

REGLAMENTĒJOŠĀS IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

***EASA* PAMATREGULAS DARBĪBAS JOMAS PAPLAŠINĀŠANA
AR LIDLĀUKU DROŠĪBAS UN SAVIETOJAMĪBAS TIESISKO REGULĒJUMU**

SATURS

AKRONĪMU SARAKSTS	5
KOPSAVILKUMS	7
1. IEVADS UN JOMA	10
1.1. ES AVIĀCIJAS DROŠĪBAS TIESISKĀ REGULĒJUMA EVOLŪCIJA.....	10
1.2. PAŠREIZĒJĀ REGLAMENTĒJOŠĀS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA JOMA	12
1.3. ITERATĪVS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA PROCESS	13
1.3.1. „Labāks tiesiskais regulējums”	13
1.3.2. Problēmu apzināšana.....	13
1.3.3. Provizoriskais ietekmes novērtējums	13
1.3.4. Administratīvo izmaksu novērtējums.....	14
1.3.5. Pašreizējais RIA	16
1.3.6. Galīgais ietekmes novērtējums.....	16
2. REGLAMENTĒJOŠĀS IETEKMES NOVĒRTĒJUMS	17
2.1. IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KONCEPCIJA.....	17
2.1.1. Kvalitatīvs un kvantitatīvs novērtējums	17
2.1.2. Novērtējuma metodika	17
2.2. PROCESA ORGANIZĀCIJA	19
2.2.1. Starpdienestu koordinācijas grupa	19
2.2.2. Apspriedes ar ieinteresētajām pusēm	20
2.3. PROBLĒMU ANALĪZE.....	23
2.3.1. Drošības līmenis ES lidlaukos.....	23
2.3.1.1. Definīcijas	23
2.3.1.2. Pētījuma joma.....	24
2.3.1.3. Lidojuma posmi.....	24
2.3.1.4. Notikumu kategorijas	25
2.3.1.5. Lidlaukos notikušās avārijas ar bojāgājušajiem	28
2.3.1.6. Avārijas izraisītie notikumi.....	29
2.3.1.7. Notikumu veidi stāvēšanas un vadīšanas pa zemi posmā	31
2.3.1.8. Ar skrejceļu saistīti notikumi	33
2.3.1.9. Lidmašīnas un helikopteri, kuru MTOM nepārsniedz 2250 kg	34
2.3.1.10. Lidlauku drošības analīzes kopsavilkums	34
2.3.2. Tiesiskais regulējums	35
2.3.2.1. Vispārējais tiesiskais regulējums: ICAO.....	35
2.3.2.2. Noteikumu izstrāde un standartizācija Eiropā.....	36
2.3.2.3. Tiesiskā regulējuma sadrumstalotība	37
2.3.3. Valsts līmeņa organizācijas un procesi	38
2.3.3.1. Drošības uzraudzības funkciju nošķīrums.....	38
2.3.3.2. Ar lidlauku ekspluatāciju saistītas funkcijas, kas atrodas valsts iestāžu pārziņā	40
2.3.3.3. Lidlauku drošības uzraudzībā pašlaik nodarbināto FTEs skaits	42
2.3.4. Secinājumi un ES iesaistīšanās pamatojums.....	43
2.4. MĒRĶI UN RĀDĪTĀJI.....	44

2.4.1. Mērķi	44
2.4.2. Vispārīgie mērķi	44
2.4.3. Konkrētie mērķi	44
2.4.4. Operatīvie mērķi	45
2.4.5. Rādītāji	46
2.5. IESPĒJAMIE VARIANTI	49
2.5.1. Provizoriskajā ietekmes novērtējumā aplūkoti varianti	49
2.5.2. Šajā RIA aplūkoti varianti	49
2.6. KOPĪGO ES NOTEIKUMU DARBĪBAS JOMAS IETEKMES ANALĪZE	52
2.6.1. Alternatīvie varianti	52
2.6.2. Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits	52
2.6.2.1. Lidlauki	52
2.6.2.2. Lidlauku operatori	57
2.6.2.3. Lidlauka pakalpojumu sniedzēji	58
2.6.2.4. Kompetentās iestādes	59
2.6.2.5. Ietekmēto organizāciju kopskaits	60
2.6.3. Ietekme uz drošību	60
2.6.4. Ekonomiskā ietekme	63
2.6.4.1. Aģentūras standartizācijas pārbaudes	63
2.6.4.2. Lidlauku sertifikācija	65
2.6.4.3. Drošības un kvalitātes vadības sistēmas	67
2.6.4.4. Bojājumu izmaksas vadīšanas pa zemi un stāvēšanas posmā	71
2.6.4.5. Kopīgie noteikumi	71
2.6.4.6. Lidlauku personāla kompetences programmas	72
2.6.4.7. Tehnisko norādījumu iekļaušana CSs	73
2.6.4.8. Ekonomiskās ietekmes kopsavilkums	73
2.6.5. Ietekme uz vidi	74
2.6.6. Sociālā ietekme	74
2.6.7. Ietekme uz citām aviācijas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā ..	76
2.6.8. Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants	76
2.7. LIDLĀUKU APRĪKOJUMA NOTEIKUMU UN ĪSTENOŠANAS LĪDZEKĻU IETEKMES ANALĪZE ...	77
2.7.1. Alternatīvie varianti	77
2.7.2. Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits	78
2.7.2.1. Kompetentās iestādes	78
2.7.2.2. Lidlauki	78
2.7.2.3. Lidlauku operatori	79
2.7.2.4. Lidlauka pakalpojumu sniedzēji	80
2.7.2.5. Lidlauku aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizācijas	81
2.7.2.6. Lidlauku aprīkojuma tehniskās apkopes organizācijas	82
2.7.2.7. Ietekmēto organizāciju kopskaits	82
2.7.3. Ietekme uz drošību	83
2.7.4. Ekonomiskā ietekme	84
2.7.5. Ietekme uz vidi	85
2.7.6. Sociālā ietekme	86
2.7.7. Ietekme uz citām aviācijas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā ..	86
2.7.8. Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants	86
2.8. SERTIFIKĀCIJAS PROCESA IETEKMES ANALĪZE	87
2.8.1. Alternatīvie varianti	87
2.8.2. Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits	87

2.8.2.1. Lidlauku operatori	87
2.8.2.2. Kompetentās iestādes	87
2.8.2.3. Ietekmēto organizāciju kopskaits	88
2.8.3. Ietekme uz drošību	89
2.8.4. Ekonomiskā ietekme	89
2.8.4.1. Lidlauku operatori	89
2.8.4.2. Kompetentās iestādes	90
2.8.4.3. Ekonomiskās ietekmes kopsavilkums	90
2.8.5. Ietekme uz vidi	91
2.8.6. Sociālā ietekme	91
2.8.7. Ietekme uz citām aviācijas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā ..	91
2.8.8. Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants	91
2.9. VĒRTĒŠANAS STRUKTŪRU PILNVAROJUMA IETEKMES ANALĪZE	92
2.9.1. Alternatīvie varianti	92
2.9.2. Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits	92
2.9.2.1. Lidlauki, operatori un lidlauka pakalpojumu sniedzēji	92
2.9.2.2. Kompetentās iestādes	93
2.9.2.3. Vērtēšanas struktūras	94
2.9.2.4. Ietekmēto organizāciju kopskaits	94
2.9.3. Ietekme uz drošību	95
2.9.4. Ekonomiskā ietekme	96
2.9.4.1. Vērtēšanas struktūru akreditācija	96
2.9.4.2. Lidlauku sertifikācija	97
2.9.4.3. Ekonomiskās ietekmes kopsavilkums	98
2.9.5. Ietekme uz vidi	99
2.9.6. Sociālā ietekme	99
2.9.7. Ietekme uz citām aviācijas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā	101
2.9.8. Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants	101
2.10. GLĀBŠANAS UN UGUNSDZĒSĪBAS DIENESTU (<i>RFFS</i>) PERSONĀLA TIESISKĀ REGULĒJUMA IETEKMES ANALĪZE	102
2.10.1. Alternatīvie varianti	102
2.10.2. Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits	102
2.10.3. Ietekme uz drošību	102
2.10.4. Ekonomiskā ietekme	103
2.10.5. Ietekme uz vidi	103
2.10.6. Sociālā ietekme	103
2.10.7. Ietekme uz citām aviācijas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā	104
2.10.8. Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants	104
3. SECINĀJUMI	105

Akronīmu saraksts

<i>AEA</i>	Eiropas Aviokompāniju asociācija
<i>AIB</i>	Avāriju izmeklēšanas struktūra
<i>AIP</i>	Aeronautikas informatīvais izdevums
<i>AIS</i>	Aeronautikas informācijas dienests
<i>AMC</i>	Pieņemamie atbilstības panākšanas līdzekļi
<i>ANS</i>	Aeronavigācijas pakalpojumi
<i>ANSP</i>	Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs
<i>ATM</i>	Gaisa satiksmes pārvaldība
<i>ATS</i>	Gaisa satiksmes pakalpojumi
<i>CFIT</i>	Vadāma lidojuma sadursme ar zemes reljefu
<i>CRD</i>	Atbildes dokuments
<i>CS</i>	Sertifikācijas specifikācija
<i>DOA</i>	Projektēšanas organizācijas apstiprinājums
<i>EASA</i>	Eiropas Aviācijas drošības aģentūra
<i>EK</i>	Eiropas Komisija
<i>ECAC</i>	Eiropas Civilās aviācijas konference
<i>ERs</i>	Pamatprasības
<i>ESARR</i>	EIROCONTROL normatīvās drošības prasības
<i>ESO</i>	Eiropas Standartu organizācijas
<i>ETSO</i>	Eiropas tehnisko standartu prasības
<i>ES</i>	Eiropas Savienība
<i>FAA</i>	Federālā aviācijas administrācija
<i>FSF</i>	Lidojumu drošības fonds
<i>FTE</i>	Pilna laika ekvivalents
<i>GAP</i>	Lidlauka avāriju novēršanas programma
<i>GASR</i>	Lidlauku drošuma regulatoru grupa
<i>IATA</i>	Starptautiskā Gaisa pārvadājumu asociācija
<i>ICAO</i>	Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija
<i>ICB</i>	Nozares konsultatīvā struktūra
<i>IFR</i>	Instrumentālo lidojumu noteikumi
<i>ILS</i>	Instrumentālā nolaišanās sistēma
<i>IRs</i>	Īstenošanas noteikumi

<i>IS-SG</i>	Starpdienestu koordinācijas grupa
<i>JAA</i>	Apvienotās aviācijas institūcijas
<i>JAR</i>	Vienotās aviācijas prasības
<i>MS</i>	Dalībvalsts
<i>MTOM</i>	Maksimālā pacelšanās masa
<i>NAA</i>	Valsts (vai civilās) aviācijas iestāde
<i>NPA</i>	Paziņojums par ierosinātajiem grozījumiem
<i>NPV</i>	Pašreizējā tīrā vērtība
<i>OPS</i>	Operācijas/ekspluatācija
<i>POA</i>	Ražošanas organizācijas apstiprinājums
<i>QMS</i>	Kvalitātes vadības sistēma
<i>RFFS</i>	Glābšanas un ugunsdzēsības dienests
<i>RIA</i>	Reglamentējošās ietekmes novērtējums
<i>SAFA</i>	Ārvalstu gaisa kuģu drošība
<i>SARPs</i>	Standarti un paraugprakse
<i>SES</i>	Eiropas vienotā gaisa telpa
<i>SESAR</i>	Eiropas vienotās gaisa telpas <i>ATM</i> izpēte
<i>SMS</i>	Drošības vadības sistēma

Kopsavilkums

Šā Reglamentējošās ietekmes novērtējuma (*RIA*) mērķis ir novērtēt iespējamās sekas, ko Eiropas kontekstā varētu radīt *EASA* Pamatregulas 1592/2002 darbības jomas paplašināšana ar lidlauku drošības un savietojamības tiesisko regulējumu.

Šā *RIA* pamatā ir pēc Komisijas dienestu ierosinājuma 2005. gadā veiktais provizoriskais ietekmes novērtējums un Komisijas dienestu 2006. gadā veiktais administratīvo izmaksu novērtējums. Šo *RIA* ir veikusi Aģentūra saskaņā ar Aģentūras izpilddirektora apstiprināto metodiku, pamatojoties uz Aģentūras valdes apstiprinātās Noteikumu izstrādes procedūras 3.4. un 5.3. punktu.

Šajā *RIA* ir aprēķinātas tikai būtiskās (nevis administratīvās) izmaksas. Turklāt ir sniegts tikai pavisam īss ieinteresēto pušu viedokļu kopsavilkums, jo ar plašāku izklāstu var iepazīties Aģentūras 2007. gada 5. maijā publicētajā *CRD* 06/2006.

RIA papildina saistībā ar šo jautājumu sniegto Atzinumu, ar kuru Aģentūra risina apzinātās problēmas:

- aplēses liecina, ka aviācijas drošības avārijas un incidenti, kas ES 27 + 4 valstīs notiek lidlaukos vai to tuvumā un lidlauka faktoru dēļ, izmaksā aptuveni 1164 miljonus eiro gadā (2006. g.);
- saskaņā ar *ECAC* datiem pēdējos gados izlidošanas vai nolaišanās posmā ik gadus avarē aptuveni 400 gaisa kuģu, kuru maksimālā pacelšanās masa nepārsniedz 2250 kg, turklāt nereti šie gaisa kuģi izmanto mazus, sabiedriskai izmantošanai pieejamus
- lidlaukus;
- *ICAO* vispārējais tiesiskais regulējums nav pietiekams, lai nodrošinātu tādu drošības līmeni, kādu gaida Eiropas iedzīvotāji;
- Eiropas aviācijas drošības tiesiskais regulējums ir sadrumstalots;
- reglamentējošo un lidlauku operatoru funkciju nošķirums visās ES 27 + 4 valstīs nav 100 % skaidrs;
- noteikumu izstrāde paralēli 27 + 4 valstīs nozīmē neracionālu līdzekļu izlietošanu.

Lai apzinātās problēmas risinātu ES vispārējās politikas kontekstā, ir noteikti vispārīgi, konkrēti un operatīvi mērķi. Šajā *RIA* ir izmantoti ar konkrētajiem mērķiem saistītie konkrēto rezultātu rādītāji.

Saistībā ar *NPA* 06/2006 iekļautajiem jautājumiem Aģentūra ir noteikusi un sīki analizējusi piecas risinājumu variantu grupas ar trim alternatīviem variantiem katrā:

- 2. jautājums par *RFFS* personālu: 2.A variants (uz aviācijā nodarbinātajiem *RFFS* darbiniekiem neattiecas īpašs tiesiskais regulējums), 2.B variants (kompetences un medicīniskās piemērotības prasību izpilde lidlauka operatora pārziņā) un 2.C variants (kompetenta iestāde dod atļauju *RFFS* darbiniekiem).
- 3. jautājums par topošā ES tiesiskā regulējuma darbības jomu: 3.A variants (tikai lidostas, ko izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem), 3.B variants (visi sabiedriskai izmantošanai pieejami lidlauki) un 3.C variants (visi lidlauki, ieskaitot lidlaukus, kas nav atvērti sabiedriskai izmantošanai).
- 4. un 9. jautājums par lidlauku aprīkojumu: 4.A variants (uz lidlauku aprīkojumu neattiecas īpašs ES līmeņa tiesiskais regulējums), 4.B variants (kopīgi ES noteikumi, kas attiecas uz „nestandarta” aprīkojumu un tā projektēšanu un ražošanu, un lidlauka

operatora parakstīta verificācijas deklarācija) un 4.C variants (kopīgi ES noteikumi, kas attiecas uz „nestandarta” aprīkojumu un tā projektēšanu un ražošanu, bet uzstādītā aprīkojuma pārbaudes ietilpst lidlauka sertifikācijas procesā).

- 7. jautājums par sertifikācijas procesu: 7.A variants (atsevišķs katra lidlauka un tā apsaimniekotāja sertifikācijas process), 7.B variants (obligāts „vienots” lidlauka operatora sertifikāts visām organizācijām, kas apsaimnieko vairāk nekā vienu lidlauku) un 7.C variants (vienots lidlauka operatora sertifikāts, ja operators to pieprasa).
- 8. jautājums par vērtēšanas struktūru nozīmi: 8.A variants (akreditētas vērtēšanas struktūras pēc attiecīga lūguma drīkst sertificēt vienkāršus lidlaukus vai operatorus), 8.B variants (akreditētas vērtēšanas struktūras pēc attiecīga lūguma drīkst sertificēt jebkuru lidlauku vai operatoru, tostarp lidostās, kur notiek regulāra komerciāla gaisa satiksme saskaņā ar *IFR*) un 8.C variants (vienkāršus lidlaukus vai operatorus drīkst sertificēt nevis kompetentas iestādes, bet akreditētas vērtēšanas struktūras).

Analizējot katras grupas trīs variantus, Aģentūra ir vērtējusi to drošības, ekonomisko, vides un sociālo ietekmi, kā arī attiecības ar citiem normatīvajiem aktiem. Tad ir veikta daudzkritēriju analīze un salīdzināts variantu iegūtais bezizmēra „svērtu punktu skaits”.

Pēc katra analizētā variantu ietekmes novērtējuma saskaņā ar ierosinātās politikas konkrētajiem mērķiem Aģentūra savā atzinumā piedāvā izvēlēties šādus variantus:

- 3.B variantu saistībā ar ES lidlauku drošības un savietojamības tiesiskā regulējuma darbības jomu (t.i., kopīgie ES noteikumi attiecas uz visiem lidlaukiem, kas pieejami sabiedriskai izmantošanai), jo drošības ziņā šis variants ir ieguvis divreiz vairāk punktu nekā alternatīvie varianti, turklāt tas ir lētākais, un tas varētu radīt ievērojamu skaitu kvalificētu privātā sektora darbavietu lidlauku operatoru un lidlauka pakalpojumu sniedzēju uzņēmumos.
- 4.C variantu saistībā ar lidlauku aprīkojuma tiesisko regulējumu (t.i., īpaši noteikumi un/vai *ETSOs*, ja to prasa drošības apsvērumi; noteikumi, kas attiecas uz iesaistītām projektēšanas un ražošanas organizācijām; ražotāja parakstīta izgatavotā aprīkojuma atbilstības deklarācija; par aprīkojuma uzstādīšanu, ekspluatāciju vai izmantošanu un tehnisko apkopi atbild lidlauka operators un aprīkojumu pārbauda lidlauka sertifikācijas procesā, neizdodot atsevišķu verificācijas deklarāciju), jo drošības ziņā šā variantu rezultāti ir daudz labāki nekā alternatīvā 4.A variantu rezultāti, izvēlētais 4.C variants varētu radīt pamatu labākai vides pārvaldībai lidlaukos un uzlabot lidlauku aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizāciju darba kvalitāti un palielināt darbavietu skaitu, turklāt tas ir lētāks nekā 4.B variants.
- 7.C variantu saistībā ar lidlauku operatoru sertifikācijas procesu (t.i., operatori, kas apsaimnieko vairākus lidlaukus un ir izveidojuši centralizētu drošības vadības, kvalitātes vadības un iekšējās revīzijas sistēmu, var pieprasīt „vienotu” lidlauka operatora sertifikātu uzņēmuma līmenī, ja šie operatori to vēlas), jo šis variants ir ieguvis divreiz vairāk punktu nekā alternatīvais 7.B variants, jo īpaši sociālajā ziņā, proti, tas neliks samazināt darbavietu skaitu un neliks arī nevienam lidlauka operatoram reorganizēt savu uzņēmumu. Turklāt 7.C variantam būs arī labvēlīga ietekme uz ekonomiku (t.i., tas ļaus ietaupīt zināmus līdzekļus).
- 8.A variantu saistībā ar vērtēšanas struktūru nozīmi (t.i., Aģentūras akreditētas vērtēšanas struktūras drīkst sertificēt vismazāk sarežģītos lidlaukus un šo lidlauku operatorus, turklāt šādos gadījumos pieteikumu iesniedzēji var pēc izvēles vērsties ar lūgumu vai nu kompetentajās aviācijas iestādēs vai vērtēšanas struktūrās), jo šis variants ir ieguvis vismaz divreiz vairāk punktu nekā alternatīvie varianti, un jo īpaši

tādēļ, ka 8.A variants ir gan pārspējis alternatīvo 8.C variantu drošības un sociālajā ziņā, gan ļauj ietaupīt līdzekļus, lai gan pavisam nelielus.

- 2.B variantu saistībā ar *RFFS* personālu (t.i., šiem darbiniekiem piemēro īpašas aviācijas profesionālās kompetences un medicīniskās piemērotības prasības, kuru izpilde jāpierāda lidlauka operatoram), jo šis variants ir izrādījies pārliecinošs drošības ziņā, turklāt kopumā tas ir ieguvis gandrīz trīsreiz vairāk punktu nekā alternatīvais 2.C variants. Jo īpaši 2.B variants pārspēj 2.C variantu sociālajā un vispārējās saskaņošanas ziņā.

Šie priekšlikumi saskan arī ar viedokļiem, ko plašajās apspriedēs un jo īpaši 3010 apsvērumos, kas saņemti pēc *NPA 06/2006* publikācijas, un 103 atsauksmēs pēc saistītā *CRD* publikācijas ir paudušas daudzas iestādes/administrācijas un nozares pārstāvji.

Kopumā neviens no izvēlētajiem pieciem variantiem neietekmē drošību negatīvi. Gluži otrādi, salīdzinot ar attiecīgajiem alternatīvajiem variantiem, četri izvēlētie varianti (t.i., 3.B, 4.C, 8.A un 2.B) drošības ziņā ir ieguvuši visvairāk punktu. Vienīgais izņēmums ir 7.C variants („vienotais” sertifikāts), jo šajā gadījumā ir secināts, ka visu aplūkoto variantu ietekme uz drošību ir neitrāla.

Saskaņā ar 2005.gadā veikto provizorisko ietekmes novērtējumu, izmaksas, ko radītu Aģentūras kompetences paplašināšana un attiecināšana uz lidlauku drošības un savietojamības tiesisko regulējumu, varētu būt robežās no 4,4 līdz 6,5 miljoniem eiro gadā (2005.g.) (tikai Aģentūras iekšējās darbaspēka un pieskaitāmās izmaksas). Šajā *RIA* Aģentūra ir aprēķinājusi tiešās papildu izmaksas 3150 tūkstošus eiro gadā, kas ir aptuveni 50 % no provizoriskajā aprēķinā minētajām izmaksām. Par to nav jābrīnās, jo provizoriskajā aprēķinā bija iekļautas arī *ATM/ANS* izmaksas. Komisijas dienesti 2006. gadā izmaksas ir pārrēķinājuši — iegūtā summa ir aptuveni 7,5 miljoni eiro gadā (tajā ir iekļautas ne vien Aģentūras, bet visu ieinteresēto pušu tiešās izmaksas, pieņemot, ka ES tiesiskā regulējuma darbības jomā ietilpst 1500 lidlauki). Šajā *RIA* kopējā aplēstā summa ir aptuveni 21 miljons eiro gadā (no kuriem 3 miljoni eiro gadā ir Aģentūras papildu izmaksas, bet pārējā summa — citu ieinteresēto pušu izmaksas); šī summa apstiprina, ka analīze ir bijusi atbilstoši proporcionāla. Tomēr jāatceras, ka lidlauka faktoru (infrastruktūras, aprīkojuma, ekspluatācijas) izraisītu aviācijas avāriju un incidentu aplēstās kopējās izmaksas ES 27 + 4 valstīs ir aptuveni 1 164 000 tūkstoši eiro gadā (2006.g.) jeb 125 reizes lielākas. Tādēļ, ja Aģentūras priekšlikuma nestais kvantitatīvais drošības ieguvums būtu tikai 2 % (t.i., 23280 tūkstoši eiro gadā), tas būtu aptuveni tikpat liels, cik ierosinātās politikas aplēstās izmaksas.

Turklāt ierosinātā politika liks pamatus iespējamiem ekoloģiskiem ieguvumiem nākotnē.

Sociālā ziņā ierosinātā politika ne vien sekmēs iekšējā tirgus attīstību un darbaspēka mobilitāti, bet ES 27 + 4 valstīs, iespējams, radīs aptuveni 530 papildu darbavietas — 21 no tām Aģentūrā, 67 iestādēs, bet pārējās privātajā sektorā.

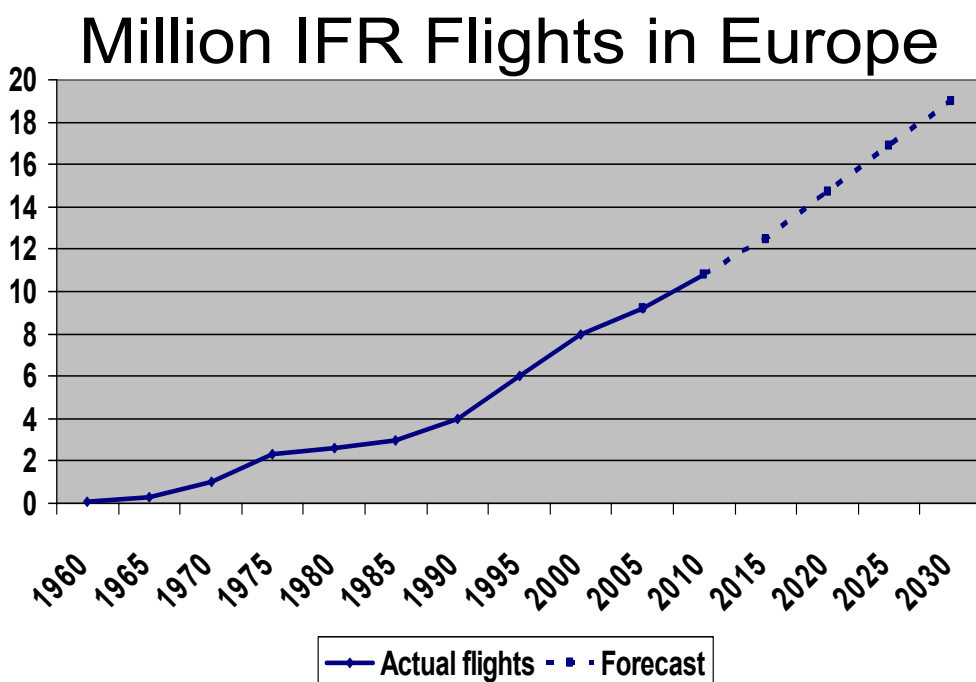
Visbeidzot, ierosinātā politika varētu sekmēt arī labāku lidlauku drošības un savietojamības tiesiskā regulējuma saderību ne vien ar *EASA* Pamatregulu 1592/2002, bet arī ar „jaunās nostājas” un „Eiropas vienotās gaisa telpas” noteikumiem.

Pamatojoties uz šo *RIA*, Aģentūra uzskata, ka *EASA* kompetences paplašināšana ar lidlauku drošības un savietojamības tiesisko regulējumu ir pamatota, jo īpaši ņemot vērā drošības, sociālos un ekonomiskos ieguvumus. Tādēļ Aģentūra ierosina veikt vajadzīgos pasākumus, lai Komisija līdz 2008. gadam varētu iesniegt koplēmuma likumdošanas priekšlikumu.

1. Ievads un joma

1.1. ES aviācijas drošības tiesiskā regulējuma evolūcija

Laikposmā no 1987. līdz 1992. gadam Eiropas likumdevējs ir pieņēmis trīs secīgas „tiesību aktu paketes”, kas paredz gaisa transporta pakalpojumu liberalizāciju iekšējā tirgū. Rezultātā lidojumu skaits ir krasi pieaudzis no aptuveni 3 miljoniem gadā astoņdesmito gadu vidū līdz aptuveni 10 miljoniem gadā šodien. Kā redzams 1. attēlā, saskaņā ar *EIROCONTROL* ilgtermiņa prognozi (C scenāriju, kas paredz ilgtspējīgu saimniecisko izaugsmi vienlaikus ar stingrākiem vides noteikumiem) nākamajās desmitgadēs joprojām ir gaidāms gaisa satiksmes pieaugums.



