandų** ir 1 260 mokamų valandų, o tai yra 120 EUR + 25 EUR kelionei per valandą.

2.6.2.4 papunktyje apskaičiuota, kad dalyvaujančių institucijų yra 46, todėl Agentūrai standartizacijos patikrinimams per metus iš viso reikės:

- 231 valanda x 46 institucijos = maždaug 10 626 mokamos valandos per metus;
- tai padalijus iš 1 260, **Patvirtinimų ir standartizavimo direktorate** yra **maždaug 9 VDDE** (nuolatinė būklė po pereinamojo laikotarpio);
- tokiam patikrinimų skaičiui reikės **papildomai 1 skyriaus vadovo ir 1 asistento; taigi VDDE skaičius bus 11**, tam (x 150 000 EUR) iš viso Agentūrai reikės maždaug 1 650 000 EUR per metus.

Tačiau atliekant standartizacijos patikrinimus reikės ir tikrinamų institucijų pastangų. Tariama, kad vidutiniškai jie įdarbins 1 koordinatorių visoms 5 vizito dienoms (= 37,5 darbo valandos). Padauginus 37,5 iš 0,55 gaunama, kad kiekviena institucija turi išlaikyti 21 darbo valandą per metus. Tačiau net institucijos turės pildyti anketas ir pateikti informaciją. Todėl tariama, kad vidutiniškai jos turės skirti dukart daugiau laiko, t. y. 42 darbo valandas per metus EASA vykdomam auditui aerodromų srityje. Iš viso į taikymo sritį patenkančioms 46 institucijoms tai yra:

- 42 valandos x 46 institucijos = maždaug 1 932 darbo valandos per metus;
- t. y. maždaug 1,5 VDDE visose ES-27 + 4 valstybėse;
- tariant, kad visose ES-27 + 4 (apimant ir naujai įstojušias valstybes) valstybėse vidutinės išlaidos darbo jėgai yra maždaug 110 EUR (2006 m.) per darbo valandą (0 kelionės išlaidų, nes institucijos tikrinamos jų pačių patalpose), 1 VDDE išlaidos yra 138 600 EUR, t. y. 207 900 EUR per metus visoms 46 dalyvaujančioms institucijoms.

Pirmiau pateiktą prielaidą, kad institucijų išlaidos siekia maždaug 110 EUR per valandą, pagrindžia tai, kad Agentūros turimi sertifikavimo duomenys rodo, jog vidutinės išlaidos minėtų institucijų ekspertams yra maždaug 9% mažesnės nei Agentūros darbuotojų. Ir iš tiesų, 120 EUR (tariamoms Agentūros išlaidoms) – 9% yra 110 EUR per valandą.

Apibendrinant pažymėtina, kad Agentūros atliekamų standartizacijos patikrinimų išplėtimo įtraukiant aerodromų sritį, atsižvelgiant į tai, kad aerodromų operatoriai tiesiogiai nedalyvauja šioje veikloje arba joje dalyvauja labai retai, **išlaidos** pateikiamos toliau 27 lentelėje:

Parametras	Agentūrai	Iš viso 46 kompetentingoms institucijoms	Aerodromų operatoriams	IŠ VISO
VDDE	11	1,5	0	12,5
Tūkst. EUR	1 650	208	0	1 858

27 lentelė. Numatytos standartizacijos patikrinimų aerodromų srityje išlaidos

Tariama, kad šios išlaidos nekis, nes institucijų skaičius 3A, 3B ir 3C variantuose nebus labai skirtingas.

2.6.4.2. Aerodromų sertifikavimas

Vertinant pagrindinio EASA reglamento išplėtimo įtraukiant aerodromų sertifikavimą ekonominį poveikį pirmiausia reikia pažymėti, kad šiandien aerodromams (ir jų operacijoms) taikomos dviejų rūšių taisyklės:

- ICAO nuostatos, išdėstytos ICAO konvencijos prieduose (daugiausia 14 priede) ir susijusiuose dokumentuose ar techniniuose vadovuose;
- nacionaliniai teisės aktai dėl aerodromų saugos, paprastai sukurti perkėlus minėtas ICAO nuostatas.

Tačiau galiojančiame ICAO standarte (t. y. 14 priedo I tomo 1.4.1 punkte, galiojančiame nuo 2003 m. lapkričio 27 d.) reikalaujama, kad būtų sertifikuojami tik tarptautiniam oro eismui (paprastai tokiu laikomas komercinis oro susisiekimas dideliais lėktuvais) tinkami aerodromai. Be to, ta organizacija rekomenduoja (ten pat, 1.4.2 punktas) sertifikuoti visus visuomeninio naudojimo aerodromus. Pagal Reglamentą Nr. 2408/1992 dėl Bendrijos oro vežėjų patekimo į Bendrijos vidaus oro maršrutus ES visi oro uostai, tinkami komerciniam oro transportui, taip pat yra tinkami tarptautiniam transportui. Be to, laisvas asmenų judėjimas ES taip pat reiškia, kad visi visuomeninio naudojimo aerodromai yra tinkami tarptautinei bendrajai aviacijai. Todėl minėtose ICAO nuostatose daromas skirtumas tarp tarptautinio ir visuomeninio naudojimo ES gali būti neaktualus dėl jau esančių teisės aktų.

Kitaip tariant, ICAO nuostatose (standarte + rekomenduojamoje praktikoje) jau nustatytas įsipareigojimas sertifikuoti aerodromus (ir susijusias paslaugas). Tačiau ICAO neapibrėžia visuomeninio naudojimo ir rekomendacijos taikymas nėra privalomas, kol nėra ES teisės akto šiuo klausimu; Agentūros pasiūlymo išlaidoms apskaičiuoti reikia iš anksto įvertinti, koku mastu šiuo metu ES-27 + 4 valstybėse įgyvendinamas ICAO standartas ir rekomenduojama praktika, t. y. įvertinti, kiek aerodromų jau yra sertifikuota (arba planuojama netrukus sertifikuoti).

Laikantis proporcingos analizės principo, naudojama GASR surinkta informacija, nors ji ir dalinė. Sertifikuotų aerodromų (arba tokių, kurie netrukus bus sertifikuoti) skaičius, nurodytas pirmiau 2.3.3.3 papunktyje, nukopijuotas dešinėje kraštinėje 28 lentelės skiltyje. Kitose skiltyse pateikiami kai kurie duomenys iš ankstesnės 21 lentelės, pateiktos 2.6.2.1 papunktyje:

Valstybė	A E R O D R O M A I					
	Visuomeniniai	Privatūs	Jungtiniai civiliniai ir kariniai	Aeroklubai	IŠ VISO	Pranešta, kad sertifikuoti*
Belgija	7	13	1	0	38	6
Čekija	67	13	2	5	87	9
Danija	29	12	3	0	45	36
Estija	9	2	0	0	11	11
Suomija	38	44	0	0	85	28
Prancūzija	345	51	3	13	441	70
Airija	18	9	0	0	27	28
Italija	49	29	9	0	99	50
Latvija	3	1	0	0	4	8
Nyderlandai	15	0	1	0	25	14
Portugalija	28	2	0	0	37	50
Rumunija	18	0	0	0	18	33
Slovakija	8	0	0	7	16	8
Slovėnija	12	1	0	0	13	67
Ispanija	87	3	9	0	102	42
Švedija	29	83	1	0	154	99
JK	72	71	0	0	148	142
Iš viso	834	334	29	25	1 350	701

* Arba greitai bus sertifikuota; apie tai pranešė GASR darbo grupė.

28 lentelė. Sertifikuotų aerodromų palyginimas su bendru skaičiumi

28 lentelėje pirmiausia galima pastebėti, kad 17 valstybių jau sertifikavo (arba planuoja netrukus tai padaryti) 701 aerodromą. Atsižvelgiant į likusias ES-27 + 4 valstybes, apie kurias duomenų nėra, kadangi $31 = 17 + 80\%$, apskaičiuota, kad šiuo metu ES-27 + 4 valstybėse maždaug $701 + 80\% = 1\,260$ aerodromų jau sertifikuota (arba planuojama netrukus sertifikuoti).

Šis skaičius – 1 260 – yra gerokai didesnis nei 3A variante nurodyti 700 aerodromų. Todėl turi būti tariama, kad minėtas variantas niekam nesukels papildomų išlaidų dėl aerodromų sertifikavimo.

Ir atvirkščiai, kadangi 2.6.2.1 papunktyje apskaičiuota 3 000 aerodromų, kuriuos paveiktų 3B variantas, šiame variante dar maždaug 1 740 (t. y. $3\,000 - 1\,260$ jau sertifikuotų) aerodromų gali būti sertifikuota. Tačiau šie 1 740 aerodromų yra patys paprasčiausi iš visų 3 000. Galima apskaičiuoti, kad veiklai, kurios reikia jiems sertifikuoti (ir vėliau periodiškai kasmet prižiūrėti), kompetentingoje institucijoje vidutiniškai reikės 2 inspektorių, kurie vietoje tikrintų 2 dienas (= 4 darbo dienos = 20 darbo valandų). Šį skaičių galima būtų padauginti iš 4, kad būtų atlikta visa pasirengimo ir tolesnė veikla prieš vizitą ir po jo, panašiai kaip ir darbas biure, kuris laikomas reikalingu rengiantis EASA standartizacijos vizitams ir po jų. Todėl vieno aerodromo sertifikavimui kompetentinga institucija turėtų skirti vidutiniškai $30 \times 4 = 120$ darbo valandų. Visiems 1 740 aerodromų tai yra 208 800 darbo valandų arba (padalijus iš 1 260) maždaug 165 VDDE. Socialiniai šio skaičiaus aspektai aptariami toliau 2.6.7 punkte. Ekonominiu požiūriu tariama, kad vieno VDDE išlaidos vidutiniškai visoms ES-27 + 4 valstybėms (įtraukiant ir naujai įstojusias valstybes) yra 138 600 EUR. **Taigi apskaičiuota, kad bendros institucijų išlaidos papildomiems aerodromų sertifikavimo reikalavimams, atsirandantiems 3B variante, yra $165 \times 138\,600 = 22\,869\,000$ EUR.**

Apskaičiuota, kad audito vizito metu aerodromų operatoriams reikėtų 1 asmens 2 darbo dienoms (t. y. 2 darbo dienos = 15 valandų), dar 3 dienos informacijai surinkti ir ją pateikti institucijai: iš viso 5 dienos = 37,5 valandos. Tai padauginus iš 1 740 aerodromų gaunama 65 250 darbo valandų, t. y. maždaug 52 VDDE. Turint omenyje pinigus ir tariant, kad institucijoms tos pačios išlaidos yra 138 600 EUR / VDDE, **išlaidos aerodromų operatoriams per metus taikant 3B variantą iš viso yra 7 207 200 EUR.**

3C variante įtraukti aerodromai (t. y. 1 500 papildomų, palyginti su 3B variantu) yra dar mažiau sudėtingi. Todėl tariama, kad pastangos, kurių prireiks dėl vieno papildomo aerodromo, sudarys $\frac{3}{4}$ to, kas apskaičiuota 3B variante, o tai yra:

- kompetentingos institucijos 90 darbo valandų vienam aerodromui;
- aerodromo operatoriaus 28 valandos.

Tada taikant 3C variantą institucijoms yra: 135 000 papildomų darbo valandų, be 208 000 valandų, apskaičiuotų 3B variante, t. y. iš viso 343 800 valandų, taigi maždaug 273 VDDE, o tai iš viso sudaro 37 674 000 EUR per metus.

Apskaičiuota, kad aerodromų operatoriams papildomai reikės $28 \times 1500 = 42\,000$ darbo valandų, kurios bus pridėtos prie 65 250 valandų, apskaičiuotų 3B variante, ir iš viso tai sudaro 107 250 valandų, t. y. maždaug 85 VDDE, ir 11 730 000 EUR.

Taigi papildomos aerodromų sertifikavimo išlaidos, susidarančios dėl Agentūros veiklos išplėtimo įtraukiant aerodromų sritį, atsižvelgiant į tai, kad pati Agentūra tiesiogiai nevykdys šios veiklos, gali būti apskaičiuotos toliau 29 lentelėje:

Parametras	Agentūrai	Iš viso 46 kompetentingoms institucijoms	Aerodromų operatoriams	Iš viso
3A variantas = 700 aerodromų				
VDDE	0	0	0	0
Tūkst. EUR 2006 m.	0	0	0	0
3B variantas = 3 000 aerodromų				
VDDE	0	165	52	217
Tūkst. EUR 2006 m.	0	22 869	7 207	30 076
3C variantas = 4 500 aerodromų				
VDDE	0	273	85	358
Tūkst. EUR 2006 m.	0	37 674	11 730	49 404

29 lentelė. Apskaičiuotos papildomos išlaidos aerodromų sertifikavimui

2.6.4.3. Saugos ir kokybės valdymo sistemos

Pagal siūlomus teisės aktus „didelių“ aerodromų operatoriams sertifikavimo procesas bus ne tik privalomas – jie bus įpareigoti įdiegti (saugos ir kokybės) valdymo sistemą (S + QMS), apimant visas aerodromo operatoriaus bendrovės vidaus procedūras, kaip aprašyta susijusiame Aerodromo vadove, ir siekiant nuolatinio tobulinimo, pagrįsto nuolatinio saugos duomenų rinkimu ir analize.

Reikia dar kartą pažymėti, kad ICAO konvencijos 14 priedo (8 pakeitimas, įsigaliojęs 2006 m. lapkričio 23 d.) 1.5.3 punkte reikalaujama, kad sertifikuotų aerodromų operatoriai įgyvendintų saugos valdymo sistemą (SMS), kuri bent jau:

- a) atpažintų saugos pavojų;
- b) užtikrintų atitaisomųjų veikslių, būtinų priimtinam saugos lygiui išlaikyti, įgyvendinimą;
- c) užtikrintų nuolatinį pasiekto saugos lygio stebėjimą ir reguliary vertinimą; ir
- d) siektų nuolat didinti bendrą saugos lygį.

EASA nuomonėje šiuo klausimu į siūlomų esminių reikalavimų B dalį ne tik įtraukiami ICAO nurodymai, bet ir aiškiai reikalaujama, kad aerodromo operatorius sudarytų susitarimus su kitomis tiesiogiai susijusiomis organizacijomis, kad užtikrintų nuolatinį aerodromams skirtų esminių reikalavimų laikymąsi. Tokios organizacijos apima (bet tuo neapsiriboja) orlaivių operatorius, oro navigacijos paslaugų teikėjus, antžeminių paslaugų teikėjus ir kitas organizacijas, kurių veikla gali paveikti orlaivio saugą.

Kitai variant, siūlomi ES teisės aktai šiek tiek išplės „didelių“ aerodromų sertifikuotų operatorių (t. y. 3A variante numatytų 700 aerodromų) atsakomybę už SMS, įtraukiant sąveiką su kitomis bendrovėmis, kurių veikla gali paveikti aviacijos saugą aerodrome ar prie jo. Tarp tokių kitų bendrovių, oro operatorių ir oro navigacijos paslaugų teikėjų yra tokių, kuriuos kiti teisės aktai jau įpareigojo turėti tokią valdymo sistemą, todėl jiems Agentūros pasiūlymas nesudarys jokios papildomos naštos. Priešingai, jis paveiks 1 000 antžeminių paslaugų teikėjų, kurių skaičius apskaičiuotas 2.6.2.3 papunktyje.

Tačiau Komisijos gairėse dėl išlaidų *ex-ante* vertinimo teigiama, kad tuo atveju, jei įpareigojimas jau taikomas tarptautiniu mastu, atsižvelgiama tik į papildomų reikalavimų, kuriuos nustato siūlomi ES teisės aktai, išlaidas. Tokiu atveju SMS reikalavimo „kilnę“ galima 95% priskirti ICAO ir tik likusius 5% (t. y. kontroliuojama sąveika) – siūlomiems ES teisės aktams. Tada tariama, kad 700 oro uostų 3A variante bus maždaug 5% papildomos išlaidos, palyginti su dabartinėmis saugos ir kokybės valdymo išlaidomis. Variant, kad aerodromo operatorius S + QMS tikslais galėtų skirti vidutiniškai 3 VDDE, tokioms papildomoms pastangoms kiekviename aerodrome reikėtų 0,15 VDDE, t.y. maždaug 190 darbo valandų ir 20 790 EUR per metus. **700 dalyvaujančių aerodromų, tai yra maždaug 105 VDDE, taigi maždaug 14 553 000 EUR per metus.**

Tariama, jog panašios pastangos (t. y. 100 VDDE) bus reikalingos 1 000 **antžeminių paslaugų teikėjų**, kad šie galėtų įvykdyti tokius pat reikalavimus. Tariama, kad jų darbo jėgos išlaidos yra 10% mažesnės nei aerodromų operatorių (t. y. 124 740 EUR / VDDE), o tai iš viso yra **12 474 000 EUR per metus**. Jokių papildomų išlaidų šiuo reikalu nėra numatyta nei kompetentingoms institucijoms, nei Agentūrai.

Bet prie EASA nuomonės šiuo klausimu pridėtuose esminiuose reikalavimuose taip pat siūloma sumažinti S + QMS reikalavimus aerodromams, kurie neaptarnauja komercinių reguliarių skrydžių. Tokius atskyrimo kriterijus plačiai palaiko interesų grupės, kaip apibendrinta toliau 30 lentelėje:

Atskyrimo parametras	Interesų grupių reakcija	Agentūros pozicija
Aerodromo operacijoms reikia daugiau nei 5 žmonių	Nepalaiko	Nesiūlo
Neuždarytas IMC sąlygomis arba veikia naktį	Daug interesų grupių sutiko, kad IFR skrydžiai yra sudėtingesni nei VFR skrydžiai	Nuomonėje siūloma kaip atskyrimo parametras, nes reguliarus eismas vyksta pagal IFR.
Daugiau nei 50 000 skrydžių per metus	Interesų grupės pastebėjo, jog dėl to, kad avarijų yra labai nedaug, o viena didelio keleivinio orlaivio avarija gali atimti maždaug 100 gyvybių, orlaivio dydis yra dar svarbesnis nei skrydžių dažnumas	Tada Agentūra siūlo kaip atskyrimo kriterijų naudoti reguliarių komercinių skrydžių (kurie apima ir dažnus užsakomuosius skrydžius) buvimą. Čia neįtraukiami oro taksi, kuriems gali būti naudojami maži orlaiviai.
MTOM > 10 t arba sertifikuota krėslų konfigūracija 19 arba daugiau keleivių		Kriterijus dar nereikalingas. Jis gali būti naudojamas ateityje, galbūt su 5,7 t MTOM ¹⁹ .