Source: EUROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025

1. attēls. Gaisa satiksmes evolūcija Eiropā

Million IFR flights in Europe = *IFR* lidojumu skaits Eiropā (miljonos)

Actual flights = Faktiskais lidojumu skaits

Forecast = Prognoze

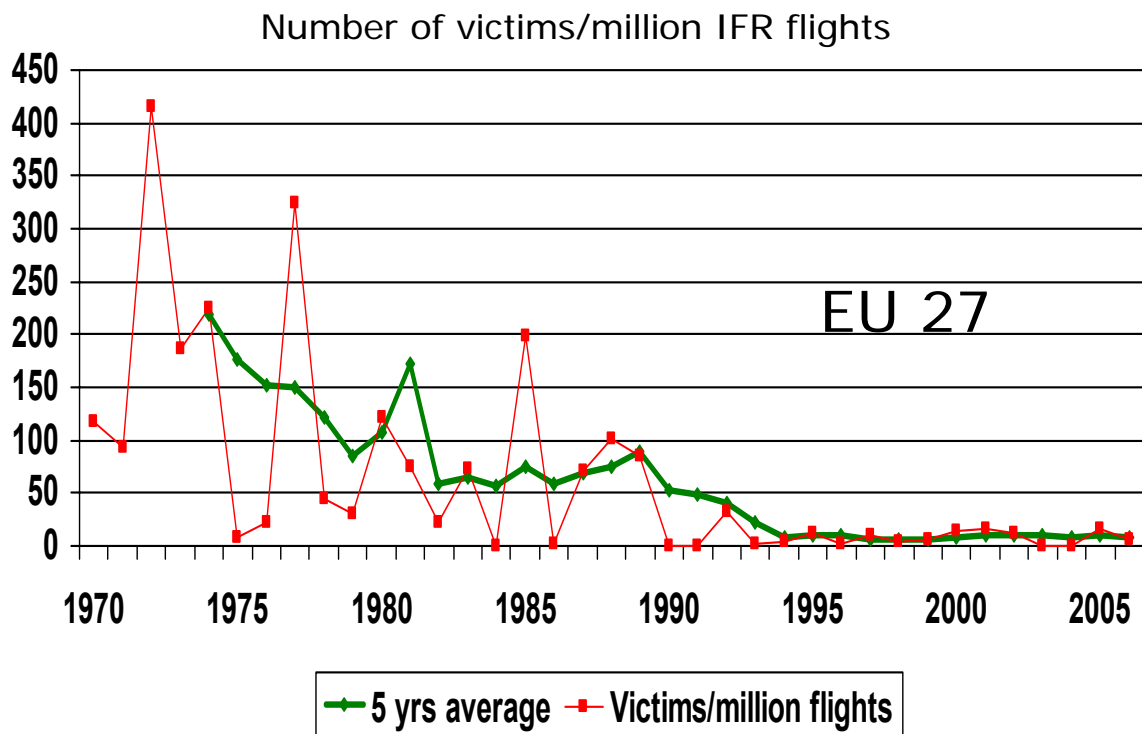
Source: EIROCONTROL Long Term Forecast 2006-2025 = Avots: *EIROCONTROL* ilgtermiņa prognoze 2006.-2025. gadam

Līdz ar šo liberalizācijas procesu ir pieaudzis iedzīvotājiem piedāvāto tiešo maršrutu skaits, lidojumi ir kļuvuši biežāki un lētāki. Tomēr, ja „deregulāciju” attiecinātu arī uz drošības aspektiem, tas nāktu par sliktu pašiem iedzīvotājiem, jo viņu dzīvības nebūtu pietiekami aizsargātas. Tādēļ likumdevējs paralēli tirgus liberalizācijai ir stiprinājis aviācijas drošības tiesisko regulējumu Kopienas līmenī.

Svarīgākie tiesību akti:

- Direktīva 91/670/EEK par aviācijas licenču savstarpēju atzīšanu;
- Regula 3922/91EEK par noteikumu saskaņošanu un par aviāciju;
- Direktīva 94/56/EK par neatkarīgu aviācijas avāriju izmeklēšanas struktūru (*AIB*) izveidi;
- *EASA* Pamatregula 1592/2002;
- Direktīva 2003/42 par drošības notikumu paziņošanu;
- Direktīva 2004/36 par ārvalstu gaisa kuģu drošību (*SAFA*);
- 2005. gadā pieņemtā četru Regulu (t.i., 549, 550, 551 un 552) „pakete” par „Eiropas vienoto gaisa telpu”, ar kuru tika ieviests princips, kas paredz nošķirt pakalpojumu sniedzējus un drošības regulatorus arī tādās jomās kā gaisa satiksmes pārvaldība (*ATM*) un aeronavigācijas pakalpojumi (*ANS*);
- Regula 2005/2011 par „melno sarakstu”;
- Regula 1899/2006 par komerciāliem gaisa pārvadājumiem (t.s. *EU-OPS*).

Abus šos procesus, t.i., tirgus liberalizāciju un stingrāka drošības regulējuma ieviešanu var salīdzināt ar divām paralēlām sliedēm. Kā redzams 2. attēlā, statistikas dati liecina, ka upuru skaits uz miljons *IFR* lidojumiem Eiropā vidēji ir samazinājies no aptuveni 100 upuriem uz miljons lidojumiem astoņdesmito gadu sākumā līdz aptuveni 10 šodien, t.i., 20 gadus vēlāk.



Number of victims/million IFR flights = Upuru skaits uz miljons *IFR* lidojumiem

EU 27 = ES 27

5 yrs average = Vidēji 5 gados

Victims/million flights = Upuru skaits uz miljons lidojumiem

2. attēls. Upuru skaita samazinājums uz miljons lidojumiem

Lai gan nav iespējams absolūti pārliecinoši pierādīt, ka starp upuru skaita samazinājumu un drošības regulējuma pilnveidi pastāv konkrēta saistība, tomēr jāatzīmē, ka abi paralēlie procesi

kopumā iedzīvotājiem ir nesuši ievērojamu labumu gan tirgū pieejamo piedāvājumu, gan drošības līmeņa ziņā.

Lai apzinātu potenciālos likumdošanas robus, vispirms jāatzīmē, kuras aviācijas jomas jau ietilpst kopīgo ES noteikumu un Aģentūras darbības jomā. Šīs jomas ir uzskaitītas 1. tabulā.

Jomas	ES noteikumu darbības joma	EASA darbības joma	
		Spēkā esošā Pamatregula	Pamatregulas 1. paplašinājums ¹
Lidojumderīgums	X	X	
Komerčiāli gaisa pārvadājumi	X		X
Nekomerciāli gaisa pārvadājumi			X
Gaisa kuģu apkalpes locekļu licencēšana			X
Ārvalstu gaisa kuģu drošība (<i>SAFA</i>)	X		
Ārvalstu operatoru drošība			X
Melnais saraksts	X		
Lidlauki	R O B S		
<i>ATM</i> funkcijas (t.i., plūsmas pārvaldība un gaisa telpas pārvaldība)	X		
Gaisa satiksmes pakalpojumi (<i>ATS</i>)	X		
Liberalizētie aeronavigācijas pakalpojumi (<i>COM, NAV, SUR, AIS</i>)	X		
Drošības datu vākšana un analīze	X		X
Neatkarīga avāriju izmeklēšana	X		

1. tabula. Aviācijas drošības jomas, kas ietilpst ES kopīgo noteikumu darbības jomā

Aplūkojot tabulu, redzam, ka vienīgā aviācijas joma, kurā pašlaik nepastāv kopīgi ES līmeņa drošības noteikumi, ir lidlauku joma.

Un lai gan pēdējos desmit gados ES avāriju skaits ar cilvēku upuriem komerciālajā aviācijā ir samazinājies, tomēr dažas avārijas ar katastrofālām sekām ir notikušas tieši lidlaukos (piemēram, Linate lidostā 2001. gada 8. oktobrī).

1.2. Pašreizējā Reglamentējošās ietekmes novērtējuma joma

Šā dokumenta uzdevums ir analizēt sekas, ko varētu radīt lidlauku drošības un savietojamības Kopienas līmeņa tiesiskā regulējuma pieņemšana. Konkrētāk:

- ekonomiskās ietekmes novērtējumā ir aplūkotas tikai būtiskās izmaksas, jo administratīvo izmaksu novērtējumu jau ir veikuši Komisijas dienesti;
- ieinteresēto pušu viedokļu/atbilžu sīka analīze nav sniegta, jo atbilžu apkopojums ir atrodams 2007. gada 5. maijā Aģentūras tīmekļa vietnē publicētajā Atbildes dokumentā (*CRD* Nr. 06/2006). Tādēļ šajā *RIA* Aģentūra atkarībā no vajadzības īsumā iepazīstina tikai ar dažiem datiem, kas iegūti, apspriežoties ar ieinteresētajām pusēm.

¹ Ierosināts ar EK 2005. gada 16. novembra likumdošanas priekšlikumu COM 579, pašlaik notiek koplēmuma procedūra.

1.3. Iteratīvs ietekmes novērtējuma process

1.3.1. „Labāks tiesiskais regulējums”

Saskaņā ar „labāka tiesiskā regulējuma” principu, gatavojot atzinumus, *EASA* vienmēr veic pienācīgu reglamentējošās ietekmes novērtējumu. Šis pats princips nosaka, ka arī Komisijai, iesniedzot likumdevējam likumdošanas priekšlikumus, ir jāgatavo to ietekmes novērtējums.

Pēc problēmu apzināšanas, kā aprakstīts 1.3.2. punktā, darbs ir organizēts tā, lai pēc iespējas samazinātu dublēšanu. Tādēļ Komisija ir veikusi provizorisku ietekmes novērtējumu un administratīvo izmaksu novērtējumu, bet Aģentūra ir sagatavojusi šo dokumentu.

Turpmākajos šīs nodaļas punktos informācijas nolūkā ir sniegts īss kopsavilkums par jau paveikto darbu, kā arī par turpmākajiem ietekmes novērtējuma posmiem.

1.3.2. Problēmu apzināšana

Kā jau iepriekš minēts, Eiropā komerciālās aviācijas drošība ir krasi uzlabojusies laikposmā no 20. gadsimta 70. gadu sākuma (kad uz miljons *IFR* lidojumiem bija aptuveni 200 upuru) līdz aptuveni 1995. gadam (kad upuru skaits bija samazinājies līdz aptuveni 10 upuriem uz miljons *IFR* lidojumiem). Kopš tā laika par spīti ievērojamiem tehnoloģiju uzlabojumiem šī bēdīgā statistika diemžēl tikpat kā nav mainījusies. Tādēļ, lai upuru skaitu vēl vairāk samazinātu, ir jāpievēršas ne vien „drošības ķēdes” tehnoloģiju aspektam, bet arī citiem šīs ķēdes aspektiem. Lidlauku jomā jo īpaši vajadzētu risināt šādas galvenās problēmas:

- neviendabīga *ICAO* standartu piemērošana dalībvalstīs (valstis var paziņot par jebkurām atšķirībām, juridisko dokumentu formulējums atšķiras, turklāt tie stājas spēkā dažādās dienās);
- neviendabīga *ICAO* ieteikumu piemērošana (tie nav obligāti);
- Eiropas starpvaldību aviācijas organizāciju (piemēram, *EIROCONTROL*) pieņemto pilnveides pasākumu neviendabīga un nesinhronizēta īstenošana;
- vajadzība visu laiku paaugstināt drošības līmeni, ievērojot, ka nākamajās desmitgadēs ir paredzams turpmāks gaisa satiksmes pieaugums (par aptuveni 3 % gadā);
- vajadzība pēc „integrētas sistēmas nostājas”, kas aptver gan gaisa, gan zemes segmentus (t.i., attiecībā uz vietējiem šķēršļiem izlidošanas un ielidošanas maršruti būtu jāuzskata par neatņemamu lidlauku drošības daļu pamatprasību līmenī, bet gaisa kuģu sagatavošana ceļam par neatņemamu aviācijas operāciju cikla daļu), gan cilvēkus un organizācijas un attiecīgās organizatoriskās saskarnes, kas lidlauku drošībai ir īpaši svarīgas, ņemot vērā, ka šajā vidē dažādus operatīvus uzdevumus veic dažādi tirgus dalībnieki (piemēram, lidlauku operatori un lidlauka pakalpojumu sniedzēji);
- aviācijas drošības noteikumu izstrādes sadrumstalotība Eiropas līmenī (dalībvalstīs, lidlauku drošuma regulatoru grupa *GASR* utt.), kas jo īpaši nozīmē nelietderīgi izšķiestus līdzekļus, ko prasa noteikumu izstrādes paralēla juridiska transponēšana 27 valstīs, kamēr ieinteresēto pušu viedokļu iegūšanas veidi un līdzekļi ir neviendabīgi.

1.3.3. Provizoriskais ietekmes novērtējums

Provizorisku ietekmes novērtējumu 2005. gadā ir veicis Komisijas nolīgts konsultantu uzņēmums. Ar pilnu ziņojuma tekstu var iepazīties http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/studies/doc/finalized/2005_09_15_a_tm_en.pdf. Pētījumā ir secināts, ka *EASA* kompetences paplašināšana tiešām ir visloģiskākais, efektīvākais un rezultatīvākais variants. Saskaņā ar konsultantu atzinumu *EASA* kompetences

paplašināšana ietekmētu drošību īpaši labvēlīgi, it īpaši salīdzinājumā ar „neiesaistīšanās” variantu.

Turklāt konsultanti ir aplēsuši izmaksas, ko radītu *EASA* kompetences attiecināšana arī uz lidlauku drošību, gaisa satiksmes pārvaldību (*ATM*) un aeronavigācijas pakalpojumiem (*ANS*), un tās ir šādas:

- 4,4 līdz 6,5 miljoni eiro gadā (2005.g.), paplašinot Aģentūras pilnvaras un aprēķinot tikai Aģentūras izmaksas (t.i., attiecībā uz pārējām ieinteresētajām pusēm konsultanti ir veikuši tikai kvalitatīvu novērtējumu);
- 4,6 līdz 6,9 miljoni eiro gadā, paplašinot *EIROCONTROL* pilnvaras, kas ir viens no alternatīvajiem novērtētajiem variantiem;
- 7,5 līdz 8,6 miljoni eiro gadā, izveidojot pilnīgi jaunu Kopienas aģentūru, kuras pārziņā būtu aplūkoto jomu tiesiskais regulējums.

Jāatzīmē, ka provizoriskajā ietekmes novērtējumā, tāpat kā EK 2005. gada 15. novembra Paziņojumā 578, ir lietots vispārīgais termins „lidosta”, bet iesaistīto organizāciju skaits nav noteikts pat aptuveni. Provizoriskā pētījumā tas ir pieļaujams. Atzīmējot, ka parasti „lidostā” ietilpst arī pasažieru terminālis² un ka *ICAO* 14. pielikumā ir lietots termins „lidlauks”, ko lieto arī Lidlauku drošuma regulatoru grupa (*GASR*), lai koncepciju attiecinātu tikai uz aviācijas drošību, kopš *NPA* 14/2006 publicēšanas arī Aģentūra ir izvēlējusies lietot terminu „lidlauks”. Ieinteresētās puses šo izvēli ir atbalstījušas.

1.3.4. Administratīvo izmaksu novērtējums

Administratīvās izmaksas, ko sauc arī par pieskaitāmajām jeb netiešajām izmaksām, saistās ar kopīgajiem mērķiem, tādēļ atsevišķu sponsorētu projektu konkrētās administratīvās izmaksas uzreiz nevar aprēķināt. Saskaņā ar Komisijas ģenerālsekretariāta pamatnostādņēm administratīvās izmaksas aprēķina, vienas veicamās darbības caurmēra izmaksas (cenu) reizinot ar gadā veikto darbību kopskaitu (daudzumu). Vienas darbības caurmēra izmaksas aprēķina, reizinot tarifu (vidējās darbaspēka izmaksas stundā, ieskaitot proporcionālas pieskaitāmās izmaksas) un vienas darbības veikšanai vajadzīgo laiku. Daudzumu aprēķina, darbību biežumu reizinot ar iesaistīto organizāciju skaitu.

Izmaksu modeļa pamatvienādojums

$\Sigma P \times Q$,

kur P (cena) = tarifs \times laiks

un Q (daudzums) = iesaistīto organizāciju skaits \times biežums.

Komisijas dienesti (*TREN* ĢD sadarbībā ar šim nolūkam izveidoto starpdienestu koordinācijas grupu) 2006. gadā ir veikuši dažus izmaksu aprēķinus, ievērojot „soli pa solim” procedūru, kas iekļauta precizēto Eiropas Komisijas Ietekmes novērtējuma pamatnostādņu 10. pielikumā un saucas „Ar tiesisko regulējumu saistītu administratīvo izmaksu novērtējums”^[3]. Šajos aprēķinos tomēr ir iekļautas ne vien administratīvās izmaksas, bet arī no iespējamā likumdošanas priekšlikuma izrietošās tiešās jeb būtiskās izmaksas (piemēram, ar noteikumu izstrādi saistītās Aģentūras izmaksas un lidlauku sertifikācijas izmaksas). Komisija ir salīdzinājusi izvēlēto variantu (t.i., lidlauku drošības iekļaušana *EASA* kompetencē) ar „status quo” (jeb „neiesaistīšanās”) variantu. Vācot datus, Komisija ir ievērojusi vienkāršotu procedūru, ko attaisno iniciatīvas būtība (pārsvārā valstis jau sertificē lidlaukus, pildot *ICAO*

² Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīvas 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās 2. pants (*Oficiālais Vēstnesis* L 272, 25.10.1996., 0036-0045. lpp.).

^[3] Eiropas Komisijas 2005. gada 15. jūnija Ietekmes novērtējuma pamatnostādnes ar 2006. gada 15. marta precizējumiem, Brisele, SEC (2005)791.

saistības) un kopējās aplēstās izmaksas, kas visai ES sabiedrībai nepārsniedz aptuveni 10 miljonus eiro gadā. Sarežģītāks datu ieguves mehānisms būtu bijis neproporcionāls.

Komisija ir izmantojusi pieejamos *EIROSTAT* un *EIROCONTROL* statistikas datus, kā arī tīmekļa informāciju (piemēram, ceļojumu informācijas uzņēmuma *OAG* vietnē atrodamo informāciju, jo šis uzņēmums palīdz arī izstrādāt starptautisku gaisa pārvadātāju maršrutus), *ICAO EUR* aeronavigācijas plāna darba projekta I sējuma III daļas pielikumu (2006. gada augusts) un *EIROCONTROL AIS* datubāzi (2006. gada 31. augustā), kurā ietilpst sabiedriskai izmantošanai pieejamo lidlauku saraksts. Papildu informāciju ir snieguši arī lidlauku drošuma regulatoru grupas (*GASR*) dalībnieki.

Beigās Komisijas dienesti ir aprēķinājuši gan Aģentūras, gan pārējo ieinteresēto pušu kopējās (administratīvās un būtiskās) izmaksas, ko prasītu lidlauku drošības un savietojamības iekļaušana *EASA* kompetencē; šo izmaksu kopsavilkums eiro (2006.g.) ir atspoguļots 2. tabulā.

Eiro gadā (2006.g.)

<i>SLIKTĀKAIS SCENĀRIJS (t.i., 1500 lidlauki; katrā valstī 2 noteikumu izstrādes pilna laika ekvivalenti (FTE))</i>	<i>„Neiesaistīšanās”</i>	<i>EASA kompetences attiecināšana uz lidlauku drošības tiesisko regulējumu</i>
<i>Būtiskās izmaksas</i>	8335043,20	6539997,60
<i>Administratīvās izmaksas</i>	1081908,00	925843,20
<i>KOPĒJĀS IZMAKSAS</i>	<i>9416951,20</i>	<i>7465840,80</i>
<i>Starpība</i>		<i>- 1951110</i>

2. tabula. Ar *EASA* kompetences attiecināšanu uz lidlaukiem saistītās izmaksas saskaņā ar Komisijas dienestu aplēsēm

Citiem vārdiem sakot, saskaņā ar Komisijas dienestu atzinumu centralizēta drošības tiesiskā regulējuma uzticēšana *EASA*, pateicoties apjoma ekonomijai un darba racionalizācijai, nestu Eiropas iedzīvotājiem nelielu ekonomisku labumu, proti, gandrīz 2 miljonus eiro gadā (2006.g.).

Visbeidzot, Komisijas dienesti ir veikuši arī jutīguma analīzi, lai noteiktu kopējo izmaksu divu galveno kritēriju ekonomisko nozīmi, un šie kritēriji ir:

- pilna laika ekvivalentu (*FTEs*; 1 *FTE* = 1 cilvēks gadā) skaits;
- to lidlauku skaits, uz kuriem attiecas ierosinātā ES tiesiskā regulējuma darbības joma.

Komisijas dienesti, piebilstot, ka pēc plašākas informācijas saņemšanas no *EASA*, iespējams, šo vērtējumu pārskatīs, aprēķinos ir pieņēmuši, ka *EASA* ar noteikumu izstrādi un standartizāciju nodarbosies 12 *FTEs*, kamēr „neiesaistīšanās” variantā ar noteikumu izstrādi valsts līmenī turpinātu nodarboties vidēji 2, 4 vai 6 *FTEs*. Runājot par lidlauku skaitu, jutīguma analīzē pieņemtais lidlauku skaits ir 500, 1000 vai 1500 lidlauki. Rezultāti ir atspoguļoti 3. tabulā, kurā redzams, ka saskaņā ar Komisijas dienestu aplēsēm arī visdārgākajā no aplūkotajiem scenārijiem (t.i., 1500 lidlauki, uz kuriem attiecas ES tiesiskā regulējuma darbības joma, un katrā valstī tikai 2 *FTEs*, kas pašlaik nodarbojas ar noteikumu izstrādi) *EASA* kompetences paplašināšana izmaksātu lētāk nekā pašreizējās situācijas saglabāšana.

Lidlauki, uz kuriem attiecas tiesiskais regulējums	Varianti	Noteikumu izstrādes pilna laika ekvivalentu (FTE) vidējais skaits valstī		
		2	4	6
500	NEIESAISTĪŠANĀS	5,159	8,010	11,101
	EASA KOMPETENCES PAPLAŠINĀŠANA	3,372		
1000	NEIESAISTĪŠANĀS	7,288	10,139	13,230
	EASA KOMPETENCES PAPLAŠINĀŠANA	5,524		
1500	NEIESAISTĪŠANĀS	9,416	12,268	15,300
	EASA KOMPETENCES PAPLAŠINĀŠANA	7,465		

3. tabula. Komisijas dienestu veiktā jutīguma analīze

Komisijas dienestu veiktā administratīvo (un būtisko) izmaksu novērtējuma pamatā ir vairāki pieņēmumi. Tādēļ pētījumā ir atzīts, ka pēc tam, kad Komisija būs saņēmusi Aģentūras Atzinumu par šo jautājumu, daži no šiem pieņēmumiem, iespējams, būs jāprecizē. Tādēļ nav izslēgts, ka Komisijas dienesti pirms likumdošanas priekšlikuma iesniegšanas vēlēšies līdzšinējās aplēses pārskatīt.

1.3.5. Pašreizējais RIA

Pašreizējais Reglamentējošās ietekmes novērtējums (RIA), kura pamatā ir 1.3.3. un 1.3.4. punktā īsi raksturotie pētījumi, ir sīki izklāstīts nākamajā, 2. nodaļā. Par visiem turpmākajiem pieņēmumiem un apsvērumiem, kas atrodami nākamajā nodaļā, atbild Aģentūra. Ņemot vērā, ka „lidlauku” ir vairāk nekā „lidostu” (tās sniedz ar komerciālo gaisa satiksmi saistītus pakalpojumus), Aģentūra ir pievērsusi īpašu nozīmi topošā tiesiskā regulējuma darbības jomas iespējamās ietekmes novērtējumam.

Šis RIA ir veikts saskaņā ar Aģentūras izpilddirektora apstiprināto metodiku, pamatojoties uz Aģentūras valdes apstiprinātās Noteikumu izstrādes procedūras 3.4. un 5.3. punktu.

Vēlreiz jāatgādina, ka atšķirībā no 1.3.4. punktā minētā Komisijas pētījuma pašreizējā RIA ir analizētas tikai būtiskās izmaksas, neaplūkojot vienīgi administratīvas izmaksas (piemēram, personāla darbostaciju, fotokopiju izgatavošanas, veidlapu aizpildīšanas izmaksas, pasta izdevumus utt.).

1.3.6. Galīgais ietekmes novērtējums

Ierosinot pieņemt likumdošanas priekšlikumu šajā jautājumā, Komisijas dienestu uzdevums būs apkopot 1.3.3. punktā minēto provizorisko ietekmes novērtējumu, Komisijas dienestu veikto administratīvo izmaksu novērtējumu un šo RIA.

2. Reglamentējošās ietekmes novērtējums

2.1. Ietekmes novērtējuma koncepcija

2.1.1. Kvalitatīvs un kvantitatīvs novērtējums

Reglamentējošās ietekmes novērtējums (*RIA*) ir paredzētu noteikumu vai tiesību aktu grozījumu plusu un mīnusu novērtēšana, ņemot vērā dažādus iespējamus variantus, ko varētu izmantot, lai sasniegtu cerēto sociālo mērķi (t.i., efektīvāku un rezultatīvāku lidlauku drošības tiesisko regulējumu), vienlaikus, cik vien tas iespējams, kvantitatīvi izmērot šo variantu ietekmi uz visām ietekmēto personu kategorijām.

RIA ir proporcionāls priekšlikuma iespējamajai ietekmei. Ietekmi analizē, raugoties no dažādiem viedokļiem (aspektiem). Tādēļ šajā *RIA*, kas skar aviācijas nozari un jo īpaši lidlaukus, ietekmes novērtējums ir veikts, raugoties no šādiem aspektiem:

- ietekme uz drošību;
- ekonomiskā ietekme;
- ietekme uz vidi;
- sociālā ietekme;
- ietekme uz citām aviācijas prasībām, kas neietilpst *EASA* darbības jomā.

Konkrētāk Aģentūra ir veikusi minēto ietekmes aspektu kvalitatīvu vai kvantitatīvu novērtējumu, kā redzams 4. tabulā.

Novērtējums	I E T E K M E					
	uz drošību		ekonomiskā	uz vidi	sociālā	uz citām aviācijas prasībām
	pagātnē	nākotnē				
Kvantitatīvs novērtējums	X					
Aptuvenš kvantitatīvs novērtējums		X	X		X	
Kvalitatīvs novērtējums		X	X	X	X	X

4. tabula. Kvalitatīvs un kvantitatīvs ietekmes novērtējums

Katrs no 5 minētajiem ietekmes novērtējuma aspektiem 2.6. līdz 2.10. punktā ir aplūkots atsevišķi.

2.1.2. Novērtējuma metodika

Ietekmes novērtējumā izmantotā metodika ir strukturēta 6 posmos:

- problēmu analīze, kas aprakstīta 2.3. punktā;
- mērķu (vispārīgo, konkrēto un operatīvo) un rādītāju noteikšana, kas aprakstīta 2.4. punktā;
- apspriežu laikā noskaidroto svarīgāko jautājumu (t.i., Kopienas tiesiskā regulējuma darbības joma, lidlauku aprīkojuma regulējums, sertifikācijas process, vērtēšanas

struktūru loma un *RFFS* personāla tiesiskais regulējums) risinājumu alternatīvo variantu apzināšana, kas aprakstīta 2.5. punktā;

- mērķgrupu apzināšana un to lieluma noteikšana;
- katra iespējamā varianta ietekmes apzināšana un novērtēšana, raugoties no visiem sešiem 2.1.1. punktā minētajiem aspektiem, lai noteiktu, kuri varianti ir svarīgākie;
- galīgā daudzkritēriju analīze (*MCA*).

Iespējamā ietekme ir cieši saistīta ar 2.4.2. un 2.4.3. punktā noteiktajiem vispārīgajiem un konkrētajiem mērķiem. Šo mērķu mērījumu pamatā ir 2.4.5. punktā minētie (vispārīgo un konkrēto rezultātu) uzraudzības rādītāji. Tomēr ar vispārīgajiem mērķiem saistītos rādītājus ļoti ievērojami var iespaidot citas politikas jomas. Tādēļ, novērtējot ietekmi, ko varētu radīt ierosinātā *EASA* kompetences attiecināšana uz lidlaukiem, šos rādītājus aplūkot nav lietderīgi.

Tātad vispārīgos mērķus var izmantot galvenokārt saistībā ar ierosinātās politikas konkrēto mērķu noteikšanu. Ar konkrētajiem mērķiem saistīto konkrēto rezultātu rādītāji šajā *RIA* tiks izmantoti pēc vajadzības, bet tos var izmantot arī turpmāk vidusposma pārskatos.

Visbeidzot, 2.4.5. punktā minētie operatīvie rādītāji šajā *RIA* nav izmantoti. Tomēr Komisija tos varētu izmantot kā kritērijus, lai nepārtraukti vērtētu ierosinātās iniciatīvas virzību.

Pēc katra svarīgākā jautājuma un katra saistītā politikas varianta visu veidu ietekmes noskaidrošanas, ievērojot iepriekš minētos konkrētos mērķus, Aģentūra nobeigumā, t.i., 2.6. līdz 2.10. punktā ir apkopojusi konkrētos rezultātus ietekmes matricā. Lai sagatavotu šādu matricu, Aģentūra ir veikusi detalizētu daudzkritēriju analīzi (*MCA*), kas sastāv no šādiem posmiem:

- visiem ierosinātajiem alternatīvajiem variantiem piemērojamo konkrēto mērķu apzināšana;
- katra varianta sasaiste ar potenciālajiem būtiskajiem ietekmes aspektiem, lai variantus varētu salīdzināt;
- vismaz kvalitatīvo un, ja iespējams, kvantitatīvo mērījumu kritēriju noteikšana (izmantojot konkrēto rezultātu rādītājus); nosakot kvantitatīvos kritērijus, ņem vērā mērķgrupas lielumu;
- nosaka katra varianta atbilstību kritērijiem; šajā nolūkā katra ietekmes aspekta kvantitatīvo mērījumu vai kvalitatīvā novērtējuma rezultātus izsaka ar bezizmēra skaitlisku lielumu („punktu skaitu”): t.i., -3 punkti atbilst ļoti negatīvai ietekmei, -2 vidēji negatīvai, -1 nedaudz negatīvai, 0 neitrālai, un līdz +3 punktiem nozīmē pozitīvu ietekmi;
- koeficienta jeb „svara” piešķiršana katram ietekmes aspektam, lai atspoguļotu tā relatīvo svarīgumu: drošības un vides ietekmei ir piešķirts koeficients 3, ekonomiskajai un sociālajai ietekmei 2, bet ietekmei uz citām aviācijas prasībām 1;
- visbeidzot, variantu salīdzināšana, attiecīgi saliekot kopā katra varianta svērto punktu skaitu.