30 lentelė. Atskyrimo kriterijai

Tai reiškia, kad, Agentūros nuomone, dar 2 300 (t. y. 3 000 – 700 3A variante) aerodromų 3B variante išvengs formalios S + SQM ir susijusio vadovo išlaidų. 2.6.4.2 papunktyje apskaičiuota, kad maždaug 1 260 jų jau yra sertifikuota (arba sertifikuojama) ES-27 + 4 valstybėse pagal ICAO reikalavimus, taigi šiandien jie turi turėti visapusę SMS. Kadangi Agentūros pasiūlyme šis įsipareigojimas taikomas tik 700 oro uostų (t. y. pagal ICAO standartą, bet netaikant neprivalomos rekomenduojamos praktikos), reikia pažymėti, kad našta nebus užkraunama 560 (t. y. 1 260 – 700) aerodromų 3B variante. Apskaičiuota, kad tokiems vidutinio / mažo dydžio aerodromams dėl S + QMS reikės tik 0,5 VDDE, o tai yra 630 darbo valandų per metus ir 69 300 EUR (2006 m.) per metus.

Todėl 3B variante nuo šių išlaidų atleidus 560 aerodromų operatorių bus galima sutaupyti 280 VDDE, t. y. 38 808 000 EUR per metus. Kadangi šie aerodromai priima mažiau nei 1 mln. keleivių per metus, tariama, kad tame pačiame variante nebus antžeminių paslaugų teikėjų. Tačiau šią naudą sumažins jau apskaičiuoti aerodromų operatorių 105 VDDE ir 14 553 tūkst. EUR per metus, nes 3B variantas apima 700 aerodromų, įtrauktų į 3A variantą. Taigi, **grynoji nauda aerodromų operatoriams 3B variante bus:**

- **+105 – 280 = -175 VDDE;**
- **14 553 – 38 808 = - 24 255 tūkst. EUR / metus.**

Antžeminių paslaugų teikėjams poveikis liks toks, koks jau apskaičiuotas 3A variante.

¹⁹ Riba, nustatyta ICAO konvencijos VI priedo 1 skyriuje ir naudojama 8 priedo II dalies 4 skyriuje ir III dalies pavadinime, taip pat 14 priedo 2.6.2 standarte. Agentūra tą patį yra paskelbusi savo Sertifikavimo specifikacijų apibrėžtyse ir naudoja dideliems ir mažiems lėktuvams atskirti tinkamumo skraidyti tikslais.

C variante tai turi neutralų poveikį dar 1 500 aerodromų, nes S + QMS šiandien nebus įgyvendinama tuose mažuosiuose skrydžio laukuose ir nerealu planuoti tai daryti. Taigi grynasis rezultatas liks toks, koks jau apskaičiuotas 3B variante.

Apibendrinant pažymėtina, kad apskaičiuotos papildomos (ar sumažintos) išlaidos dėl formalaus aerodromų saugos ir kokybės valdymo, reikalaujamo Agentūros siūlomuose esminiuose reikalavimuose, pateiktos toliau 31 lentelėje:

Parametras	Agentūrai ir institucijos	Aerodromų operatoriams	Antžeminių paslaugų teikėjams	IŠ VISO
3A variantas = 700 aerodromų				
VDDE	0	105	100	205
Tūkst. EUR 2006 m.	0	14 553	12 474	27 027
3B variantas = 3000 aerodromų				
VDDE	0	- 175	100	- 75
Tūkst. EUR 2006 m.	0	- 24 255	12 474	- 11 781
3C variantas = 4500 aerodromų				
VDDE	0	- 175	100	- 75
Tūkst. EUR 2006 m.	0	- 24 255	12 474	- 11 781

31 lentelė. Apskaičiuotos papildomos (arba sumažintos) išlaidos S + QMS

2.6.4.4. Apgadinimo riedėjimo ir stovėjimo metu išlaidos

Šiandien nėra patikimų priemonių kiekybiniais naujų teisinių priemonių saugos rezultatams tiksliai įvertinti. Taigi labai sunku atlikti tikslius susijusius ekonominius skaičiavimus.

Tačiau 2.6.3 punkte buvo padaryta išvada, kad visi trys variantai turi teigiamą poveikį saugai: 3C varianto poveikis yra dukart geresnis už 3A varianto poveikį, o 3B varianto poveikis tris kartus geresnis už 3A varianto poveikį. Be to, 2.3.1.9 papunktyje daroma išvada, kad apskaičiuotos bendros aviacijos avarijų ir incidentų, įvykusių dėl aerodromo veiksmų (infrastruktūros, įrangos, operacijų), išlaidos ES-27 + 4 valstybėse yra maždaug 1 164 mln. EUR (2006 m.) per metus.

Taigi, kadangi 3A variantas yra naudingas saugos požiūriu, tariama, kad jo susijęs ekonominis poveikis negali būti vertinamas nuliu. Kita vertus, labai protingi skaičiavimai rodo tik 1% naudą, o tai reiškia, kad nauda išvengtų apgadinimų požiūriu būtų 11 640 tūkst. EUR (2006 m.) per metus.

Kadangi buvo įvertinta, jog 3C variantas poveikio saugai požiūriu yra dukart geresnis, tariama, kad jo nauda yra 2%, o tai, kaip rodo labai protingi skaičiavimai, yra 23 280 tūkst. EUR (2006m.) išvengtų išlaidų per metus.

Galiausiai apskaičiuota, kad 3B varianto, kuris yra tris kartus geresnis nei 3A variantas, nauda yra $11\,640 \times 3 = 34\,920$ tūkst. EUR per metus.

2.6.4.5. Bendros taisyklės

Gali būti manoma, kad nauji ES-27 + 4 valstybėms pasiūlyti teisės aktai yra teisinis bendro ICAO nuostatų, šioje srityje pakeičiančių nacionalinius teisės aktus, perkėlimo pagrindas. Tai daugiausia bus daroma atitinkamai priimant bendras įgyvendinimo taisykles ir Bendrijos specifikacijas.

Atsižvelgiant į tai, kad standartizacijai skirtų VDDE skaičius jau nustatytas 2.6.4.1 papunktyje, tariama, kad taisyklių rengimo veiklai aerodromų srityje EASA reikia 6 VDDE (1 vadovas + 4 administratoriai + 1 asistentas). Tariama, kad dar 2 VDDE reikia taisyklių rengimo veiklai paremti teikiant pakankamą aerodromų saugos duomenų analizę ir saugos tyrimus.

Tada turėtų būti tariama, kad visos Agentūros pastangos (be to, kas jau buvo apskaičiuota standartizacijai pirmiau 2.6.4.2 papunktyje) yra lygios 8 VDDE, o tai yra 1 200 000 EUR per metus.

Tačiau pirmiau 2.3.3.3 papunktyje apskaičiuota, kad šiandien taisyklių rengimui visoje ES-27 + 4 valstybių teritorijoje skirti 99 VDDE. Agentūros nuomone, centralizavus taisyklių rengimą būtų sutaupyta:

- maždaug 30% minėtų išteklių taikant 3A variantą, nes tokiu atveju daugeliui aerodromų bus toliau taikomos nacionalinės taisyklės. Taip sutaupoma maždaug 30 VDDE, taigi ir 4 158 000 EUR per metus;
- maždaug 60% išteklių taikant 3B variantą, į kurį įtraukti visi visuomeninio naudojimo aerodromai: t. y. sutaupoma 60 VDDE, o tai yra 8 316 000 EUR per metus; valstybėse vis tiek reikės maždaug 40 VDDE saugos taisyklėms aerodromams, kurie nepatenka į ES teisės aktų taikymo sritį, kurti arba įgyvendinimo priemonėms aerodromo apylinkėse diegti nacionaliniu lygiu. Kai kurios pastangos taip pat gali būti skirtos tam, kad būtų prisidėta prie taisyklių rengimo EASA sistemoje, kuriai jos taip pat priklauso;
- galiausiai 3C variante 70% pastangų galėtų būti sutaupyta (t. y. 70 VDDE = 9 702 000 EUR per metus). Net šiuo atveju iš tiesų manoma, kad maždaug 1 VDDE turėtų likti kiekvienoje valstybėje, kad prisidėtų prie bendrų taisyklių rengimo.

Aerodromų operatoriams papildomų išlaidų nenumatoma, nors nedidelę ekonominę naudą, kurios kiekybinis įvertinimas čia nebus pateiktas, iš taisyklių rengimo centralizavimo gali gauti ir jie (pvz., procese dalyvaudami per asociacijas žemyno lygiu ir dirbdami tik su vienu taisyklių rengimo subjektu ir tik su vienu taisyklių rinkiniu). Tokios pat nedidelės naudos (pvz., vienas taisyklių rinkinys visiems visuomeninio naudojimo aerodromams ES-27 + 4 valstybėse) būtų pasiekta ir skrydžių srityje.

Taigi centralizuotas taisyklių rengimas leistų sutaupyti 4 158 (3A variantas), 8 316 (3B variantas) arba 9 702 tūkst. EUR (3C variantas) nacionaliniu lygiu, palyginti su 1 200 tūkst. EUR papildomų išlaidų Agentūrai. Bet kokiu atveju Bendrijai bus naudos.

2.6.4.6. Kompetencijos sistema aerodromo darbuotojams

Pirmiau įvertinta saugos nauda bus gauta iš geresnių ir geriau taikomų darbuotojų, kurių veikla gali paveikti aviacijos saugą aerodromuose ar prie jų, kompetencijos sistemų.

Taikant **3A variantą** tariama, kad tokie darbuotojai vidutiniškai sudaro 70 žmonių kiekviename iš 700 įtrauktų oro uostų (įskaitant antžeminių paslaugų teikėjus). Iš tiesų iš šių

700 oro uostų tik 160 užregistruota daugiau nei 1 mln. keleivių per metus, kaip aptarta pirmiau 2.6.2.3 papunktyje. Juose gali būti šimtai įtrauktų darbuotojų. Pvz., „Aéroport de Paris“ valdo 14 aerodromų, kuriuose dirba maždaug 10 000 darbuotojų (t. y. maždaug 700 žmonių viename aerodrome, bet įskaitant antžeminę dalį ir paslaugas, kurios tiesiogiai nedaro poveikio aviacijos saugai). Bet tariama, kad kituose 540 aerodromuose už saugą atsakingų darbuotojų skaičius neviršys 50. Taigi tariama, kad papildomai jų mokymui reikės vidutiniškai 1 dienos per metus vienam žmogui, o tai yra $70 \times 700 \times 1 = 49\,000$ dienų per metus = 367 500 darbo valandų (290 VDDE). Taigi iš viso tiems darbuotojams reikės maždaug 124 740 EUR x 290 VDDE = **36 175 tūkst. EUR (2006 m.) per metus.**

3B variante vidutinis papildomų aerodromo organizacijų dydis yra gerokai mažesnis, taigi tariama, kad papildomame aerodrome yra vidutiniškai 10 darbuotojų. Iš viso yra 2 300 (t. y. 3 000 – 700 jau įtrauktų į 3A variantą) aerodromų, taigi, laikantis tokios pačios logikos, kaip ir pirmesnėje pastraipoje, 10 žmonių x 2 300 aerodromų x 1 diena iš viso yra 23 000 dienų, o tai yra 172 500 valandų mokymo per metus (t. y. 137 VDDE), kurio išlaidos yra 17 089 tūkst. EUR per metus. Šios išlaidos yra papildomos be tų, kurios apskaičiuotos 3A variante, todėl 3B variante apskaičiuotos išlaidos yra $36\,175 + 17\,089 = \mathbf{53\,264}$ tūkst. EUR per metus.

Panašiai į **3C variantą** yra įtraukti labai maži skrydžio laukai, taigi tariama, kad kiekviename papildomame aerodrome (1 500 aerodromų) yra tik 3 žmonės, o tai yra 4 500 darbuotojų, 33 750 valandų mokymo per metus (maždaug 27 VDDE) ir 3 368 tūkst. EUR per metus be to, kas nurodyta 3B variante. Taigi iš viso $53\,264 + 3\,368 = \mathbf{56\,632}$ tūkst. EUR išlaidų per metus.

2.6.4.7. Techniniai nurodymai Bendrijos specifikacijose

Perkėlus didžiąją dalį techninių nurodymų į Bendrijos specifikacijų lygį taip pat bus gauta ekonominė nauda, pvz.:

- supaprastinta (todėl pigesnė) jų priėmimo ir valdymo tvarka;
- savanoriškų pramonės standartų galimybė, leidžianti sutaupyti mokesčių mokėtojų išlaidas;
- atsiradus naujoms technologijoms bus galima greičiau daryti pakeitimus, taigi mažiau kliūčių naujiems produktams patekti į rinką;
- daugiau lankstumo sertifikavimo proceso metu, taigi mažiau darbo valandų, praleistų reguliuotojo ir reguliuojamojo derybose.

Tačiau pirmiau minėtą naudą labai sunku įvertinti skaičiais paprastu būdu. Kita vertus, ekonometrinių modelių naudojimas laikomas neproporcingu. Todėl šis ekonominis poveikis šiame reglamento poveikio vertinime nevertinamas skaičiais.

2.6.4.8. Trumpai apie ekonominių poveikį

Remiantis 2.6.4.1–2.6.4.7 papunkčiuose padarytomis išvadomis galima sudaryti 32 lentelę trijų variantų, susijusių su ES teisės aktų taikymo sritimi, ekonominiam poveikiui palyginti:

Apskaičiuotos ES teisės aktų taikymo srities išlaidos	Tūkst. EUR (2006 m.) per metus		
	3A	3B	3C
Aerodromų skaičius	700	3000	4500
Standartizacijos patikrinimų išplėtimas	1 858	1 858	1 858
Aerodromai pagrindiniame reglamente (t. y. sertifikavimas)	0	30 076	49 404

Valdymo sistemų įgyvendinimas, atliekamas visų pagrindinių aerodromų operatorių	27 027	-11 781	-11 781
Apgadinimo riedėjimo ir stovėjimo metu išlaidos	- 11 640	- 34 920	- 23 280
Bendrų įgyvendinimo taisyklių priėmimas	- 4 158	- 8 316	- 9 702
Kompetencijos sistemos aerodromo darbuotojams	36 175	53 264	56 632
Agentūros darbuotojai taisyklių rengimo ir saugos analizės srityje	Jau nurodyta		
Kompetentingų institucijų darbuotojai sertifikavimo ir priežiūros srityje			
Techniniai nurodymai Bendrijos specifikacijose	Neįvertinta skaičiais		
IŠ VISO	49 262	30 181	63 131

32 lentelė. ES teisės aktų taikymo srities ekonominio poveikio apibendrinimas

Lentelėje matyti, kad 3C variantas bus brangiausias, o 3B – pigiausias.
32 lentelėje pateikta pinigine išraiška 33 lentelėje paverčiama įverčiais:

Rezultatų rodikliai, susiję su ES teisės aktų taikymo srities ekonominiu poveikiu	Variantų įverčiai		
	3A	3B	3C
Aerodromų skaičius	700	3 000	4 500
Standartizacijos patikrinimų išplėtimas	- 3	- 3	- 3
Aerodromai pagrindiniame reglamente (t. y. sertifikavimas)	0	- 2	- 3
Valdymo sistemų įgyvendinimas, atliekamas visų pagrindinių aerodromų operatorių	- 2	2	2
Apgadinimo riedėjimo ir stovėjimo metu išlaidos	1	3	2
Bendrų įgyvendinimo taisyklių priėmimas	1	2	3
Kompetencijos sistemos aerodromo darbuotojams	- 1	- 2	- 3
Agentūros darbuotojai taisyklių rengimo, standartizacijos ir saugos analizės srityje	0	0	0
Kompetentingų institucijų darbuotojai sertifikavimo ir priežiūros srityje	0	0	0
Techniniai nurodymai Bendrijos specifikacijose	0	0	0
IŠ VISO	- 5	0	- 2
BENDRAS SVERTINIS ĮVERTIS (įvertis x 2 ekonominiam poveikiui)	- 10	0	- 4

33 lentelė. ES teisės aktų taikymo srities ekonominio poveikio įvertinimas

2.6.5. Poveikis aplinkai

Teisės akto pasiūlyme nesiekama didinti eismo, statyti naują infrastruktūrą ar sušvelninti aplinkos apsaugos taisykles. Taigi bet kurio iš trijų svarstomų variantų poveikis turi būti laikomas neutraliu aplinkos apsaugos aspektu.