2.2. Procesa organizācija

2.2.1. Starpdienestu koordinācijas grupa

Konsultantu uzņēmums 2005. gada septembrī bija sagatavojis galīgo ziņojumu par 1.3.3. punktā minēto provizorisko ietekmes novērtējumu. Tad arī Komisija ir paziņojusi par nodomu pakāpeniski turpināt *EASA* sistēmas paplašināšanu⁴.

Lai veiktu *ex-ante* novērtējumu/galīgo ietekmes novērtējumu saistībā ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) kompetences paplašināšanu un attiecināšanu uz aeronavigācijas pakalpojumiem (*ANS*), gaisa satiksmes pārvaldību (*ATM*) un lidostām, *TREN* ĢD struktūrvienība F3 (Aviācijas drošība un vide) 2006. gada janvārī ir izveidojusi starpdienestu koordinācijas grupu (*IS-SG*), nosakot šādus uzdevumus:

- izskatīt nolīgtā uzņēmuma veikto provizorisko novērtējumu un sniegt ieteikumus par turpmāku citu sīkāk izvērstu variantu analīzi;
- atvieglināt piekļuvi informācijai, kas vajadzīga, lai pētījumu varētu pabeigt;
- kad kļūs zināmas *EASA* Atzinuma detaļas, palīdzēt par novērtējumu atbildīgajai personai, jo īpaši saistībā ar riska novērtējumu un izmaksu aplēsēm;
- uzraudzīt darbu un apstiprināt rezultātus;
- piedalīties sanāksmēs;
- piedalīties novērtējuma kvalitatīvajā analīzē;
- nodrošināt secinājumu un ieteikumu izplatīšanu.

Vienlaikus ar citām *TREN* ĢD struktūrvienībām un Aģentūru minētajā *IS-SG* darbojas arī citi Komisijas dienesti, piemēram, *SEC GEN*, *Service Juridique*, *ENTR* ĢD, *ENV* ĢD and *BUDG* ĢD.

Starta sanāksmei, kas notika 2006. gada 20. martā, ir sekojušas kārtējās sanāksmes — sestā no tām bija 2007. gada 21. martā. Septītā sanāksmē tiks plānota tā, lai *EASA* ar šo *RIA* varētu iepazīstināt *IS-SG* locekļus

Līdz šim *IS-SG* locekļi ir snieguši tehnisku un izmaksu pamatinformāciju, galvenokārt palīdzot *TREN* ĢD sagatavot administratīvo izmaksu novērtējumu - šā novērtējuma tapšanā *IS-SG* locekļi bija iesaistīti vislielākajā mērā, gan piedaloties sanāksmēs, gan pārbaudot ar vēstulēm nosūtītus dokumentus.

Ir paredzēts, ka *IS-SG* ne vien izteiks apsvērumus par pašreizējo *RIA* un pēcāk apstiprinās *TREN* ĢD sagatavoto galīgo ietekmes novērtējumu, bet turpinās darboties, lai pabeigtu ietekmes novērtējumu saistībā ar *EASA* kompetences attiecināšanu uz *ATM* un *ANS*.

⁴ COM (2005) 578 galīgā redakcija, 2005. gada 15 novembris.

2.2.2. Apspriedes ar ieinteresētajām pusēm

Kā redzams 5. tabulā sniegtajā apkopojumā, līdz šim Aģentūra ir rīkojusi strukturētas un iteratīvas apspriedes ar ieinteresētajām pusēm (līdztekus apspriedēm vēstuļu formā un neoficiālai viedokļu apmaiņai), izmantojot trīspadsmit apspriežu mehānismus.

Nr.	Atbildīgais	Apspriežu laiks	Mērķgrupa	Mehānisms	Rezultāti
1.	<i>ECORYS</i>	2005. g. vidus	Vairāk nekā 70 izvēlētas ieinteresētās puses	Anketēšana	Saņemtas 56 atbildes. Atbilžu apkopojums <i>ECORYS</i> ziņojumā
2.	<i>ECORYS</i>	2005. g. vidus	25 svarīgākās ieinteresētās puses	Pārrunas	Atbilžu apkopojums <i>ECORYS</i> ziņojumā
3.	<i>EASA</i>	2005. g. dec.	Valsts iestāžu konsultatīvā grupa (<i>AGNA</i>)	Apspriedes par <i>EASA</i> noteikumu izstrādes gada plānu	Uzdevums <i>BR 002</i> apstiprināts
4.	<i>EASA</i>	2005. g. dec.	Drošības standartu padomdevēja komiteja (<i>SSCC</i>)		Uzdevums <i>BR 002</i> apstiprināts
5.	<i>EASA</i>	2005. g. dec.	<i>AGNA</i>	Apspriedes par uzdevuma <i>BR 002 ToRs</i>	Publicēti <i>ToRs</i>
6.	<i>EASA</i>	2005. g. dec.	<i>SSCC</i>		Publicēti <i>ToRs</i>
7.	<i>EASA</i>	2006. g. maijs - okt.	Sabiedrība, rīkojot apspriedes tīmeklī	<i>NPA 06/2006</i>	Saņemti 3010 apsvērumi no 1850 respondentiem. Publicēts <i>CRD</i>
8.	<i>EASA</i>	2007. g. maijs - jūl.	Sabiedrība, rīkojot apspriedes tīmeklī	<i>CRD 06/2006</i>	Saņemtas 103 atsauksmes no 15 ieinteresētajām pusēm. Atsauksmes ņemtas vērā, gatavojot Atzinumu
9.	<i>EASA</i>	Kopš 2006. g. sākuma	Aviācijas iestādes	Prezentācija <i>GASR WG</i>	Pastāvīga piedalīšanās sanāksmēs un diskusijās
10.	<i>EASA</i>	2006. g. dec.	Lidlauku ieinteresētās puses	Prezentācija <i>ACI Eiropa</i> „Lidostu pieredzes apmaiņā”	Prezentācija notikusi
11.	<i>EASA</i>	2007. g. jūn.	Apvienotās Karalistes lidlauku ieinteresētās puses	Prezentācija <i>AOA</i> Eksploatācijas un drošības konferencē	Prezentācija notikusi

12.	<i>EASA</i>	2007. g. jūn.	Austrijas, Vācijas un Šveices lidlauku ieinteresētās puses	Prezentācija <i>ADV</i> Infrastruktūras un tehnoloģiju komitejai	Prezentācija notikusi
13.	<i>EASA</i>	2007. g. sept.	Lidlauku ieinteresētās puses	Prezentācija <i>ACI</i> Tehniskajai komitejai	Prezentācija notikusi

5. tabula. Apspriedes ar ieinteresētajām pusēm

Par pārrunām un anketēšanu atbildīgais Komisijas nolīgtais konsultantu uzņēmums (t.i., *ECORYS*) jo īpaši ir izmantojis apspriežu rezultātus, lai izstrādātu un pamatotu saistībā ar provizorisko ietekmes novērtējumu dažādās jomās veikto analīzi, piemēram, problēmu analīzi, ietekmes novērtējumu un variantu salīdzināšanu. Katrā no konsultantu pētījuma galvenajām nodaļām atsevišķa iedaļa ir veltīta ieinteresēto pušu viedokļu atspoguļojumam. Turklāt minētā dokumenta B pielikumā ir sniegta anketēšanas rezultātu sīka analīze. Izvēlētās ieinteresētās puses ir *EASA* valdes locekļi vai svarīgas *ICB* (Nozares konsultatīvās struktūras) ieinteresētās puses, ievērojamu starptautisku organizāciju pārstāvji. Turklāt *ECORYS* izlases veidā ir apspriedies arī ar *ANSPs* un lidlauku operatoru pārstāvjiem.

Aģentūra, kā noteikts tās noteikumu izstrādes procedūrā, divas reizes pēc kārtas ir apspriedusies ar *AGNA* un *SSCC* - vispirms par uzdevuma *BR 002* iekļaušanu noteikumu izstrādes plānā, un pēcāk par detalizētiem uzdevuma izpildes *ToRs*. Kopš 2005. gada *EASA* ir veltījusi arī daudz pūļu, lai uzturētu sakarus ne vien ar kompetentajām iestādēm, bet ar visām lidlauku ieinteresētajām pusēm, pirmām kārtām ar to reprezentatīvajām apvienībām. Šīs pastāvīgās pūles ir palīdzējušas nodrošināt saistībā ar *NPA 06/2006* saņemto apsvērumu kvantitāti un kvalitāti. Kopumā Aģentūra ir saņēmusi 3010 apsvērumus - lai gan vairāk nekā 1750 respondentu ir privātpersonas, 91 respondents ir svarīgas aviācijas ieinteresētās puses, kā redzams 6. tabulā.

Iestādes	Lidlauki	Gaisa telpas izmantotāji	ANSPs	Nozares pārstāvji
Austrija (<i>Christian Marek</i>)	<i>Aberdeen</i>	<i>AEA</i>	<i>DFS</i>	<i>Airbus</i>
Beļģija	<i>ACI Eiropa</i>	<i>AOPA Italy</i>	<i>Bundeswehr ATS Office</i>	<i>British Helicopter Advisory Board</i>
Dānija	<i>ADV (Vācijas lidostu apv.)</i>	<i>AOPA Norway</i>	<i>EIRO CONTROL</i>	<i>ECA</i>
Čehija	<i>Avinor</i>	<i>AOPA UK</i>		<i>Helicopter Museum</i>
Igaunija	<i>BAA Central Airside Operations</i>	<i>APAU</i>		<i>IFATCA</i>
Somija	<i>Bickerton's Aerodromes</i>	<i>Air League</i>		<i>International Fire Training Centre</i>
Francija	<i>Birmingham</i>	<i>Association Aerotourisme</i>		<i>Squirrel Helicopters</i>
Grieķija	<i>British AOA</i>	<i>Association MosAiles</i>		
Vācija	<i>Dublin</i>	<i>Belgian Gliding Federation</i>		
Hesenes Ekonomikas, satiksmes un attīstības ministrija	Nīderlandes lidostu apv.	<i>British Gliding Association</i>		
Islande	<i>Exeter & Devon</i>	<i>British Hang Gliding & Para Gliding Ass.</i>		
Īrija	<i>Finavia</i>	<i>British International</i>		
Itālija	<i>Fraport AG</i>	<i>Centre ULM Eiropéen</i>		
<i>JAA Ops procedūru grupa</i>	<i>Glasgow</i>	<i>Club Aero ULM Berch</i>		
Nīderlande	<i>Gloucestershire</i>	<i>Club ULM</i>		
Norvēģija	<i>Guernsey</i>	<i>Danish Ultralight Flying Association</i>		
Rumānija	<i>Heathrow</i>	<i>Deutscher Ultralightflugverband</i>		
Slovākija	<i>Humberside</i>	<i>ECOGAS (BBGA)</i>		
Slovēnija	<i>Luton</i>	<i>EGU</i>		
Spānija	<i>Lyon</i>	<i>Eiropa Airsports</i>		
Zviedrija	<i>Manchester</i>	<i>FSSLA Federation</i>		
Šveice	<i>Nottingham E.M.</i>	<i>GAAC</i>		
Apvienotā Karaliste	<i>Prague</i>	<i>KLM</i>		
ASV (<i>FAA</i>)	<i>Schiphol</i>	<i>Helicopter Club GB</i>		
	<i>Schweizer Flugplatzverain</i>	<i>IAOPA</i>		
	<i>Teuge</i>	<i>Popular Flying Ass.</i>		
	<i>UAF</i>	<i>Reseau Sport de l'Air</i>		
		<i>Swiss Aero club</i>		
		<i>UK Flying Farmers Association</i>		
		<i>UK Offshore Operators Association</i>		
KOPĀ	24	27	3	7
PAVISAM KOPĀ				91

6. tabula. NPA 06/2006 respondenti: valsts un privātās organizācijas

Aģentūra ir izskatījusi visus minētos 3010 apsvērumus, kā aprakstīts 2007. gada 5. maijā publicētajā CRD 06/2006. Aģentūra ir saņēmusi vēl 103 atsauksmes pēc CRD publicēšanas, arī visas šīs atsauksmes ir izskatītas un atbilstoši apkopotas Atzinumā par EASA sistēmas paplašināšanu ar lidlauku drošības un savietojamības tiesisko regulējumu.

Nobeigumā jāsaprot, ka visām ieinteresētajām pusēm - protams, pieejamo līdzekļu robežās - ir bijis daudz iespēju mijiedarboties ar Aģentūru gan saskaņā ar piemērojamās noteikumu izstrādes procedūras burtu, gan tās garu, gan vēl daudz plašāk.

Jo īpaši jāatzīmē, ka uz CRD saņemto atsauksmju analīze ļauj secināt, ka tikai mazāk par 5 % no 91 ieinteresēto pušu organizācijas, kas bija sākotnēji atbildējusi uz NPA 06/2006, nebija pilnīgi pārliecināti par procesa pareizību, kā redzams 7. tabulā.

NPA 06/2006 respondenti: organizācijas							
Kompetentās iestādes		Lidlauku operatori		Kopā			
Apšaubu procesa pareizību		Sākotnējo respondentu kopskaits	Apšaubu procesa pareizību		Sākotnējo respondentu kopskaits		
<i>BMBVS</i>	3	24	<i>ADV</i>	1	27	4	91
<i>DGAC-FR</i>							
<i>ENAC</i>							
%	12,5		3,7			4,4	

7. tabula. Procesu pareizība

2.3. Problēmu analīze

2.3.1. Drošības līmenis ES lidlaukos

2.3.1.1. Definīcijas

Saskaņā ar EASA Noteikumu izstrādes direktorāta lūgumu Aģentūras Drošības analīzes un pētniecības departaments 2007. gada jūlijā ir veicis nelielu pētījumu par lidlaukos un to tuvumā notikušām aviācijas avārijām. Pētījumā izmantotas ICAO 13. pielikumā sniegtās aviācijas avāriju un incidentu definīcijas, kuru kopsavilkums attēlots 8. tabulā.

Definīcijas: izvilkums no ICAO 13. pielikuma 9. izdevuma (2001. g.), ieskaitot 11. grozījumu, ko piemēro no 2006. gada 23. novembra	
Avārija (13. pielikumā minēti arī daži izņēmumi, kas šajā tabulā nav citēti)	ir ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīts notikums, kas notiek laikā starp jebkuras personas iekāpšanu gaisa kuģī ar mērķi lidot līdz laikam, kamēr visas personas ir atstājušas gaisa kuģi, un kurā: <ul style="list-style-type: none"> a) kāda persona ir nāvīgi vai nopietni ievainota, tādēļ ka: <ul style="list-style-type: none"> • tā ir atradies gaisa kuģī, vai • ir notikusi tās tieša saskare ar kādu gaisa kuģa daļu, ieskaitot daļas, kas ir atdalījušas no gaisa kuģa, vai • tā ir bijusi tieši pakļauta reaktīvā dzinēja gāzes strūkļas iedarbībai; b) gaisa kuģis iegūst bojājumus vai tiek saārdīta tā konstrukcija, un līdz ar to: <ul style="list-style-type: none"> • samazinās konstrukcijas izturība, pasliktinās gaisa kuģa tehniskie vai aerodinamiskie parametri un

	<ul style="list-style-type: none"> • parasti vajadzīgs liels remonts vai bojātā komponenta nomaina. c) gaisa kuģis ir pazudis vai pilnīgi nepieejams.
Incidents	ir ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīts notikums (izņemot avāriju), kas ietekmē vai varētu ietekmēt ekspluatācijas drošību.

8. tabula. Izvilkums no ICAO 13. pielikuma definīcijām

Pētījuma pamatā ir dati, kas ņemti no EASA drošības datubāzes, kura aptver no ICAO iegūtus datus par visā pasaulē notikušām avārijām un nopietniem incidentiem, kā arī nozares un mediju avotu informāciju par drošības notikumiem. Visi 2.3.1. punktā iekļautie dati ir ņemti no minētās datubāzes, un, ja vien tekstā nav norādīts citādi, tos ir apkopojis Aģentūras Drošības analīzes un pētniecības departaments.

2.3.1.2. Pētījuma joma

Šis drošības pētījums aptver:

- avārijas, kas notikušas ar gaisa kuģiem, kuru sertificētā maksimālā pacelšanās masa pārsniedz 2250 kg, jo ICAO nevāc datus par vieglākas konstrukcijas gaisa kuģiem,
- ar jebkuras kategorijas gaisa kuģiem (t.i., fiksētu spārnu vai ar rotora sistēmu aprīkotiem gaisa kuģiem), ar gaisa kuģiem, ko izmanto komerciālā gaisa transportā vai vispārējā aviācijā.

Analīze aptver desmit gadus, t.i., no 1996. līdz 2005. gadam. Tādēļ pētījumā, piemēram, nav iekļauta nesēnā avārija, kas 2007. gada 17. jūlijā notika Congonhas lidostā (Brazīlijā) un kurā aizgāja bojā ne vien 187 cilvēki gaisa kuģī, bet arī 12 cilvēki no minētā lidlauka tuvumā esošā pilsētas rajona, jo vēl nav pieejama oficiāla informācija par kauzālajiem faktoriem, kuru dēļ gaisa kuģis noskrēja no slapjā skrejceļa.

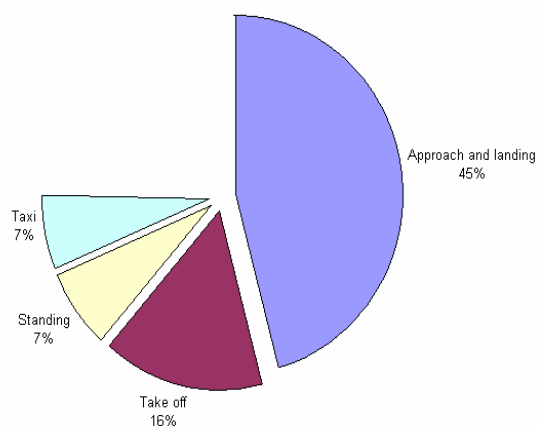
Pētījumā ir salīdzināti arī reģioni, kur avārijas notikušas, t.i., Eiropa⁵ salīdzināta ar pārējām pasaules daļām. Dažās diagrammās pētījuma joma tomēr ir attiecīgi pielāgota, ņemot vērā, ka nav pieejami pilnīgi dati.

2.3.1.3. Lidojuma posmi

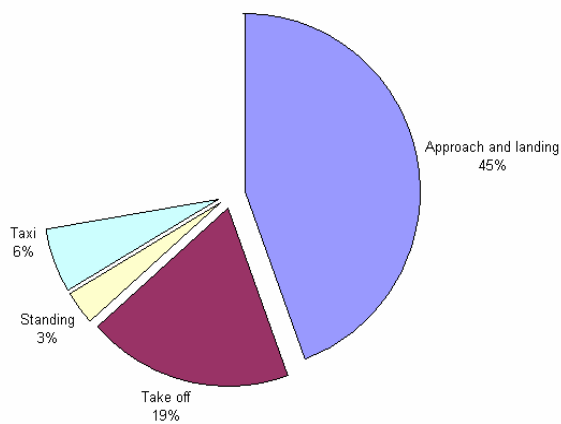
Kā redzams 3. attēla diagrammās, aptuveni 75 % no visām aplūkotajā laikposmā notikušajām avārijām ir notikušas lidlaukos vai to tuvumā. Salīdzinot Eiropu ar pārējām pasaules daļām, nav redzamas ievērojamas atšķirības (aplūkojot nevis absolūtos skaitļus, bet avāriju procentuālo sadalījumu).

⁵ Šajā drošības apskatā ar "Eiropu" saprot 27 Eiropas Savienības dalībvalstis, kā arī Islandi, Lihtenšteinu, Norvēģiju un Šveici (ES 27+4), jo šīs četras valstis piedalās "EASA sistēmā". Savukārt ECAC aptver plašāku reģionu, kurā ietilpst 42 valstis, t.i., visa ģeogrāfiskā Eiropa, izņemot Baltkrieviju, Lihtenšteinu, Krievijas Federāciju ar Kaļiņingradas apgabalu, Sanmarīno un Apvienoto Nāciju Organizācijas misiju Kosovā.

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



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



State of occurrence EU 27+4 = Avārijas ES 27+4 valstīs; State of occurrence outside EU 27+4 = Avārijas ārpus ES 27+4 valstīm

Accident distribution over the flight phases = Avāriju sadalījums atbilstoši lidojuma posmiem

Approach and landing = Tuvošanās un nolaišanās

Take off = Pacelšanās

Standing = Stāvēšana

Taxi = Vadīšana pa zemi

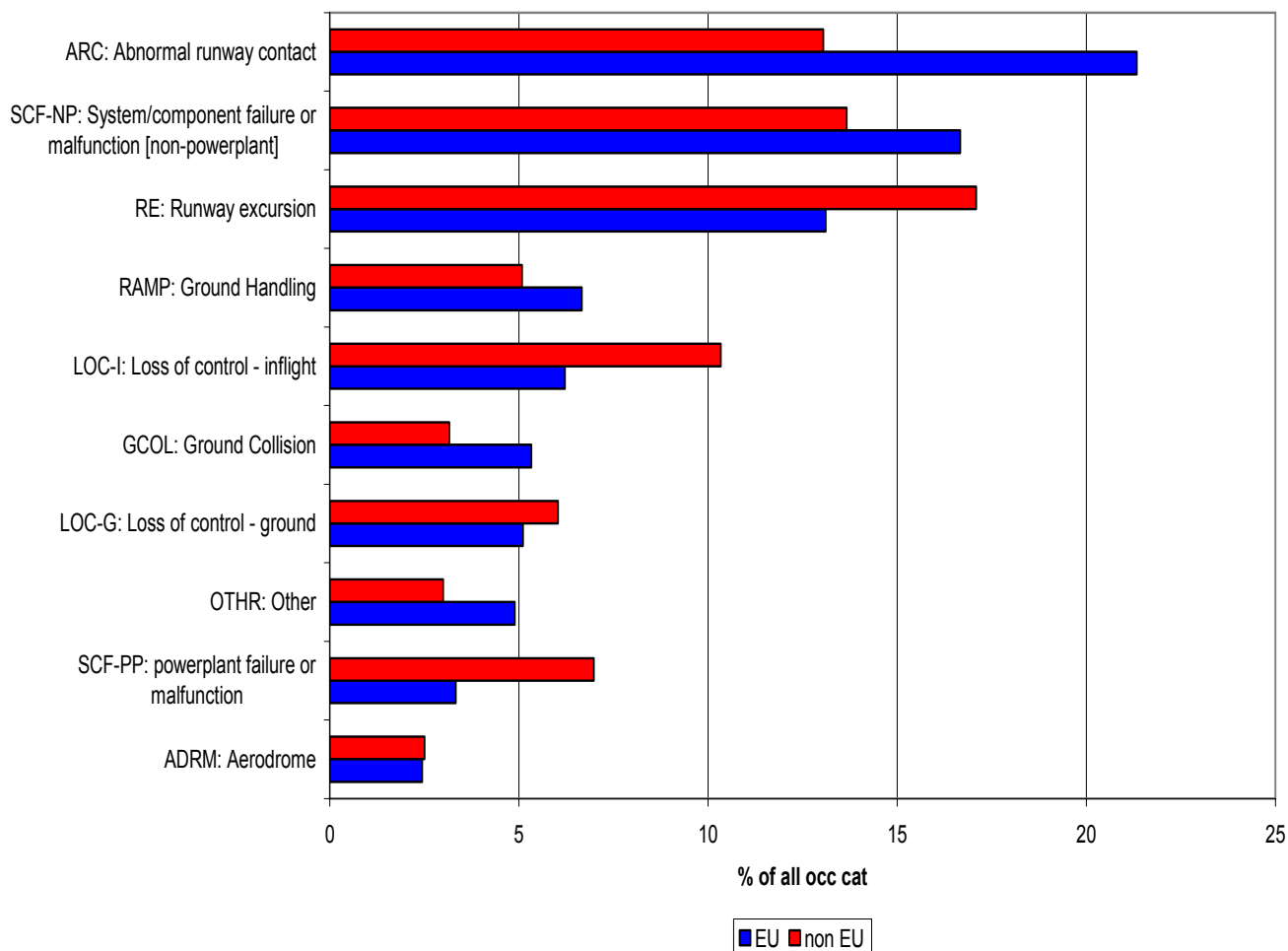
3. attēls. Aviācijas avārijas lidlaukos vai to tuvumā: 75 % no visām avārijām

2.3.1.4 Notikumu kategorijas

Notikumu kategorijas nodrošina pirmo - augstāko - avāriju un incidentu analīzes līmeni. Vienu notikumu var iekļaut vairākās kategorijās. Notikumu kategorijas raksturo notikušo vispārīgos vilcienos.

Notikumu kategorijas, kas attēlotas 4. attēla diagrammā, raksturo avārijas, kas notikušas pacelšanās, nolaišanās, stāvēšanas un vadīšanas pa zemi posmā.

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



Top 10 occurrence categories = 10 svarīgākās notikumu kategorijas

Accidents - take-off, landing, standing, taxi phase = Avārijas pacelšanās, nolaišanās, stāvēšanas un vadīšanas pa zemi posmā

ARC: Abnormal Runway Contact = *ARC*: Nepareiza saskare ar skrejceļu

SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant] = Sistēmas/komponenta atteice vai darbības traucējumi [izņemot spēka iekārtu]

RE: Runway Excursion = *RE*: Noskriešana no skrejceļa

RAMP: Ground handling = *RAMP*: Lidlauka pakalpojumi

LOC-I: Loss Of Control - inflight = *LOC-I*: Kontroles zudums lidojumā

GCOL: Ground Collision = *GCOL*: Sadursme ar priekšmetiem uz zemes

LOC-G: Loss Of Control - ground = *LOC-G*: Kontroles zudums uz zemes

OTHR: Other = *OTHR*: Citas

SCF-PP: powerplant failure or malfunction = *SCF-PP*: Spēka iekārtas atteice vai darbības traucējumi

ADRM: aerodrome = *ADRM*: Lidlauks

% of all occ cat = % no visām notikumu kategorijām

EU/non EU = ES/trešās valstis

4. attēls. Ar lidlaukiem saistītās 10 svarīgākās kategorijas

Kā redzams 4. attēlā, 3 no Eiropā visbiežāk sastopamajām 5 kategorijām var būt saistītas ar lidlaukiem (t.i., *ARC*, *RE*, *RAMP*). Minēto kategoriju taksonomija sīkāk attēlota 9. tabulā.

Akronīms	Definīcija
<i>ARC</i>	Nepareiza saskare ar skrejceļu: pārāk smaga, ilga, ātra nolaišanās. Šeit ietilpst arī gaisa kuģa astes sadursme ar skrejceļu un nolaišanās ar ievilkto šasiju. Šīs kategorijas cēloņi var būt saistīti vai daļēji saistīti arī ar lidlauku (piemēram, neatbilstošu skrejceļa marķējumu).
<i>SCF-NP</i>	Sistēmas/komponenta atteice vai darbības traucējumi (izņemot dzinēju): apzīmē kādas gaisa kuģa sistēmas (izņemot dzinēju) atteici/darbības traucējumus. Ļoti retos gadījumos virsmas stāvoklis vai nogāzes var sabojāt šasiju. Ārkārtīgi retos gadījumos (piemēram, <i>Concorde</i> avārija 2000. gada 25. jūlijā) <i>FOD</i> uz skrejceļa var izraisīt notikumu ķēdi, kas noved pie avārijas ar katastrofālām sekām.
<i>RE</i>	Noskriešana no skrejceļa: gaisa kuģis pārskrien pāri skrejceļa malai vai galam. Vairākos gadījumos tas var būt saistīts ar lidlauku (piemēram, ja notiek slīdēšana pa ūdens virsmu vai paziņotie attālumi neatbilst drošības standartiem, lai komerciālos nolūkos piesaistītu vairāk gaisa pārvadājumu).
<i>RAMP</i>	Lidlauka pakalpojumi: šeit ietilpst lidlauka aprīkojuma un transportlīdzekļu radīti gaisa kuģu bojājumi, kā arī noslodzes kļūdas. Šo kategoriju aptver 13. pielikuma aviācijas avāriju un incidentu definīcijas.
<i>LOC-I</i>	Kontroles zudums lidojumā: gaisa kuģis novirzās no paredzētā lidojuma maršruta. Šajā kategorijā ietilpst tikai gadījumi, kad gaisa kuģis ir vadāms. Šeit neietilpst gadījumi, kad tehnisku kļūmju dēļ gaisa kuģis kļūst nevadāms.
<i>GCOL</i>	Sadursmes ar priekšmetiem/šķēršļiem, gaisa kuģim pārvietojoties pa lidlauku, izņemot pacelšanās ieskrējieni un nolaišanās skrējieni. Tādēļ šeit neietilpst sadursmes, kuru iemesls ir neatļauta uzbraukšana uz skrejceļa. Šī kategorija nepieder pie 10 minētajām biežuma ziņā svarīgākajām avāriju kategorijām (neatļautas uzbraukšanas uz skrejceļa biežums ir minēts turpmāk; seku smagums nav saistīts ar biežumu).
<i>LOC-G</i>	Kontroles zudums uz zemes: tas var būt saistīts ar kādas šasijas daļas atteici, bet tikpat labi tā cēloņi var būt saistīti ar lidlauku, piemēram, ja notiek slīdēšana pa ledus vai ūdens virsmu vai laika apstākļu izraisīta gaisa kuģa samešanās.
<i>OTHER</i>	Jebkuras cita veida avārijas, starp kurām, aplūkojot notikumus lidlaukos vai to tuvumā, īpaši jāpiemin putnu izraisītas avārijas, piemēram, gaisa kuģu sadursmes ar putniem.
<i>SCF-PP</i>	Gaisa kuģa dzinēja atteice. Dažkārt tās iemesls var būt <i>FOD</i> ieraušana dzinējā.
<i>ADRM</i>	Ar lidlauka izkārtojumu vai funkcionēšanu saistīti notikumi. Tās var būt avārijas, ko izraisa slikta skrejceļa drenāža, slikta skrejceļa uzturēšana, slikti izvietotas ceļazīmes, kas noved, piemēram, pie nepareiza skrejceļa, neadekvāta transportlīdzekļu kontrole, kārtīgi nenovākts sniegs utt.
Piezīme: tikai divas no aprakstītajām kategorijām, t.i., ar trekniem burtiem izceltās „ <i>ADRM</i> ” un „ <i>RAMP</i> ” ir tieši saistītas vienīgi ar lidlauku un lidlauka ekspluatāciju. Visas pārējās kategorijas parasti ir tiešāk saistītas ar gaisa kuģu ekspluatāciju lidlaukā, bet tikai pēc konkrētu avāriju un incidentu analīzes ir iespējams pateikt, vai tos ir sekmējuši ar lidlauku saistīti faktori. Vienīgi tabulā ieēnotā kategorija <i>LOC-I</i> nekad nav saistīta ar lidlauku.	