2.6.6. Socialinis poveikis

Priėmus pasiūlymą, kuriuo išplečiama EASA kompetencija įtraukiant aerodromus, gali būti numatomas trejopas pagrindinis poveikis:

- į sistemingas konsultacijas su interesų grupėmis, kurios yra neatskiriama EASA sistemos dalis, bus iš karto įtraukta aerodromų sritis, pradedant atstovaujančiųjų organų

įtraukimu į Saugos standartų konsultacinį komitetą (SSCC) ir tęsiant konsultacijas ne tik su interesų grupėmis, bet ir viešąsias konsultacijas per NPA. Tai bendrąja prasme prisidės ne tik prie geresnių taisyklių rengimo, bet ir prie didesnio dalyvaujančių piliečių solidarumo, taip pat tai suteiks labai tvirtą pagrindą Europos pozicijoms pasaulio lygiu ginti;

- padidės darbuotojų, vykdančių užduotis, kurios galėtų daryti poveikį aviacijos saugai aerodromuose ar prie jų, kompetencija, atsižvelgiant į tai, kad didžiausia dalis 2.6.4.8 papunktyje apskaičiuotų bendrųjų išlaidų taikant tris variantus iš tiesų yra skirta darbuotojų profesinei kompetencijai didinti. 3B variante ekonominė didesnio mokymo ir kvalifikacijos vertė dar didesnė nei bendros išlaidos (nes sutaupoma kitur); taigi socialiniu požiūriu pasiūlymas padidins užimtumo kokybę visose ES-27 + 4 valstybėse, taip pat padidės ir ES sistemos konkurencingumą;
- siūlomas taisyklių rengimo centralizavimas leis panaikinti kažkiek VDDE, šiuo metu reikalingų šiai užduočiai vykdyti visose ES-27 + 4 valstybėse; bet tai vienintelė perspektyva, kai reikės mažiau darbuotojų; priešingai, įvairiose ankstesnio ekonominio vertinimo dalyse buvo pateikti skaičiavimai, rodantys, kad reikės papildomų VDDE. Tai apibendrinta toliau 34 lentelėje:

VDDE	Agentūra	Institucijos	Aerodromų operatoriai	Antžeminių paslaugų teikėjai	Iš viso
3A variantas = 700 aerodromų					
Standartizavimas	11	2	0	0	13
Sertifikavimas	0	0	0	0	0
Saugos ir kokybės valdymo sistema	0	0	105	100	205
Bendros taisyklės	8	- 30	0	0	- 22
Darbuotojų kompetencija	0	0	145	145	290
IŠ VISO	19	- 28	250	245	486
3B variantas = 3 000 aerodromų					
Standartizavimas	11	2	0	0	13
Sertifikavimas	0	165	52	0	217
Saugos ir kokybės valdymo sistema	0	0	- 175	100	- 75
Bendros taisyklės	8	- 60	0	0	- 52
Darbuotojų kompetencija	0	0	282	145	427
IŠ VISO	19	107	159	245	530
3C variantas = 4 500 aerodromų					
Standartizavimas	11	2	0	0	13
Sertifikavimas	0	273	85	0	358
Saugos ir kokybės valdymo sistema	0	0	- 175	100	- 75
Bendros taisyklės	8	- 70	0	0	- 62
Darbuotojų kompetencija	0	0	309	145	354
IŠ VISO	19	205	219	245	688

34 lentelė. Sukurtos naujos darbo vietos (VDDE)

34 lentelėje matyti, kad taikant 3C variantą galėtų būti sukurta apie 700 darbo vietų aviacijos saugos srityje, kur reikia labai aukštos kvalifikacijos. Taikant 3A variantą būtų galima sukurti apie 480 darbo vietų, bet maždaug 30 darbuotojų institucijose turės būti paskirti kitoms užduotims vykdyti. Galiausiai taikant 3B variantą bus sukurta tik šiek tiek daugiau nei 500 naujų darbo vietų, bet padidėjęs darbo jėgos poreikis bus pastebėtas bet kuriame kitame dalyvaujančių subjektų segmente, nors privačiame sektoriuje toks poreikis bus 4 kartus didesnis, nei viešajame. Taikant bet kurį variantą Agentūros darbuotojų nepadaugės daugiau nei 20.

Pirmiau išdėstyti svarstymai 35 lentelėje pateikiami taikytinų rezultatų rodiklių įverčiais:

Rezultatų rodikliai, susiję su ES teisės aktų taikymo srities socialiniu poveikiu	Variantų įverčiai		
	3A	3B	3C
Standartizacijos patikrinimų išplėtimas	1	1	1
Valdymo sistemų įgyvendinimas, atliekamas visų pagrindinių aerodromų operatorių	2	- 1	- 1
Aerodromai pagrindiniame reglamente (t. y. sertifikavimas)	0	2	2
Bendrų įgyvendinimo taisyklių priėmimas	- 1	- 2	- 2
Kompetencijos sistemos aerodromo darbuotojams	1	3	2
Iš viso	3	3	2
BENDRAS SVERTINIS ĮVERTIS (įvertis x 2 socialiniam poveikiui)	6	6	4

35 lentelė. Su pasiūlymo taikymo sritimi susijusio socialinio poveikio įvertinimas

2.6.7. Poveikis kitiems aviacijos reikalavimams, nepatenkantiems į dabartinę EASA veiklos sritį

Agentūros nuomonėje dėl aerodromų saugos ir sąveikumo visiškai atsižvelgiama į vadinamąjį EU-OPS reglamentą, pirmą EASA veiklos srities išplėtimą (t. y. įtraukiant skrydžius, skrydžio įgulos licencijavimą ir trečiųjų šalių operatorių saugą) ir esamus teisės aktus, susijusius su Bendru Europos dangumi (SES). Nesiūloma jokių prieštaraujančių esminių reikalavimų.

Be to, Agentūra jau teigė, kad bus išvengta įgyvendinimo taisyklių ir (arba) taisyklių rengimo procesų, skirtų radijo ryšiui, oro sąlygų, navigacijos ar stebėjimo sistemoms, dubliavimosi su tais, kurie gali būti pradėti SES kontekste.

Todėl visi trys galimi variantai šiuo požiūriu yra neutralūs.

2.6.8. Daugiakriterinė analizė ir rekomenduojamas variantas

Pagal 2.1.2 punkte apibūdintą metodiką ir 2.6.3–2.6.7 punktuose nustatytus įverčius galima sudaryti šią daugiakriterinės analizės lentelę:

ES teisės aktų taikymo srities variantų svertiniai įverčiai		3A	3B	3C
Į taikymo sritį patenkančių aerodromų skaičius		700	3000	4500
Paveikiama sritis	Svorinis daugiklis			
Saugos	3	18	57	30

Ekonominė	2	- 10	0	- 4
Aplinkos apsaugos	3	0	0	0
Socialinė	2	6	6	4
Poveikis kitiems aviacijos reglamentams	1	0	0	0
BENDRAS SVERTINIS ĮVERTIS		14	63	30

36 lentelė. Pasiūlymo taikymo srities daugiakriterinė analizė

Lentelėje matyti, kad 3B varianto įverčiai rodo, jog jis yra dukart geresnis už 3C variantą, o palyginus su 3A variantu – netgi dar geresnis. Visų pirma 3B variantas:

- saugos atžvilgiu vertinamas beveik du kartus geriau nei kiti variantai;
- yra pigiausias, ES-27 + 4 valstybių aviacijos interesų grupėms iš viso per metus jam prireiks maždaug 30 mln. EUR (2006 m.), iš kurių mažiau nei 2 850 mln. EUR reikės naujiems (19) Agentūros darbuotojams;
- galėtų iš viso sukurti maždaug 500 naujų darbo vietų, kurioms reikalinga kvalifikacija: maždaug 100 – institucijose, o likusios – aerodromų operatorių ir antžeminių paslaugų teikėjų bendrovėse.

Todėl Agentūra šį 3B variantą įtraukė į savo nuomonę: t. y. bendros ES taisyklės, taikomos visiems visuomeninio naudojimo aerodromams. Šį pasiūlymą taip pat palaikė 90% iš 20 konsultacijose dalyvavusių nacionalinių institucijų, kaip apibendrinta toliau 37 lentelėje:

BENDRIJOS TEISĖS AKTŲ TAIKYMO SRITIS			
pagal aviacijos institucijų atsakymus į NPA 3 klausimą			
VISUOMENINIO NAUDOJIMO aerodromai			Tik ORO UOSTAI, tinkami reguliariam KOMERCINIAM eismui
+ visi kiti, net jei nėra visuomeninio naudojimo	+ specifiniai atvejai (pvz., skrydžių instrukcijos)	Tik	
Belgija	Nyderlandai	Austrija Danija	Vokietija (BMVBS pagal atsakymą į CRD)
Čekija	Rumunija	Prancūzija Graikija	
Suomija	Ispanija	Islandija Airija	
Norvegija	Švedija	Slovakija Slovėnija	
	JK	Šveicarija	
4	5	9	2
18			

37 lentelė. Kompetentingų institucijų pritarimas visuomeninio naudojimo aerodromų įtraukimui į Bendrijos teisės aktų taikymo sritį

2.7. Aerodromų įrangos taisyklių ir įgyvendinimo priemonių poveikio analizė

2.7.1. Alternatyvūs variantai

2.5.2 punkte buvo nustatyti tokie alternatyvūs variantai dėl aerodromų įrangos:

- 4A): aerodromų įranga nereguliuojama ES lygiu;
- 4B): bendros ES taisyklės (t. y. ETSO) „nestandartinei“ įrangai, įgyvendinamos per gamintojo suteikiamą atitikties pareiškimą ir aerodromo operatoriaus suteikiamą patvirtinimo pareiškimą (šis yra dėl integravimo ir tinkamumo naudoti vietoje);
- 4C): kaip 4B, tik nereikalaujama patvirtinimo pareiškimo, nes tai – dalis aerodromo sertifikavimo proceso.

2.7.2. Tikslinės grupės ir susijusių subjektų skaičius

2.7.2.1. Kompetentingos institucijos

Pirmiau minėti 4B ir 4C variantai paveiks visas 46 kompetentingas institucijas (kaip apskaičiuota pirmiau 2.6.2.4 papunktyje) ir Agentūrą. Be to, kadangi kompetentingos institucijos bus atsakingos plačiau nei aprėps Bendrijos teisės aktų taikymo sritis, jos vis tiek liks atsakingos už aerodromo įrangos saugos priežiūrą, net jei nebūtų bendrų ES taisyklių (t. y. 4A variantas).

2.7.2.2. Aerodromai

Aerodromų įranga, pvz., vizualiosios ir radijo navigacijos priemonės, nustatymo sistemos ir apskritai kita įranga, yra minima kai kuriuose ICAO konvencijos prieduose²⁰, bet gali būti nesąžininga reikalauti, kad aerodromo savininkas ar operatorius būtų atsakingas už technologijas, kurių atžvilgiu neturi konkrečios kompetencijos. Be to, kai kuriai tokiai įrangai jau gali būti taikoma SES sistema²¹, ypač jos sąveikumo reglamentas²². Agentūra taip pat pastebi, kad kai kuri oro erdvės antžeminė įranga jau yra sunorminta Europos standartizacijos organizacijos (ESO)²³. Todėl taikant 4A variantą nebus jokių specialiųjų papildomų ES taisyklių, taikomų aerodromų įrangai. Bet aerodromams bus esminiai reikalavimai, su jais susijusios įgyvendinimo taisyklės ir Bendrijos specifikacijos. Labai gali būti, kad šios bendros taisyklės, būdamos labai paremtos ICAO konvencijos 14 priedu, kaip pageidavo iš esmės visos interesų grupės, aprėps kai kuriuos aerodromų įrangos aspektus (pvz.: trapumą; vizualiųjų priemonių tipą ir kiekį; elektros tiekimą apšviestoms vizualiosioms priemonėms; priešgaisrinių transporto priemonių veikimą ir kt.). Tokios įrangos patvirtinimas ją įdiegus bus neatskiriama aerodromų sertifikavimo proceso dalis.

Todėl net taikant **4A variantą** (t. y. nei tolesnių ETSO, nei kitų taisyklių aerodromų įrangai; niekaip neįtraukiamos tokios įrangos projektavimo ir gamybos organizacijos) **visi į ES teisės aktų taikymo sritį patenkantys aerodromai (t. y. 3 000 3B variante, rekomenduojamame**

²⁰ Pvz., 3 priedas *Meteorological Services for International air navigation* [Tarptautinės oro navigacijos meteorologinės tarnybos]; 10 priedas *Aeronautical Telecommunications* [Aeronautikos ryšiai] ir 14 priedas *Aerodromes* [Aerodromai].

²¹ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (*OL L 096, 2004 3 31, p. 1*).

²² 2006 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (*OL L 96, 2004 m. kovo 31 d., p. 26–42*).

²³ Visų pirma Comité Européenne de Normalisation (CEN). Tačiau CENELEC ir ETSI taip pat yra Europos standartizacijos organizacijos. Daugiau informacijos apie tai galima rasti: http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index_en.html

2.6.9 punkte) turės atitikti kai kuriuos reikalavimus, susijusius su kai kuriais įdiegtos aerodromų įrangos aspektais.

Bet tada Agentūra pareiškė nuomonę, kad minimalūs veikimo reikalavimai, būtini aviacijos saugai, aerodromų įrangai turėtų būti nustatyti įgyvendinimo taisyklių ar Bendrijos specifikacijų lygiu, paliekant pramonę bendruoju požiūriu atsakingą už pagamintos aerodromų įrangos standartizacijos ir atitikties vertinimą, nes tai jau daroma pagal vadinamąjį naująjį požiūrį²⁴. Tai suteiks galimybę išduoti Europos techninių standartų užsakymus (ETSO) kaip priimtinius atitikimo nustatymo metodus (AMC), kai tai atrodys reikalinga dėl saugos priežasčių, kaip šiandien jau yra „nestandartinių“ orlaivių dalių, kurios jau patenka į pagrindinio reglamento taikymo sritį, atveju.

Taigi net taikant 4B ar 4C variantą visi 3 000 įtrauktų aerodromų bus potencialiai paveikti.

2.7.2.3 Aerodromų operatoriai

Taip pat bus paveikti visi tų 3 000 aerodromų operatoriai. Tačiau tai yra tik tie atvejai, kai viena bendrovė valdo daugiau nei 1 aerodromą (pvz., kaip AENA, eksploatuojanti beveik 50 aerodromų). 38 lentelėje pateikiama internete rasta informacija (daugiausia apie „ACI Europe“ narius) apie kelis aerodromus aptarnaujančius operatorius:

²⁴ Remiantis „naujuoju požiūriu“, atsiradusiu iš 1985 m. gegužės 7 d. Tarybos rezoliucijos dėl naujo požiūrio į techninį derinimą ir standartus, 1989 m. gruodžio 21 d. Tarybos rezoliucijos dėl visuotinio požiūrio į sertifikavimą ir testavimą, kur nurodomi orientaciniai atitikties vertinimo principai, ir Tarybos sprendimo 93/465/EB, nustatančio išsamias atitikties vertinimo procedūras, nuo 1987 m. buvo priimtos 25 direktyvos.

Įmonė	Tinklaviatė	Pagrindinė verslo vieta	Ekspluatuojamų aerodromų skaičius			
			Savoje šalyje	ES-27 + 4	Ne ES-27 + 4	IŠ VISO
<i>Aeroporti di Roma</i>	www.adr.it	IT	2	0	0	2
<i>Aeroportos de Madeira</i>		PT	2	0	0	2
<i>Aeroportos de Portugal</i>	www.ana-aeroportos.pt	PT	7	0	0	7
<i>Aéroports de Paris</i>	www.adp.fr	FR	14	0	0	14
<i>Aeropuertos y Navegación Aérea</i>	www.aena.es	ES	47	0	0	47
<i>Avinor</i>	www.avinor.no	NO	46	0	0	46
Britanijos oro uostų institucija	www.baa.co.uk	UK	7	1	10	18
<i>Copenhagen Airports</i>	www.cph.dk	DK	2	0	0	2
Čekijos oro uostų administracija (CSL)		CZ	4	0	0	4
Dublino oro uostų institucija	www.dublinairportauthority.com	IE	3	0	0	3
<i>Finavia</i>	www.finavia.fi	FI	25	0	0	25
<i>Fraport</i>	www.fraport.com	DE	3	2	5	10
<i>Luftfartsverket</i>	www.lfv.se	SW	19	0	0	19
<i>Manchester Airport Group</i>	www.manaiport.co.uk	UK	4	0	0	4
Transporto ministerija		CY	2	0	0	2
Transporto ir ryšių ministerija		GR	38	0	0	38
Susisiekimo ministerija		LT	2	0	0	2
Lenkijos oro uostai (PPL)	www.lotnisko-chopina.pl	PL	3	0	0	3
<i>Regional Airports Ltd</i>		UK	2	0	0	2
Slovakijos oro uostų institucija	www.airportbratislava.sk	SK	5	0	0	5
<i>Soc. Eser. Aeroport.</i>	www.sea-aeroportmilano.it	IT	2	0	0	2
<i>Svenska Regionala Flygplatser förbundet</i>	www.flygplatser.nu	SW	34	0	0	34
<i>TBI plc</i>		UK	3	0	0	3
23	IŠ VISO		276	3	15	294
	IŠ VISO		279			

38 lentelė. Kelis aerodromus aptarnaujantys operatoriai

Šioje lentelėje nurodyti duomenys negali būti išsamūs ar visiškai tikslūs; taigi tariama, kad ES-27 + 4 valstybėse yra **maždaug 25 įmonės, eksploatuojančios daugiau nei vieną aerodromą, ir kad bendras tokių aerodromų skaičius yra maždaug 275.**

Todėl atsižvelgiant į tai apskaičiuota, kad **paveiktų operatorių skaičius bus maždaug (3 000 – 275 + 25) 2 750.** Ir tai tinka visiems trimis įmanomiems 4A, 4B ir 4C variantams.

2.7.2.4. Aerodromų antžeminių paslaugų teikėjai

Tarybos direktyvos dėl antžeminių paslaugų priede išvardyta nemažai paslaugų, patenkančių į šią kategoriją. Kai kurioms tokioms paslaugoms reikia įrangos, kuri naudojama aerodromo judėjimo lauke. Toliau 39 lentelėje pateikiami galimi aerodromo įrangos pavyzdžiai, įskaitant ir tai, ar tokia įranga galėtų būti nurodyta ir ICAO konvencijos 14 priede ar Agentūros siūlomuose esminiuose reikalavimuose:

Antžeminės paslaugos ²⁵ , kurioms reikalingas įrangos judėjimas lauke		Įrangos pavyzdžiai	Nurodyta	
			ICAO konvencijos 14 priede	ER
Keleiviai		Trapai, autobusai, „pirštai“		A.1.f
Bagažas		Pakrovimo ir iškrovimo įrenginiai		B.1.a
Rampa	Nuorodos į stovėjimo vietą	Doko įrenginiai	TAIP	A.3.a
	Stovėjimas	Užtvaros		B.1.a
	Variklio paleidimas	Išoriniai maitinimo įrenginiai		B.1.a
	Vilkimas	Vilkimo virvės		B.1.a
Paslaugos orlaiviui	Valymas	Kanalizacijos įrenginiai		B.1.a
	Oro kondicionavimas ir elektra	Išoriniai elektros tiekimo įrenginiai		B.1.a
	Ledo šalinimas / priešledis	Ledo šalinimas	TAIP	B.1.a
Degalai		Fiksuota arba mobili kuro įranga		B.1.h
Maitinimas		Furgonai		B.1.a

39 lentelė. Antžeminėms paslaugoms teikti reikalingos įrangos pavyzdžiai

39 lentelėje matyti, kad Agentūros siūlomi esminiai reikalavimai (ER) iš esmės išsamiau nei ICAO konvencijos 14 priedas apima antžeminėms paslaugoms naudojamą aerodromo įrangą. Kaip paaiškinta juos apibūdinančioje atmintinėje, taip yra dėl to, kad esminiai reikalavimai buvo rengiami rizikos vertinimo ir mažinimo proceso metu („nuo to, kas bendra, prie to, kas atskira“), tada buvo papildyti įtraukus nuoseklų patvirtinimą, kas buvo numatyta ne tik 14 priede, bet ir esamuose ES teisės aktuose. Tačiau tai atitinka daugelio interesų grupių pareikštas nuomones, pateiktas CRD 06/2006. Interesų grupės iš tiesų kaip reguliuotinos įrangos pavyzdį paminėjo ir ledo šalinimo įrangą, degalų pripildymo įrangą, išorinius elektros tiekimo įrenginius bei starterius ir daugiau bendros antžeminių paslaugų įrangos.

Todėl tariama, kad iš 1 000 antžemines paslaugas teikiančių bendrovių tik 10% (t. y. 100) paveiks 4A variantas (t. y. aerodromų įranga bus paveikta tik netiesiogiai per įgyvendinimo

²⁵ Pagal 1996 m. spalio 15 d. Direktyvos 96/67/EB priedą.

taisykles arba Bendrijos specifikacijas, pagrįstas ICAO nuostatomis dėl aerodromų). **Priešingai, taikant 4B arba 4C variantą jos visos bus paveiktos.**

2.7.2.5. Aerodromų įrangos projektavimo ir gamybos organizacijos

Radio navigacijos, stebėjimo (pvz., radiolokatoriai) ir oro navigacijos ryšių sistemos, nors ir įdiegtos aerodrome, galėtų būti įtrauktos alternatyviai, nes pagal Bendro Europos dangaus taisykles gali būti būtinas jų veikimo ir atitikties vertinimas. Kurį teisinį pagrindą naudoti (Agentūros pagrindinį reglamentą ar Bendrą dangų), kad būtų išvengta taisyklių rengimo procesų ir vėlesnių taisyklių dubliavimosi, kiekvienu atskiru atveju spręs Komisija. Todėl šiame reglamento poveikio vertinime tokio tipo įrangos nereikia svarstyti, nes ji tau patenka į ES aviacijos teisės aktų taikymo sritį.

Be to, Agentūros pasiūlymas apima kitą įrangą, paminėtą ICAO konvencijos 14 priede, kaip matyti toliau 40 lentelėje:

Reikalavimai aerodromo įrangai		Įrangos pavyzdžiai	Nurodyta	
			ICAO konvencijos 14 priede	ER
Trinties matavimo prietaisai		μ matuokliai	2.9	A.1.a..v
Keleivių aptarnavimas		Trapai, autobusai, „pirštai“		A.1.f
Bagažo aptarnavimas		Pakrovimo ir iškrovimo įrenginiai		B.1.a
Indikatoriai ir signalizacijos prietaisai		Vėjo krypties indikatoriai	5.1.1	A.3.a
Kilimo ir tūpimo bei riedėjimo takų žiburiai		Kilimo ir tūpimo tako centrinės linijos žiburiai	5.3.12	A.3.a
Elektros srovės sistemos		Navigacijos priemonių maitinimas	8.1	A.3.b
Gelbėjimo įranga		Greitosios pagalbos automobiliai; valtys	9.1	B.1.k
Gesinimo medžiagos ir RFFS transporto priemonės		Išleidimas	9.2	B.1.k
Sugadinto orlaivio pašalinimas		Kranai	9.3	B.1.a
Trapumas		CNS antenų	9.9	A.1.c.iii
Aptarnavimas perone	Nuorodos į stovėjimo vietą	Doko įrenginiai	5.3.24	A.3.a
	Stovėjimas	Užtvaros		B.1.a
	Variklio paleidimas	Išoriniai elektros tiekimo įrenginiai		B.1.a
	Vilkimas	Vilkimo virvės		B.1.a
Paslaugos orlaiviui	Valymas	Kanalizacijos įrenginiai		B.1.a
	Oro kondicionavimas ir elektra	Išoriniai elektros tiekimo įrenginiai		B.1.a
	Ledo šalinimas / priešledis	Ledo šalinimas	3.15	B.1.a
Degalai		Fiksuota ar mobili kuro įranga		B.1.h
Maitinimas		Furgonai		B.1.a

40 lentelė. Į išplėsto pagrindinio EASA reglamento taikymo sritį patenkančios įrangos pavyzdžiai

Taikant 4A variantą tokiai įrangai nebus jokių specialiųjų ES taisyklių (pvz., ETSO). Todėl **4A variantas nepaveiks jokių projektavimo ir gamybos organizacijų.**

Agentūra, skaičiuodama projektavimo ir gamybos organizacijų, kurias potencialiai paveiktų 4B ir 4C variantai, pažymi, kad viename iš pagrindinių „ACI Europe“ organizuotų renginių, planuotų 2007 m. pabaigoje, buvo pasiūlyta 60 ekspozicinių vietų²⁶. Panašus skaičius 2006 m. gruodžio mėn. dalyvavo parodoje „Airport Exchange“. Taigi **tariama, kad 4B arba 4C variantas galimai paveiks maždaug 100 bendrovių, susijusių su aerodromų įrangos projektavimu ir gamyba.**

2.7.2.6. Aerodromų įrangos eksploatavimo organizacijos

Be to, tariama, kad atsakomybė už aerodromų įrangos eksploatavimą teks ją naudojančiam subjektui (pvz., antžeminių paslaugų teikėjams ar aerodromų operatoriams). Jie turės kompetentingai institucijai parodyti, kad eksploatacija tinkamai organizuojama ir vykdoma, – nesvarbu, ar tai būtų daroma įmonės viduje, ar per trečiąją šalį. Jei nėra saugos įrodymų, rodančių, kad prastas aerodromo įrangos eksploatavimas kelia didelę riziką, šiuo metu manoma, kad neproporcinga taikyti reikalavimus tokią įrangą eksploatuojančioms organizacijoms. Todėl numatytos priemonės jų nepaveiks. Jei ateityje atsirastų specialių aerodromo įrangos elementų poreikis, tam atvejui bus atliktas tinkamas reglamento poveikio vertinimas.

2.7.2.7. Trumpai apie susijusius subjektus

Apibendrinant pabrėžtina, kad, remiantis 2.7.2.1–2.7.2.6 papunkčiuose pateikta informacija, numatomas susijusių subjektų skaičius pateiktas toliau 41 lentelėje:

VARIANTAS		Numatytas skaičius				
Id.	Aprašymas	Aerodromai	Aerodromų operatoriai	Antžeminių paslaugų teikėjai	Projektavimas** ir gamyba	Institucijos
4A	Aerodromų įranga nereguliuojama ES lygiu.	3 000	2 750	100	0	46
4B	ETSO „nestandartinei“ įrangai ir patvirtinimo pareiškimas			1000	100*	46 + Agentūra
4C	Kaip ir 4B, bet nereikia patvirtinimo pareiškimo.				100*	

* Faktinis skaičius bus įvertintas reglamento poveikio vertinime, skirtame kiekvienam atskiram ETSO. Tokiu atveju didėjimo tvarka bus pateikta dešimtimis, ne šimtais.

** Nenumatyta reguliuoti aerodromo įrangos eksploatavimo organizacijų.

41 lentelė. Subjektų, kuriuos paveiks aerodromų įrangos taisyklės, skaičius

²⁶ <http://www.pps-events.com/apex/sponsors.asp>

2.7.3. Poveikis saugai

Kaip paaiškinta nuomonėje, Agentūra mano, kad ir aerodromų įranga turėtų būti įtraukta į pataisytą pagrindinio reglamento taikymo sritį, ir kartu siūlo tvirtą pagrindą pramonės kuriamoms specifikacijoms. Žinoma, turėtų būti patvirtinta pagamintos tokios įrangos atitiktis galiojantiems esminiams reikalavimams ir įgyvendinimo taisyklėms, taip pat kitiems galiojantiems teisės aktams (pvz., dėl elektromagnetinių trukdžių) ar nuolatinėms Bendrijos specifikacijoms.

Kai to bus reikalaujama galiojančiame ETSO (jei bus išduotas), tokios įrangos projektas bus sertifikuotas, o pagaminta įranga turės atitiktis pareiškimą, pasirašytą gamintojo, taip pat bus nuoroda į ETSO (kaip ir ant orlaivio detalių). Tokiu atveju projektuotojai ir gamintojai turės būti įgalinti.

Viskas, kas pirmiau pasakyta, galios abiem variantams – 4B ir 4C. Ir, priešingai, tai negalios 4A variantui. 4B variante reikalaujama, kad aerodromo operatorius (papildant aerodromo sertifikavimo procesą) taip pat pasirašytų patvirtinimo pareiškimą kiekvienai jo aerodrome naudojamos ar įdiegtos įrangos daliai (kai taikomas ETSO).

Todėl Agentūra mano, kad:

- saugos požiūriu 4A variantas nesukels nei pagerėjimo, nei pablogėjimo (iš tiesų tai yra *status quo*);
- ir 4B, ir 4C variantas vienodai prisidės prie saugos.

Konkrečiau kalbant, apskaičiuota, kad arba 4B, arba 4C variantas turės tokį didelį poveikį saugai:

- didesnis teisinis apibrėžtumas, susijęs su taisyklėmis, taikytinomis aerodromų įrangai, ir geresnis susijusios atsakomybės ir atitikties patvirtinimo procesų nustatymas;
- taigi, tvirtesnis pagrindas pramonės standartams;
- projektuotojams ir gamintojams nustatomas išipareigojimas pareiškimu patvirtinti jų produktų atitiktį saugos taisyklėms;
- aerodromo operatoriaus turimi ir sertifikavimo proceso metu naudojami tokių pareiškimų įrodymai.

Vadinasi, taikant pirmiau 2.1.2 punkte aprašytą metodiką (įskaitant 3 svorinį daugiklį poveikiui saugai) ir atrinkus taikytinus rezultatų rodiklius, susijusius su specialiaisiais 2.4.5 punkte nurodytais tikslais, trijų variantų, susijusių su aerodromų įranga, poveikiui saugai galima skirti toliau 42 lentelėje nurodytus įverčius:

Rezultatų rodikliai, susiję su aerodromų įrangos reguliavimo poveikiu saugai	Variantų įverčiai		
	4A	4B	4C
Aerodromų įranga	Nieko nedaryti	ETSO + patvirtinimo pareiškimas	ETSO + aerodromo sertifikavimas
Aerodromų saugos rodikliai	0	1	1
Bendrų taisyklių priėmimas (t. y. ETSO)	0	1	1
Įgaliojimai aerodromų įrangą projektuojančioms ir gaminančioms organizacijoms	0	2	2
IŠ VISO	0	4	4
BENDRAS SVERTINIS ĮVERTIS (įvertis x 3 saugai)	0	12	12

42 lentelė. Aerodromų įrangos variantų poveikio saugai įvertinimas

2.7.4. Ekonominis poveikis

4A variante aerodromo įrangai nereikalaujama jokių papildomų taisyklių ar ETSO. Todėl gali būti vertinama, kad jo ekonominis poveikis yra neutralus.

Priešingai, 4B arba 4C variante siūlomas metodas, viena vertus, atitinka naująjį požiūrį ir todėl yra artimas jau esamai dabartinei pramonės praktikai. Kita vertus, jis atitinka Agentūros taisykles, jau nustatytas orlaivių dalims. Susijusiose įgyvendinimo taisyklėse arba ETSO bus nurodyti taikytini saugos ir veikimo reikalavimai „nestandartinei įrangai“, taip pat projektavimo ir gamybos organizacijoms. Patvirtinus tokios įrangos projektą prirėikus bus pateiktas gamintojo pasirašytas atitikties vertinimas.

Tačiau tikslus poveikio vertinimas galėtų būti atliktas tik siūlant minėtas taisykles ar ETSO.

Kitaip tariant, šiuo metu, kol nėra jokio ETSO, numatoma, kad išlaidos yra nulinės. Tai daugiausia taikoma 4C variantui (t. y. tik ETSO bei susijusiems projektavimo ir gamybos procesams).

Bet, be to, Agentūra, laikydama si interesų grupių pozicijos, taip pat siūlo apsvarstyti specifinės aerodromo įrangos tinkamo įdiegimo ar naudojimo vietoje vertinimą. Tuo tikslu 4C variante tariama, kad įdiegtos įrangos vertinimas yra neatskiriama aerodromo sertifikavimo proceso dalis. **Taigi, 4C variante nenurodyta jokių papildomų išlaidų, susijusių su aerodromo sertifikavimo išlaidomis, kurios jau apskaičiuotos 2.6.4.2 papunktyje.**

Ir, atvirkščiai, 4B variante aerodromų operatoriams nustatytas papildomas įdiegtos arba išsigytos aerodromo įrangos „patvirtinimo pareiškimo“ procesas (panašu į tai, kas šiuo metu yra Bendrame danguje²⁷ dėl ANSP). 4B variante kompetentingoms institucijoms ar antžeminių paslaugų bendrovėms nebus nustatyta jokių papildomų išlaidų. Ir 4B, ir 4C variantuose numatyta, kad Agentūrai reikės pasistengti parengti tam tikras taisykles, bet tariama, kad tai jau yra įtraukta į visuotinį taisyklių rengimo išlaidų vertinimą 2.6.4.5 papunktyje.

Bet 4B variante papildomas procesas bus nustatytas aerodromų operatoriams: ne tik atlikti įdiegtų sistemų patvirtinimą (tai šiandien jau yra daroma ir patvirtinta sertifikuojuant aerodromus), bet ir administruoti procedūras, kaupti ir archyvuoti patvirtinimo pareiškimus. Apskaičiuota, kad didiesiems aerodromams (2.6.2.1 papunktyje apskaičiuota, kad jų yra 700) dėl to gali reikėti 0,5 VDDE (t. y. 630 darbo valandų = 69 300 EUR per metus), o visa ekonominė našta jiems bus 69 tūkst. EUR x 700 = 48 300 tūkst. EUR per metus.

Apskaičiuota, kad likusiems 2 300 aerodromų (t. y. 3 000, patenkančių į taikymo sritį – 700) našta bus daug mažesnė: 0,2 VDDE kiekvienam iš jų (= 252 valandos = 27 720 EUR per metus). Taigi, padauginus iš 2 300 gaunama 63 756 tūkst. EUR (2006 m.) per metus. Taigi, galima apskaičiuoti visas papildomas 4B varianto išlaidas (į taikymo sritį patenkantiesiems 3 000 aerodromų): 48 300 + 63 756 = 112 056 tūkst. EUR (2006 m.) per metus. Apskaičiuotas išlaidas galima apibendrinti toliau 43 lentelėje:

²⁷ 2006 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos 6 straipsnis (*OL L 96, 2004 m. kovo 31 d., p. 26–42*).

Apskaičiuotos aerodromų įrangos reguliavimo išlaidos	Tūkst. EUR (2006 m.) per metus		
	4A	4B	4C
Aerodromų įranga	Nieko nedaryti	ETSO + patvirtinimo pareiškimas	ETSO + aerodromo sertifikavimas
Įranga pagrindiniame reglamente (t. y. patvirtinimo pareiškimas)	0	112,056	0
Bendrų įgyvendinimo taisyklių priėmimas (ETSO)	0*	0*	0*
Aerodromų įrangos projektavimas ir gamyba	0*	0*	0*
IŠ VISO	0	112 056	0

* Išlaidos lygios nuliui, jei nėra ETSO. Prieš išduodant ETSO bus atliktas konkretus reglamento poveikio vertinimas, kuriame bus dokumentuotos išlaidos ir nauda.

43 lentelė. Apibendrintos aerodromų įrangos reguliavimo išlaidos

Tačiau, be pirmiau apskaičiuotų išlaidų, taikant 4B ir 4C variantus gali būti ir kitoks ekonominis poveikis, pvz.:

- abipusis aerodromų įrangos projektavimo ir gamybos organizacijų pripažinimas, savo ruožtu prisidedantis prie vidaus rinkos formavimo;
- produktai būtų labiau standartizuoti, taip pat būtų daugiau konkurencijos siūlant reikiamą kokybę už geresnę kainą.