9. tabula. Notikumu kategoriju taksonomija

Salīdzinoši lielo nepareizas saskares ar skrejceļu/noskriešanas no skrejceļa gadījumu skaitu Eiropā (kur šādi gadījumi ir par aptuveni 50 % biežāki nekā citur pasaulē) vajadzētu pētīt papildus. Iespējams, ka salīdzinājumā ar citām pasaules daļām Eiropā ir labāk organizēta šādu

notikumu paziņošana. Katrā ziņā, lai novērstu katastrofālas sekas, ko var radīt gaisa kuģa noskriešana no skrejceļa, ap skrejceļiem jāizveido un jāuztur noteiktas zonas (piemēram, joslas vai skrejceļa gala drošības zonas).

2.3.1.5. Lidlaukos notikušās avārijas ar bojāgājušajiem

Laikposmā no 1996. līdz 2005. gadam pasaulē ir notikušas pavisam 9 avārijas ar bojāgājušajiem, kas ir klasificētas kā notikumu kategorijas „Lidlauki” (ADRM) avārijas. Divas no tām ir notikušas Eiropā.

ES 27+4				
Gads	Klasifikācija	Bojāgājušo kopskaits	Gaisa kuģī bojāgājušo skaits	Avāriju skaits
2000. g.	Avārija	113	109	1
2001. g.	Avārija	118	114	1

10. tabula. Eiropā notikušās avārijas ar bojāgājušajiem, kurās lielā mērā vainojami lidlauka faktori

Minētie lidlauka faktori īsumā ir šādi:

25.07.2000. – Francija (Gonesse, Lieu patte d’Oie) - Concorde

Ar lidlauku saistītie faktori: **nepiederošu priekšmetu atliekas uz skrejceļa**, skrejceļš nebija atbrīvots no nepiederošu priekšmetu atliekām.

08.10.2001. – Itālija (Milānas Linate lidosta) – MD87 un Cessna Citation

Ar lidlauku saistītie faktori: lidlauka standarts neatbilda ICAO 14. pielikumam; vajadzīgā **marķējuma, gaismu un zīmju vai nu nebija vispār, vai arī tās bija bēdīgā stāvoklī un sliktas redzamības apstākļos grūti atpazīstamas. Citi marķieri ekspluatantiem nebija pazīstami. Lidlaukā nedarbojās arī efektīva drošības vadības sistēma.**

Pārējās septiņas avārijas ar bojāgājušajiem, kurās vismaz daļēji vainojami lidlauka faktori un kuras aplūkotajā laikposmā ir notikušas ārpus Eiropas, ir atspoguļotas 11. tabulā.

Citur pasaulē				
Gads	Klasifikācija	Bojāgājušo kopskaits	Gaisa kuģī bojāgājušo skaits	Avāriju skaits
1999. g.	Avārija	18	16	1
2000. g.	Avārija	86	86	2
2001. g.	Avārija	1	0	1
2004. g.	Avārija	2	2	1
2005. g.	Avārija	152	152	2

11. tabula. Ārpus Eiropas notikušās avārijas ar bojāgājušajiem, kurās vainojami arī lidlauka faktori

Minētie lidlauka faktori īsumā ir šādi:

21.12.1999. – Gvatemala (Gvatemalas pilsēta) – DC10-30

Ar lidlauku saistītais faktors: mājas tuvu skrejceļam (t.i., **nepietiekama skrejceļa gala drošības zona**).

25.03.2000. – Angola (Huambo) - Antonov 32

Ar lidlauku saistītais faktors: **slikts skrejceļa virsmas stāvoklis**.

31.10.2000. – Taivāna (Chiang Kai-Shek lidosta) – Boeing 747-400

Ar lidlauku saistītie faktori: **zīmes neatbilda starptautiskajiem standartiem, trūka vai nedega dažas drošībai kritiski svarīgas gaismas uz ceļa gaisa kuģu vadīšanai pa zemi un uz skrejceļa**, slēgtā skrejceļa sākumā nebija novietotas barjeras vai marķieri, nebija zemes radara, kas ļautu ATC noteikt gaisa kuģa stāvokli.

05.01.2001. – Angola (Dundo) – Boeing 727-100

Ar lidlauku saistītie faktori: skrejceļa gals virs lidlauka pacēluma, **zonā blakus skrejceļam atļauts atrasties cilvēkiem, lidlauku visticamāk neapjoza žogs, skrejceļa garums bija par iemeslu īpašai operatīvai pilotu rīcībai (nolaisties cik iespējams drīz pēc skrejceļa sliekšņa sasniegšanas)**.

29.06.2004. – Mozambika (Vilanculos lidosta) – Beech 200 King Air

Ar lidlauku saistītie faktori: **skrejceļa mīkstās zemes dēļ** gaisa kuģis nevarēja sasniegt pietiekamu ātrumu.

23.08.2005. – Peru – Boeing 737-200

Ar lidlauku saistītie faktori: **nebija skrejceļa gaismu**.

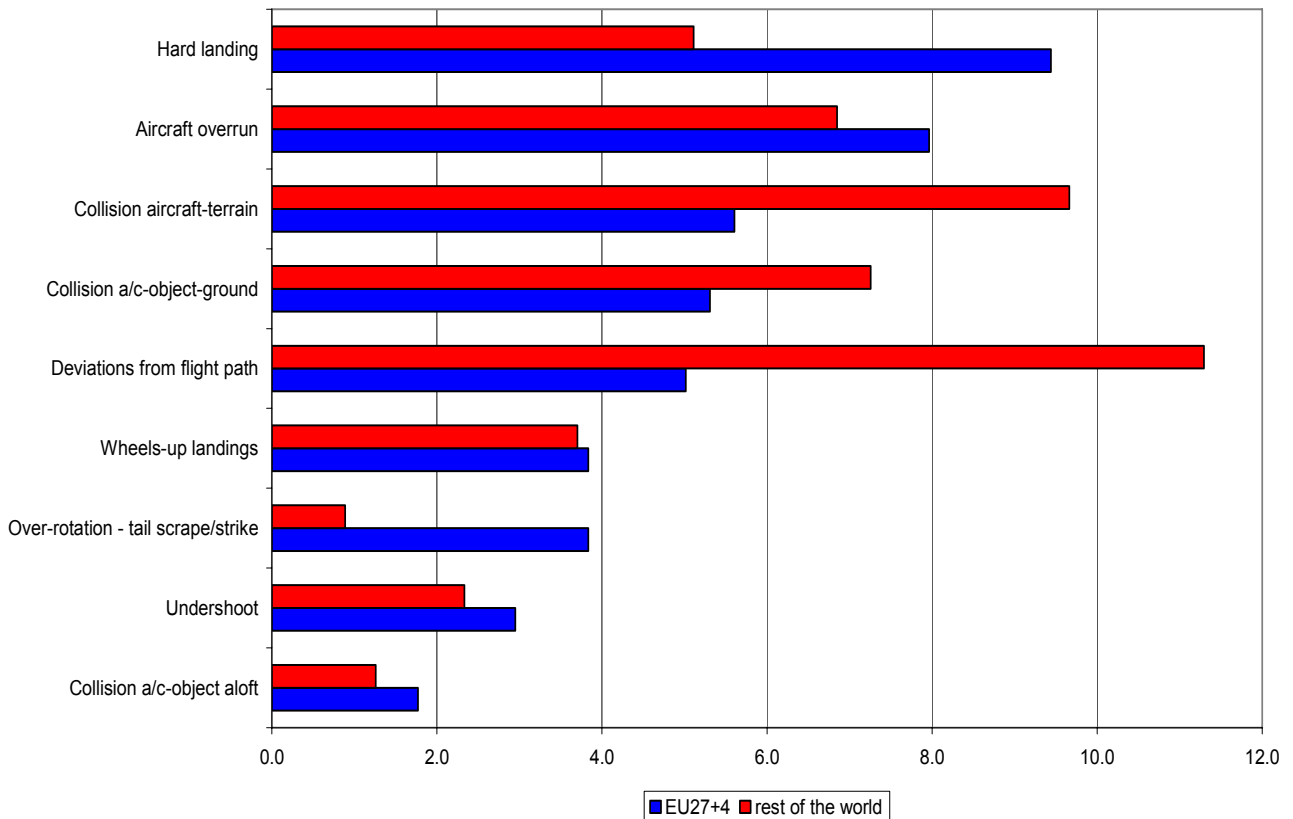
10.12.2005. – Nigērija – DC-9-30

Mīnēti šādi faktori: **nedega lidlauka gaismas**, iespējams, tas bija viens no iemesliem, kādēļ pilots nepamanīja skrejceļu. Vēl viens avārijas faktors bija gaisa kuģa sadursme ar atklāto betona kanalizācijas cauruli, kuras rezultātā gaisa kuģis salūza gabalos un pēcāk aizdegās.

2.3.1.6 Avārijas izraisītie notikumi

Avārijas scenāriju apraksta kā notikumu ķēdi, kas noved pie galīgā iznākuma. Aprakstīto posmu skaits ir atkarīgs no tā, cik pamatīga ir izmeklēšana, un no avārijas būtības. Analīzē svarīgs ir pirmais jeb avāriju izraisošais notikums, ar kuru ir sākusies avārijas notikumu ķēde. Informācija par svarīgākajiem avārijas izraisošajiem notikumiem lidojuma tuvošanās/nolaišanās un pacelšanās posmā ir sniegta 5. attēla diagrammā.

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



Top 9 lead event types during approach, landing and take-off - accidents = 9 svarīgākie avārijas izraisīto notikumu veidi tuvošanās/nolaišanās un pacelšanās posmā

Hard landing = Smaga nolaišanās

Aircraft overrun = Gaisa kuģa pārskriešana pāri skrejceļa galam

Collision aircraft-terrain = Gaisa kuģa sadursme ar zemes reljefu

Collision a/c-object-ground = Gaisa kuģa sadursme ar priekšmetu uz zemes

Deviations from flight path = Novirzīšanās no lidojuma maršruta

Wheels-up landing = Nolaišanās ar ievilkto šasiju

Over-rotation - tail scrape/strike = Pārmērīga rotācija - astes saskare/sadursme ar skrejceļu

Undershoot = Neaizlidošana līdz skrejceļam

Collision a/c-object aloft = Gaisa kuģa sadursme ar priekšmetu gaisā

EU 27+4/rest of the world = ES 27+4/pārējās pasaules valstis

5. attēls. 9 svarīgākie avārijas izraisītie notikumi lidlaukos vai to tuvumā

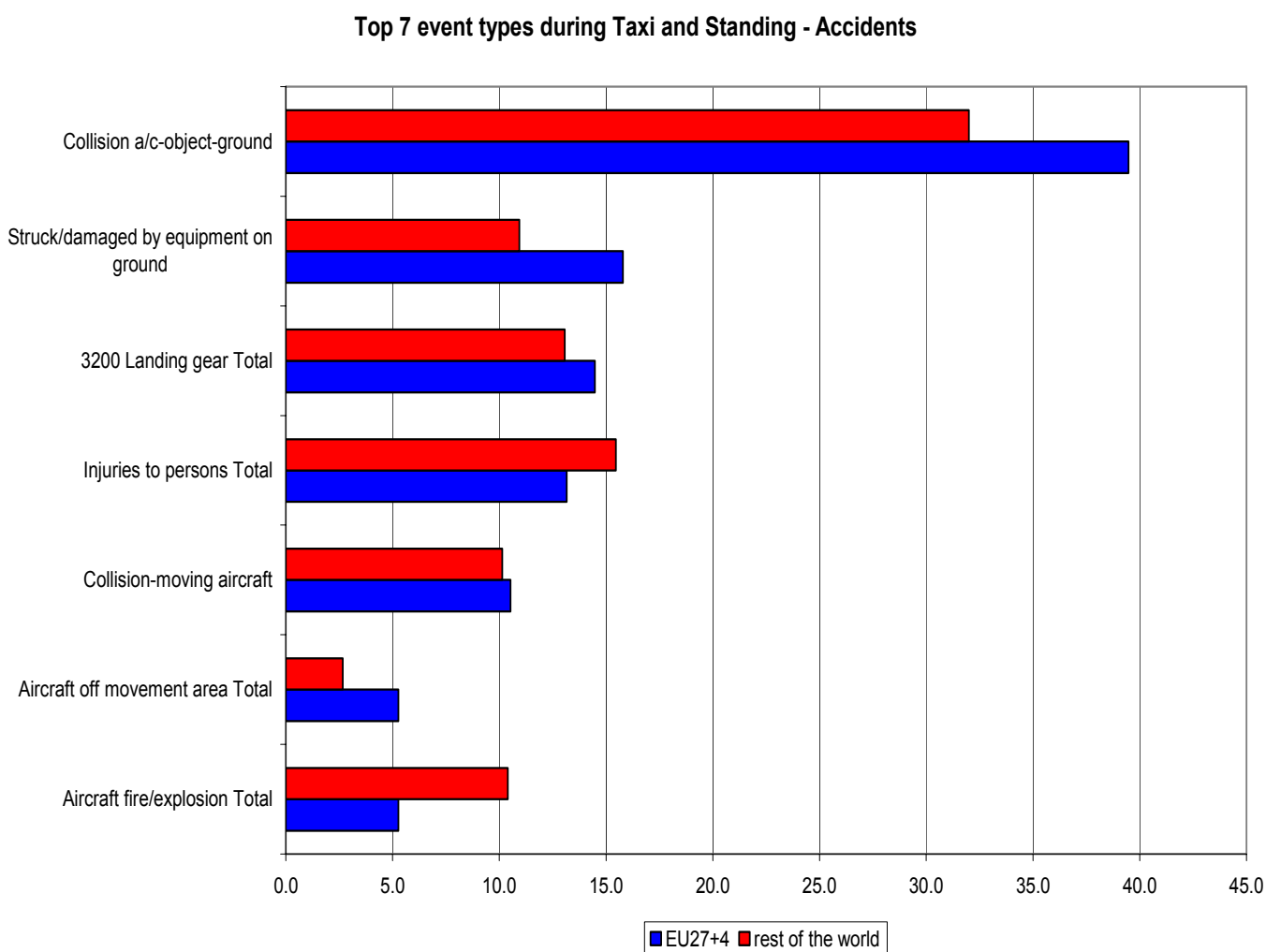
Dati liecina, ka Eiropā procentuāli vairāk ir tādu avāriju, ko izraisa smaga nolaišanās, pārskriešana pāri skrejceļa galam un pārmērīga rotācija/astes sadursme ar skrejceļu. Tas saskan ar ainu, ko atklāj avāriju kategoriju analīze.

Vienlaikus dati liecina, ka gaisa kuģi, kuru sertificētā *MTOM* pārsniedz 2250 kg, Eiropā salīdzinoši daudz retāk cieš avārijās, ko izraisa kontroles zudums lidojumā un sadursmes ar zemes reljefu/šķēršļiem. Tomēr *EIROCONTROL* publicētajā 2005. gada drošības pārskatā, kurā galvenā uzmanība ir pievērsta gaisa satiksmes pārvaldībai (*ATM*) un aeronavigācijas pakalpojumiem (*ANS*), notikumi nav iedalīti pēc gaisa kuģu masas (saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumiem tā nav būtiska). Šajā pārskatā *EIROCONTROL* ziņo, ka tādu avāriju skaits, kuras izraisa vadāma lidojuma sadursme ar zemes reljefu (*CFIT*), *ECAC* reģionā ir nostabilizējies līdz aptuveni 30 avārijām gadā. Gadījumi, kad šāda veida avārijas notiek ar

lieliem gaisa kuģiem, kas nolaižas uz skrejceļiem, kuri horizontālajās un vertikālajās plaknēs ir aprīkoti ar precīzu instrumentu radionavigācijas sistēmu (piemēram, *ILS*), ir ārkārtīgi reti. Tādēļ jāievēro, ka ievērojams *CFIT* risks joprojām pastāv saistībā tādiem skrejceļiem un maziem gaisa kuģiem, kuru aprīkošana ar *ILS* tehnoloģijām būtu pārmērīgi dārga vai vienkārši neiespējama.

2.3.1.7. Notikumu veidi stāvēšanas un vadīšanas pa zemi posmā

Pārskats par biežākajiem notikumiem stāvēšanas un vadīšanas pa zemi posmā ir sniegts 6. attēlā.



Top 7 event types during taxi and standing - accidents = 7 svarīgākie notikumu veidi vadīšanas pa zemi un stāvēšanas posmā

Collision a/c-object-ground = Gaisa kuģa sadursme ar priekšmetu uz zemes

Struck/damaged by equipment on ground = Gaisa kuģa sadursme ar lidlauka aprīkojumu/bojājumi

3200 Landing Gear Total = 3200 Šasija Kopā

Injuries to persons Total = Ievainoti cilvēki Kopā

Collision-moving aircraft = Sadursme ar kustībā esošu gaisa kuģi

Aircraft off movement area Total = Gaisa kuģis nonāk ārpus kustības zonas Kopā

Aircraft fire/explosion Total = Ugunsgrēks/sprādziens gaisa kuģī Kopā

EU 27+4/rest of the world = ES 27+4/pārējās pasaules valstis

6. attēls. 7 svarīgākie notikumu veidi vadīšanas pa zemi un stāvēšanas posmā

Var atzīmēt, ka vadīšanas pa zemi un stāvēšanas posmā ES 27+4 valstīs visbiežākie drošības notikumi ir sadursmes ar nekustīgiem priekšmetiem vai lidlauka aprīkojumu.

Šādi notikumi lidlaukos ir saistīti arī ar ievērojamām izmaksām. Aģentūras Drošības analīzes un pētniecības departamenta veiktās aplēses neaptver visas šīs izmaksas, jo, ievērojot ICAO ierobežotās paziņošanas prasības, nav pieejamas atskaites par visiem notikumiem, kuros cilvēki ir guvuši ievainojumus. Svarīgas ir arī iesaistīto gaisa kuģu bojājumu izmaksas, bet EASA nevar tās tieši aprēķināt, jo ziņojumos par avārijām šāda informācija nav atrodama.

Tomēr aviācijas drošības dati ir atrodami ne vien ICAO un EASA datubāzēs, bet arī atklāti pieejamās tīmekļa vietnēs. Šeit jāpiemin Lidojumu drošības fonds⁶ (FSF ir neatkarīga starptautiska bezpeļņas organizācija), kas, ņemot vērā ievērojamo avāriju un incidentu skaitu uz perona un vadot gaisa kuģus pa zemi, 2003. gadā ir sācis īstenot Lidlauka avāriju novēršanas (GAP) programmu. Fonda tīmekļa vietnē 2007. gada 31. jūlijā ir publicēts sadarbībā ar IATA savāktās informācijas apkopojums. Saskaņā ar FSF aplēsēm vadīšanas pa zemi un stāvēšanas posmā pasaulē gadā notiek aptuveni 27 000 drošības notikumu (avārijas un incidenti). Tas ir gandrīz 1 notikums uz 1000 izlidošanām. Tā kā ECAC valstīs gadā ir par aptuveni 10 000 izlidošanām vairāk (t.i., 10 miljoni), var lēst, ka šajā reģionā uz perona un vadot gaisa kuģus pa zemi ik gadus notiek aptuveni 10 000 avāriju un incidentu, kas ir aptuveni 1/3 no pasaules drošības notikumu kopskaita.

Turklāt FSF ir aprēķinājis, ka ar bojājumiem saistītās izmaksas (arī pavisam neliels incidents var būt saistīts ar dārgu gaisa kuģa remontu, bet grafika izjaukšana un laiks, ko gaisa kuģis remonta dēļ pavada uz zemes, izmaksā vēl dārgāk) visā pasaulē ir aptuveni 10 000 miljoni ASV dolāru gadā, tātad viena avārija vai incidents vidēji izmaksā 370 000 ASV dolārus. Pieņemot, ka 1eiro = 1,35 ASV dolāri (2006. g.), vidējās viena notikuma izmaksas varētu būt aptuveni 270 000 eiro.

Tādēļ, pamatojoties uz FSF sniegtajiem skaitļiem, ECAC valstu kopējās izmaksas gadā varētu būt šādas:

$$\begin{aligned} 10000 \text{ avārijas un incidenti uz perona un vadot gaisa kuģus pa zemi} \times 270000 \text{ eiro} &= \\ &= 2700000000 \text{ eiro} = 2700 \text{ miljoni eiro (2006. g.)} \end{aligned}$$

Tomēr FSF sniegtie dati nav oficiāla informācija. Tādēļ piesardzības dēļ vajadzētu pieņemt, ka šie dati var būt pārspīlēti. Tādējādi EASA pieņem, ka kopējās izmaksas gadā ir par 30 % zemākas, tātad: $2700 - 30\% = 1890$ miljoni eiro gadā (2006. g.).

Pieņemot, ka no ECAC valstīm ES 27 + 4 valstīs notiek aptuveni 75 % lidojumu, uz šo ģeogrāfisko reģionu var attiecināt tikai 75% no kopējām izmaksām, tātad: $1890 \times 75\% = 1417,5$ miljoni eiro gadā (2006. g.).

Vismaz 80 % no šīm izmaksām var būt saistītas ar lidlauka faktoriem (infrastruktūru, aprīkojumu un jebkuru operāciju, ieskaitot lidlauka pakalpojumus), jo aplūkojamie notikumi ir saistīti vienīgi ar gaisa kuģu vadīšanu pa zemi un stāvēšanu. Tātad var secināt, ka to bojājumu izmaksas, kuri rodas ar gaisa kuģu vadīšanu pa zemi un stāvēšanu saistītu avāriju un incidentu rezultātā, ES 27 + 4 ir aptuveni 80 % no $1417,5 = 1134$ miljoni eiro gadā (2006. g.).

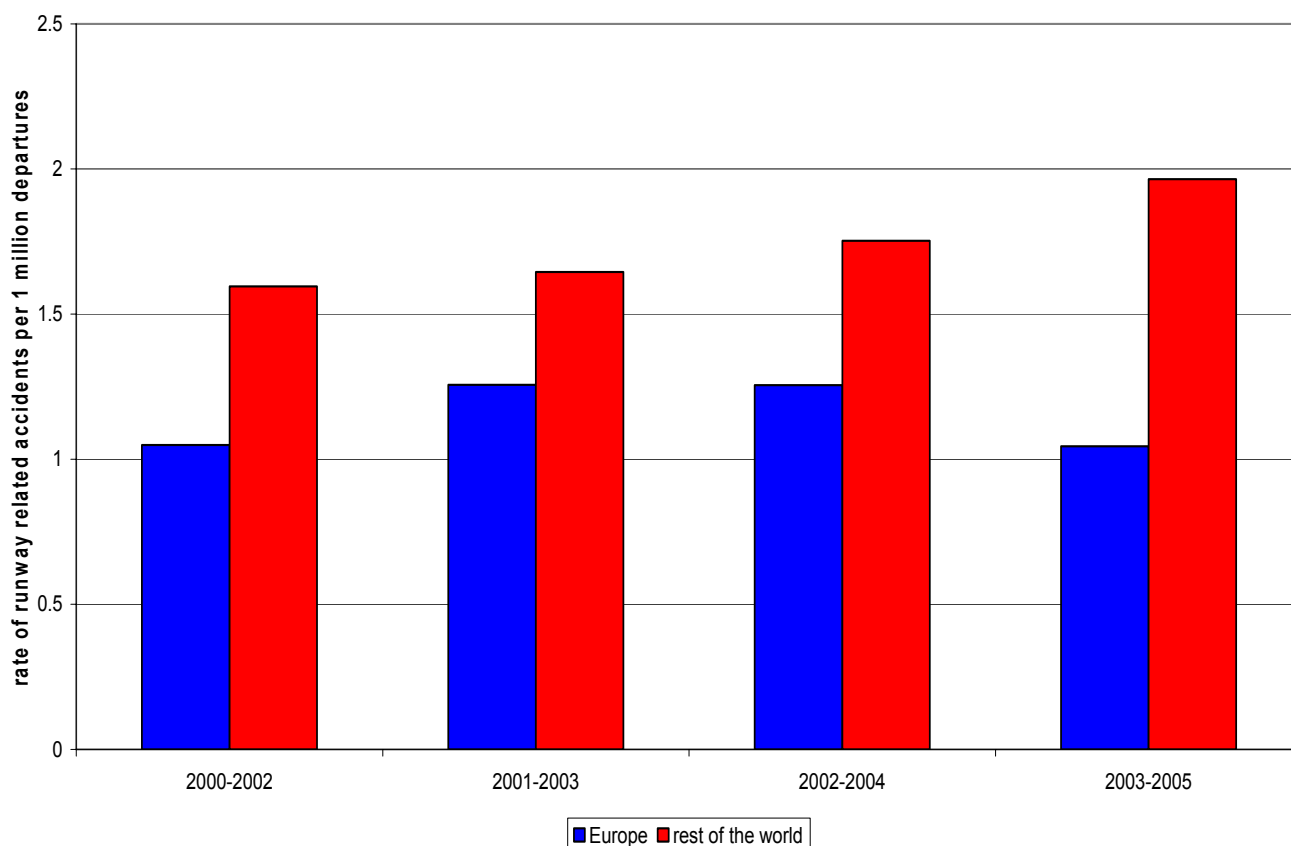
⁶ http://www.flightsafety.org/gap_home

2.3.1.8. Ar skrejceļu saistīti notikumi

Ar skrejceļu saistītu pacelšanās un nolaišanās posmā notikušu avāriju skaits (uz miljons izlidošanām) ir atspoguļots 7. attēlā. Ar skrejceļu saistītas avārijas ir, piemēram, noskriešana no skrejceļa, neatļauta uzbraukšana uz skrejceļa un sadursmes ar priekšmetiem uz zemes. Šajā diagrammā ir salīdzināts ar regulāriem un neregulāriem komerciāliem gaisa pārvadājumiem saistīto avāriju skaits ģeogrāfiskajā Eiropā (pie kuras pieder arī Krievijas Federācija) un pārējās pasaules valstīs laikposmā no 2000. līdz 2005. gadam. Šāds konteksts izvēlēts, ņemot vērā pieejamo datu apjomu.

Eiropas trīs gadu slīdošie vidējie rādītāji atspoguļo no pārējām pasaules valstīm atšķirīgu tendenci: spriežot pēc šiem rādītājiem, pasaulē avāriju skaits pieaug, kamēr Eiropā tas nedaudz mazinās. Iespējams, tam par iemeslu ir lielāka modrība pēc smagās avārijas Linate lidostā (2001. gada 8. oktobrī) un sekojošā *EAPPRI* (*EIROCONTROL* rīcības plāns neatļautas uzbraukšanas uz skrejceļa novēršanai) pieņemšana, bet nav pieejami droši dati, kas ļautu pamatot šādu pieņēmumu. Tomēr jāatzīmē - ievērojot, ka Eiropā (izņemot Krieviju, bet ieskaitot 42 *ECAC* valstis) gadā notiek gandrīz 10 miljoni *IFR* lidojumu, 1 avārija uz miljons izlidošanām ir gandrīz 10 ar skrejceļu saistītas avārijas (ne vienmēr ar bojāgājušajiem) gadā, tātad aptuveni viena avārija mēnesī, un tas nozīmē, ka joprojām pastāv plašas situācijas uzlabošanas iespējas, turklāt jāņem vērā arī gaidāmais turpmākais satiksmes pieaugums.