Visi pirmiau pateikti kiekybiniai ir kokybiniai ekonominio poveikio skaičiavimai gali būti išreikšti 44 lentelėje pateiktais įverčiais:

Rezultatų rodikliai, susiję su aerodromų įrangos reguliavimo ekonominiu poveikiu	Variantų įverčiai		
	3A	3B	3C
Aerodromų įranga	Nieko nedaryti	ETSO + patvirtinimo pareiškimas	ETSO + aerodromo sertifikavimas
Įranga pagrindiniame reglamente (t. y. patvirtinimo pareiškimas)	0	- 3	0
Bendrų įgyvendinimo taisyklių priėmimas (ETSO)	0	0	0
Aerodromų įrangos projektavimas ir gamyba	0	0	0
IŠ VISO	0	- 3	0
BENDRAS SVERTINIS ĮVERTIS (įvertis x 2 ekonominiam poveikiui)	0	- 6	0

44 lentelė. Aerodromų įrangos variantų ekonominio poveikio įvertinimas

2.7.5. Poveikis aplinkai

ICAO konvencijos 14 priede šiuo metu nėra nuostatų dėl, pvz., oro uostų transporto priemonių ir kitų medžiagų, skysčių ar priemonių, naudojamų aerodromų operacijoms, poveikio aplinkai. 4B arba 4C variante siūlomos sistemos, nustatančios įrangos reguliavimo ateityje pagrindus,

teigiamas poveikis aplinkai bus nedidelis (t. y. +1). Taikant 2.1.2 punkte aprašytą metodiką tokiam nedideliame poveikiui turi būti skiriamas 3 svartinis įvertis.

2.7.6. Socialinis poveikis

4A variantas socialiniu požiūriu turi būti laikomas neutraliu. Ir, priešingai, 4B ir 4C variantai gali turėti nedidelį (+1) teigiamą socialinį poveikį tokiomis atžvilgiais:

- daugiau darbo vietų, kurioms reikalinga kvalifikacija, patvirtintose aerodromų įrangos projektavimo ir gamybos organizacijose;
- iš rinkos pasitrauks nepakankamai struktūrizuotos bendrovės;
- pagerės darbo kokybė, todėl ir Europos produktų konkurencingumas kainos ir kokybės santykio požiūriu.

Laikantis 2.1.2 punkte aprašytos metodikos tokiame nedideliame poveikiui turi būti skiriamas 2 svartinis įvertis.

2.7.7. Poveikis kitiems aviacijos reikalavimams, nepatenkantiems į dabartinę EASA veiklos sritį

Nei ETSO, nei įgyvendinimo taisyklės nedubliuos Bendro dangaus sistemoje jau esančių taisyklių. Todėl visi trys svarstyti variantai šiuo požiūriu bus neutralūs.

2.7.8. Daugiakriterinė analizė ir rekomenduojamas variantas

Pagal 2.1.2 punkte apibūdintą metodiką ir 2.7.3–2.7.7 punktuose nustatytus įverčius galima sudaryti šią daugiakriterinės analizės lentelę:

ES teisės aktų taikymo srities variantų svartiniai įverčiai		4A	4B	4C
Aerodromų įranga		Nieko nedaryti	ETSO + patvirtinimo pareiškimas	ETSO + aerodromo sertifikavimas Paveikiama sritis
Paveikiama sritis	Svorinis daugiklis			
Saugos	3	0	12	Saugos
Ekonominė	2	0	- 6	Ekonominė
Aplinkos apsaugos	3	0	3	Aplinkos apsaugos
Socialinė	2	0	2	Socialinė
Poveikis kitiems aviacijos reglamentams	1	0	0	Poveikis kitiems aviacijos reglamentams
BENDRAS SVERTINIS ĮVERTIS		0	11	15

46 lentelė. Aerodromų įrangos daugiakriterinė analizė

Šioje lentelėje galima pastebėti, kad 4A variantas atrodo labai prastas, palyginti su kitais dviem galimais variantais. Iš jų 4C variantas yra daug geriau įvertintas nei 4B. Visų pirma 4B ir 4C variantai:

- saugos požiūriu yra daug geriau įvertinti nei 4A variantas;
- galėtų būti geresnio aplinkos apsaugos valdymo aerodromuose pagrindas;
- galėtų pagerinti darbo vietų kokybę ir skaičių aerodromo įrangos projektavimo ir gamybos organizacijose.

Bet 4B variantas galėtų kainuoti maždaug 100 mln. EUR (2006 m.) per metus, o taikant 4C variantą papildomų išlaidų nebus. Štai kodėl Agentūra į savo nuomonę įtraukė 4C variantą (t. y. Bendrijos specifikacijos, savanoriškai sukurtos pramonės ir palaikomos Agentūros ETSO, kai reikia pasiekti tinkamą saugos lygį; susijusių projektavimo ir gamybos organizacijų reguliavimas ir įdiegtos aerodromų įrangos patvirtinimas įprasto aerodromų sertifikavimo ir priežiūros proceso metu).

2.8. Sertifikavimo proceso poveikio analizė

2.8.1. Alternatyvūs variantai

2.5.2 punkte buvo nustatyti tokie alternatyvūs variantai dėl sertifikavimo proceso:

- 7A): sertifikavimo procesas (apimantis infrastruktūrą ir valdymą) yra reikalaujamas kiekvienam aerodromui (tai buvo pagrindas pirmesnėje 2.6 dalyje);
- 7B): atskiras infrastruktūros ir įrangos sertifikatas kiekvienam aerodromui, taip pat „vienas“ organizacijos sertifikatas bendrovės lygiu visoms bendrovėms, valdančioms kelis aerodromus;
- 7C): kaip 7B, tik kai operatorius pageidauja „vieno“ sertifikato.

2.8.2. Tikslinės grupės ir susijusių subjektų skaičius

2.8.2.1. Aerodromų operatoriai

Antžeminių paslaugų teikėjų ir aerodromų įrangos projektavimo bei gamybos organizacijų nėra vienas iš trijų galimų alternatyvių variantų nepaveiks.

Didžiajai daugumai aerodromų operatorių, kurie valdo vieną aerodromą, tai, ar sertifikavimo proceso pabaigoje bus išduodamas vienas bendras, ar du atskiri dokumentai (t. y. vienas infrastruktūrai, o kitas operacijoms ir valdymui), turės labai menką poveikį bet kokiu požiūriu. Tokio sertifikavimo proceso poveikis jau buvo įvertintas 2.6 dalyje, taigi, taikant 7A variantą nei aerodromams, nei aerodromų operatoriams papildomo poveikio nebus.

Ir, atvirkščiai, maždaug **25** keleto aerodromų **operatoriai**, nurodyti 2.7.3.3 papunktyje, iš viso valdantys maždaug **275 aerodromus, bus visi paveikti 7B varianto**, kuris įpareigoja juos pageidauti „vieno“ aerodromo operatoriaus sertifikato.

Taikant **7C variantą** kiekvienas keleto aerodromų operatorius nuspręs, ar pageidauti „vieno“ sertifikato savo valdymui (daugiausia centralizuotam saugos ir kokybės valdymui), ar ne. Kadangi tai šiuo metu nėra visuotiniai įsigalėjusi praktika, tariama, kad tai apimtų maždaug 40% potencialių kandidatų: t. y. **10 operatorių iš 25**. Kadangi visi 25 minėtieji operatoriai valdo vidutiniškai maždaug 11 aerodromų, tariama, kad galimai paveiktų **aerodromų bus maždaug 100**.

2.8.2.2. Kompetentingos institucijos

Agentūros nuomonėje manoma, kad aerodromas gali priklausyti nuo viešojo subjekto, privačios bendrovės ar kokio kito mechanizmo arba būti jo valdomas (pvz., operatoriaus, kurio didžioji dalis akcijų arba visos akcijos nacionaliniu ar vietos lygiu priklauso viešosioms institucijoms). Bet, kad ir kaip būtų, taip pat tariama, kad kai operatorius yra viešasis subjektas, operacijų ir valdymo atskaitomybės ryšiai turi nepriklausyti ne tik nuo vidaus saugos ir kokybės atskaitomybės ryšių, bet ir nuo viešosios sertifikavimo ir priežiūros funkcijos.

Šis priežiūros institucijų ir ekonominių organizacijų atskyrimo principas yra jau įtvirtintas tinkamumo skraidyti (net valstybei priklausančių projektavimo ir gamybos bendrovių) ir skrydžių srityje. Tai aiškiai nustatyta Bendrame Europos danguje²⁸.

Pasirodo, kad:

- Graikijoje ir Lietuvoje Transporto ministerija yra tiesiogiai atsakinga (bent jau kai kuriais atvejais) už aerodromų valdymą ir eksploatavimą. Tačiau abi šalys yra GASR narės ir aktyviai joje dalyvauja: taigi tariama, kad atskira priežiūros funkcija jau yra įtvirtinta;
- Kipre taip pat Transporto ministerija yra atsakinga už aerodromų eksploatavimą ir valdymą, bet ši šalis nėra GASR narė: taigi čia gali būti reikalinga nauja saugos priežiūros funkcija;
- kitose valstybėse (pvz., Prancūzijoje, Italijoje) valstybės pareigūnai, kai kurias atvejais įsikūrę aerodrome, yra atsakingi ne tik už saugos priežiūrą, bet ir už kai kurios veiklos valdymą (pvz., RFFS, vietos avarinius planus).

Tačiau šis klausimas poveikio požiūriu yra nereikšmingas, nes Agentūros siūlomuose esminiuose reikalavimuose atsižvelgiama į tokias situacijas. Taigi minėtasis atskyrimo principas galėtų paveikti tik Kipro instituciją.

Agentūra nebus paveikta, nes šiuo metu nesitikima, kad ji ims tiesiogiai dalyvauti aerodromų ar aerodromų operatorių sertifikavimo ir priežiūros veikloje.

Tokiu atveju taikant 7A variantą institucijoms apskritai nebus poveikio, išskyrus tą, kuris jau aptartas pirmiau 2.6 dalyje (ir išskyrus Kipro instituciją).

Ir, atvirkščiai, taikant 7B variantą sertifikavimo ir priežiūros procesai tiesiogiai paveiks visas 17 kompetentingų institucijų iš 2.7.2.3 papunktyje išvardytų šalių.

Galiausiai taikant 7C variantą tiesiogiai įtrauktų institucijų nebus daugiau nei pareiškėjų.

2.8.2.3. Trumpai apie susijusius subjektus

Vadinasi, susijusių subjektų skaičius pateikiamas 47 lentelėje:

VARIANTAS		Aerodromų operatoriai	Aerodromai	Kompetentingos institucijos	
Id.	Aprašymas			Kurių priežiūros funkcijas reikia atskirti	Kurios vykdo priežiūrą
7A	Sertifikavimo procesas (infrastruktūra ir valdymas) kiekviename aerodrome	0	0	1	0
7B	Privalomas vienas sertifikatas	25	275		17
7C	Savanoriškas vienas sertifikatas	10	100		10

47 lentelė. Sertifikavimo proceso pokyčių paveiktų subjektų skaičius

²⁸ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 549/2004, nustatančio bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą, 4 straipsnio 2 dalis (OL L 96, 2004 3 13, p. 1–9).

2.8.3. *Poveikis saugai*

Gerai organizuota (daugiausia saugos ir kokybės) valdymo sistema – visiškai išskirstyta arba sutelkta aplink vieną centrinę funkciją – turi teigiamą poveikį saugai. Bet Agentūra mano, kad labai sunku apibendrintai parodyti, kad viena organizacijos forma turi didesnę poveikį saugai nei kita.

Taip pat tariama, kad vieno ar dviejų dokumentų išdavimas sertifikavimo proceso pabaigoje neturi poveikio saugai.

Darytina išvada, kad visi trys svarstomi variantai yra neutralūs poveikio saugai požiūriu.

2.8.4. *Ekonominis poveikis*

2.8.4.1. Aerodromų operatoriai

Taikant 7A variantą su sertifikavimo procesu susijusios išlaidos aerodromų operatoriams liks tokios, kokios apskaičiuotos 2.6.4.2 papunktyje. Taigi dėl šio varianto nebus nei papildomų išlaidų, nei sutaupytų lėšų. Numanoma, kad šiuo atveju valdymo sistema liks visiškai išskirstyta net bendrovėms, kurios valdo daugiau nei vieną aerodromą. Tačiau šiuo atveju reikėtų apskaičiuoti reikalingų darbuotojų skaičių, nes tai bus pagrindas 7B ir 7C variantų poveikiui vertinti.

Tada reikėtų prisiminti, kad 2.6.4.3 papunktyje saugai valdyti kiekviename reguliariam komerciniam eismui tinkančiame aerodrome reikės 3 VDDE: ir tai iš tiesų yra aerodromai, priklausantys svarstomiems operatoriams. Taigi, tariama, kad integruotai saugos ir kokybės valdymo sistemai kiekviename aerodrome reikės vidutiniškai 5 VDDE tais atvejais, kai organizacija bus visiškai paskirstyta, ir 0 VDDE – centriniu lygiu.

Vertinant ekonominę 7B varianto poveikį tariama, kad reikia apsvarstyti 275 aerodromus, kuriuos eksploatuoja 25 subjektai. Paskirstytos organizacijos sistemoje tam reikės 5 VDDE x 275 aerodromai = 1375 VDDE iš viso.

Tada apskaičiuojama, kad kiekviename aerodrome galėtų būti sutaupyta maždaug 20% paskirstytų išteklių, jei kiekvienas iš 25 įtrauktų operatorių sukurtų centrinę funkciją, t. y.:

- 1 sutaupyta VDDE (t. y. 20% nuo 5) x 275 aerodromai = - VDDE;
- - 275 VDDE x 138 600 EUR = potencialiai sutaupyta lėšos - 38 115 tūkst. EUR per metus.

Bet 25 operatoriai turės sukurti centrinę funkciją, įskaitant saugos valdymą, kokybės valdymą ir vidaus auditą (t. y. patys tikrinti vietos aerodromus). Šiai centrinei funkcijai gali prireikti 5 VDDE kiekvienam subjektui. Taigi iš viso 25 subjektams: 125 VDDE = 17 325 tūkst. EUR per metus.

Taikant 7B variantą 25 aerodromų operatorių sutaupyta lėšos gali būti apskaičiuotos taip:

- - 275 + 125 = - 150 VDDE;
- - 38 115 + 17 325 = - 20 790 tūkst. EUR per metus.

Tačiau bendrovių, kurios turi restruktūrizuoti savo organizacijas, pereinamosios išlaidos gali padengti tas per kelis metus galimai sutaupyta lėšas.

2.8.2.1 papunktyje sakoma, kad taikant **7C variantą** (t. y. savanoriškas vienas sertifikatas) tik maždaug 40% (t. y. 10) subjektų, valdančių daugiau nei vieną aerodromą, galės pasinaudoti galimybe pageidauti vieno sertifikato. Tokiu atveju tada sutaupytos lėšos būtų iki 40% pirmiau apskaičiuotų kiekių. T. y.:

- - 40% x 150 = - **60 VDDE**;
- - 40% x 20 790 = - **8 316 tūkst. EUR** (2006 m.) per metus.

2.8.4.2. Kompetentingos institucijos

Reikia prisiminti, kad kompetentingoms institucijoms 2.3.3.3 papunktyje apskaičiuoto 1 VDDE galėtų užtekti šiek tiek daugiau nei 3 aerodromų priežiūrai. Taigi **Kipre 1 VDDE tokiai funkcijai užteks (= 138 600 tūkst. EUR per metus)**.

Tai bus taikoma visiems svarstomiems variantams. Taikant 7A variantą tai yra visos papildomos išlaidos, kadangi kitos institucijos nepaveiktos.

Tada 2.6.4.2 papunktyje buvo apskaičiuota, kad vienai institucijai vienam aerodromui sertifikuoti (ir vėliau nuolat prižiūrėti) reikia maždaug 120 darbo valandų po vidutiniškai 110 EUR + 10 EUR kelionėms šalyje.

Taikant 7B variantą paveikiami 275 aerodromai, o tai sudaro 33 000 darbo valandų = 26 VDDE = 3 604 tūkst. EUR per metus. Tariant, kad 30% viso to gali būti sutaupyta (valdymo sistemos auditas neatliekamas kiekviename atskirame aerodrome), iš viso visose 17 įtrauktų institucijų sutaupoma:

- - 30% x 26 + 1 = - **7 VDDE**;
- - 30% x 3 604 + 138,6 = - **942,6 tūkst. EUR per metus**.

Taikant 7C variantą bus sutaupyta tik 40% tų sutaupytų lėšų: - 3 VDDE - 377 tūkst. EUR per metus.

2.8.4.3. Trumpai apie ekonominį poveikį

Taigi papildomos išlaidos ar sutaupomos lėšos taikant tris svarstomus variantus gali būti apskaičiuotos, kaip pateikta toliau 48 lentelėje:

Parametras	Kompetentingoms institucijoms	Aerodromų operatoriams	IŠ VISO
7A variantas = sertifikavimo procesas kiekviename aerodrome			
VDDE	1	0	1
Tūkst. EUR 2006 m.	138,6	0	138,6
7B variantas = privalomas vienas sertifikatas (25 operatoriai; 275 aerodromai)			
VDDE	- 7	- 150*	- 157
Tūkst. EUR 2006 m.	- 943	- 20 790*	- 21 733
7C variantas = savanoriškas vienas sertifikatas (10 operatoriai; 100 aerodromų)			
VDDE	- 3	- 60	- 63
Tūkst. EUR 2006 m.	- 377	- 8 316	- 8 693

* Išskyrus pereinamąsias išlaidas bendrovėms, kuriose dar nėra centrinės funkcijos saugai ir kokybei.

48 lentelė. Apskaičiuotos sutaupytos aerodromų sertifikavimo proceso lėšos

Visi pirmiau pateikti kiekybiniai ekonominio poveikio skaičiavimai gali būti išreikšti 49 lentelėje pateiktais įverčiais:

Rezultatų rodikliai, susiję su sertifikavimo proceso ekonominiu poveikiu	Variantų įverčiai		
	7A	7B	7C
Sertifikatai	Sertifikavimas kiekviename aerodrome	Privalomas vienas sertifikatas	Savanoriškas vienas sertifikatas
Aerodromai pagrindiniame reglamente (t. y. saugos priežiūros atskyrimas)	- 1	- 1	- 1
Vieno sertifikato (operatoriams) įvedimas ir naudojimas	- 1	3	2
Kompetentingų institucijų darbuotojai sertifikavimo ir priežiūros srityje	- 1	2	1
IŠ VISO	- 3	4	2
BENDRAS SVERTINIS ĮVERTIS (įvertis x 2 ekonominiam poveikiui)	- 6	8	4

49 lentelė. Aerodromų sertifikavimo proceso ekonominio poveikio įvertinimas

2.8.5. Poveikis aplinkai

Visų trijų variantų poveikis aplinkos apsaugos aspektu yra neutralus, nes jie susiję tik su kai kurių valdymo ir priežiūros procesų organizavimu.

2.8.6. Socialinis poveikis

7A variantas socialinio poveikio atžvilgiu turėtų būti laikomas neutraliu: joks subjektas nėra verčiamas reorganizuotis, išskyrus Kipro instituciją, ir tam reikės vienos papildomos darbo vietos.

Taikant 7B variantą ne tik yra panaikinama maždaug 160 darbo vietų (t. y. labai apribojamas teigiamas poveikis darbo vietoms, pirmiau 2.6.7 punkte apskaičiuotoms 3B variantui), bet ir visi daugiau nei vieno aerodromo operatoriai verčiami organizuotis pagal identišką modelį, kuris, kaip nuspręsta, turi būti centralizuotas, lyg „vienas dydis tiktų visiems“. Todėl socialiniu požiūriu jis laikomas neigiamu (t. y. -2) ir 2.1.2 punkte jam suteiktas 2 svorinis daugiklis.

Galiausiai taikant 7C variantą gali prireikti maždaug 63 darbo vietomis mažiau, ir tai reiškia, kad visuotiniu mastu vis tiek bus daug papildomų darbo vietų, nes taikant keliomis eilutėmis aukščiau minimą 3B variantą apskaičiuota maždaug +280 VDDE. Be to, šis variantas paliks galimybę kiekvienam subjektui rinktis pageidaujamą organizaciją ir net nuspręsti, ar reorganizuotis ir kada tai padaryti. Todėl socialiniu požiūriu šį variantą reikia laikyti labai teigiamu (t. y. 3 x 2 svorinis daugiklis = 6).

2.8.7. Poveikis kitiems aviacijos reikalavimams, nepatenkantiems į dabartinę EASA veiklos sritį

7A variante bus nustatytas operacijų ir priežiūros atskyrimo principas, panašiai kaip ir Bendrame danguje. Tai prisidės prie reguliavimo suderinimo įvairiose srityse. Todėl jo poveikis turi būti laikomas šiek tiek teigiamu (t. y. 1).

7B ir 7C variantai, kuriuose numatoma centralizuotos (saugos ir kokybės) valdymo sistemos galimybė, turi būti vertinami kaip dar labiau teigiami (t. y. 2).

2.8.8. Daugiakriterinė analizė ir rekomenduojamas variantas

Pagal 2.1.2 punkte apibūdintą metodiką ir 2.8.3–2.8.7 punktuose nustatytus įverčius galima sudaryti šią daugiakriterinės analizės lentelę:

Sertifikavimo proceso variantų svertiniai įverčiai		7A	7B	7C
Paveikiama sritis	Svorinis daugiklis	Sertifikavimas kiekviename aerodrome	Privalomas vienas sertifikatas	Savanoriškas vienas sertifikatas
Saugos	3	0	0	0
Ekonominė	2	- 6	8	4
Aplinkos apsaugos	3	0	0	0
Socialinė	2	0	- 4	6
Poveikis kitiems aviacijos reglamentams	1	1	2	2
BENDRAS SVERTINIS ĮVERTIS		- 5	6	12

50 lentelė. Aerodromų įrangos daugiakriterinė analizė

Lentelėje galima matyti, kad 7A variantas atrodo darantis neigiamą poveikį. Iš kitų dviejų 7C variantas vertinamas dukart geriau nei 7B variantas.

Visų pirma socialiniu požiūriu 7C variantas įvertinamas geriau nei 7B variantas, nes jį taikant nereikės sumažinti darbo vietų (t. y. labai atsveriant 3B variante sukurtas papildomas darbo vietas) ir joks subjektas nebus verčiamas reorganizuotis (išskyrus Kipro instituciją). Be to, nepaisant visko, jo ekonominis poveikis būtų teigiamas, nors ir mažesnis nei 7B varianto.

Štai kodėl Agentūra į savo nuomonę įtraukė 7C variantą (t. y. vienas aerodromo operatoriaus sertifikatas tik jei savanoriškai to paprašoma).

2.9. Įgaliojimų suteikimo vertinimo įstaigoms poveikio analizė

2.9.1. Alternatyvūs variantai

2.5.2 punkte buvo nustatyti tokie alternatyvūs variantai dėl vertinimo įstaigų vaidmens:

- 8A): akredituotos vertinimo įstaigos, kaip ir kompetentingos institucijos, turinčios teisę sertifikuoti ir prižiūrėti specifinius, mažiau sudėtingus aerodromus. Pareiškėjai nusprendžia, kuriam sertifikavimo subjektui siųsti savo prašymus;
- 8B): akredituotos vertinimo įstaigos, kaip ir kompetentingos institucijos, turinčios teisę sertifikuoti ir prižiūrėti visus aerodromus. Pareiškėjai nusprendžia, kuriam sertifikavimo subjektui siųsti savo prašymus;
- 8C): tik akredituotos vertinimo institucijos turi teisę sertifikuoti ir prižiūrėti mažiau sudėtingus aerodromus.

2.9.2. Tikslinės grupės ir susijusių subjektų skaičius

2.9.2.1. Aerodromai, operatoriai ir antžeminių paslaugų teikėjai

8A ir 8C variantai apribos vertinimo įstaigų vaidmenį iki mažesnių aerodromų ir jų operacijų sertifikavimo. 2.6.2.1 papunktyje buvo apskaičiuota, kad ES-27 + 4 valstybėse maždaug 700 sudėtingų aerodromų (iš 3 000, patenkančių į siūlomo ES teisės akto taikymo sritį) yra tinkami reguliariam oro eismui.

Apskaičiuota, kad skirtumas ($3\,000 - 700 = 2\,300$) yra paprastesnių aerodromų skaičius. **8C variante** tie 2 300 visuomeninio naudojimo aerodromų bus **visada sertifikuojami vertinimo įstaigų**. Tas pats galios ir jų operatoriams, kurių skaičius tokiais paprastesniais atvejais, manoma, yra toks pat, kaip ir pačių aerodromų: ir vėl 2 300.

8A variante pareiškėjai turės galimybę savo sertifikatų prašyti arba iš jų teritorijoje esančios kompetentingos institucijos, arba iš ES-27 + 4 valstybėse akredituotos vertinimo įstaigos. Taria, kad pirmaisiais naujų priemonių taikymo metais tokia galimybė pasinaudos ne daugiau nei 30% potencialiai suinteresuotų paprastesnių aerodromų ir operatorių. Tokiu atveju tada apskaičiuota, kad skaičius bus $30\% \times 2\,300 = 690$.

8B variante visus aerodromus, **net pačius sudėtingiausius**, esant pageidavimui galėtų sertifikuoti vertinimo įstaigos (manoma, jog privalomai tai padaryti yra taip nerealistiška, kad ši teorinė galimybė šiame reglamento poveikio vertinime net nesvarstoma). Ir vėl tariant, kad jei maždaug 30% visų 3 000 aerodromų galėtų jau pačioje pradžioje pasinaudoti šia galimybe, paveiktų aerodromų skaičius galėtų būti maždaug $30\% \times 3\,000 = 900$ (**690 paprastesnių ir 210 sudėtingesnių**).

2.7.2.3 papunktyje apskaičiuota, kad bendras tų 3 000 aerodromų operatorių ES-27 + 4 valstybėse skaičius yra maždaug 2 750, bet tik 25 iš jų eksploatuoja daugiau nei vieną aerodromą. Taigi, 30% iš 2 725 vieno aerodromo operatorių, t. y. 815, galėtų pasinaudoti galimybe kreiptis į vertinimo įstaigą. Taria, kad iš 25 didžiųjų operatorių, turinčių daugiau nei vieną aerodromą, ne daugiau nei 20% (t. y. 5) šia galimybe naudosis bent jau pirmaisiais metais. **Todėl galima apskaičiuoti, kad paveiktų operatorių skaičius taikant 8B variantą yra maždaug $815 + 5 = 820$.**

Antžeminių paslaugų teikėjai nebus tiesiogiai paveikti, nes papildomas sertifikavimas jiems nenumatytas²⁹.

2.9.2.2. Kompetentingos institucijos

Taikant 8C variantą tarp teritorijos kompetentingų institucijų ir vertinimo įstaigų nebus komercinės konkurencijos. Vertinimo įstaigas galėtų akredituoti tos pačios institucijos. Tačiau tokiu atveju tariama, kad:

- valstybės neperduos įgaliojimų akredituoti vertinimo įstaigas regioniniu ar vietos lygiu; todėl maksimalus paveiktų institucijų, susijusių su akreditacija, skaičius neviršys ES-27 + 4 valstybių skaičiaus;

²⁹ 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyvos 96/67/EB dėl patekimo į Bendrijos oro uostuose teikiamų antžeminių paslaugų rinką 14 straipsnyje (*OL L 272, 1996 10 25, p. 0036–0045*) jau leidžiama valstybėms narėms nustatyti, kad antžeminių paslaugų teikėjas arba pačiam sau paslaugas teikiantis oro uosto naudotojas savo veiklą oro uoste gali vykdyti tik gavęs patvirtinimą iš valdžios institucijos, kuri nepriklauso nuo oro uosto valdančiosios institucijos.

- tačiau apskaičiuota, kad bent jau pradžioje vertinimo įstaigos kandidatės bus tik maždaug 50% valstybių.

Todėl **8C variante bus paveikta tik 15 kompetentingų institucijų**. Šiuo atveju jos dalyvaus aktyviai, nes akredituos vertinimo įstaigas. Šiame kontekste Agentūra į tai nebus įtraukta.

Ir, atvirkščiai, taikant 8A ir 8B variantus tarp vertinimo įstaigų ir teritorijos kompetentingų institucijų bus tiesioginė komercinė konkurencija. Kad būtų išvengta interesų konflikto, tokias įstaigas centriniu lygiu turės akredituoti Agentūra. Tai nesukels interesų konflikto, kadangi pagal siūlomas priemones Agentūra nesertifikuos aerodromų ar operatorių ES-27 + 4 valstybių teritorijoje. Tačiau **taikant bet kurį variantą – 8A ar 8B – akreditacijos procesas tiesiogiai paveiks Agentūrą**.

Todėl Agentūros akredituotos vertinimo įstaigos *de facto* konkuruos su vietos institucija bet kurioje Europos šalyje. Taigi taikant 8A ir 8B variantus visos 46 kompetentingos institucijos bus pasyvios dalyvės.

2.9.2.3. Vertinimo įstaigos

Iki 2007 m. rugpjūčio mėn. 3 organizacijos buvo „pripažintos“ pagal Bendro dangaus Reglamento Nr. 550/2004³⁰ 1 priedą. Tuo laikotarpiu pagal Direktyvą 552/2004 (sąveikumas bendrame danguje)³¹ buvo tik viena notifikuotoji įstaiga.

Tačiau NANDO duomenų bazėje³², kurią valdo Įmonių ir pramonės generalinis direktoratas, 2007 m. rugpjūčio 9 d. notifikuotųjų įstaigų iš viso buvo 1 945. Taigi potencialių aerodromų vertinimo įstaigų skaičius gali būti gerokai didesnis nei keli vienetai, nurodyti šiandien Bendro Europos dangaus kontekste, taip pat atsižvelgiant į tai, kad potenciali rinka galėtų būti maždaug tūkstantis aerodromų (t. y. kur kas daugiau nei ANSP). Minėtoje NANDO duomenų bazėje tą pačią dieną buvo 155 notifikuotosios įstaigos, akredituotos žemos įtampos³³ elektros įrangai. Šios technologijos yra labai panašios į tas, kurios naudojamos pagrindinėse instaliacijose aerodromuose (t. y. oro uostų žiburiai).

Tačiau tame sąraše apie dvylika notifikuotųjų įstaigų buvo subjektai, misijos atžvilgiu bendresnio pobūdžio, pvz.: *Asociación Española de Normalización y Certificación, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Istituto Italiano del Marchio di Qualità, Société National de Certification et d'Homologation, TÜV*. Kiti, priešingai, buvo specializuoti elektros srityje.

Apibendrinant ir atsižvelgiant į potencialios rinkos mastą tariama, kad **maždaug 15 įstaigų galėtų prašyti akreditacijos aerodromams sertifikuoti pagal bet kurį iš trijų svarstomų variantų**.

³⁰ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/nsa/index_en.htm

³¹ http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=directive.notifiedbody&dir_id=128961&type_dir=NO%20CPD&pro_id=99999&prc_id=99999&ann_id=99999&prc_anx=99999

³² <http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=notifiedbody.main>

³³ Nuoroda į 1973 m. vasario 19 d. Tarybos direktyvą 73/23/EB dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su elektrotechniniais gaminiais, skirtais naudoti tam tikrose įtampos ribose, suderinimo (*OL L 77, 1973 m. kovo 26 d.*).

2.9.2.4. Trumpai apie susijusius subjektus

Apibendrinant, potencialiai paveiktinų įstaigų taikant bet kuri variantą skaičius pateiktas 51 lentelėje:

VARIANTAS		Numatytas skaičius				
Id.	Aprašymas	Aerodromai	Aerodromų operatoriai	Antžemi nių paslaugų teikėjai	Vertinimo įstaigos	Institucijos
8A	Paprastesni aerodromai; jei pageidaujama.	690	690	0	15	46(pasyviai)+ Agentūra (aktyviai)
8B	Visi aerodromai; jei pageidaujama.	900 (690 + 210)	820			
8C	Paprastesni aerodromai; visada.	2 300	2 300			15 (aktyviai)

51 lentelė. Vertinimo įstaigų paveiktų subjektų skaičius

2.9.3. Poveikis saugai

Kai kurios 2.9.2.3 papunktyje minimos įstaigos yra pripažintos kokybės sertifikavimo srityje, ir jų reputacija buvo kuriama dešimtmečiais. Tačiau nė viena iš jų neturi tiesioginės aerodromų sertifikavimo patirties. Kita vertus, aerodromų operatoriai ir atitinkamos jų institucijos pasitikėjimo, konkrečios patirties ir abipusės pagarbos įgijo taip pat per daugelį metų.

Tiksliai skaičiais įvertinti vertinimo įstaigų koncepcijos įtvirtinimo poveikį saugai yra neįmanoma. Tačiau dauguma ekspertų laikosi bendros nuomonės, kad, siekiant išlaikyti jau pasiektą aukštą saugos lygį, reguliavimo sistema turi likti palyginti stabili ir kasdien labai nesikeisti. Todėl galima siekti bent jau vertinimo įstaigų įtvirtinimo šioje srityje poveikio kokybinio vertinimo. Taigi tariama, kad vertinimo įstaigų įtvirtinimas paprastesniems aerodromams, kurie šiandien dažnai net neturi būti sertifikuojami, galėtų tik pagerinti situaciją per trečiosios šalies vykdomą saugos priežiūrą. Juose bet koku atveju (pvz., aeroklubuose) eismo apimtis, orlaivių dydis ir aviacijos avarijų sunkumas yra mažesni. Blogesnis atvejis galėtų būti įgaliojus vertinimo įstaigas sertifikuoti didžiuosius aerodromus, nes toks procesas jau išgalėjęs beveik visose kompetentingose aviacijos institucijose, kurios turi ir reikiamos patirties. Be to, palikus paprastesnių aerodromų operatoriams galimybę rinktis, sistemos plėtra būtų sklandi, be didesnių nestabilumų.

Kitaip tariant, 8A (tik paprastesni aerodromai, jei pageidaujama) variantas galėtų duoti šiek tiek naudos saugos požiūriu. Įsipareigojimas tai taikyti visur (t. y. 8C variantas), net jei situacija tam netinkama, priešingai, turės šiek tiek neigiamą poveikį. 8B variantas dėl nepakankamos notifikuojamų įstaigų patirties gali turėti didesnę neigiamą poveikį. Nė vienu atveju nebus paveikta aerodromų operatorių saugos valdymo sistema.

Šie svarstymai apibendrinami 52 lentelėje:

Rezultatų rodikliai, susiję su vertinimo įstaigų poveikiu saugai	Variantų įverčiai		
	8A	8B	8C
Vertinimo įstaigų vaidmuo	Paprastesni aerodromai; jei pageidaujama	Visi aerodromai; jei pageidaujama	Paprastesni aerodromai; visada
Valdymo sistemų įgyvendinimas, atliekamas visų pagrindinių aerodromų operatorių	0	0	0
Aerodromų saugos rodikliai (reguliavimo sistemos stabilumas)	1	-3	-1
IŠ VISO	1	-3	-1
BENDRAS SVERTINIS ĮVERTIS (įvertis x 3 saugai)	3	-9	-3

52 lentelė. Vertinimo įstaigų poveikis saugai

52 lentelėje matyti (nors tik kokybiniu požiūriu), kad 8B variantas, kuris labai skiriasi nuo dabartinių reguliavimo aplinkybių, gali kelti pavojų saugai dėl staigaus nestabilumo. Net 8C variantas sukeltų nestabilumą, bet jo poveikis bendrosios rizikos aspektu būtų gerokai mažesnis, nes jis apsiriboja tik paprastesniais aerodromais, aptarnaujančiais mažus lėktuvus ir labai retai – komercinį oro taksį (t. y. labai mažai keleivių). Ir, priešingai, 8A variantas turėtų nedidelį teigiamą poveikį saugai.