Runway related accidents rate
3-year moving average



Runway related accidents rate = Ar skrejceļu saistītu avāriju skaits

3-year moving average = 3 gadu slidošie vidējie rādītāji

Rate of runway related accidents per 1 million departures = Ar skrejceļu saistītu avāriju skaits uz miljoniem izlidošanām

Europe/rest of the world = Eiropa/pārējās pasaules valstis

7. attēls. Ar skrejceļu saistītu avāriju skaits

2.3.1.9. Lidmašīnas un helikopteri, kuru MTOM nepārsniedz 2250 kg

ICAO drošības datu repozitorijā nav pieejami dati par lidmašīnām un helikopteriem, kuru maksimālā pacelšanās masa (MTOM) nepārsniedz 2250 kg. Tomēr ECAC vāc un apkopo datus gan par šiem vieglajiem gaisa kuģiem, gan par planieriem. Saskaņā ar šiem ECAC datiem trīs gados, t.i., laikposmā no 2004. līdz 2006. gadam, aptuveni 34 valstīs ir notikušas 2034 avārijas (tātad aptuveni 680 avārijas gadā), kurās bijušas iesaistītas „mazas”, ar dzinējiem aprīkotas lidmašīnas vai helikopteri, ko parasti izmanto vispārējā aviācijā mazos sabiedriskai izmantošanai pieejamus lidlaukos. No šīm 2034 gaisa kuģu avārijām 138 ir notikušas stāvēšanas, 387 pacelšanās, bet 793 nolaišanās posmā. Kopējais šajās avārijās bojāgājušo skaits ir 494 cilvēki (aptuveni 167 cilvēki gadā). Jāievēro, ka vidēji šo avāriju upuru skaits ir pat lielāks nekā ES vidējais komerciālās aviācijas avāriju ikgadējais upuru skaits, lai gan sabiedrība par mazo gaisa kuģu avāriju upuriem ir mazāk informēta, jo šīs avārijas nepiesaista lielu mediju uzmanību. Ir gaidāms, ka turpmāk, pieaugot ļoti vieglo reaktīvo lidmašīnu skaitam, arī mazos sabiedriskai izmantošanai pieejamos lidlaukos notiks samērā sarežģītas un ātras operācijas. Ja šādas operācijas ir saistītas ar gaisa taksometru pakalpojumiem, tās ir pieskaitāmas pie komerciāliem gaisa transporta pakalpojumiem. Tādēļ, ņemot vērā minētos skaitļus un gaidāmo attīstību, vieglo gaisa kuģu drošību mazos lidlaukos nedrīkst atstāt bez ievērības.

2.3.1.10. Lidlauku drošības analīzes kopsavilkums

Laikposmā no 1996. gada 1. janvāra līdz 2005. gada 31. decembrim Eiropā **lidlaukos vai to tuvumā ir avarējuši** aptuveni **413** gaisa kuģi, kuru sertificētā maksimālā pacelšanās masa pārsniedz 2250 kg. Tikai trijos gados, t.i., no 2004. līdz 2006. gadam, vieglie gaisa kuģi lidlaukos vai to tuvumā ir avarējuši 1318 reizes. Smago gaisa kuģu avārijās ir bijuši aptuveni **743 upuri** (t.i., aptuveni 75 upuri gadā), 125 cilvēki ir nopietni ievainoti, bet 242 cietušie ir guvuši vieglus ievainojumus. Mazo gaisa kuģu avārijās, kurās gadā iet bojā aptuveni 167 cilvēki, arī lielākoties notiek lidlaukos vai to tuvumā. Notikumi, kuros cietušie gūst tikai vieglus ievainojumus, nav uzskatāmi par paziņojamām avārijām, tādēļ tie šeit nav aplūkoti. Pieminētais viegli ievainoto skaits attiecas uz paziņojamām avārijās cietušajiem.

Aģentūras Drošības analīzes un pētniecības departaments lēš, ka tikai **ar upuriem/ievainotajiem saistītās kopējās izmaksas** laikposmā no 1996. līdz 2005. gadam, tātad 10 gados, ir bijušas aptuveni 1500 miljoni eiro = **150 miljoni eiro gadā**. Ņemot vērā, ka aptuveni 75 % no visām avārijām notiek lidlaukos vai lidlauku tuvumā, secinājums ir skaidrs. Tiesiskajam regulējumam vajadzētu aptvert ne vien ar gaisa kuģu ekspluatāciju saistītos aspektus, bet arī visus pārējos nozares aspektus, ieskaitot gaisa satiksmes un lidlauku pārvaldību.

Tomēr ekonomiskā ziņā visas ar upuriem/ievainotajiem saistītās izmaksas nevar attiecināt tikai uz lidlauka faktoriem, jo tikpat labi tās var būt saistītas ar gaisa operācijām, gaisa satiksmes pārvaldību un gaisa kuģu tehnisko stāvokli. Lai novērtētu, cik liela daļa no minētajām izmaksām ir saistīta ar lidlauka faktoriem, vajadzētu daudz pamatīgāku analīzi, kas pašreizējā RIA kontekstā ļoti iespējams izrādītos neproporcionāla. Tādēļ Aģentūra piesardzības dēļ

pieņem, ka **ar lidlauka faktoriem** ir saistīti tikai 20 % no kopējām izmaksām, t.i., **30 miljoni eiro gadā** (2006. g.).

Šo summu vajadzētu **pieskaitīt** 2.3.1.7. punktā aprēķinātajiem **1134 miljoniem eiro gadā**, t.i., izmaksām, ko rada ar gaisa kuģu vadīšanu pa zemi un stāvēšanu saistīti bojājumi.

Tātad saskaņā ar šiem aprēķiniem, kuros ir aplūkoti gaisa kuģi ar MTOM virs 2250 kg, lidlauka faktoru (infrastruktūra, aprīkojums, ekspluatācija) izraisītu aviācijas avāriju un incidentu kopējās izmaksas ES 27 + 4 ir aptuveni 1164 miljoni eiro gadā (2006. g.). Turklāt, īpaši ņemot vērā pieaugošo ļoti vieglo reaktīvo lidmašīnu ekspluatācijas apjomu, bez ievēribas nedrīkstētu atstāt arī „mazo” lidaparātu avāriju upuru skaitu.

2.3.2. Tiesiskais regulējums

2.3.2.1. Vispārējais tiesiskais regulējums: ICAO

Aviācijas drošības vispārējā tiesiskā regulējuma sistēmu ir izveidojusi *ICAO*, pamatojoties uz 1944. gadā Čikāgā parakstīto konvenciju. *ICAO* līgumslēdzējas valstis ir visas 27 ES valstis, kā arī Islande, Norvēģija un Šveice. Minētās konvencijas 44. pants nosaka, ka aviācijas noteikumus un sistēmas neīsteno, ja *ICAO* tās nav standartizējusi, un visi *ICAO* noteikumi, standarti un paraugprakse (*ICAO SARPs*) ir iekļauti šīs konvencijas *pielikumos*. Lai gan šis princips dažkārt ir pārkāpts, tomēr tas ir galvenais pamats, lai radītu vispārēju savietojamību. Tomēr vajadzētu ievērot, ka šajā pantā ir uzsvērtā tehniska un ekspluatācijas savietojamība, bet nav paredzēts organizāciju tiesiskais regulējums, kas Eiropas aviācijas likumdošanā laika gaitā ir kļuvis īpaši svarīgs.

Turklāt *ICAO* nevar uzskatīt par īstu aviācijas sistēmas „drošības regulatoru”. Faktiski *EASA* Pamaregulā ir noteikti trīs galvenie ar drošības regulējumu saistītie uzdevumi, t.i., noteikumu izstrāde, sertifikācija/uzraudzība/izpildes nodrošināšana un standartizācija. Bet *ICAO* galvenais uzdevums aprobežojas ar noteikumu izstrādi. Neraugoties uz universālo revīzijas programmu (t.i., *USOAP*), abi pārējie uzdevumi *ICAO* sistēmā tomēr paliek lielā mērā nekoordinēti valstu pienākumi.

Tātad par *ICAO SARPs* faktisko īstenošanu lemj valstis: valsts savos tiesību aktos var iekļaut *ICAO* standartus, bet, ja vēlas, var arī „paziņot” *ICAO* par atšķirībām. Par novirzēm no paraugprakses nav pat jāziņo. Neviens no *ICAO* reglamentējošajiem dokumentiem valstīm faktiski nav juridiski saistošs, to interpretācija un piemērošana ir neviendabīga un tos nevar tieši piemērot ne juridiskām, ne fiziskām personām.

ES 27 + 4 valstīs tas rada ne vien neviendabīgu iedzīvotāju aizsardzības līmeni aviācijas drošības jomā, bet arī nevienādus spēles noteikumus iekšējā tirgus dalībniekiem.

Citiem vārdiem sakot, lai gan *ICAO* pielikumos, ieskaitot 14. pielikumu par lidlaukiem, bieži ir iekļauti pareizi ekspluatācijas un tehniskie noteikumi, kas pēdējos 60 gados ir ļāvuši civilajai aviācijai attīstīties visas pasaules mērogā, *ICAO* sistēmai tomēr piemīt šādi galvenie trūkumi:

- neviens noteikums faktiski nav juridiski saistošs;
- noteikumos bieži ir minētas tikai veicamās darbības, bet nav noteikts, kam šīs darbības jāveic (t.i., organizācijas) un kā tās jāveic (piemēram, kompetento iestāžu pārziņā esošā sertifikācija un uzraudzība);

- katrai valstij, kas ir *ICAO* līgumslēdzēja puse, jāveic paralēls juridiskās transponēšanas process, kam raksturīgs neviendabīgums, dažādi termiņi un darba dublēšana.

2.3.2.2. Noteikumu izstrāde un standartizācija Eiropā

Būdamas *ICAO* dalībvalstis, Eiropas valstis vienlaikus atsevišķi darbojas arī citās aviācijas organizācijās, piemēram, *ECAC*, *JAA*, *EIROCONTROL* un *GASR*.

Eiropas Civilās aviācijas konferencē pašlaik ietilpst 42 dalībvalstis, tostarp visas ES 27 valstis. Konferences mērķis ir sekmēt nepārtrauktu drošas, efektīvas un ilgtspējīgas Eiropas gaisa transporta sistēmas attīstību. *ECAC* izdod rezolūcijas, ieteikumus un politiskus paziņojumus, kuru īstenošana ir tās dalībvalstu uzdevums. Tātad atšķirībā no *ICAO* konference pat nenodarbojas ar drošības noteikumu izstrādi.

JAA agrāk bija ar *ECAC* saistīta organizācija. *JAA* uzdevums bija noteikumu izstrāde, un tā tiešām ir izstrādājusi Vienotās aviācijas prasības (*JARs*) tādās jomās kā gaisa kuģu projektēšana un ražošana, gaisa kuģu ekspluatācija un tehniskā apkope un gaisa kuģu apkalpes licencēšana. Tomēr *JARs* tāpat kā *ICAO SARPs* nebija juridiski saistošas, kamēr valstis tās nebija attiecīgi transponējušas savos tiesību aktos. Pašlaik Aģentūra sekmīgi turpina pārņemt agrākās *JAA* funkcijas.

EIROCONTROL (pašlaik tajā ietilpst 38 valstis, ieskaitot Melnkalni) tagad galvenokārt sniedz pakalpojumus, nodrošina centralizētas funkcijas, mācības, pētniecību un nodarbojas ar kopēju attīstības programmu plānošanu un vadību. Tomēr līdz 2004. gadam šī organizācija ir nodarbojusies arī ar noteikumu izstrādi (konkrēti tā ir pieņēmusi un publicējusi *EIROCONTROL* normatīvās drošības prasības = *ESARR*), kas pēc būtības līdzinās *ICAO* un *JAA* prasībām. Citiem vārdiem sakot, lai gan *EIROCONTROL* pastāvīgā komisija pilda oficiālās noteikumu izstrādes funkcijas, t.i., pieņem *EIROCONTROL* dalībvalstīm teorētiski saistošus lēmumus, juridiski izpildes nodrošinājuma mehānismi faktiski nepastāv, jo šī ir starpvaldību organizācija.

Pēc tam kad ES likumdevējs bija pieņēmis „Eiropas vienotās gaisa telpas” (*SES*) tiesību aktu paketi, *EIROCONTROL* apņēmas palīdzēt Eiropas Komisijai izstrādāt īstenošanas noteikumus *ANS* un *ATM* jomā saskaņā ar pašas Komisijas piešķirtu „pilnvarojumu”.

Turklāt *EIROCONTROL* nekad nav bijušas tiesības sertificēt sistēmas vai apstiprināt organizācijas (tostarp jo īpaši to drošības vadības sistēmas).

Vairākas Eiropas valstis 1996. gadā ir izveidojušas Lidlauku drošuma regulatoru grupu (*GASR*), brīvprātīgu organizāciju bez oficiālas institucionālas identitātes, kuras mērķis ir savstarpējā sadarbībā panākt lidlauku tiesiskā regulējuma saskaņošanu, aptverot gan lidostu infrastruktūru, gan lidostu ekspluatāciju. *GASR* pašlaik ietilpst 28 dalībvalstis, un drošības tiesiskā regulējuma mērķu, juridiskā statusa un rezultātu ziņā šī organizācija daudz neatšķiras no *ICAO*, *JAA* un *EIROCONTROL*.

Kopumā jāsaprot, ka nevienu no minēto starpvaldību organizāciju pieņemtajiem un publicētajiem noteikumiem, standartiem un prasībām nevar tieši piemērot bez juridiskas transponēšanas valsts līmenī.

Turklāt nevienai no šīm organizācijām nekad nav bijušas nedz sertifikātu un apstiprinājumu izdošanas tiesības, nedz izpildes nodrošinājuma pilnvaras pēc standartizācijas pārbaudēm.

Savukārt *EASA* saskaņā ar Pamatregulu 1592/2002 ir trīs galvenie uzdevumi:

- a) Aģentūra izstrādā noteikumus (tostarp gatavo Komisijai adresētus „atzinumus”), kuru īstenošanas noteikumi ES 27 + 4 valstu teritorijā ir tieši piemērojami un juridiski saistoši bez transponēšanas valsts līmenī;
- b) Aģentūra izdod sertifikātus un apstiprinājumus - vai nu tieši (Pamatregulā noteiktajos gadījumos) vai ar valsts līmenī izraudzītu kompetentu aviācijas iestāžu starpniecību;
- c) veicot kompetento iestāžu pārbaudes un ziņojot Komisijai, Aģentūra saskaņā ar Komisijas piešķirtajām izpildes nodrošinājuma pilnvarām nodrošina kvalitāti un standartizāciju.

Aģentūra 2003. gadā ir uzņēmusies atbildību par aeronavigācijas ražojumu atbilstību lidojumderīguma un vides aizsardzības prasībām. Pašlaik notiek koplēmuma procedūra saistībā ar priekšlikumu⁷, kas paredz Aģentūras kompetences attiecināšanu arī uz gaisa pārvadājumiem, gaisa kuģu apkalpes locekļiem un trešo valstu gaisa kuģu ekspluatantu drošību.

Ja koplēmuma procedūras iznākums būs pozitīvs, ES 27+4 valstīs:

- vairāku aviācijas jomu drošības tiesiskais regulējums tiks iekļauts ES tiesību aktos (t.i., noteikumus nevajadzēs transponēt valsts tiesību aktos, bet izpildvaras pienākumi pēc vajadzības tiks sadalīti centrālā, valsts un vietējā līmenī);
- uz *ATM* un *ANS* joprojām attieksies *SES* tiesību akti, lai gan nevar teikt, ka tie pilnīgi saskan ar *EASA* Pamatregulu;
- lidlauku drošības tiesiskais regulējums joprojām paliks valstu pārziņā, lai gan tā pamatā būs vairāku organizāciju (piemēram, *ICAO*, *GASR*) izstrādāti starptautiski standarti un prasības.

2.3.2.3. Tiesiskā regulējuma sadrumstalotība

Vairums ieinteresēto pušu, ar kurām, veicot provizorisko ietekmes novērtējumu, ir apspriedies *ECORYS*, pilnīgi vai daļēji piekrīt, ka 2.3.2.1. un 2.3.2.2. punktā minētās problēmas pastāv. Lai gan ne visas puses piekrīt viedoklim, ka *ICAO* noteikumi nevienā gadījumā nav saistoši, tomēr visi ir vienprātis, ka tie pieļauj ievērojamas interpretācijas atšķirības un gausu transponēšanu valsts tiesību aktos.

Šeit jāpiebilst, ka vairākas iesaistītās puses uzskata dažus *ICAO* noteikumus (īpaši lidostu jomā) par diezgan novecojušiem, jo galvenā vērība tajos ir pievērsta tehniskajam nodrošinājumam (apgaismojumam, skrejceļa līnijām utt.), nevis „programmējamie” jautājumiem, tādiem kā ekspluatācija, procedūras un uzraudzības procesi, kuru nozīme arvien pieaug.

ECORYS 2005. gadā aptaujāto ieinteresēto pušu viedoklim līdzīgs viedoklis ir pausts arī 2007. gada jūlijā klajā nākušā *SESAR* projekta „Rezultāta 3” (*DLM-0612-001-01-00*) 5.2.4.1. punktā par Eiropas civilās aviācijas tiesību aktiem piemērojamas Eiropas līmeņa drošības tiesiskā regulējuma pārmaiņu vadības sistēmas izveidi, paredzot stabilas procedūras un līdzdalības procesus. Lai palīdzētu izstrādāt šo sistēmu un lai nodrošinātu arī sekmīgu pārmaiņu īstenošanu, *SESAR* ir formulējis trīs galvenos ieteikumus:

- Eiropas Savienībai un ES dalībvalstīm vajadzētu izraudzīt Eiropas līmeņa

⁷ Eiropas Komisijas 2005. gada 16. novembrī pieņemtais COM (2005) 579 galīgā redakcija.

reglamentējošu iestādi, kuras pārziņā būtu drošības joma un kas vienlaikus būtu arī pārmaiņu vadības reglamentējošā saskarne un sadarbotos ar *SESAR JU*, ko paredzēts izveidot vēlākais līdz *SESAR* definēšanas posma beigām;

- izraudzītajai Eiropas drošības jomas reglamentējošajai iestādei vajadzētu izstrādāt pārmaiņu vadības (pārbaudes) procedūru un vajadzības gadījumā ierosināt Eiropas civilās aviācijas tiesību aktu un pastāvošo normatīvo drošības prasību un pasākumu grozījumus;
- *EIROCONTROL* Aģentūrai vajadzētu saskaņoti izstrādāt norādes, lai palīdzētu efektīvi īstenot pārmaiņu vadību. Tam vajadzētu notikt saskaņā ar pastāvošajiem Eiropas civilās aviācijas tiesību aktiem un normatīvajām drošības prasībām, tādējādi nodrošinot viendabību.

Aģentūra atzīmē, ka *SESAR* izstrādātie ieteikumi liecina, ka *SESAR* atzīst pastāvošā tiesiskā regulējuma sadrumstalotību. Turklāt ir skaidrs, ka ierosinātajai reglamentējošajai iestādei vajadzētu būt vienīgajai šādai iestādei, bet *EIROCONTROL* reglamentējoša loma nav paredzēta.

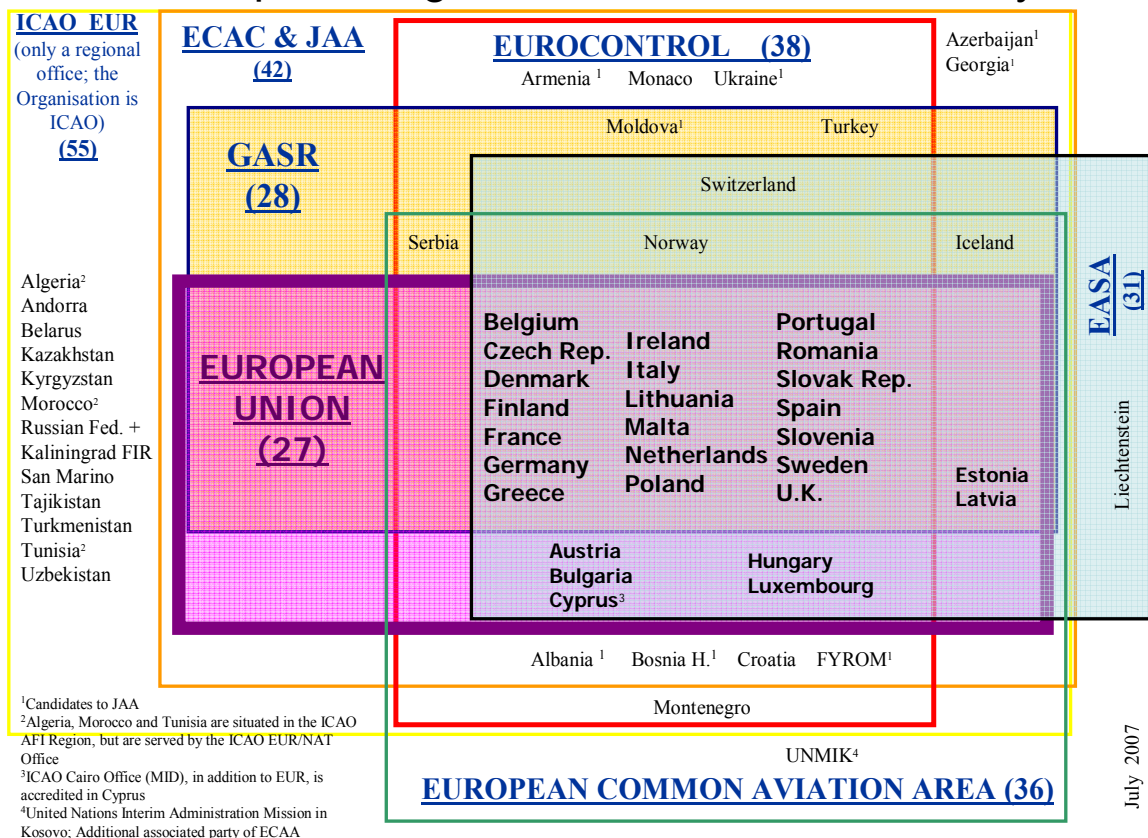
Līdzīgu viedokli ir paudusi transporta komisāra *Jacques Barrot* 2006. gada beigās izveidotā augsta līmeņa grupa (*HLG*), kas 2007. gada jūlijā klajā nākušā galīgā ziņojuma 1. ieteikumā atzīmē, ka viena no Eiropas aviācijas sistēmas vajāmajām vietām ir sadrumstalotība, kas traucē uzlabot darbību. Tā kā šo problēmu var risināt tikai Eiropas līmenī, *HLG* ir ieteikusi stiprināt Eiropas Kopienas lomu un Kopienas metodi kā vienīgo Eiropas aviācijas tiesiskā regulējuma izstrādes līdzekli. Tādējādi tiktu novērsta arī ES un citu reglamentējošo procesu pārklāšanās, nodrošinot neatkarīgas reglamentējošas un pakalpojumu struktūras un nodrošinot, ka drošības tiesiskā regulējuma izstrāde notiek neatkarīgi no citu jomu (piemēram, ekonomikas vai finanšu) regulējuma izstrādes. *HLG* 6. ieteikumā vēl konkrētāk ir ierosināts *EIROCONTROL* pārziņā atstāt vajadzīgās Paneiropas funkcijas, *ATM* tīkla projektēšanu un ar tiesisko regulējumu saistītu atbalstu Eiropas Komisijai un dalībvalstīm, ja tās šādu atbalstu lūdz, bet drošības tiesiskā regulējuma izstrādi nodot *EASA* pārziņā. Visbeidzot, 6. ieteikumā *HLG* ir lūgusi Komisiju pilnvarot *EASA* kā vienīgo visu aviācijas jomu drošības tiesiskā regulējuma instrumentu, ieskaitot lidostas un *ATM*. **Tātad problēmas, ko rada drošības tiesiskā regulējuma pašreizējā sadrumstalotība un starpvaldību nostājas juridiskie trūkumi, atzīst ne vien Aģentūra, bet arī ieinteresētās puses, *SESAR* un *HLG*.**

2.3.3. Valsts līmeņa organizācijas un procesi

2.3.3.1. Drošības uzraudzības funkciju nošķirums

Kā redzams 8. attēlā, pašlaik Lidlauku drošuma regulatoru grupā (*GASR*) ietilpst 28 valstis.

European Organisations for aviation safety



European Organisations for aviation safety = Eiropas aviācijas drošības organizācijas

ICAO EUR (only a regional office; the Organisation is ICAO) = ICAO EUR (reģionāls birojs, galvenā organizācija ir ICAO)

Algeria = Alžīrija

Andorra = Andora

Belarus = Baltkrievija

Kazakhstan = Kazahstāna

Kyrgyzstan = Kirgizstāna

Morocco = Maroka

Russian Fed. + Kaliningrad FIR = Krievijas Federācija + Kaļiņingradas apgabals

San Marino = Sanmarīno

Tajikistan = Tadžikistāna

Turkmenistan = Turkmenistāna

Tunisia = Tunisija

Uzbekistan = Uzbekistāna

Candidates to JAA = JAA kandidātvalstis

Algeria, Morocco and Tunisia are situated in ICAO AFI Region, but are served by ICAO EUR/NAT Office = Alžīrija, Maroka un Tunisija atrodas ICAO AFI reģionā, bet tās apkalpo ICAO EUR/NAT birojs

ICAO Cairo Office (MID), in addition to EUR, is accredited in Cyprus = ICAO Kairas birojs (MID) ir akreditēts ne vien EUR, bet arī Kiprā

United Nations Inter in Administration Mission in Kosovo; Additional associated party of ECAA = Apvienoto Nāciju

Organizācijas Pagaidu pārvaldes misija Kosovā; ECAA papildu asociētā puse

European Union = Eiropas Savienība

Armenia = Armēnija

Monaco = Monako

Ukraine = Ukraina

Moldova = Moldova

Turkey = Turcija

Switzerland = Šveice

Serbia = Serbija

Norway = Norvēģija

Azerbaijan = Azerbaidžāna

Georgia = Gruzija

Iceland = Islande

Belgium = Beļģija
Czech Rep. = Čehija
Denmark = Dānija
France = Francija
Finland = Somija
Germany = Vācija
Greece = Grieķija
Ireland = Īrija
Italy = Itālija
Lithuania = Lietuva
Malta = Malta
Netherlands = Nīderlande
Poland = Polija
Portugal = Portugāle
Romania = Rumānija
Slovak Rep. = Slovākija
Spain = Spānija
Slovenia = Slovēnija
Sweden = Zviedrija
U.K. = Apvienotā Karaliste
Estonia = Igaunija
Latvia = Latvija
Austria = Austrija
Bulgaria = Bulgārija
Cyprus = Kipra
Hungary = Ungārija
Luxembourg = Luksemburga
Albania = Albānija
Bosnia H. = Bosnija un Hercegovīna
Croatia = Horvātija
FYROM = Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika
Montenegro = Melnkalne
UNMIK = ANO Pagaidu pārvaldes misija Kosovā
European common aviation area = Eiropas kopējā gaisa telpa
Liechtenstein = Lihtenšteina
July 2007 = 2007. gada jūlijs

8. attēls. GASR dalībvalstis citu Eiropas organizāciju kontekstā

GASR 25 dalībvalstis ietilpst arī ES 27 + 4 valstu jeb t.s. „*EASA* sistēmā”. Tomēr šajā sistēmā pavisam ietilpst 31 valsts. Vienā no 6 valstīm⁸, kas ietilpst *EASA* sistēmā, bet neietilpst *GASR* (Kiprā), Satiksmes ministrijas pārziņā ir arī lidostu pārvaldība un ekspluatācija. Šā *RIA* sagatavošanas laikā nav konstatēti fakti, kas liecinātu, ka lidlauku drošības uzraudzības funkcijas šajā valstī būtu nošķirtas. Ierosinātās politikas iespējamā ietekme šajā situācijā ir analizēta 2.8. punktā.

2.3.3.2. Ar lidlauku ekspluatāciju saistītas funkcijas, kas atrodas valsts iestāžu pārziņā

GASR 2007. gadā ir veikusi visu 28 dalībvalstu apsekojumu, lai iegūtu informāciju par lidlauku jomas organizāciju Eiropā. No apsekojuma rezultātiem jo īpaši izriet, ka daudzos gadījumos valsts iestāžu (satiksmes ministriju, vietējo pašvaldību, reģionālo pārvaldes iestāžu), sabiedrības interešu struktūru (piemēram, tirdzniecības palātu) vai valsts īpašumā esošu uzņēmumu pārziņā atrodas lidlauku ekspluatācija un pārvaldība, bet citos gadījumos iestādēm jāpilda citas konkrētas funkcijas, kas ir saistītas arī ar ierosinātajām lidlauku drošības pamatprasībām.

⁸ Austrija, Bulgārija, Kipra, Ungārija, Lihtenšteina un Luksemburga.

Minētajā apsekojumā iegūtā svarīgākā informācija (daļa no tās būs jāiekļauj arī šajā novērtējumā) ir apkopota 12. tabulā.