2.9.4. Ekonominis poveikis

2.9.4.1. Vertinimo įstaigų akreditavimas

Vertinimo įstaigų akreditavimas (ir vėlesnis stebėjimas) yra į aviacijos institucijų standartizavimą panašus procesas. Kiek tam reikia pastangų, apskaičiuota ir pateikta 2.6.4.1 papunktyje.

Net esant tokiam akreditacijos procesui tariama, kad bus bendrasis vertinimo įstaigų periodinio audito stebėjimo planas, paremtas 1 vizitu per 2 metus (dažnumas = $1 : 2 = 0,5$ vizito per metus). Tačiau, be to, ypatingomis aplinkybėmis dar gali būti vykdomi *ad hoc* vizitai. Taigi dažnumas laikomas 10% didesniu: 0,55.

Tokie vizitai paprastai trunka 5 dienas, juos atlieka 3 auditorių grupė. Vienam patikrinimo vizitui vidutiniškai reikia: 5 dienos x 7,5 valandos x 3 asmenys = 112,5 darbo valandos.

Kadangi paskaičiuota, jog vizitų dažnumas per metus yra 0,55, tai reiškia ($112 \times 0,55$), kad vidutiniškai **reikia maždaug 62 darbo valandų per metus, kad Agentūra galėtų atlikti vieną akreditacijos (ir vėlesnio stebėjimo) procesą vienoje vertinimo įstaigoje per dvejų metų planuotą laikotarpį.**

Tačiau taip pat reikės koordinuoti ir rengti vizitus, pranešti rezultatus ir sudaryti tolesnį galimų atitaisomųjų veiksmų planą.

Todėl apskaičiuota, kad būtinų valandų, kurias reikės skirti vienos vertinimo įstaigos akreditavimui, per metus skaičius vidutiniškai bus mažiausiai 3 kartų didesnis (t. y. viena

savaitė vizitui ir dar 2 savaitės susijusiam darbui biure) nei pirmiau minėtos 62 valandos. Todėl **vienai vertinimo įstaigai akredituoti aerodromų srityje vidutiniškai reikia 62 x 3 = 186 valandų per metus**, skaičiuojant faktinį vizitą ir susijusį darbą biure prieš vizitą ir po jo.

Pirmiau 2.9.2.3 papunktyje apskaičiuota, kad dalyvaujančių institucijų yra 15, todėl joms akredituoti per metus iš viso reikės:

- 186 valandos x 15 vertinimo įstaigų = maždaug 2 790 darbo valandų per metus;
- tai yra **maždaug 2 VDDE**.

8C variante šios 15 vertinimo įstaigų bus akredituotos ir vėliau stebimos **aviacijos institucijų**. Kadangi buvo paskaičiuota, jog jų darbo jėgos išlaidos yra 138 600 EUR/VDDE, bendroji ekonominė našta joms bus maždaug **277,2 tūkst. EUR per metus**.

O **8A ir 8B variantuose** už akreditaciją bus atsakinga **Agentūra**. Apskaičiuota, kad jos darbo jėgos išlaidos yra maždaug 150 000 EUR/VDDE. Todėl tokiu atveju ekonominė našta bus maždaug **300 000 EUR per metus**.

Tačiau akreditacijos vizitams reikia ir tikrinamų įstaigų pastangų. Tariaama, kad jiems bus įdarbinta vidutiniškai 1 koordinatorius visoms 5 vizito dienoms (= 37,5 darbo valandos). Padauginus 37,5 iš 0,55 gaunama, kad kiekviena vertinimo įstaiga turi išlaikyti 20 darbo valandų per metus. Tačiau net akredituotos (ar vėliau po akreditacijos stebimos) įstaigos turės pildyti anketas ir teikti informaciją. Todėl tariama, kad jos turės skirti vidutiniškai dukart daugiau laiko, t. y. 40 darbo valandų per metus, kad gautų ir išlaikytų akreditaciją aerodromų srityje. Iš viso į taikymo sritį patenkančioms 15 vertinimo įstaigų tai yra:

- 40 valandų x 15 vertinimo įstaigų = maždaug 600 darbo valandų per metus;
- t. y. maždaug 0,5 VDDE;
- arba, tariant, kad vidutiniškos vertinimo įstaigų darbo jėgos išlaidos yra tokios pat, kaip ir institucijų, visoms 15 įtrauktų įstaigų bendrosios apskaičiuotos išlaidos yra maždaug 69 300 EUR per metus.

Apibendrinant, vertinimo įstaigų akreditavimo aerodromų srityje išlaidos gali būti apskaičiuotos, kaip pateikta toliau 53 lentelėje:

Parametras	Agentūrai	Iš viso 15 kompetentingų institucijų	15 vertinimo įstaigų	IŠ VISO
8A arba 8B variantas = akredituoja Agentūra				
VDDE	2	0	0.5	2,5
Tūkst. EUR 2006 m.	300	0	69	369
8C variantas = akredituoja kompetentingos institucijos				
VDDE	0	2	0.5	2,5
Tūkst. EUR 2006 m.	0	277	69	346

53 lentelė. Apskaičiuotos vertinimo įstaigų akreditacijos išlaidos

Taigi vertinimo įstaigų akreditavimo išlaidos yra maždaug 350 tūkst. EUR per metus, bet 8C variantas (t. y. akredituoja kompetentingos institucijos) kainuotų 6% mažiau.

2.9.4.2. Aerodromų sertifikavimas

Pagrindinės aerodromų sertifikavimo išlaidos buvo apskaičiuotos 2.6.4.2 papunktyje, ir visos jos taikant 3B variantą (t. y. 3 000, kurie patenka į ES teisės aktų taikymo sritį, bet 700 didžiųjų aerodromų jau turi būti sertifikuojama) yra:

- 165 VDDE ir 22 869 tūkst. EUR (2006 m.) per metus institucijoms;
- 52 VDDE ir 7 207 tūkst. EUR aerodromų operatoriams.

Pirmiau pateikti skaičiai gauti tariant, kad institucijai paprastam aerodromui sertifikuoti reikia 120 darbo valandų ir kartu dar 38 valandų reikia aerodromo operatoriui. Tariama, kad būtinų darbo valandų (sertifikavimui ar metinei priežiūrai) skaičius didiesiems aerodromams yra 3 kartus didesnis: t. y. 360 valandų institucijai ir 114 valandų operatoriui. Reikia pažymėti, kad 360 valandų vienam aerodromui x 700 aerodromų yra 252 000 valandų, o tai yra maždaug 200 VDDE: t. y. tai nelabai skiriasi nuo 2.3.3.3 papunktyje pateiktų duomenų.

Pagrindas, kuriuo remiantis skaičiuojamas įgaliojimų suteikimo vertinimo įstaigoms ekonominis poveikis, gali būti pateiktas toliau 54 lentelėje:

Parametras	Institucijoms	Aerodromų operatoriams	Iš viso
8A variantas = paprastesni aerodromai; jei pageidaujama			
Darbo valandos kiekviename mažesniame aerodrome	120	38	158
Darbo valandos x 690 mažesnių aerodromų	82 800	26 220	109 020
VDDE	66	21	87
Tūkst. EUR 2006 m.	9 148	2 911	12 059
8B variantas = visi aerodromai; jei pageidaujama			
Darbo valandos kiekviename didžiajame aerodrome	360	114	474
Darbo valandos x 210 didžiųjų aerodromų	75 600	23 940	99 540
VDDE	60	19	79
Tūkst. EUR 2006 m.	8 316	2 633	10 949
Darbo valandos kiekviename mažesniame aerodrome	120	38	158
Darbo valandos x 690 mažesnių aerodromų	82 800	26 220	109 020
VDDE	66	21	87
Tūkst. EUR 2006 m.	9 148	2 911	12 059
IŠ VISO	17 464	5 544	23 008
8C variantas = paprastesni aerodromai; visada			
Darbo valandos kiekviename mažesniame aerodrome	120	38	158
Darbo valandos x 2 300 mažesnių aerodromų	276 000	87 400	363 400
VDDE	219	69	288
Tūkst. EUR 2006 m.	30 353	9 563	39 917

54 lentelė. Pagrindinės aerodromų sertifikavimo išlaidos

Tariama, kad pastangos, kurių reikia aerodromų operatoriams, nepasikeis, bet kad galėtų „atverti naują rinką“, vertinimo įstaigos turės pasiūlyti maždaug 10% mažesnę kainą, nei

kompetentingų institucijų taikomi sertifikavimo mokesčiai. Todėl vertinimo įstaigos galėtų potencialiai sutaupyti:

- maždaug 942 tūkst. EUR per metus (t. y. 10% nuo 9 148) taikant 8A variantą;
- maždaug 1 750 tūkst. EUR per metus (t. y. 10% nuo 17 464) taikant 8B variantą;
- maždaug 3 035 tūkst. EUR per metus (t. y. 10% nuo 30 353) taikant 8C variantą;

2.9.4.3. Trumpai apie ekonominį poveikį

Remiantis ankstesniuose 2.9.4.1 ir 2.9.4.2 papunkčiuose padarytomis išvadomis galima sudaryti 55 lentelę trijų variantų, susijusių su vertinimo įstaigų vertinimu, ekonominiam poveikiui palyginti:

Apskaičiuotos vertinimo įstaigų reguliavimo išlaidos	Tūkst. EUR (2006 m.) per metus		
	8A	8B	8C
Vertinimo įstaigų vaidmuo	Paprastesni aerodromai; jei pageidaujama	Visi aerodromai; jei pageidaujama	Paprastesni aerodromai; visada
Vertinimo įstaigų akreditavimas	369	369	346
Valdymo sistemų įgyvendinimas, atliekamas visų pagrindinių aerodromų operatorių	0	0	0
Vertinimo įstaigų įgaliojimas	- 942	- 1 750	- 3 035
IŠ VISO	- 573	- 1 381	- 2 689

55 lentelė. Vertinimo įstaigų įgaliojimo ekonominio poveikio vertinimas

Tada apskaičiuojama, kad visuose variantuose vertinimo įstaigų įgaliojimas leis šiek tiek sutaupyti. Tačiau taikant 8A variantą sutaupyta bus nedaug, taikant 8B variantą – maždaug 1–1,5 mln. EUR per metus, o taikant 8C variantą – dukart daugiau.

Šie skaičiavimai gali būti įvertinti, kaip pateikta toliau 56 lentelėje:

Rezultatų rodikliai, susiję su įgaliojimų suteikimo vertinimo įstaigoms ekonominiu poveikiu	Variantų įverčiai		
	8A	8B	8C
Vertinimo įstaigų vaidmuo	Paprastesni aerodromai; jei pageidaujama	Visi aerodromai; jei pageidaujama	Paprastesni aerodromai; visada
Vertinimo įstaigų akreditavimas	- 2	- 2	- 1
Valdymo sistemų įgyvendinimas, atliekamas visų pagrindinių aerodromų operatorių	0	0	0
Vertinimo įstaigų įgaliojimas	1	2	3
IŠ VISO	- 1	0	2
BENDRAS SVERTINIS ĮVERTIS (įvertis x 2 ekonominiam poveikiui)	- 2	0	4

56 lentelė. Vertinimo įstaigų įgaliojimo ekonominio poveikio įvertinimas

2.9.5. Poveikis aplinkai

Bet kuris svarstomas variantas aplinkos apsaugos aspektu vertinamas kaip neutralus.

2.9.6. Socialinis poveikis

Socialinio poveikio požiūriu vertinimo įstaigų įgaliojimas gali sukurti naujų darbo vietų jose, pasikeičiant darbo vietomis su kompetentinga institucija, sertifikuojančia aerodromus ir operatorius. Pirmiau 2.9.4.2 papunktyje apskaičiuota, kad ištrauktiems aerodromams sertifikuoti institucijos, taikant 8A variantą, galėtų samdyti 37 VDDE. Tariant, kad našumo padidėjimas dėl vertinimo įstaigų yra maždaug 5%, tokias darbo vietas minėtose įstaigose galėtų pakeisti 35 (t. y. 95% nuo 37) VDDE.

Panašiai taikant 8B variantą 97 (t. y. 60 + 37) darbo vietas institucijose galėtų pakeisti (95%) darbo vietų vertinimo įstaigose: t. y. 92. Taikant 8C variantą 124 VDDE institucijose gali pakeisti (95%) 118 darbo vietų vertinimo įstaigose.

Be to, apskaičiuota, kad 2 VDDE reikia auditoriams vertinimo įstaigoms akredituoti. Taikant 8A ir 8B variantus Agentūroje bus sukurtos dvi naujos darbo vietos. 8C variante šios pastangos bus padalytos 15 institucijų: $2/15 = 0,13$ papildomo VDDE kiekvienoje. Tačiau šis skaičius yra toks mažas, jog tariama, kad jis galėtų būti užtikrinamas per kelis organizacinius susitarimus, nekuriant jokių naujų darbo vietų.

Taip pat 0,5 VDDE, padalytas iš 15 vertinimo įstaigų (t. y. 0,03 VDDE), yra toks mažas skaičius, kad nebus sukurta jokių naujų darbo vietų.

Numatyta, kad nė vienas svarstomas variantas neturės poveikio aerodromų operatorių darbo vietoms.

Paveiktų darbo vietų skaičius apibendrintas toliau 57 lentelėje:

Darbo vietos	Agentūra	Institucijos	Vertinimo įstaigos	IŠ VISO
8A variantas = paprastesni aerodromai; jei pageidaujama				
Vertinimo įstaigų akreditavimas	2	0	0	2
Aerodromų sertifikavimas	0	- 37	35	- 2
IŠ VISO	2	- 37	35	0
8B variantas = visi aerodromai; jei pageidaujama				
Vertinimo įstaigų akreditavimas	2	0	0	2
Aerodromų sertifikavimas	0	- 97	92	- 5
IŠ VISO	2	- 97	92	- 3
8C variantas = paprastesni aerodromai; visada				
Vertinimo įstaigų akreditavimas	0	0	0	0
Aerodromų sertifikavimas	0	- 124	118	- 6
IŠ VISO	0	- 124	118	- 6

57 lentelė. Vertinimo įstaigų poveikis darbo vietoms

Pagal 8A variantą iš kompetentingų institucijų (šiuo atveju 46; pasyvus vaidmuo) darbo vietos galėtų būti perkeltos į bet kurias vertinimo įstaigas ES-27 + 4 valstybėse, nepaisant nacionalinių sienų. Tada būtų nedidelis teigiamas socialinis poveikis vidaus rinkos formavimo požiūriu, nei sukuriant naujų, nei sumažinant senų darbo vietų.

8B variantas taip pat prisidėtų prie vidaus rinkos, bet paveiktų darbuotojų skaičius yra didesnis nei 8A variante. 8C variantas paveiktų dar daugiau darbuotojų, nes būtų šiek tiek sumažintas darbo vietų skaičius.

Taigi bet kurio varianto socialinis poveikis gali būti apibendrintas 58 lentelėje:

Rezultatų rodikliai, susiję su įgaliojimų suteikimo vertinimo įstaigoms socialiniu poveikiu	Variantų įverčiai		
	8A	8B	8C
Vertinimo įstaigų vaidmuo	Paprastesni aerodromai; jei pageidaujama	Visi aerodromai; jei pageidaujama	Paprastesni aerodromai; visada
Valdymo sistemų įgyvendinimas, atliekamas visų pagrindinių aerodromų operatorių	0	0	0
Vidaus rinkos formavimas (t. y. defragmentavimas)	1	1	1
Agentūros darbuotojai taisyklių rengimo, standartizacijos ir saugos analizės srityje	1	1	0
Kompetentingų institucijų darbuotojai sertifikavimo ir priežiūros srityje	- 1	- 2	- 3
Vertinimo įstaigų įgaliojimas	1	2	3
IŠ VISO	2	2	1
BENDRAS SVERTINIS ĮVERTIS (įvertis x 2 socialiniam poveikiui)	4	4	2

58 lentelė. Vertinimo įstaigų įgaliojimo socialinio poveikio vertinimas

2.9.7. Poveikis kitiems aviacijos reikalavimams, nepatenkantiems į dabartinę EASA veiklos sritį

Kiekvienas svarstomas variantas turės nedidelį teigiamą poveikį aviacijos teisės aktų suderinimui su naujuoju požiūriu.

2.9.8. Daugiakriterinė analizė ir rekomenduojamas variantas

Pagal 2.1.2 punkte apibūdintą metodiką ir 2.9.3–2.9.7 punktuose nustatytus įverčius galima sudaryti šią daugiakriterinės analizės lentelę:

Vertinimo įstaigų variantų svoriniai įverčiai		8A	8B	8C
Paveikiama sritis	Svorinis daugiklis	Tik paprasti aerodromai, jei pageidaujama	Visi aerodromai, jei pageidaujama	Tik paprasti aerodromai, bet visada
Saugos	3	3	-9	-3
Ekonominė	2	- 2	0	4
Aplinkos apsaugos	3	0	0	0
Socialinė	2	4	4	2
Poveikis kitiems reglamentams	1	1	1	1
BENDRAS SVERTINIS ĮVERTIS		6	- 4	4

59 lentelė. Vertinimo įstaigų daugiakriterinė analizė

Lentelėje galima matyti, kad 8B variantas atrodo darantis neigiamą poveikį. Iš kitų dviejų 8A vertinamas geriau nei 8C.

Visų pirma 8A variantas geriau nei 8C variantas yra vertinamas saugos ir socialiniu požiūriu, nors ekonomiškai sutaupyta bus mažiau (labai mažai – taikant 8A variantą ir maždaug – 2,5 mln. EUR per metus – taikant 8C variantą).

Štai kodėl Agentūra į savo nuomonę įtraukė 8A variantą (t. y. vertinimo įstaigos įgaliojamos sertifikuoti paprastesnius aerodromus ir aerodromų operatorius, jei pareiškėjai to pageidauja).