Organizācijas, kas atbild par dažu funkciju izpildi lidlaukos				
Kategorijas	GASR galvenie konstatējumi	Saistītās pamatprasības (ERs)	Vai jāveic ietekmes novērtējums	
			Jā/Nē	Piezīmes
Lidlauku ekspluatācija	Par lidlauku ekspluatāciju dažādos gadījumos atbild dažādas organizācijas, piemēram: <ul style="list-style-type: none"> • reģionālās pārvaldes iestādes • vietējās pašvaldības • tirdzniecības kameras • valsts komercuzņēmumi • valsts īpašumā esoši uzņēmumi vai privātuzņēmumi 	B nodaļa	Nē	ERs nav atkarīgas no lidlauka operatora likumīgā statusa.
	Tiešā valsts pārziņā lidlauku ekspluatācija ir: <ul style="list-style-type: none"> • Igaunijā (dažos gadījumos) • Itālijā (dažos nebūtiskos gadījumos) • Norvēģijā (dažos gadījumos) • Zviedrijā (dažos gadījumos) • Grieķijā (ne visos gadījumos) 	B nodaļa	Jā	Tikai gadījumā, ja drošības uzraudzības funkcija nav nošķirta (2.8. punkts). GASR dalībvalstis tas neskar. No ES 27 + 4 valstīm iespējama ietekme tikai uz vienu valsti (t.i., uz Kipru).
Lidlauku avārijas situāciju plāni	Izskatās, ka dažos gadījumos šie plāni ir daļa no vietējo kopienu avārijas situāciju plāniem, piemēram, DK, EE, FR (<i>Préfet</i>), LT.	B.1.f.	Nē	Lidlauku operatori vienmēr ir iesaistīti, un to rīcībā jābūt avārijas situāciju risināšanas procedūrām.
	Dažos gadījumos par šiem plāniem atbild iestādes, nevis operatori (piemēram, IT).			
Vietējo kopienu avārijas situāciju plāni	Vairumā valstu šādiem plāniem jau ir jābūt.	C.3.	Nē	Šī prasība lielākoties jau ir izpildīta.
Lidlauku RFFS	Lielās lidostās RFFS lielākoties nodrošina lidlauku operatori. Izņēmums ir GR un IT.	B.1.g.	Nē	ER formulējums liek operatoriem „pierādīt” RFFS esamību.

12. tabula. GASR 2007. g. apsekojuma rezultātu kopsavilkums

Tātad šajā RIA būs jāpievērš uzmanība vienīgi jautājumam par nošķirtas (vismaz funkcionālā līmenī) drošības uzraudzības struktūras izveidi.

2.3.3.3. Lidlauku drošības uzraudzībā pašlaik nodarbināto FTEs skaits

Nr.	Valstis	Sertificētu (vai drīzumā sertificējamu) lidlauku skaits	Pilna laika ekvivalenti (FTEs)		
			Politikas un noteikumu izstrāde	Sertifikācija un uzraudzība	Profesionālo darbinieku kopskaits
1.	Beļģija	6	1	4	5
2.	Čehija	9	0,5	1,5	2
3.	Dānija	36	1	5	6
4.	Igaunija	11	2	2	4
5.	Somija	28	1	3	4
6.	Francija	70	7	122	129
7.	Īrija	28	1	2	3
8.	Itālija	50	10	25	35
9.	Latvija	8	0,5	1,5	2
10.	Nīderlande	14	10	6	16
11.	Portugāle	50	1	5	6
12.	Rumānija	33	5	8	13
13.	Slovākija	8	1	2 + 1	4
14.	Slovēnija	67	0,5	2	2,5
15.	Spānija	42	3	7	10
16.	Zviedrija	99	4	8	12
17.	Apvienotā Karaliste	142	6	14	20
	KOPĀ	701	54,5	219	273,5

Lidlauku drošuma regulatoru grupas (GASR) kolēģi Komisijas dienestu uzdevumā 2006. gadā ir savākuši dažus datus, lai noskaidrotu, cik darbinieku pavisam vajag, lai nodrošinātu visas ar lidlauku drošības tiesisko regulējumu saistītās funkcijas. Komisijas dienestiem sniegtā GASR kolēģu informācija ir apkopota 13. tabulā.

13. tabula. Lidlauku drošības uzraudzībā pašlaik nodarbināto FTE skaits

Dati, kas sniegti 13. tabulā, ir aptuveni un nepilnīgi. Tomēr tie aptver gan dažādas situācijas, piemēram, „mazas” un „lielas” valstis, gan dažādas kultūras tradīcijas. Tādēļ kopumā Aģentūra uzskata, ka šie dati saskaņā ar proporcionālas analīzes principu ir atbilstoši un pietiekami šā RIA vajadzībām, proti, **šie dati ir pietiekams paraugs, kas ļauj aplēst lidlauku drošības tiesiskā regulējuma izstrādes FTE skaitu EU 27 + 4 līmenī saskaņā ar pašlaik spēkā esošajiem tiesību aktiem.**

Pašlaik, piemēram, Apvienotajā Karalistē lidlauku drošības politikas un noteikumu izstrādē ir nodarbināti 6 FTE. Gandrīz tāds pats nodarbināto skaits ir Francijā. Pretēja situācija ir Latvijā, kur ar lidlauku drošības tiesisko regulējumu (t.i., noteikumu izstrādi + sertifikāciju + nepārtrauktu uzraudzību) nodarbojas tikai 2 profesionāli Latvijas CAA darbinieki. Tādēļ var lēst, ka „mazās” valstīs pietiek ar aptuveni 0,5 lidlauku noteikumu izstrādes „pilna laika ekvivalentiem” (FTE) gadā. Tātad vidēji lidlauku drošības noteikumu izstrādē 17 valstīs 2006. gadā ir bijuši nodarbināti aptuveni 54,5 FTEs = 3,2 FTEs vienā valstī. Piemērojot to pašu

vidējo skaitli 3,2 *FTE* katrā no ES 27 + 4 valstīm, iznāk, ka **Eiropā kopumā vajag 99 lidlauku drošības noteikumu izstrādes *FTE*.**

Ar 701 lidlauka sertifikāciju un uzraudzību 17 valstīs ir nodarbojušies 219 *FTE*. Tādējādi ($701/219 = 3,2$) saskaņā ar pašlaik spēkā esošajiem tiesību aktiem vienā kompetentajā iestādē vidēji vajag tikai vienu *FTE*, kas nodarbojas ar mazliet vairāk nekā 3 lidlauku sertifikāciju un uzraudzību: turpmākajās šā *RIA* iedaļās skaitli **3,2 lidlauki uz vienu inspektoru var uzskatīt par pašreizējo „ražīguma faktoru”**.

Šos datus var izmantot, lai veiktu ļoti aptuvenu ekstrapolāciju saistībā ar visām ES 27 +4 valstīm: pieņemot, ka katrā valstī ir aptuveni 41 (sertificējams) lidlauks (t.i., 701/17), pavisam šajā teritorijā ir 1271 lidlauks. Izdalot šo skaitli ar 3,2, iznāk, ka pavisam vajag aptuveni 400 *FTE*.

Tādēļ, lai novērtētu iespējamo nākotnes variantu ietekmi, šajā *RIA* ir izmantoti šādi „sākumstāvokli” (t.i., pašreizējo situāciju) raksturojoši skaitļi:

- saskaņā ar pašlaik spēkā esošajiem tiesību aktiem noteikumu izstrādei (t.i., paralēlai starptautisko prasību transponēšanai katras valsts tiesību aktos) vajag **99 *FTE***;
- saskaņā ar pašlaik spēkā esošajiem noteikumiem **3,2 lidlauku sertifikācijai un uzraudzībai (t.i., katra atsevišķā lidlauka ekspluatācijas un pārvaldības kontrolei), vajag 1 *FTE* jeb 400 *FTE* visās ES 27+4 valstīs kopā.**

2.3.4. Secinājumi un ES iesaistīšanās pamatojums

Aģentūra secina, ka apzinātās un analizētās problēmas attaisno iesaistīšanos ES līmenī, lai sasniegtu šādus mērķus:

- uzlabot drošību lidostās un to tuvumā, kur pēdējos desmit gados ir notikuši aptuveni 75 % no visām aviācijas avārijām, kurās Eiropā vien ir gājuši bojā 743 cilvēki;
- uzlabot drošību arī sabiedriskai izmantošanai pieejamos lidlaukos, ko izmanto vispārējās aviācijas gaisa kuģi, kuru avārijās gadā bojāgājušo skaits nav mazāks, bet, iespējams, ir pat lielāks nekā komerciālajā gaisa satiksmē iesaistītu lielu lidmašīnu avāriju upuru skaits;
- ES 27 + 4 valstīs samazināt izmaksas, ko rada aviācijas avārijas un incidenti, kurus vismaz daļēji izraisa lidlauka faktori (infrastruktūra, aprīkojums, ekspluatācija) un kas saskaņā ar aplēsēm sasniedz aptuveni 1164 miljonus eiro gadā (2006. g.);
- ES 27 + 4 valstīs pakāpeniski izveidot konsekventu un nesadrumstalotu drošības tiesisko regulējumu, kas būtu nepārprotami nošķirts no pakalpojumu sniegšanas un neatkarīgas avāriju izmeklēšanas, kā arī no citiem regulējuma vai valsts iesaistīšanās veidiem (piemēram, naudas līdzekļu piešķiršanas vai finansēšanas);
- nodrošināt stingrāku, konsekventāku un viendabīgāku tiesiskā regulējuma juridisko pamatu nekā starpvaldību organizāciju pieņemtie un publicētie noteikumi un standarti;
- no paša sākuma atbalstīt Viseiropas *SESAR* projektu, piedāvājot vienotu drošības jomas reglamentējošu iestādi, ar ko sadarboties;
- drošības tiesiskā regulējuma izmaksu racionalizācijas vispārīgajā kontekstā panākt apjoma ekonomiju lidlauku drošības un savietojamības noteikumu izstrādes jomā, kur pašlaik ir nodarbināti 99 *FTE*.

2.4. Mērķi un rādītāji

2.4.1. Mērķi

Paredzētās EASA sistēmas paplašināšanas nolūks ir risināt ar lidlauku jomu saistītās problēmas, ko rada drošības noteikumu izstrādes pašreizējā organizācija un kompetento iestāžu veiktās drošības uzraudzības standartizācijas trūkums.

Noteiktos mērķus var iedalīt atbilstoši trim līmeņiem, ko Komisijas dienesti parasti izmanto, veicot ietekmes novērtējumu:

- **vispārīgie mērķi**, kas atspoguļo kopīgos plašos politiskos mērķus;
- **konkrētie mērķi**, kas ir plānotās likumdošanas iniciatīvas tuvākie mērķi un palīdz sasniegt vispārīgos mērķus. Gan vispārīgos, gan konkrētos mērķus iespaido faktori, ko ne Komisija, ne Aģentūra nespēj tieši kontrolēt, tādēļ reizēm tos ir grūti izmērīt;
- **operatīvie mērķi**, kas ir saistīti ar priekšlikuma precīzajiem rezultātiem un ko var novērtēt un pat izmērīt, izmantojot atbilstošus rādītājus.

Ar EASA kompetences attiecināšanu uz lidlauku drošības un savietojamības tiesisko regulējumu saistītie mērķi un rādītāji ir aprakstīti 2.4.2. līdz 2.4.5. punktā.

2.4.2. Vispārīgie mērķi

Vispārīgie mērķi ir Eiropas Komisijas vispārīgie sociālie mērķi, kas ir aprakstīti Komisijas darba programmā un ikgadējā politikas stratēģijā⁹, kura savukārt lielā mērā pamatojas uz „Lisabonas stratēģiju”, un tie ir šādi:

- sekmēt Eiropas virzību uz *labklājību*, kas vienlaikus ar iekšējā tirgus izveidi (pie kuras pieder arī darbaspēka mobilitātes atvieglināšana), kura pamatā ir godīga konkurence, nozīmē arī transporta sistēmas lielāku efektivitāti un rezultativitāti, atbalstu SESAR projektam, kā arī avāriju un incidentu izmaksu samazinājumu un ar drošības tiesisko regulējumu saistīto izmaksu samazinājumu (ar noteikumu izstrādi saistītā apjoma ekonomija būs aptuveni proporcionāla ES tiesību aktu darbības jomā ietilpstošo lidlauku skaitam);
- stiprināt Eiropas apņemšanos panākt *solidaritāti*, kas nozīmē arī vienāda iedzīvotāju aizsardzības līmeņa nodrošināšanu visu ES 27 + 4 valstu teritorijā un attiecas arī uz visiem aviatoriem, kuri izmanto „sabiedriskai izmantošanai pieejamus lidlaukus”;
- uzlabot iedzīvotāju *aizsardzību*, šajā gadījumā *drošumu* un arī transporta drošību;
- projicēt un popularizēt šos mērķus ārpus ES robežām, gādājot par to *labāku ārējo atspoguļojumu* vai, kā tas ir EASA sistēmas gadījumā (t.i., tajā ietilpst EU 27 + 4 valstis, bet tā ir atvērta arī citām valstīm), paplašinot ES tiesību aktu īstenošanu kaimiņvalstīs.

2.4.3. Konkrētie mērķi

Konkrētie mērķi ir saistīti ar konkrētajiem gaisa transporta mērķiem, ko atbalsta arī citas iniciatīvas, piemēram, Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīva. Sīkāk šie konkrētie mērķi ir izklāstīti 2001. gadā publicētajā Eiropas transporta politikai veltītajā Baltajā grāmatā un tās

⁹ skatīt http://eiropa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm

vidusposma pārskatā¹⁰, kas publicēts 2006. gadā. *EASA* sistēmas paplašināšana faktiski ir cieši saistīta ar dažiem no šiem konkrētajiem mērķiem, kas īsumā ir šādi:

- kvalitatīvu transporta risinājumu pieejamība par pieņemamām cenām, lai sekmētu personu, preču un pakalpojumu brīvu apriti, pamatojoties uz kopīgiem noteikumiem, ko piemēro viendabīgi un kas aptver visas aviācijas jomas;
- arī uzņēmumiem pieejams augsts mobilitātes līmenis, kas nozīmē viendabīgus un vienādus spēles noteikumus visiem tirgus dalībniekiem iekšējā tirgū, kur nav šķēršļu, kuri varētu kavēt komercuzņēmumu dibināšanu un paplašināšanu jebkurā no ES 27 + 4 valstīm;
- veicināt viendabīgu darba tirgus standartu minimumu, tostarp darbinieku kvalifikācijas pilnveidi;
- aizsargāt pasažieru un iedzīvotāju drošību un drošumu, turklāt drošības aizsardzība ir ierosinātās iniciatīvas galvenais mērķis, ieskaitot to izmaksu samazinājumu, kuras rada avārijas un incidenti, kas notiek vadīšanas pa zemi un stāvēšanas posmā;
- paaugstināt transporta sistēmas efektivitāti un ilgtspējību, kas nozīmē arī apjoma ekonomiju un saistītā valsts sektora izmaksu racionalizāciju (piemēram, valsts sektorā nodarbināmo *FTEs* kopskaita kontroli; tehnisko norādījumu iekļaušanu Kopienas specifikācijās (*CSs*); mazu uzņēmumu vērtēšanas struktūras utt.);
- ieviest jauninājumus (piemēram, satelītu navigāciju), kas varētu uzlabot iedzīvotāju aizsardzību it visur, vienlaikus samazinot saistītās ieviešanas izmaksas (piemēram, samazinot lidlauka aprīkojumu);
- atvieglināt tehnoloģiju evolūciju, samazinot nevajadzīgu un ierobežojošu saistošu noteikumu apjomu;
- darbojoties starptautiskās organizācijās un paplašinot teritoriju, kurā ir spēkā konkrēti ES tiesību akti, panākt, lai ES ieņemtu pasaules līderpozīcijas.

2.4.4. Operatīvie mērķi

Mērķi, ko paredzēts sasniegt, paplašinot *EASA* sistēmu, acīmredzami ir cieši saistīti ar 2.3. punktā analizētajām problēmām. Faktiski izvēlētās politikas nolūks ir novērst vai mazināt pastāvošās problēmas un panākt uzlabojumus. Tādējādi šie mērķi ir arī cieši saistīti ar ietekmi, kas raksturo iesaistīšanās gaidāmos rezultātus, kurus var uzraudzīt un novērtēt *ex-post* (t.i., atbildot uz jautājumu: „Vai iesaistīšanās rezultātā ir sasniegti sākumā definētie mērķi?”).

Tādējādi operatīvie mērķi ir saistīti ar ierosinātās ES iesaistīšanās konkrētajiem pasākumiem. Operatīvo mērķu rezultāti ir saskatāmi vai pat izmērāmi, un tos var tieši attiecināt uz veiktajiem pasākumiem. Šie saskatāmie/izmērāmie operatīvie mērķi pirmkārt ir šādi:

- Eiropas likumdevēja veicamie *EASA* Pamatregulas 1592/2002 grozījumi;
- uz lidlaukiem un uz lidlauku operatoriem attiecināmu kopīgu īstenošanas noteikumu un Kopienas specifikāciju (*CSs*) publicēšana;
- darba organizācijas izveide;
- nepārtraukta lidlauku drošības uzraudzība;
- ciešu attiecību uzturēšana ar *SESAR*;
- tādu lidlauku operatoru parādīšanās tirgū, kuri pārvalda vairāk nekā vienu lidlauku un kuriem ir vienots sertifikāts;
- standartizācijas pārbažu ieviešana un īstenošana lidlauku jomā.

¹⁰ COM (2006) 314 galīgā redakcija, 2006. gada 22. jūnijs – „Eiropas dinamisma saglabāšana — ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā”, publicēts http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_en.pdf

2.4.5. Rādītāji

Atbilstoši dažādajiem mērķiem var noteikt trīs dažādu līmeņu rādītājus:

- *vispārīgo rezultātu* rādītāji: tos izsaka kā galīgo vēlamu ietekmi uz sabiedrību. Tos parasti mēra ar vispārīgiem rādītājiem, un tos var iespaidot daudzi citi rādītāji un politikas jomas (piemēram, aviācijas drošības politika); dažos gadījumos ir grūti vai pat neiespējami sasaistīt šos rezultātus ar *EASA* kompetences attiecināšanu uz lidlaukiem;
- *konkrēto rezultātu* rādītāji: t.i., ierosinātās politikas tuvākie mērķi, kas jāpanāk, lai sasniegtu vispārīgo mērķi. Tos izsaka kā politikas variantu īstenošanas tiešos un īstermiņa rezultātus, un tos arī var iespaidot citas politikas jomas (piemēram, SES politika, kuras mērķis arī ir aviācijas drošības uzlabošana);
- *operatīvo rezultātu* rādītāji: t.i., precīzie pasākumi vai tiešie rezultāti, ko iecerēs panākt, īstenojot šiem jautājumiem veltītajā Aģentūras atzinumā ierosināto politiku. Šo rezultātu sasniegšanu Komisija tieši kontrolē un tie ir viegli pārbaudāmi.

Rādītāji ļauj uzraudzīt, vai rezultāti tiek sasniegti un cik lielā mērā tas izdodas. Rādītāju iepriekšēja definēšana ir svarīga, jo tas ļauj novērtēt ierosinātās politiskās iesaistīšanās rezultātus. Konkrēto un vispārīgo mērķu rezultātu rādītāji ir cieši saistīti ar problēmām un gaidāmo ietekmi, kamēr operatīvo mērķu rezultātu rādītāji ir vienkāršāki un saskatāmāki un saistīti ar pasākumu īstenošanu. Ar vispārīgajiem mērķiem saistītie Aģentūras ierosinātie vispārīgo rezultātu rādītāji ir apkopoti 14. tabulā.

Apzinātās problēmas	Vispārīgie mērķi	Vispārīgo rezultātu rādītāji
Jāuzlabo aviācijas drošība lidlaukos un to tuvumā.	Iedzīvotāju <i>aizsardzība</i> : transporta un aviācijas drošība.	Drošība visos sabiedriskai izmantošanai pieejamos lidlaukos.
Jāsamazina to aviācijas avāriju izmaksas, ko vismaz daļēji izraisa lidlauka faktori.	<i>Labklājība</i> : samazinātas to aviācijas avāriju izmaksas, ko vismaz daļēji izraisa lidlauka faktori.	To bojājumu izmaksas, kurus rada avārijas un incidenti vadīšanas pa zemi un stāvēšanas posmā.
Jānovērš drošības tiesiskā regulējuma sadrumstalotība.	<i>Labāks ārējais atspoguļojums</i> .	Ieguldījums <i>ICAO</i> 14. pielikuma pārskatīšanā.
	<i>EASA</i> sistēmas <i>paplašināšana</i> aiz ES 27 + 4 valstu robežām.	Jaunās valstis, kas pievienojas <i>EASA</i> .
Jānodrošina tiesiskā regulējuma stabils juridiskais pamats.	<i>Labklājība</i> : iekšējā tirgus veidošana un darbaspēka mobilitātes veicināšana.	Vairāku lidlauku operatoru parādīšanās. Kopīgu kompetences programmu izstrāde lidlauku darbiniekiem, kas veic ar aviācijas drošību saistītus uzdevumus.
	<i>Solidaritāte</i> : vienāda iedzīvotāju aizsardzības līmeņa nodrošināšana visā ES 27 valstu teritorijā.	Standartizēta kopīgu noteikumu piemērošana ES 27+4 valstīs saprātīgam pēc iespējas lielākam lidlauku skaitam.
Jau pašā sākumā jāatbalsta <i>SESAR</i> no drošības tiesiskā regulējuma viedokļa.	<i>Labklājība</i> : atbalsts <i>SESAR</i> projektam, piedāvājot skaidru drošības tiesiskā regulējuma saskarni.	Oficiālas <i>SESAR</i> un Aģentūras saskarnes izveide, vienlaikus ievērojot lomu nošķirumu.
Jāracionalizē lidlauku drošības tiesiskā regulējuma izmaksas.	<i>Labklājība</i> : ar lidlauku drošības tiesisko regulējumu saistīto	<i>EASA</i> lidlauku drošības tiesiskā regulējuma mehānisma īstenošana,

	izmaksu samazināšana.	nodarbinot daudz mazāk nekā 90 <i>FTE</i> . Līdz minimumam samazināta vajadzība pēc valsts līmeņa noteikumu izstrādes.
--	-----------------------	--

14. tabula. Apzinātās problēmas, vispārīgie mērķi un vispārīgo rezultātu rādītāji

Ar 2.3. punktā analizētajām problēmām var saistīt arī konkrētos mērķus. Šie mērķi un to sasniegšanas uzraudzības rādītāji ir apkopoti 15. tabulā.

Apzinātās problēmas	Konkrētie mērķi	Konkrēto rezultātu rādītāji
Jāuzlabo aviācijas drošība lidlaukos un to tuvumā.	Kopīgu noteikumu standartizēta piemērošana.	Standartizācijas pārbaudu piemērošana arī lidlauku jomā.
	Kvalitatīvi transporta risinājumi.	Vadības sistēmu ieviešana visos lielajos lidlaukos.
	Pasažieru, aviatoru un iedzīvotāju drošības aizsardzība.	Lidlauku drošības rādītāji.
To aviācijas avāriju un incidentu izmaksas, ko izraisa lidlauka faktori.	Samazinātas to aviācijas avāriju un incidentu izmaksas, ko vismaz daļēji izraisa lidlauka faktori.	To bojājumu izmaksas, kurus rada avārijas un incidenti vadīšanas pa zemi un stāvēšanas posmā.
Jānovērš drošības tiesiskā regulējuma sadrumstalotība.	ES tiesību akti, kas aptver visas aviācijas jomas.	Pamatregulas grozījumi, aptverot arī lidlaukus.
	Kopīgi ES lidlauku drošības un savietojamības noteikumi.	Lidlauku un lidlauku operatoru prasību īstenošanas noteikumu pieņemšana.
	Vispārēja savietojamība.	Ieguldījums <i>ICAO</i> 14. pielikuma evolūcijā.
	Dalība starptautiskās organizācijās.	Nepārtraukta piedalīšanās <i>GASR</i> darbībā.
	Konkrētu ES tiesību aktu piemērošanas teritorijas paplašināšana.	Jaunu valstu pievienošanās <i>EASA</i> .
	Lidlauku aprīkojuma projektēšanas un ražošanas standartizācijas pilnveide.	Lidlauku aprīkojuma un saistītās projektēšanas un ražošanas noteikumu ieviešana.
Jānodrošina tiesiskā regulējuma stabils juridiskais pamats.	Arī uzņēmumiem pieejama mobilitāte.	Vienotu lidlauku operatoru sertifikātu ieviešana un izmantošana.
	ES standarti, lai nodrošinātu labāku darbinieku kvalifikāciju.	Kopīgu kompetences programmu izstrāde lidlauku darbiniekiem, kas veic ar aviācijas drošību saistītus uzdevumus.
Jau pašā sākumā jāatbalsta SESAR no drošības tiesiskā regulējuma viedokļa.	Jaunu ekspluatācijas koncepciju un tehnoloģisku jauninājumu (piemēram, satelītu navigācijas) ieviešana.	Oficiāla tiesiskā regulējuma saskarne.
		Skaidrība par satelītu navigācijas sertifikācijas kārtību.
Jāracionalizē lidlauku drošības tiesiskā regulējuma izmaksas.	Apjoma ekonomija un saistītā valsts sektora izmaksu racionalizācija.	Daudz mazāk nekā 90 Aģentūras <i>FTE</i> , kas nodarbojas ar lidlauku noteikumu izstrādi, standartizāciju un drošības analīzi.

		Kompetentajās iestādēs pieejamie darbinieki.
	Tehnisko norādījumu iekļaušana CSs un tehnoloģiju evolūcijas atvieglināšana, samazinot nevajadzīgu un ierobežojošu saistošu noteikumu apjomu.	Tehnisko norādījumu iekļaušana CSs.
	Mazu lidlauku un uzņēmumu sertifikācijas uzticēšanas vērtēšanas struktūrām.	Pamatregulas grozījumi, kas paredz pilnvarot vērtēšanas struktūras.

15. tabula. Apzinātās problēmas, konkrētie mērķi un konkrēto rezultātu rādītāji

Visbeidzot, operatīvos mērķus var saistīt ar vairākiem detalizētiem saskatāmiem vai izmērāmiem operatīvo rezultātu rādītājiem, kā redzams 16. tabulā sniegtajā apkopojumā.

Operatīvie mērķi	Operatīvo rezultātu rādītāji
Pamatregulas grozīšana, iekļaujot lidlaukus.	Komisijai iesniegts Aģentūras atzinums.
	Komisijas pieņemts likumdošanas priekšlikums.
	Pirmais lasījums Eiropas Parlamentā.
	Padomes nostāja.
	Otrais lasījums Eiropas Parlamentā.
	Grozījumu pieņemšana.
Lidlauku un lidlauku operatoru prasību kopīgu īstenošanas noteikumu publicēšana un pieņemamo atbilstības panākšanas līdzekļu (AMC) publicēšana.	Pirmā <i>NPA</i> publicēšana par lidlauku prasību īstenošanas noteikumiem.
	Pirmā <i>NPA</i> publicēšana par lidlauku operatoru prasību īstenošanas noteikumiem.
	Pirmā <i>CRD</i> publicēšana par lidlauku prasību īstenošanas noteikumiem.
	Pirmā <i>CRD</i> publicēšana par lidlauku operatoru prasību īstenošanas noteikumiem.
	Pirmā atzinuma iesniegšana par lidlauku prasību īstenošanas noteikumiem.
	Pirmā atzinuma iesniegšana par lidlauku operatoru prasību īstenošanas noteikumiem.
	Lidlauku Kopienas specifikāciju (<i>CSs</i>) pirmās grupas publicēšana.
Darba organizācijas izveide.	Darbinieku pieņemšana, lai līdz 2008. gadam ar <i>ATM</i> /lidlauku noteikumu izstrādi varētu nodarboties 5 struktūrvienības.
	Darbinieku pieņemšana, lai varētu veikt lidlauku notikumu drošības analīzi.
	Darbinieku pieņemšana, lai līdz 2008. gadam varētu veikt ar lidlauku jomu saistītās standartizācijas pārbaudes.
	Tādu ārēju revidentu izraudzīšana, kuri varētu piedalīties ar lidlauku jomu saistītās standartizācijas pārbaudēs.
	Lidlauku aprindu iekļaušana <i>SSCC</i> .
	Īstenošanas noteikumu projekta izstrādes grupas izveide ar ārēju ekspertu piesaisti.
	Pirmās vērtēšanas struktūras akreditācija.

Nepārtraukta lidlauku drošības uzraudzība.	Lidlauku drošības analīzes iekļaušana ikgadējā drošības pārskatā no 2008. gada.
Attiecības ar <i>SESAR</i>	<i>SESAR</i> drošības rezultātu novērtēšana.
Vienoti lidlauku operatoru sertifikāti.	Tādu lidlauku operatoru parādīšanās tirgū, kuriem ir vienots sertifikāts un kuri pārvalda vairāk nekā vienu lidlauku.
Standartizācijas pārbaūžu ieviešana un īstenošana lidlauku jomā.	Standartizācijas procedūru ieviešana lidlauku jomā.
	Pirmās standartizācijas pārbaūžu sērijas plānošana, aptverot arī lidlauku jomu.
	Pirmās pārbaudes veikšana, aptverot arī lidlauku jomu.

16. tabula. Apzinātās problēmas, operatīvie mērķi un operatīvo rezultātu rādītāji

2.5. Iespējamie varianti

2.5.1. Provizoriskajā ietekmes novērtējumā aplūkoti varianti

Komisijas dienestu 2005. gadā veiktajā, 1.3.3. punktā minētajā provizoriskajā ietekmes novērtējumā (Komisijas dienestu uzdevumā to veica konsultantu uzņēmums *ECORYS*) ir aplūkoti 5 vispārīgi alternatīvi varianti:

- A) „neiesaistīšanās” (t.i., pēc *EASA* funkciju pirmās paplašināšanas gaidāmā situācija turpmāk vairs nemainās: *EASA* atbild par lidojumderīgumu, gaisa kuģu apkalpes locekļu licencēšanu un gaisa pārvadājumiem; par *ANS*, ieskaitot Viseiropas pakalpojumu sniedzējus, un par lidlaukiem atbild valsts līmenī izraudzītas kompetentas iestādes);
- **B) pakāpeniska *EASA* sistēmas paplašināšana, attiecinot noteikumu izstrādi, sertifikāciju un standartizācijas pārbaudes arī uz *ATM*, *ANS* un lidlauku jomu;**
- C) *SES EIROCONTROL* pilnvarojuma mehānisma paplašināšana, attiecinot to arī uz lidlauku drošības tiesisko regulējumu un uzticot *EIROCONTROL* arī ar sertifikācijas un standartizācijas pārbaūžu jomu saistītus uzdevumus;
- D) pilnīgi jaunas Eiropas aģentūras izveide, lai palīdzētu Komisijai ar *ATM*, *ANS* un lidlauku drošības tiesisko regulējumu saistītos jautājumos;
- E) ar *ATM* saistītu konkrētu, operatīvu papildu funkciju (piemēram, gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības) uzticēšana „paplašinātajai” *EASA* (saskaņā ar B variantu).

Pamatojoties uz konsultantu veikto gaidāmās ietekmes analīzi, provizoriskajā pētījumā par labāko ir atzīts B variants, kuru ir atbalstījušas arī aptaujātās ieinteresētās puses.

2.5.2. Šajā *RIA* aplūkoti varianti

Tātad šajā *RIA* nebija iemesla atkārtoti vērtēt provizoriskā ietekmes novērtējuma A, C, D un E variantu. Tomēr, lai B variantu varētu faktiski īstenot, šajā *RIA* ir novērtēti citi svarīgi jautājumi.

NPA 06/2006 ieinteresētajām pusēm šajā sakarā ir uzdoti 9 jautājumi, arī pieņemot, ka galīgais mērķis ir īstenot jau pamatoto un (Komisijas¹¹) izvēlēto 2.5.1. punktā minēto B variantu.

No šiem 9 jautājumiem 2. jautājums faktiski aptvēra divus atsevišķus jautājumus: ierosināto pamatprasību vispārīgo atbilstību un arī glābšanas un ugunsdzēsības dienestiem (*RFFS*) piemērojamo prasību alternatīvus variantus. *CRD* šo divu atšķirīgo jautājumu analīze jau bija nošķirta. Tādēļ jāuzskata, ka *NPA* pavisam ir uzdoti 10 jautājumi. Aģentūra uzskata, ka no ietekmes novērtējuma viedokļa četri no šiem desmit jautājumiem plašāk nav jāanalizē.

Šie četri jautājumi ir parādīti 17. tabulā, norādot iemeslus, kādēļ Aģentūra uzskata plašāku ietekmes analīzi par nelietderīgu.

<i>NPA 06/2006</i> jautājumi		Kādēļ alternatīvu variantu aplūkošana nav lietderīga
Nr.	Jautājumu formulējums	
1.	Aģentūra vēlas uzzināt, vai ieinteresētās puses piekrīt, ka īpašu augsta līmeņa pamatprasību noteikšana Kopienas līmenī ir vislabākais līdzeklis, lai noteiktu lidlauku drošības tiesiskā regulējuma drošības mērķus.	Novērtējumu EK uzdevumā jau ir veicis <i>ECORYS</i> (salīdzinot B variantu un A jeb „neiesaistīšanās” variantu). Papildu novērtējums nav vajadzīgs.
2. par <i>ERs</i>	Aģentūra vēlas uzzināt, vai pievienotās pamatprasības faktiski atbilst iepriekš izklāstītajiem kritērijiem un vai tās ir labs lidlauku drošības un savietojamības tiesiskā regulējuma pamats, ņemot vērā paredzēto darbības jomu.	<i>ERs</i> kvalitatīvs vērtējums. Nav apzināti būtiski alternatīvi varianti.
5.	Aģentūra vēlētos uzzināt ieinteresēto pušu viedokli šādos jautājumos: a) Vai ir vajadzīgi sīki īstenošanas noteikumi, lai maziem lidlaukiem būtu vieglāk pierādīt atbilstību ar lidlauku fiziskajiem raksturlielumiem un infrastruktūru saistītajām pamatprasībām? b) Vai ir vajadzīgi sīki īstenošanas noteikumi, lai maziem lidlaukiem būtu vieglāk pierādīt atbilstību ar lidlauku ekspluatāciju un pārvaldību saistītajām pamatprasībām? c) Cik liela nozīme šajā kontekstā ir pamatprasībās jau ierosinātajai lielu un mazu lidlauku nošķiršanai?	Lielais vairums ieinteresēto pušu neatbalsta šādu risinājumu. Vienīgais iespējamais variants: visiem lidlaukiem (lieliem un maziem) proporcionāli <i>IRs</i> . Alternatīvu variantu analīze nav vajadzīga. Ja turpmāk tiks ierosināti īstenošanas noteikumi, Aģentūra veiks pienācīgu <i>RIA</i> .
6.	Aģentūra vēlētos uzzināt ieinteresēto pušu viedokli šādos jautājumos: a) Vai ir jāparedz sertifikācija, lai pārlicinātos par mazo lidlauku atbilstību ar lidlauku fiziskajiem raksturlielumiem un infrastruktūru saistītajām pamatprasībām? b) Vai ir jāparedz sertifikācija, lai pārlicinātos par mazo lidlauku atbilstību ar lidlauku ekspluatāciju un pārvaldību saistītajām pamatprasībām? c) Cik liela nozīme šajā kontekstā ir pamatprasībās jau ierosinātajai lielu un mazu lidlauku nošķiršanai?	Lielais vairums ieinteresēto pušu neatbalsta šādu risinājumu: jāsertificē visi lidlauki. Uz maziem lidlaukiem attiecināmu alternatīvu variantu analīze nav vajadzīga.

¹¹ COM (2005) 578 galīgā redakcija, 2005. gada 15. novembris.

17. tabula. NPA 06/2006 jautājumi, kuru sīkāka ietekmes analīze nav lietderīga

Savukārt saistībā ar pārējiem sešiem jautājumiem bija iespējami alternatīvi risinājumi. Šie alternatīvie risinājumi ir norādīti 18. tabulā, un to ietekmes sīkāka analīze ir sniegta 2.6. līdz 2.10. punktā.

NPA 06/2006 jautājumi		Tēmas	Alternatīvie varianti		Analizēti RIA punktos
Nr.	Jautājumi		Id.	Apraksts	
2. par RFFS	Glābšanas un ugunsdzēsības dienestiem piemērojamās prasības (tostarp personāla kompetences prasības)	RFFS personāls	2.A	Uz RFFS personālu attiecas vispārējais, nevis īpašs aviācijas tiesiskais regulējums.	2.10.
			2.B	Uz RFFS personālu attiecas īpašas aviācijas kompetences programmas un medicīniskās prasības.	
			2.C	Uz RFFS personālu attiecas arī kopīgie aviācijas noteikumi, kuru administrēšana ir kompetento iestāžu pārziņā, jo īpaši attiecībā uz medicīnisko piemērotību.	
3.	Kopīgo noteikumu attiecināšana uz lidlaukiem, kas nav atvērti sabiedriskai izmantošanai	Kopīgo noteikumu darbības joma	3.A	Kopīgie ES noteikumi attiecas tikai uz lidostām.	2.6.
			3.B	Kopīgie ES noteikumi attiecas uz visiem sabiedriskai izmantošanai pieejamiem lidlaukiem.	
			3.C	Kopīgie ES noteikumi attiecas uz visiem lidlaukiem (ieskaitot lidlaukus, kas nav atvērti sabiedriskai izmantošanai, un privātus lidlaukus).	
4. + 9.	Lidlauku aprīkojuma tiesiskais regulējums	Lidlauku aprīkojums	4.A	Uz lidlauku aprīkojumu neattiecas ES līmeņa tiesiskais regulējums.	2.7.
			4.B	Kopīgi ES noteikumi (t.i., ETSO), kas attiecas uz „nestandarta” aprīkojumu un kuru izpildi nodrošina ražotāju atbilstības deklarācijas un lidlauku operatoru pārbaudes deklarācijas.	
			4.C	Tāds pats kā 4.B variants, tikai bez pārbaudes deklarācijām, jo pārbaudes ietilpst lidlauku sertifikācijas procesā.	
7.	Vienots ADOC sertifikāts	Sertifikācijas process	7.A	Katra lidlauka sertifikācijas process (ieskaitot infrastruktūru un pārvaldību).	2.8.
			7.B	Katram lidlaukam atsevišķs infrastruktūras un aprīkojuma sertifikāts, kā arī uzņēmuma līmeņa organizācijas sertifikāts visiem uzņēmumiem, kas apsaimnieko vairākus lidlaukus.	
			7.C	Tāds pats kā 7.B variants, taču „vienots” lidlauka operatora sertifikāts tikai tad, ja operators to lūdz.	
8.	Vērtēšanas struktūru nozīme		8.A	Noteiktus mazāk sarežģītus lidlaukus drīkst sertificēt un uzraudzīt ne vien kompetentās iestādes, bet arī akreditētas vērtēšanas struktūras. Pieteikumu iesniedzēji paši lem, pie kurām sertifikācijas organizācijām griezties.	2.9.

			8.B	Visus lidlaukus drīkst sertificēt un uzraudzīt ne vien kompetentās iestādes, bet arī akreditētas vērtēšanas struktūras. Pieteikumu iesniedzēji paši lem, pie kurām sertifikācijas organizācijām griezties.	
			8.C	Noteiktus mazāk sarežģītus lidlaukus drīkst sertificēt un uzraudzīt tikai akreditētas vērtēšanas struktūras.	
9.	Lidlauku aprīkojuma atbilstības pārbaudes	Lidlauku u aprīkojums	Skatīt 4. + 9. rindu		

18. tabula. NPA 06/2006 jautājumi ar alternatīviem variantiem

2.6. Kopīgo ES noteikumu darbības jomas ietekmes analīze

2.6.1. Alternatīvie varianti

Šā RIA 2.5.2. punktā ir noteikti šādi kopīgo ES lidlauku drošības noteikumu darbības jomas alternatīvie varianti:

- 3.A: kopīgie ES noteikumi attiecas tikai uz lidostām (t.i., uz lidlaukiem, ko izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem);
- 3.B: kopīgie ES noteikumi attiecas uz visiem sabiedriskai izmantošanai pieejamiem lidlaukiem;
- 3.C: kopīgie ES noteikumi attiecas uz visiem lidlaukiem (ieskaitot privātus lidlaukus un lidlaukus, kas nav atvērti sabiedriskai izmantošanai).

2.6.2. Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits

2.6.2.1. Lidlauki

ICAO 14. pielikuma pašreizējā izdevumā (9. grozījums, 15.06.06.) ir sniegta šāda „lidlauka” definīcija:

„Lidlauks ir noteikta zemes vai ūdens platība (ieskaitot būves, iekārtas un aprīkojumu), ko pilnīgi vai daļēji paredzēts izmantot gaisa kuģu ielidošanai, izlidošanai un kustībai pa virsmu”.

Atkarībā no vārda „paredzēts” interpretācijas ICAO lidlauka definīciju varētu uzskatīt par pārāk plašu. Ja „paredzēts” nozīmē „īpaši plānots”, tad šajā definīcijā var iekļaut tikai lidlaukus to parastajā izpratnē. Savukārt, ja „paredzēts” nozīmē „likumīgi atļauts”, tad par „lidlaukiem” varētu uzskatīt arī virkni citu ūdens un zemes platību (piemēram, ezerus Somijā; sniega laukus Alpos, kur ir atļauts no helikopteriem izsēdināt slēpotājus; kalnu pļavas, no kurām izlido paraplanieri utt.).

Tādēļ ES tiesību aktos¹² šī definīcija ir mainīta, ieviešot jēdzienu „īpaši pielāgota [platība]”, kas ierobežo tādu laukumu skaitu, kurus aptver lidlauka definīcija.

„Īpaši pielāgots” nolaišanās vietu skaitā, piemēram, Slovēnijā („mazā” dalībvalstī) pašlaik ietilpst aptuveni 60 lidlauki, ieskaitot īsas zāles joslas, ko izmanto tikai izklaides aviācijā. Itālijā („lielā” dalībvalstī) pavisam ir aptuveni 400 šādu lidlauku. Var pieņemt, ka vidēji vienā valstī ir aptuveni 200 „īpaši pielāgotu” lidlauku (ieskaitot lidlaukus ar vismazākajiem un vienkāršākajiem skrejceļiem), tātad ES 27 + 4 valstīs lidlauku kopskaits ir aptuveni 6000. No otras puses, piemēram, Francijā, Vācijā un Zviedrijā gandrīz visi lidlauki ir iekļauti oficiālajā Aeronautikas informatīvajā izdevumā (*AIP*): attiecīgi 441, 394 un 154. Itālijā *AIP* ir iekļauti tikai 100 lidlauki, bet pastāv vēl 300 „aviācijas virsmas”. Polijā, lielā valstī, ko var uzskatīt par reprezentatīvu Austrumeiropas valsti, *AIP* ir iekļauti 77 lidlauki. Tātad kopā šajās piecās valstīs pavisam ir aptuveni 1466 lidlauki. Saskaņā ar *TREN ĢD* 2006. gada statistikas rokasgrāmatu¹³ šajās piecās valstīs kopā dzīvo 249,439 miljoni cilvēku: tātad uz miljona cilvēkiem ir aptuveni 5,88 lidlauki. Saskaņā ar to pašu rokasgrāmatu ES 27 +4 valstu iedzīvotāju skaits 2006. gadā ir bijis aptuveni 503,500 miljoni cilvēku. Piemērojot to pašu attiecību, t.i., 5,88 lidlauki uz miljona iedzīvotājiem, saskaņā ar šīm alternatīvajām aplēsēm iznāk, ka lidlauku kopskaits ir aptuveni 3000. Precīzi oficiāli dati par lidlauku kopskaitu nekur nav publicēti. **Šajā ietekmes novērtējumā ir pieņemts, ka pavisam ir 4500 lidlauki** (t.i., vidējais skaits starp 6000 un 3000).

Savukārt aplūkojot lidostu kustību intensitāti, saskaņā ar *EIROCONTROL*¹⁴ statistikas datiem 42 ES 27 +4 valstu lidostās 2006. gadā ir reģistrētas vairāk nekā 50 000 kustību, kā redzams 19. tabulā.

Nr.	Lidostas	2006. gadā reģistrēto kustību skaits
1.	Parīze/Šarla de Golla lidosta	270753
2.	Frankfurte	244467
3.	Londona/Hītrovā lidosta	238361
4.	Madride/Barahas lidosta	217635
5.	Amsterdama	217561
6.	Minhene	203785
7.	Barselona	163857
8.	Roma/Fjumičīno lidosta	157906
9.	Londona/Getvikas lidosta	131914
10.	Kopenhāgena/Kastrupas lidosta	129137
11.	Vīne	128773
12.	Milāna/Malpensas lidosta	125712
13.	Cīrihe	124189
14.	Brisele	123736
15.	Parīze/Orlī lidosta	116833
16.	Stokholma/Årlandas lidosta	113364
17.	Mančestera	112645
18.	Oslo/Gardermēnas lidosta	108034
19.	Diseldorfa	107090

¹² Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīvas 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās 2. pants. (*Oficiālais Vēstnesis* L 272, 25.10.1996., 0036.-0045. lpp.).

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

¹⁴ *EIROCONTROL eCODA Annual Digest 2006*.

20.	Londona/Stenstedas lidosta	102509
21.	Dublina	95554
22.	Palma de Maljorka	94995
23.	Atēnas	92520
24.	Helsinki/Vantā lidosta	86160
25.	Prāga/Ružines lidosta	80164
26.	Ženēva	79235
27.	Hamburga	78679
28.	Ķelne/Bonna	75197
29.	Štutgarte	75106
30.	Varšava/Okečes lidosta	72259
31.	Berlīne/Tēgeles lidosta	68714
32.	Lisabona	68211
33.	Nīca	68198
34.	Milāna/Linate lidosta	64891
35.	Liona/Sartolā lidosta	64334
36.	Edinburga	62448
37.	Budapešta/Ferihegi lidosta	62360
38.	Malaga	62089
39.	Birmingema	57665
40.	Laspalmasa	57001
41.	Londona/Lutonas lidosta	55038
42.	Glāzgova	52332

19. tabula. Lidostas, kurās 2006. gadā ir reģistrētas vairāk nekā 50000 kustību

Tā kā turpmākajos gados ir gaidāms gandrīz pastāvīgs satiksmes pieaugums, var pieņemt, ka tādu „lielu” lidostu kopskaits, kurās ir vairāk nekā 50000 kustību gadā, ir aptuveni 50. Bet visi lidlauki, kuros notiek regulāra komerciāla gaisa satiksme (kas Eiropā, pateicoties „septītās brīvības” tiesību īstenošanai, vienmēr ir starptautiska), ir jāsertificē saskaņā ar *ICAO* noteikumiem, ieskaitot dažas lidostas (kas nav iekļautas 19. tabulā), kuras apkalpo dažu ES dalībvalstu, piemēram, Baltijas valstu, Bulgārijas un Rumānijas galvaspilsētas.

Turklāt, raugoties no drošības viedokļa, viena vienīga liela un moderna pasažieru gaisa kuģa avārija var prasīt aptuveni 100 cilvēku dzīvības, tādēļ kopīgo noteikumu un tiesiskā regulējuma mērķim vajadzētu būt šādu bēdīgu notikumu skaita samazināšanai līdz minimumam neatkarīgi no komerciālās satiksmes veida un intensitātes (t.i., neatkarīgi no tā, vai tie ir bieži čarterlidojumi vai regulāri lidojumi).

Saskaņā ar Starptautiskās lidostu padomes (*ACI*) datubāzē 2006. gada 2. augustā atrodamo informāciju pie šīs padomes Eiropas organizācijas piederošo lidlauku skaits ES 27 + 4 valstīs ir aptuveni 350.

Saskaņā ar *ICAO EUR* aeronavigācijas plāna darba projektu (2006. gada augusts) 408 lidlaukiem ir piešķirti *ICAO* kodi.

Visbeidzot, piemērojot Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīvas 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās 4. panta 1. punktu, Komisija Oficiālajā Vēstnesī katru gadu publicē komerciālai gaisa satiksmei atvērto lidostu sarakstu. Jaunākais saraksts, kas aptver ES 27 valstis, ir publicēts 2006. gada 17. novembrī Oficiālā Vēstneša C 279 izdevuma 13. lappusē. No šā avota ir iegūti 20. tabulā sniegtie dati.

Lidostas	Pārvadājumi gadā: > 2 miljoni pasažieru vai > 50 000 tonnu kravu	1 līdz 2 miljoni pasažieru vai 25 000 līdz 50 000 tonnu kravu	Atvērtas komerciālai gaisa satiksmei	KOPĀ
ES 27 (Oficiālā Vēstneša dati)	95	49	464	608
Islande, Lihtenšteina, Norvēģija un Šveice	5	11	76	92
KOPĀ	100	60	540	700

20. tabula. Komerciālai gaisa satiksmei pieejamo lidostu skaits

Tātad šajā RIA ir pieņemts, ka komerciālai gaisa satiksmei, izmantojot lielus gaisa kuģus, ir atvērtas 700 lidostas.

Bet ir jāaprēķina arī „sabiedriskai izmantošanai pieejamu lidlauku” skaits, t.i., tādu lidlauku skaits, kuros nenotiek komerciāla gaisa satiksme, izmantojot lielus gaisa kuģus, bet kuri ir atvērti arī vispārējās aviācijas gaisa kuģiem, gaisa taksometriem un speciālajiem aviācijas darbiem. Jēdziens „sabiedriskai izmantošanai pieejams lidlauks” tiek plaši lietots, bet ICAO tas nav definēts. Tomēr EIROCONTROL AIS datubāzē 2007. gada 2. augustā bija iekļauti 2145 lidlauki, kā redzams 21. tabulā.

Valstis	LIDL AUKI					
	Valsts	Privāti	Militāri	Kopīgi civili/ militāri	Aeroklubi	KOPĀ
Austrija	32	21	3	0	0	56
Beļģija	7	13	17	1	0	38
Bulgārija	5	0	0	0	0	5
Kipra	3	0	1	0	0	4
Čehija	67	13	0	2	5	87
Dānija	29	12	1	3	0	45
Igaunija	9	2	0	0	0	11
Somija	38	44	3	0	0	85
Francija	345	51	29	3	13	441
Vācija	212	176	0	4	2	394
Grieķija	38	1	17	2	0	58
Ungārija	9	0	0	0	0	9
Islande	60	3	0	0	0	63
Īrija	18	9	0	0	0	27
Itālija	49	29	12	9	0	99
Latvija	3	1	0	0	0	4
Lietuva	7	0	0	1	19	27
Luksemburga	1	1	0	0	0	2
Malta	1	0	0	0	0	1
Nīderlande	15	0	9	1	0	25
Norvēģija	45	1	7	4	0	57
Polija	8	14	23	0	32	77
Portugāle	28	2	7	0	0	37
Rumānija	18	0	0	0	0	18
Slovākija	8	0	1	0	7	16
Slovēnija	12	1	0	0	0	13
Spānija	87	3	3	9	0	102
Zviedrija	29	83	41	1	0	154
Šveice	11	30	0	1	0	42
Apvienotā Karaliste	72	71	5	0	0	148
KOPĀ	1266	581	179	41	78	2145

21. tabula. *EIROCONTROL AIS* datubāzē iekļautie lidlauki

Tabulā minētie skaitļi ne vienmēr saskan ar *GASR* dalībnieku neoficiāli sniegtajiem, 2.3.3.3. punktā minētajiem skaitļiem. Jo īpaši šķiet, ka no *AIP* iekļautā 441 lidlauka Francija plāno sertificēt tikai 70 lidostas, bet Čehija gatavojas sertificēt tikai 9 no *EIROCONTROL* zināmajām 87 lidostām. Savukārt Slovēnija ir paziņojusi, ka vēlas sertificēt 67 lidlaukus, lai gan *AIS* ir zināmi tikai 13. Turklāt tabulā redzami dati var nebūt pilnīgi (piemēram, *AIS* datubāzē Bulgārijai ir 5 lidlauki, kamēr Austrijai, valstij ar salīdzināmu teritoriju, ir 56 lidlauki) un to pamatā var būt atšķirīgas definīcijas (piemēram, ir zināms, ka Itālijā bez *AIP* minētajiem 99 lidlaukiem saskaņā ar administratīvās sistēmas definīciju¹⁵ ir arī simtiem „aviācijas virsmu”).

¹⁵ Saskaņā ar *ENAC* tīmekļa vietnē 2007. gada 2. augustā publicēto informāciju: http://www.enac-italia.it/avioceli/avio_00.asp

Tomēr minētie skaitļi ļauj aplēst sabiedriskai izmantošanai pieejamu lidlauku skaitu¹⁶, izmantojot Aģentūras ierosināto definīciju. Gadījumā, ja Komisija vai likumdevējs nolemtu šo definīciju grozīt, šis skaits, protams, varētu mainīties.

Tātad šajā *RIA* ir pieņemts, ka:

- uz visiem 1266 civilajiem valsts lidlaukiem, kas pašlaik ir iekļauti *AIP* (t.i., 1266), attieksies „sabiedriskai izmantošanai pieejamo lidlauku” kopējā definīcija;
- visi 581 privātie lidlauki, kas jau ir iekļauti *AIP*, nolūkā piesaistīt vairāk pārvaldījumu vēlēsies, lai tos pieskaita „sabiedriskai izmantošanai pieejamiem lidlaukiem” (citi privātie lidlauki, kas nav iekļauti *AIP*, iespējams, nevēlēsies būt atvērti sabiedriskai izmantošanai);
- uz 179 militārajiem lidlaukiem ES tiesiskā regulējuma darbības joma neattieksies, bet uz 41 kopīgai civilai/militārai izmantošanai paredzēto lidlauku tā attieksies;
- visi 78 lidlauki, ko ekspluatē aeroklubi, vēlēsies būt sabiedriskai izmantošanai pieejami lidlauki un uz tiem attieksies ES kopīgo noteikumu darbības joma (citiem vārdiem sakot, ietekmēto organizāciju skaita ziņā šajā *RIA* ir izvēlēts sliktākais scenārijs).

Tātad *AIP* ir iekļauti $1266 + 581 + 41 + 78 = 1966$ „sabiedriskai izmantošanai pieejami lidlauki”. Tomēr, ņemot vērā, ka diezgan daudzi vispārējai aviācijai pieejami lidlauki *AIP* nav iekļauti, **Aģentūra lēš, ka tādu „sabiedriskai izmantošanai pieejamo lidlauku” skaits, uz kuriem attieksies ierosinātie kopīgie noteikumi, varētu būt aptuveni 3000 (*AIP* + 50 %).**

Saistībā ar 2.6.1. punktā minētajiem 3 variantiem aprēķinātais to lidlauku skaits, uz kuriem attieksies ES kopīgo noteikumu darbības joma, ir parādīts 22. tabulā.

VARIANTI		Aprēķinātais lidlauku skaits
Id.	Apraksts	
3.A	Kopīgie ES noteikumi attiecas tikai uz lidostām (t.i., uz lidlaukiem, ko izmanto regulāriem komerciāliem gaisa pārvadājumiem).	700
3.B	Kopīgie ES noteikumi attiecas uz visiem sabiedriskai izmantošanai pieejamiem lidlaukiem.	3000
3.C	Kopīgie ES noteikumi attiecas uz visiem lidlaukiem (ieskaitot privātus lidlaukus un lidlaukus, kas nav atvērti sabiedriskai izmantošanai).	4500

22. tabula. Lidlauki, uz kuriem attiecas ES kopīgo noteikumu darbības joma

2.6.2.2. Lidlauku operatori

Operatori, kas apsaimnieko vairākus lidlaukus, ir aplūkoti atsevišķi 2.8. punktā.

Tādēļ šajā, 2.6. punktā, ir pieņemts, ka uz vienu lidlauku ir viens operators. Vienkāršākajos gadījumos no 4500 lidlauku kopskaita ES 27 + 4 valstīs šis operators var būt pat tikai viena

¹⁶ “Sabiedriskai izmantošanai pieejams lidlauks” nozīmē, ka jebkurš vispārējās gaisa satiksmes (*GAT*) gaisa kuģa komandieris var plānot lidlauka teritorijas un iekārtu izmantošanu vai nu tādēļ, ka lidlauka darba laiks un piedāvātie pakalpojumi ir darīti zināmi atklātībā, vai arī tādēļ, ka līdzās atklāti pieejamai informācijai par lidlauku ir norādīts kontaktpunkts, kurā var iegūt iepriekšēju atļauju ar noteikumu, ka gaisa kuģis un pilota kvalifikācija atbilst nosacījumiem, kas jāievēro, lai garantētu drošu ekspluatāciju.

fiziska persona. Sarežģītākajos gadījumos tas var būt uzņēmums, kurā strādā tūkstošiem darbinieku.

Tomēr jāievēro, ka Aģentūras Atzinumā ir ierosināts pienākumu izveidot oficiālas vadības sistēmas (t.i., galvenokārt drošības un kvalitātes vadības sistēmas) attiecināt tikai uz operatoriem, kas apsaimnieko lidostas, kurās notiek regulāra komerciāla gaisa satiksme. Iespējamā ES tiesiskā regulējuma ietekme uz citiem operatoriem būs minimāla, jo ES tiesību aktos tiks iekļauta tikai jau plaši piemērojama paraugprakse.

Tādēļ šajā *RIA* ir pieņemts, ka **likumdošanas priekšlikums nopietni ietekmēs tikai aptuveni 700 lidlauku operatorus**, t.i., atbilstoši tādu lidlauku skaitam, kuros notiek mūsdienīga (*IFR*) komerciāla gaisa satiksme, izmantojot lielus gaisa kuģus. Turklāt ir pieņemts, ka šis skaits nemainās nevienā no trim noteiktajiem variantiem.

2.6.2.3. Lidlauka pakalpojumu sniedzēji

Ikvienā regulārai komerciālai gaisa satiksmei atvērtā lidostā saskaņā ar jau pieminēto Padomes Direktīvu 96/67/EK¹⁷ var darboties vairāki lidlauku pakalpojumu uzņēmumi (tie var būt vai nu paši aviopārvadātāji vai specializēti lidlauka pakalpojumu sniedzēji). Savukārt lidostās, kur komerciāla gaisa satiksme nenotiek, par lidlauka pakalpojumiem parasti atbild lidlauka operators, un nav neviena tiesību akta, kas ļautu šo kārtību mainīt. Tādēļ turpmāk teiktais attiecas tikai uz 3.A variantu (t.i., uz 700 regulārai komerciālai gaisa satiksmei atvērtajām lidostām):

- „lielās” lidostās ar vairāk nekā 2 miljoniem pasažieru gadā (vai ar vairāk nekā 50 000 tonnu kravu gadā) lidlauka pakalpojumu jomā ir atļauti brīvā tirgus nosacījumi un konkurence;
- „vidējās” lidostās ar vairāk nekā 1 miljonu (bet mazāk nekā 2 miljoniem) pasažieru vai ar vairāk nekā 25 000 tonnu kravu lidlauka pakalpojumus piedāvā vismaz divi dažādi uzņēmumi;
- „mazās” komerciālai gaisa satiksmei atvērtās lidostās ir atļauti „pašpakalpojumi”, ko sniedz paši aviopārvadātāji.

Tādēļ saistībā ar 3.A variantu var pieņemt 23. tabulā aprēķinātos skaitļus.

Lidostu skaits	„Lielas”	„Vidējas”	„Mazas”	KOPĀ
	100*	60**	540	700
Vidējais lidlauku pakalpojumu sniedzēju skaits uz vienu lidostu	3,4	2	1 („pašpakalpojumu” sniedzēji)	N.P.
KOPĀ	340	120	540	1000

* Komisijas ziņojumā par Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīvas 96/67/EK piemērošanu, COM (2006) 821 galīgā redakcija, 2007. gada 24. janvāris, ir saskaitītas 95 šādas lidostas.