2.10. Poveikio gelbėjimo ir priešgaisrinės apsaugos tarnybų (RFFS) darbuotojams analizė

2.10.1. Alternatyvūs variantai

2.5.2 punkte buvo nustatyti tokie alternatyvūs RFFS darbuotojų mokymo, kvalifikacijos, profesinės kompetencijos ir sveikatos būklės variantai:

- 2A): RFFS darbuotojai yra reguliuojami apskritai, o ne konkrečiai aviacijai;
- 2B): kaip ir 2A ir dar specifinė aviacijos kompetencijos sistema bei sveikatos reikalavimai;
- 2C): RFFS darbuotojai reguliuojami ir aviacijos bendrose taisyklėse, administruojamose kompetentingų institucijų, ypač jų tinkamumas medicinos požiūriu.

2.10.2. Tikslinės grupės ir susijusių subjektų skaičius

Bus paveikti visi 3 000 aerodromų, patenkančių į siūlomo ES teisės akto taikymo sritį, operatoriai (t. y. apie 1 750), taip pat visos kompetentingos institucijos ar vertinimo įstaigos. Agentūrai nenumatytas joks vaidmuo žmogiškųjų išteklių valdymo ar priežiūros srityje.

Tačiau šiuo metu tai nėra nei ICAO, nei ES reikalavimų, taikomų RFFS darbuotojų skaičiui. Todėl negali būti pateikta patikimų jų skaičius apskaičiavimų.

2.10.3. Poveikis saugai

Aviacijos aplinka yra labai specifinė ir dėl aerodromų išsidėstymo, ir dėl pačių orlaivių. Iš tiesų esant avarinėms situacijoms RFFS transporto priemonės turėtų judėti labai greitai, saugiai ir iš karto raskamos teisingą kryptį aerodrome. Be to, jie turi gesinti gaisrus, kuriuose yra specifinių aviacijos medžiagų, arba atidaryti fiuzeliažą ar patekti į jį. RFFS darbuotojai, be jų, kaip priešgaisrinių brigadų narių, pagrindinio mokymo, turėtų būti tinkamai (ir periodiškai) mokomi atlikti tokias užduotis. 2A variantas neatitiks minėtų poreikių, o 2B ir 2C – atitiks. Be to, 2A variantas taip pat reikštų žingsnį atgal, palyginti su dabartine situacija, kai nemažai valstybių iš tiesų paskelbė reikalavimus aerodromuose dirbantiems RFFS darbuotojams.

Bendrų RFFS taisyklių ES-27 + 4 valstybių lygiu priėmimas RFFS ir susijusiems darbuotojams taikant 2B ir 2C variantus dėl bendrų taisyklių turės teigiamą poveikį saugai, nors tai galėtų prisidėti ir prie ICAO konvencijos 14 priedo specifiniais klausimais raidos. Tokia nauda nebus pasiekta taikant 2A variantą.

Taigi, trijų svarstomų variantų poveikis saugai gali būti parodytas toliau 60 lentelėje:

Rezultatų rodikliai, susiję su RFFS darbuotojų reguliavimo poveikiu saugai	Variantų įverčiai		
	2A	2B	2C
	Jokių aviacijos reikalavimų	Aviacijos reikalavimai	Institucijų vykdomas RFFS darbuotojų licencijavimas
Bendrų įgyvendinimo taisyklių priėmimas	0	1	1
ICAO konvencijos 14 priedo raida	0	1	1
Kompetencijos sistemos aerodromo darbuotojams	- 3	3	3
IŠ VISO	- 3	5	5
BENDRAS SVERTINIS ĮVERTIS (įvertis x 3 saugai)	- 9	15	15

60 lentelė. RFFS darbuotojų variantų poveikis saugai

60 lentelėje galima pastebėti, kad 2A variantas netenkins saugos poreikių, o pagal 2B ir 2C variantus tai bus pasiekta vienodai.

2.10.4. Ekonominis poveikis

Kadangi nėra apskaičiuoto paveiktų RFFS darbuotojų skaičiaus, vertinant ekonominį trijų svarstomų variantų poveikį laikomasi kokybinės analizės.

Todėl tariama, kad 2A variantas nesukels jokių papildomų išlaidų (įvertis = 0, t. y. neutralus).

Ir, priešingai, 2B variantas gali turėti ribotą poveikį keliais atvejais, kuriais šiandien RFFS darbuotojams netaikomi specialieji aviacijos reikalavimai (įvertis = -1).

Galiausiai 2C variantas turės didžiausią neigiamą ekonominį poveikį, nes jam įvykdyti kompetentingose institucijose reikės papildomo darbo su dokumentais (įvertis = -2).

Laikantis 2.1.2 punkte aprašytos metodikos, visi trys pirmiau minėti įverčiai turi būti padauginami iš 2 svorinio daugiklio, ir gaunami tokie svertiniai įverčiai:

- 2A variantas (t. y. jokių aviacijos reikalavimų): svertinis įvertis 0;

- 2B variantas (t. y. už aviacijos reikalavimus atsakingas aerodromo operatorius): svertinis įvertis -2;
- 2C variantas (t. y. už aviacijos reikalavimus atsakinga kompetentinga institucija, įskaitant RFFS darbuotojų licencijavimą): svertinis įvertis -4.

2.10.5. Poveikis aplinkai

Kiekvienas iš trijų svarstomų variantų poveikio aplinkos apsaugos aspektu vertinamas kaip neutralus.

2.10.6. Socialinis poveikis

Kadangi yra institucijos išduota licencija, labai padidėja nedarbo dėl profesinės kompetencijos ar tinkamos sveikatos būklės praradimo (net laikino) rizika. Taigi 2C variantas socialiniu požiūriu vertinamas labai neigiamai (įvertis – 3 x svorinis daugiklis 2 = -6).

2A variantas (t. y. jokių specialiųjų aviacijos reikalavimų) socialiniu požiūriu laikomas neutraliu (įvertis = 0).

Galiausiai apskaičiuota, kad 2B variantas turi didelį teigiamą socialinį poveikį, nes pagerina darbo kokybę ir profesinį turinį, taip pat sukuria kelias darbo valandas mokymui ir treniruotėms (įvertis 2 x 2 svorinis daugiklis = 4).

2.10.7. Poveikis kitiems aviacijos reikalavimams, nepatenkantiems į dabartinę EASA veiklos sritį

Nė vienas iš trijų svarstomų variantų neturės poveikio kitiems aviacijos reikalavimams, nepatenkantiems į EASA veiklos sritį.

2.10.8. Daugiakriterinė analizė ir rekomenduojamas variantas

Pagal 2.1.2 punkte apibūdintą metodiką ir 2.10.3–2.10.7 punktuose nustatytus įverčius galima sudaryti šią daugiakriterinės analizės lentelę:

RFFS darbuotojų variantų svertiniai įverčiai		2A	2B	2C
Paveikiama sritis	Svoris	Jokių aviacijos reikalavimų	Aviacijos reikalavimai	Institucijų vykdomas RFFS darbuotojų licencijavimas
Saugos	3	- 9	15	15
Ekonominė	2	0	- 2	- 4
Visuotinis sąveikumas.	1	- 3	3	1
Aplinkos apsaugos	3	0	0	0
Socialinė	2	0	4	- 6
Poveikis kitiems aviacijos reglamentams	1	0	0	0
BENDRAS SVERTINIS ĮVERTIS		- 12	20	6

61 lentelė. RFFS darbuotojų daugiakriterinė analizė

Lentelėje galima matyti, kad 2A variantas atrodo darantis didelį neigiamą poveikį. Iš kitų dviejų 2B beveik tris kartus geriau vertinamas nei 2C.

2B variantas ypač aplenkė 2C variantą ir socialiniu, ir visuotinio sąveikumo požiūriu.

Štai kodėl Agentūra į savo nuomonę įtraukė 2B variantą (t. y. už specialiuosius profesinius ir sveikatos reikalavimus RFFS darbuotojams atsakingas aerodromo operatorius).

3. Išvados

Agentūra, įvertinusi kiekvieno svarstyto varianto poveikį, pagal specialiuosius siūlomų priemonių tikslus, saugos, ekonominiu, visuotinio sąveikumo, aplinkos ir socialiniu, taip pat kitų politikos krypčių aspektu (pvz., naujojo požiūrio ar bendro Europos dangaus), siūlo pasirinkti šiuos variantus:

- 3B variantą (pateiktą 2.6 šio dokumento dalyje) dėl ES aerodromų saugos ir sąveikumo teisės aktų taikymo srities (t. y. visiems visuomeninio naudojimo aerodromams taikomos bendrosios ES taisyklės), kadangi šis variantas saugos aspektu buvo dukart geriau įvertintas nei kiti variantai; tai yra pigiausias variantas, kurį pasirinkus galėtų būti sukurta daug naujų kvalifikuotų darbo vietų privačiame sektoriuje, aerodromo operatorių ir antžeminių paslaugų teikėjų bendrovėse;
- 4C variantą (pateiktą 2.7 šio dokumento dalyje) dėl aerodromų įrangos reguliavimo (t. y. specialiosios taisyklės ir (arba) ETSO, kai to reikia saugos sumetimais; nuostatos dėl susijusių projektavimo ir gamybos organizacijų; gamintojo pasirašytas pagamintos įrangos atitikties pareiškimas; už įdiegimą vietoje, veikimą ar naudojimą ir eksploatavimą atsakingas aerodromo operatorius, o atsakomybė patvirtinama aerodromo sertifikavimo proceso metu: t. y. nereikia atskiro patvirtinimo vietoje pareiškimo), nes šis variantas daug geriau įvertintas nei alternatyvus 4A variantas; pasirinktas 4C variantas galėtų sudaryti pagrindą geresniam aplinkos apsaugos valdymui aerodromuose ir pagerinti darbo vietų kokybę ir didinti jų skaičių aerodromo įrangos projektavimo ir gamybos organizacijose, be to, šis variantas yra pigesnis už 4B variantą;
- 7C variantą (pateiktą 2.8 šio dokumento dalyje) dėl aerodromų operatorių sertifikavimo proceso (t. y. galimybė pageidauti, jei to norima, kad daugiau nei vieną aerodromą valdantiems operatoriams, kurie yra sukūrę centrinės saugos valdymo, kokybės valdymo ir vidaus audito funkcijas, bendrovės lygiu būtų išduodamas vienas aerodromo operatoriaus sertifikatas), nes šis variantas buvo dukart geriau įvertintas nei alternatyvus 7B variantas, ypač socialiniu aspektu, nes pasirinkus šį variantą nereikės mažinti darbo vietų skaičiaus ar versti aerodromo operatorių pertvarkyti savo bendrovę. Be to, 7C variantas taip pat turės teigiamą ekonominį poveikį (t. y. leis sutaupyti šiek tiek lėšų);
- 8A variantą (pateiktą 2.9 šio dokumento dalyje) dėl vertinimo įstaigų funkcijų (t. y. suteikti Agentūros akredituotoms vertinimo įstaigoms įgaliojimus sertifikuoti mažiausiai sudėtingus aerodromus ar jų operatorius, bet palikti galimybę pareiškėjams tokiais atvejais siųsti savo prašymą kompetentingai aviacijos institucijai arba vertinimo įstaigai), nes šis variantas buvo bent dvigubai geriau įvertintas nei alternatyvūs variantai ypač dėl to, kad 8A variantas pralenkė alternatyvų 8C variantą atlikus vertinimą saugos ir socialiniu aspektu, be to, šis variantas, nors ir minimaliai, suteiks galimybę taupyti lėšas;
- 2B variantą (pateiktą 2.10 šio dokumento dalyje) dėl gelbėjimo ir priešgaisrinių tarnybų (RFFS) darbuotojų (t. y. nustatomi specialieji aviacijos reikalavimai dėl šių darbuotojų profesinės kompetencijos ir tinkamos sveikatos būklės, kurių laikymąsi turi įrodyti aerodromo operatorius), nes šis variantas teigiamai įvertintas ne tik saugos aspektu, bet ir apskritai triskart geriau nei alternatyvus 2C variantas. Pabrėžtina, kad 2B variantas aplenkia 2C variantą ir socialiniu, ir visuotinio suderinimo aspektu.

Siūdomi variantai taip pat atitinka daugelio institucijų ar administracijų ir pramonės atstovų poziciją, išaiškėjusių plačių konsultacijų metu, ypač atsižvelgiant į 3 010 komentarus dėl NPA 06/2006 ir į 103 atsiliepimus dėl atitinkamo CRD.

Sudėjus kartu penkis Agentūros nuomonėje siūlomus variantus, 62 lentelėje apibendrinamas galimas jų poveikis:

Poveikis		Pasirinktas variantas					Iš viso	
		ES teisės aktų taikymo sritis	Aerodromų įranga	Sertifikavimo procesas	Vertinimo įstaigos	RFFS darbuotojai		
		3B	4C	7C	8A	2B		
Tema	Vienetas	3 000 visuomeninio naudojimo aerodromų	Sertifikavimo patvirtinimas	Savanoriškas vienas sertifikatas	Paprast esnis, jei pageidaujama	Aviacijos reikalavimai		
Saugos		Svertinis įvertis	57	12	0	3	15	87
Ekonominis	Agentūrai	Tūkst. EUR per metus	2 850	0	0	300	0	3 150
	IŠ VISO	Tūkst. EUR per metus	30 181	0	- 8 693	- 573	Neapskaičiuota	20 915
Aplinkos		Svertinis įvertis	0	3	0	0	0	3
Socialinis	Agentūra	Darbo vietos	19	0	0	2	Neapskaičiuota	21
	Institucijos		107	0	- 3	- 37		67
	Dalinė suma viešajam sektoriui		126	0	- 3	- 35		88
	Vertinimo įstaigos		0	0	0	35		35
	Aerodromų operatoriai		159	0	- 60	0		99
	Antžeminių paslaugų teikėjai		245	0	0	0		245
	Aerodromų įrangos projektavimas ir gamyba		0	0	0	0		0
	Dalinė suma privačiajam sektoriui		404	0	- 60	35		379
	IŠ VISO		530	0	- 63	0		467
Poveikis kitiems reikalavimams		Svertinis įvertis	0	0	2	1	0	3

62 lentelė. Agentūros pasiūlymo poveikio apibendrinimas

Nė vienas iš pasirinktų 5 variantų neturi kenksmingo poveikio saugai. Priešingai, keturi iš jų (pvz., 3B, 4C, 8A ir 2B), palyginti su atitinkamomis alternatyvomis, saugos aspektu įvertinti geriausiai. Vienintelė išimtis – 7C variantas (vieno sertifikato), nes jo atveju visi svarstyti variantai laikomi turinčiais neutralų poveikį saugai.

2005 m. išankstiniame poveikio vertinime apskaičiuota, kad išlaidos, susijusios su Agentūros kompetencijos išplėtimu įtraukiant aerodromų saugos ir sąveikumo reguliavimą, yra 4,4–6,5 mln. EUR (2005 m.) per metus (tik darbo jėgos ir papildomos išlaidos Agentūrai, neatsižvelgiant į interesų grupių išlaidas, bet atsižvelgiant į ATM ir aerodromus). Šiame reglamento poveikio vertinime Agentūra apskaičiavo tiesiogines papildomas 3 150 tūkst. EUR per metus išlaidas. Ši papildoma išlaidų suma sudaro maždaug 50% minėtos preliminaros sąmatos sumos. Tai nestebina, kadangi pastaroji suma apėmė ir ATM/ANS. Komisijos tarnybos 2006 m. pakartotinai apskaičiavo, kad išlaidos sudarys maždaug 7,5 mln. EUR per metus (ne tik tiesioginės Agentūros, bet ir visų interesų grupių išlaidos, tariant, kad ES teisės aktų taikymo sritis apima 1 500 aerodromų). Šiame reglamento poveikio vertinime bendra sąmatos suma yra maždaug 21 mln. EUR per metus (t. y. 3 mln. EUR papildomoms metinėms Agentūros išlaidoms ir likusi suma kitoms interesų grupėms), kas vis tiek patvirtina, kad analizė atlikta proporcingai nuodugnai. Tačiau negalima pamiršti, kad apskaičiuotos bendros aerodromo veiksmų sukeltamų aviacijos avarių ir incidentų (infrastruktūros, įrangos, operacijų) išlaidos ES-27 + 4 valstybėse siekia maždaug 1 164 000 tūkst. EUR (2006 m.) per metus, t. y. Yra 125 kartais didesnės. Taigi, jei Agentūros pasiūlymas duotų tik 2% kiekybinės saugos naudos (t. y. 23 280 tūkst. EUR per metus), jis atitiktų numatomas bendrąsias išlaidas siūlomoms politinėms priemonėms.

Be to, siūlomos priemonės ateityje gali būti palankios aplinkai.

Socialiniu požiūriu siūlomos priemonės ne tik skatins vidaus rinkos plėtrą ir darbo jėgos judumą, jos gali padėti sukurti maždaug 530 papildomų darbo vietų ES-27 + 4 valstybėse, kurių 21 būtų sukurta Agentūroje, 67 – institucijose ir likusios – privačiajame sektoriuje.

Galiausiai šios priemonės padėtų geriau suderinti aerodromų saugos ir sąveikumo nuostatas ne tik su pagrindiniu EASA reglamentu Nr. 1592/2002, bet ir su naujuoju požiūriu ir bendro Europos dangaus nuostatomis.

Remiantis šio reglamento poveikio vertinimo rezultatais, manoma, kad EASA kompetencijos išplėtimas įtraukiant aerodromų saugą ir sąveikumą yra pateisinamas ypač atsižvelgiant į jo teikiamą naudą saugos, socialiniu ir ekonominiu aspektu. Todėl rekomenduojama inicijuoti reikiamą veiklą, kad Komisija iki 2008 m. pateiktų teisės akto pasiūlymą bendram sprendimui priimti.