** 49, turpat.

23. tabula. Lidlauka pakalpojumu sniedzēju aprēķinātais skaits 3.A variantā

¹⁷ Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīva 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās (*Oficiālais Vēstnesis* L 272, 25.10.1996., 0036.-0045. lpp.).

Kā redzams 24. tabulā sniegtajā apkopojumā, Aģentūras aprēķinātie skaitļi daudz neatšķiras no minētā 2007. gada 24. janvāra COM (2006) 821 E pielikumā minētajiem skaitļiem.

Pakalpojumu sniedzēju skaits ES 15 valstīs						
Avots: SH&E limited, 2002. gada oktobris, dati reproducēti COM(2006) 821 E pielikumā						
Kategorijas	Trešo pušu pakalpojumu sniedzēji		Pašpakalpojumu sniedzēji		KOPĀ	
	Pirms Direktīvas 96/67	Pēc Direktīvas	Pirms	Pēc	Pirms	Pēc
Pasažieru apkalpošana	89	172	156	145	245	317
Bagāžas apstrāde	64	102	55	47	119	149
Kravu un pasta apstrāde	116	155	80	83	196	238
Perona dienesti	73	113	62	60	135	173
Degvielas un eļļu uzpildes dienesti	78	80	3	10	81	90
KOPĀ ES 15	420	622	356	345	776	967

24. tabula. Lidlauka pakalpojumu sniedzēju skaits Komisijas COM (2006) 821

Tomēr jāievēro, ka 24. tabulā minētie dati ir apkopoti 2002. gadā un attiecas tikai uz ES 15 valstīm (t.i., uz laiku pirms 2004. gada), nevis uz šajā *RIA* aplūkotajām ES 27 + 4 valstīm. Raugoties no šāda viedokļa, un ņemot vērā, ka ir pagājuši 5 gadi, varētu uzskatīt, ka šie dati nav pilnīgi. Bet no otras puses, šie dati ir iegūti, saskaitot pakalpojumu sniedzējus katrā lidostā un neņemot vērā, ka trešo pušu pakalpojumu sniedzēji un pašpakalpojumu sniedzēji, ļoti iespējams, apkalpo vairāk nekā vienu lidostu. Raugoties no šāda viedokļa, šie dati jāuzskata par pārspīlētiem. Citiem vārdiem sakot, var pieņemt, ka abi rezultāti viens otru vairāk vai mazāk līdzsvaro, tādēļ par galīgo skaitu pietiekami pamatoti var uzskatīt 1000 pakalpojumu sniedzējus.

Tādējādi ir aplēsts, ka saistībā ar 3.A variantu ietekmēto lidlauka pakalpojumu uzņēmumu kopskaits ir 1000 uzņēmumi. Uz iespējamo 3.B un 3.C variantu citi pakalpojumu sniedzēji, izņemot lidlauku operatorus, neattiecas.

2.6.2.4. Kompetentās iestādes

Valstu varas iestāžu izraudzītās kompetentās aviācijas iestādes pašlaik pilda divus svarīgus ar lidlauku drošību saistītus pienākumus:

- nodarbojas ar noteikumu izstrādi (t.i., ar *ICAO* noteikumu transponēšanu un integrēšanu valsts tiesību aktos);
- veic lidlauku sertifikāciju un uzraudzību (ieskaitot revīzijas un pārbaudes).

Likumdošanas priekšlikums paredz nodot lielāko daļu ar noteikumu izstrādi saistīto uzdevumu *EASA* pārziņā. Savukārt otrs pienākums vietējā līmenī joprojām paliks minēto iestāžu pārziņā, ņemot vērā šo iestāžu tuvumu. Nav gaidāms, ka *EASA* iesaistīsies lidlauku sertifikācijā un uzraudzībā.

Tomēr līdztekus noteikumu izstrādei EASA veiks kompetento iestāžu standartizācijas pārbaudes (vai revīzijas). Likumdošanas priekšlikums ietekmēs gan Aģentūru, gan vietējās kompetentās iestādes.

Nekas šajā priekšlikumā nekavē valstis dibināt kopējas kompetentās iestādes vai uzticēt sertifikācijas un uzraudzības pienākumu kaimiņvalstu iestādēm. Tomēr pašlaik nekas neliecina, ka tas varētu notikt. Valstis var izraudzīt arī reģionāla līmeņa uzraudzības iestādes. Šādu kārtību jau piemēro Vācijas federālās zemes. Tādēļ ir pieņemts, ka Vācijā būs nevis viena, bet 16 kompetentās iestādes. **Nemot to vērā, šajā RIA ir pieņemts, ka lidlauku drošības uzraudzību vietējā līmenī ES 27 + 4 teritorijā veiks nevis aptuveni 30 iestādes, bet aptuveni 46 iestādes (31 – Vācija + 16 federālās zemes) plus Aģentūra.**

2.6.2.5. Ietekmēto organizāciju kopskaits

Nobeigumā, pamatojoties uz 2.6.2.1., 2.6.2.2., 2.6.2.3. un 2.6.2.4. apakšpunktā sniegto informāciju, 25. tabulā ir aprēķināts iesaistīto organizāciju kopskaits.

VARIANTI		Aprēķinātais kopskaits			
Id.	Apraksts	Lidlauki	Lidlauku operatori ar oficiālām MS	Lidlauka pakalpojumu sniedzēji	Iestādes
3.A	Kopīgie ES noteikumi attiecas tikai uz lidostām (t.i., uz lidlaukiem, ko izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem).	700	700	1000	46 + Aģentūra
3.B	Kopīgie ES noteikumi attiecas uz visiem sabiedriskai izmantošanai pieejamiem lidlaukiem.	3000			
3.C	Kopīgie ES noteikumi attiecas uz visiem lidlaukiem (ieskaitot privātus lidlaukus un lidlaukus, kas nav atvērti sabiedriskai izmantošanai).	4500			

25. tabula. Lidlauki, uz kuriem attiecas kopīgo ES noteikumu darbības joma

2.6.3. Ietekme uz drošību

Labāks tiesiskais regulējums, turklāt racionālāk izmantojot pieejamos līdzekļus, noteikti palīdzēs uzlabot ES tiesību aktu darbības jomā ietilpstošo lidlauku drošību. Diemžēl nav instrumentu, kas ļautu šo ietekmi uz lidlauku drošības rādītājiem (piemēram, 2.3.1. punktā minētajiem) pietiekami pārliecinoši izteikt skaitļos. Tomēr, vērtējot no kvalitātes viedokļa, EASA Pamatregulas attiecināšana uz lidlauku jomu radīs arī šādu svarīgu ietekmi uz drošību:

- kompetento iestāžu sertifikācijas un uzraudzības pienākumu izpildes ievērojama uzlabošana, pateicoties Aģentūras veiktajām standartizācijas pārbaudēm; tas attieksies uz visiem trim variantiem;
- lielo lidlauku oficiālo kvalitātes un drošības vadības sistēmu nostiprināšana visā ES 27 + 4 valstu teritorijā, kas 3.A variantā nenozīmē īpašus uzlabojumus (jo lielākajā daļā lidlauku, ko aptver šis variants, jau ir šādi vadības instrumenti);
- lai gan 3.B un 3.C variantā iekļautajiem lidlaukiem pilnīgas un oficiālas drošības vadības sistēmas nav jāievieš, tiem tomēr būs jāiesteno pamatprasību B iedaļas 1. punktā iekļautie ar pārvaldību un ekspluatāciju saistītie pasākumi. Tātad gan 3.B, gan 3.C variantā ietekme uz drošību būs ļoti pozitīva. Tomēr 3.B variantā ir iekļauti „sabiedriskai izmantošanai pieejami lidlauki”, tādēļ šajā variantā satiksmes intensitāte ir lielāka nekā pārējos variantos, tostarp 3.C variantā (kurš aptver arī privātus lidlaukus, kas nav atvērti sabiedriskai izmantošanai). Tādējādi, raugoties no avāriju un incidentu skaitliskās iespējamības viedokļa, 3.B variants ir uzskatāms par labāku arī salīdzinājumā ar 3.C variantu;
- lielāka tiesiskā noteiktība attiecībā uz noteikumiem, kas jāpieņem, un precīzāk noteikti saistītie atbilstības pārbažu veikšanas pienākumi un procesi; arī labāka noteikumu kvalitāte, pateicoties sistemātiskām apspriedēm ar ieinteresētajām pusēm (ne vien ar iestādēm, bet arī ar nozares pārstāvjiem un operatoriem), kas ir viena no *EASA* sistēmas pamatiezīmēm. Īpaši svarīgi tas būs 3.B un 3.C variantā, jo 3.A variantā iekļauto lidlauku uzraudzība parasti jau ir pietiekama; tomēr, kā norādīts iepriekšējā ievilkumā, 3.C variantā iekļautie papildu lidlauki apkalpo pavisam nelielu papildu pasažieru skaitu;
- zināma tiesiskā regulējuma sadrumstalotības novēršana, jo ierosinātās pamatprasības paredz, ka visiem lidlauku drošības jomā iesaistītajiem tirgus dalībniekiem ir jāveido savstarpējas oficiālas un kontrolējamās saskarnes. Ļoti svarīgi tas būs 3.A un 3.B variantā (kur šādas saskarnes pastāv), bet 3.C variantā ietekme būs neitrāla, jo šajos mazajos nolaišanās laukumos nav nedz gaisa satiksmes kontroles, nedz komerciālu lidlauka pakalpojumu sniedzēju. Tomēr būtu jāņem vērā arī fakts, ka pašlaik aptuveni 1260 lidlauku ES 27 + 4 valstīs jau ir sertificēti (vai tos ir plānots sertificēt): ierobežojot šo skaitu tikai līdz 700 (saskaņā ar ES tiesību aktiem valstis nevar noteikt papildu prasības, jo tas var radīt konkurences traucējumus), 3.A variantā tas drošības ziņā būtu solis atpakaļ, līdz ar to ietekme šajā ziņā būtu ļoti negatīva;
- *EASA* varētu veicināt ES 27 + 4 valstu klātbūtni un ietekmi *ICAO* un *GASR*, kas savukārt varētu pavisam nedaudz uzlabot to rezultātus; tas notiks, pateicoties galvenokārt noteikumu izstrādes un drošības analīzes centralizācijai, kas visos trīs iespējamajos alternatīvajos variantos ir vienāda;
- jaunu valstu pievienošanās *EASA* sistēmai palīdzēs uzlabot iedzīvotāju drošību, arī lidojot ārpus pašreizējo ES 27 + 4 valstu robežām; tomēr šī iespējamā paplašināšanās vispārīgi būs atkarīga no Kopienas sistēmas pievilcības un, runājot konkrēti par *EASA*, no tās sistēmas efektivitātes un rezultativitātes; citiem vārdiem sakot, šajā ziņā visos trīs noteiktajos variantos *EASA* kompetences attiecināšanai uz lidlaukiem būs neitrāla ietekme;
- vairumā sarežģīto lidlauku kompetentās iestādes pašlaik veic pietiekamu uzraudzību, pie kuras pieder arī dažu darbinieku kompetences programmu uzraudzība; tomēr Aģentūras Atzinumā ir ieteikts ieviest visu to darbinieku kompetences programmas, kuri veic ar aviācijas drošību lidlaukos vai to tuvumā saistītus uzdevumus (piemēram, iskaitot visas personas, kam ir tiesības bez pavadības piekļūt kustības zonai); tas nozīmēs nelielus uzlabojumus lielos lidlaukos (3.A variants), kur šādu praksi jau plaši piemēro (piemēram, saskaņā ar gaisa transporta nozares brīvprātīgu iniciatīvu). Par

daudz lielāku ietekmi var runāt 3.B variantā, ņemot vērā arī to, ka pastāvīgs satiksmes pieaugums liek intensīvāk izmantot dažus agrāk par „maziem” uzskatītus lidlaukus, bet līdz ar ļoti vieglo reaktīvo lidmašīnu (*VLJ*) parādīšanos tirgū varētu paplašināties komerciālo gaisa taksometru izmantošana; šos gaisa kuģus bieži apkalpo 3.B variantā iekļautie lidlauki; lai nodrošinātu proporcionalitāti, no mazajiem lidlaukiem vistīcāmāk netiks prasītas sarežģītas kompetences programmas, tātad arī 3.C variantā ietekme ir pavisam niecīga;

- un beidzot, ierosinātā noteikumu izstrādes centralizācija ļaus atbrīvot dažus no 99 *FTEs*, kas saskaņā ar aplēsēm ES 27 + 4 valstīs pašlaik nodarbojas ar noteikumu izstrādi; ir pieņemts, ka valstīs joprojām vajadzēs aptuveni 30 noteikumu izstrādes *FTEs* (lai aptvertu lidlaukus ārpus ES tiesiskā regulējuma darbības jomas un palīdzētu izstrādāt kopīgos noteikumus); tas nozīmē, ka aptuveni 70 noteikumu izstrādes *FTEs* valsts līmenī varētu pievērsties sertifikācijai un uzraudzībai (t.i., + 17 % papildus tiem 400 *FTEs*, kas saskaņā ar aplēsēm ir pieejami pašlaik). Pašlaik visas valstis velta visvairāk līdzekļu lielajiem lidlaukiem, tādēļ 3.A variantā ietekme būs neitrāla; toties tā būs ievērojama 3.B variantā, kur atbrīvotos līdzekļus varētu izmantot. Ņemot vērā šādu līdzekļu apjomu un sociālo ietekmi, mazo nolaišanās laukumu gadījumā 3.C variantā var runāt par neitrālu ietekmi.

Visbeidzot, 26. tabulā ir atspoguļots punktu skaits, kas raksturo Pamatregulas darbības jomas paplašināšanas trīs variantu drošības ietekmi un ir iegūts, izmantojot 2.1.2. punktā izklāstīto metodiku (ieskaitot drošības ietekmei piemērojamo koeficientu 3) un izvēloties atbilstošos, ar 2.4.5. punktā minētajiem konkrētajiem mērķiem saistītos konkrēto rezultātu rādītājus.

Konkrēto rezultātu rādītāji, kas attiecas uz ES tiesiskā regulējuma darbības jomas drošības ietekmi	Variantu punktu skaits		
	3.A	3.B	3.C
Aptverto lidlauku skaits	700	3000	4500
Standartizācijas pārbaužu paplašināšana	+ 2	+ 2	+ 2
Lielo lidlauku operatoru vadības sistēmas	+ 1	+ 3	+ 2
Lidlauku drošības rādītāji	+ 1	+ 1	+ 1
Lidlauku iekļaušana Pamatregulā	- 3	+ 3	0
Kopīgu īstenošanas noteikumu pieņemšana	+ 2	+ 3	+ 2
ICAO 14. pielikuma evolūcija	+ 1	+ 1	+ 1
Piedalīšanās <i>GASR</i> darbībā	+ 1	+ 1	+ 1
Jaunu valstu pievienošanās <i>EASA</i>	0	0	0
Lidlauku personāla kompetences programmas	+ 1	+ 3	+ 1
Kompetento iestāžu sertifikācijas un uzraudzības personāls	0	+ 2	0
REZULTĀTS	+ 6	+ 19	+ 10
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x drošības ietekmes koeficients 3)	+ 18	+ 57	+ 30

26. tabula. ES tiesiskā regulējuma darbības jomas paplašināšanas variantu drošības ietekmes punktu skaits

2.6.4. Ekonomiskā ietekme

2.6.4.1. Aģentūras standartizācijas pārbaudes

EASA veicamo standartizācijas pārbaūžu paplašināšana, aptverot arī lidlauku jomas kompetentās iestādes (šādas pārbaudes jau notiek saistībā ar lidojumderīgumu), notiks saskaņā ar pašreizējo vispārējo periodisko revīziju plānu, kas paredz 1 apmeklējumu 2 gados (biežums = 1:2 = 0,5 apmeklējumi gadā). Turklāt īpašos gadījumos ir iespējamās *ad hoc* pārbaudes. Līdz ar to ir pieņemts, ka pārbaudes notiek par 10 % biežāk: 0,55 reizes gadā.

Parasti šādi apmeklējumi ilgst 5 dienas un pārbaudes veic specializētu lidlauku jomas revidentu grupu, kurā ietilpst 3 revidenti¹⁸. Visdārgākajā scenārijā visi 3 revidenti ir *EASA* pārstāvji. Pašreizējā *RIA* ir aplūkots tieši šāds sliktākais scenārijs. Tātad vienā pārbaudes apmeklējumā jāiegulda 5 dienas x 8 stundas x 3 personas = 120 darba stundas.

Tā kā aprēķinātais pārbaūžu biežums gadā ir 0,55, tas nozīmē (120 x 0,55) sekojošo: **lai divu gadu plānošanas periodā veiktu vienas kompetentās iestādes vienu standartizācijas pārbaudi, Aģentūrai katru gadu caurmērā vajadzēs aptuveni 66 darba stundas.**

Tomēr saskaņā ar minēto Regulu 736/2006 Aģentūras lidlauku revidentiem būs jāiesaistās arī revīzijas protokolu un revīzijas anketu sagatavošanā un precizēšanā. Turklāt revidentiem būs jāiesaistās arī plānu sagatavošanā, apmeklējumu saskaņošanā un sagatavošanā, jāziņo par rezultātiem un jāseko iespējamo koriģējošo pasākumu plāna izpildei. Tādēļ var pieņemt, ka vienas kompetentās iestādes standartizācijai Aģentūrai caurmērā gadā vajadzēs vismaz 3,5 reizes vairāk darba stundu nekā minētās 66 stundas (t.i., viena nedēļa apmeklējumam plus 2,5 nedēļas, lai veiktu saistīto administratīvo darbu).

Tādējādi iznāk, ka **vienas lidlauku jomas kompetentās iestādes standartizācijai *EASA* gadā vidēji vajag 66 x 3,5 = 231 stundas**, ieskaitot faktisko apmeklējumu un saistīto administratīvo darbu pirms un pēc apmeklējuma.

Aģentūras 2008. gada budžetā (1. un 2. sadaļā) aptuveni 338 darbiniekiem paredzētās kopējās personāla izmaksas (algas + administratīvie izdevumi, izņemot ceļošanas izdevumus) ir aptuveni 43,8 miljoni eiro. Tādējādi 1 *FTE EASA* izmaksā aptuveni 130 tūkstošus eiro gadā, ņemot vērā arī B kategorijas pagaidu darbiniekus, līgumdarbiniekus un palīgpersonālu. Tomēr šajā *RIA* aplūkojamo personālu veido galvenokārt A kategorijas pagaidu darbinieki. Šo darbinieku aprēķinātās izmaksas ir par 15 % augstākas (t.i., 150 tūkstoši eiro gadā). Gadā (365 dienas) ir 52 sestdienas un tikpat daudz svētdienu. Turklāt jāņem vērā aptuveni 30 atvaļinājuma dienas un 16 oficiālās brīvdienas. Tātad paliek 365 – 104 – 30 – 16 = 215 darbadienas. Pieņemot, ka darbinieki 5 dienas neierodas darbā slimības un citu iemeslu dēļ, palikušo dienu tīrais skaits ir 210 dienas gadā. Pieņemot, ka dienā ir 7,5 darba stundas, iznāk, ka gadā ir 1575 darba stundas. Ir pieņemts, ka aptuveni 20 % no šīm stundām tiek pavadītas, veicot kārtējos darbus, ar plānošanu un ziņošanu saistītus un citādus administratīvus uzdevumus, tātad par „apmaksājamām” var uzskatīt aptuveni 1260 stundas. Tātad viena apmaksājamā Aģentūras personāla stunda (150 000/1260) izmaksā aptuveni 120 eiro (neieskaitot pieskaitāmās izmaksas, ko piemēro tikai ar sertifikāciju saistītai darbībai, kas šajā *RIA* nav aplūkota). Saskaņā ar aplēsēm 25 eiro stundā ir ceļošanas izdevumi, jo standartizācijas pārbaudes ir jāveic visā kontinentā, ieskaitot perifēriju. Līdz ar to šajā *RIA* ir pieņemts, ka viena apmaksājamā

¹⁸ Saskaņā ar 6. panta 1. punktu Komisijas 2006. gada 16. maija Regulā (EK) 736/2006 par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras standartizācijas pārbaūžu darba metodēm Aģentūras pārbaudes grupā jābūt ne mazāk par 3 dalībniekiem. Viens vai divi dalībnieki var būt dalībvalstu pilnvaroti dalībnieki.

Aģentūras personāla stunda kopumā izmaksā aptuveni 145 eiro (ieskaitot ceļošanas izdevumus).

Tātad šajā punktā un visā šajā *RIA* ir pieņemts, ka 1 Aģentūras *FTE* izmaksas ir šādas:

- caurmērā 150 000 eiro gadā;
- ņemot vērā, ka gadā ir **210 darbadienas** un 1260 apmaksājamas stundas, vienas stundas izmaksas ir 120 eiro + 25 eiro ceļošanas izdevumi.

Iepriekš 2.6.2.4. punktā aprēķinātais iesaistīto iestāžu skaits ir 46, tādēļ Aģentūras kopējās ar standartizācijas pārbaudēm saistītās izmaksas gadā būs šādas:

- 231 stundas x 46 iestādes = aptuveni 10626 apmaksājamas stundas gadā;
- dalot šo skaitli ar 1260, iznāk, ka **Apstiprinājumu un standartizācijas direktorātā būs jānodarbina 9 FTE** (pastāvīgs statuss pēc pārejas);
- šim inspektoru skaitam jāpieskaita **vēl viens nodaļas vadītājs un 1 palīgs; tātad pavisam vajadzēs 11 FTE**, kas saskaņā ar aplēsēm (x 150000 eiro) Aģentūrai kopumā izmaksās aptuveni 1650000 eiro gadā.

Tomēr standartizācijas pārbaudes ir saistītas arī ar noteiktiem pārbaudāmo iestāžu tēriņiem. Ir pieņemts, ka caurmērā iestādes katrā no 5 apmeklējuma dienām nodarbinās 1 koordinātoru (= 37,5 darba stundas). Sareizinot 37,5 ar biežumu 0,55, iznāk, ka pārbaudes katrai iestādei izmaksās 21 darba stundu gadā. Tomēr arī iestādēm būs jāaizpilda anketas un jāgatavo informācija. Tādēļ ir pieņemts, ka ar lidlauku jomu saistītās *EASA* pārbaudes iestādēm caurmērā prasīs divreiz vairāk laika = 42 darba stundas gadā. Kopumā darbības jomā iekļauto 46 iestāžu izmaksas būs šādas:

- 42 stundas x 46 iestādes = aptuveni 1932 darba stundas gadā;
- t.i., aptuveni 1,5 *FTE* visās ES 27 + 4 valstīs kopā;
- pieņemot, ka darbaspēka caurmēra izmaksas šajās valstīs (2006. g.) ir aptuveni 110 eiro par darba stundu (0 ceļošanas izdevumu, jo iestāžu pārbaudes notiek uz vietas), visās ES 27 + 4 valstīs kopā (ieskaitot no jauna pievienotajās valstīs), 1 *FTE* izmaksas ir 138 600 eiro = tātad visu 46 iesaistīto iestāžu kopējās izmaksas ir aptuveni 207 900 eiro gadā.

Pieņēmumu, ka iestāžu izmaksas ir aptuveni 110 eiro stundā, apstiprina fakts, ka saskaņā ar Aģentūrai pieejamajiem sertifikācijas datiem šo iestāžu ekspertu izmaksas ir par aptuveni 9 % zemākas nekā Aģentūras personāla izmaksas. Un no 120 eiro (pieņemtās Aģentūras personāla izmaksas) atņemot 9 %, iegūstam aptuveni 110 eiro stundā.

Tātad saskaņā ar aprēķiniem Aģentūras standartizācijas pārbaudžu paplašināšana un attiecināšana uz lidlauku jomu, ņemot vērā, ka lidlauku operatori šajās pārbaudēs nav tieši iesaistīti vai ir iesaistīti ļoti reti, būs saistīta ar 27. tabulā atspoguļotajām izmaksām.

Kritēriji	Aģentūras izmaksas	Visu 46 kompetento iestāžu izmaksas	Lidlauku operatoru izmaksas	KOPĀ
<i>FTE</i>	11	1,5	0	12,5
tūkstoši eiro	1650	208	0	1858

27. tabula. Ar lidlauku jomu saistīto standartizācijas pārbaudžu aprēķinātās izmaksas

Ir pieņemts, ka šīs izmaksas visos variantos būs vienādas, jo iestāžu skaits 3.A, 3.B un 3.C variantā nemainās.

2.6.4.2. Lidlauku sertifikācija

Lai novērtētu ekonomisko ietekmi, ko radīs paplašinātās EASA Pamatregulas darbības jomas attiecināšana uz lidlauku sertifikāciju, vispirms jāievēro, ka pašlaik uz lidlaukiem (un uz to ekspluatāciju) attiecas divu līmeņu noteikumi:

- ICAO Konvencijas pielikumos (galvenokārt 14. pielikumā) un ar tiem saistītajos dokumentos vai tehniskajās rokasgrāmatās iekļautie ICAO noteikumi;
- lidlauku drošības valsts noteikumi, kas parasti ir saistīti ar iepriekš minēto ICAO noteikumu transponēšanu.

Tomēr spēkā esošais ICAO standarts (t.i., no 2003. gada 27. novembra piemērojamais 14. pielikuma I sējuma 1.4.1. punkts) liek sertificēt tikai starptautiskai gaisa satiksmei (ar to parasti saprot komerciālu gaisa transportu, izmantojot lielas lidmašīnas) atvērtus lidlaukus. Turklāt ICAO iesaka (1.4.2. punkts, turpat) sertificēt visus sabiedriskai izmantošanai pieejamus lidlaukus. ES teritorijā saskaņā ar Regulu 2408/1992 par piekļuvi komerciālā gaisa transporta tirgum visas komerciālajam gaisa transportam atvērtās lidostas ir atvērtas arī starptautiskai gaisa satiksmei. Turklāt personu brīva pārvietošanās ES teritorijā nozīmē, ka visi sabiedriskai izmantošanai pieejami lidlauki ir pieejami arī starptautiskajai vispārējai aviācijai. Līdz ar to, pamatojoties uz jau ieviestajiem tiesību aktiem, var iznākt, ka iepriekš minētajos ICAO noteikumos ievērotais „starptautisku” un „sabiedriskai izmantošanai pieejamu” lidlauku nošķirums uz ES teritoriju neattiecas.

Citiem vārdiem sakot, ICAO noteikumos (standartā + paraugpraksē) jau ir paredzēts pienākums sertificēt lidlaukus (un saistītos pakalpojumus). Tomēr, ievērojot, ka ICAO nav sniegusi „sabiedriskai izmantošanai pieejamu lidlauku” definīciju un ka tās ieteikumu piemērošana nav obligāta, lai novērtētu Aģentūras priekšlikumu izmaksas, iekams vēl nav izstrādāti attiecīgi ES tiesību akti, ir provizoriski jānoskaidro, cik lielā mērā ICAO standarts un paraugprakse pašlaik ir ieviesti ES 27 + 4 valstīs, t.i., jānoskaidro jau sertificēto (vai drīzumā sertificējamo) lidlauku skaits.

Ievērojot proporcionālas analīzes principu, Aģentūra ir izmantojusi ar GASR atbalstu savāktu informāciju, lai gan tā nav pilnīga. Konkrēti 28. tabulas pēdējā labējā ailē norādītais sertificēto (vai drīzumā sertificējamo) lidlauku skaits ir ņemts no 2.3.3.3. punkta tabulas. Pārējās ailēs ir norādīti daži no 2.6.2.1. punkta 21. tabulā minētajiem datiem.

Valstis	LIDL AUKI					
	Valsts	Privāti	Militāri	Kopīgi civili/ militāri	Aeroklubi	Deklarēti kā sertificēti*
Beļģija	7	13	1	0	38	6
Čehija	67	13	2	5	87	9
Dānija	29	12	3	0	45	36
Igaunija	9	2	0	0	11	11
Somija	38	44	0	0	85	28
Francija	345	51	3	13	441	70
Īrija	18	9	0	0	27	28

Itālija	49	29	9	0	99	50
Latvija	3	1	0	0	4	8
Nīderlande	15	0	1	0	25	14
Portugāle	28	2	0	0	37	50
Rumānija	18	0	0	0	18	33
Slovākija	8	0	0	7	16	8
Slovēnija	12	1	0	0	13	67
Spānija	87	3	9	0	102	42
Zviedrija	29	83	1	0	154	99
Apvienotā Karaliste	72	71	0	0	148	142
KOPĀ	834	334	29	25	1350	701

* vai tādi, ko *GASR* darba grupas dalībnieki drīzumā gatavojas sertificēt.

28. tabula. Sertificēto lidlauku un visu lidlauku skaita salīdzinājums

Tabulā pirmkārt ir redzams, ka 17 valstis jau ir sertificējušas (vai drīzumā gatavojas sertificēt) 701 lidlauku. Ņemot vērā pārējās ES 27 + 4 valstis, par kurām dati nav pieejami, un pieņemot, ka $31 = 17 + 80\%$, var lēst, ka ES 27 + 4 valstis pašlaik jau ir sertificējušas (vai drīzumā gatavojas sertificēt) aptuveni $701 + 80\% = 1260$ lidlaukus.

Šis skaits, proti, 1260 lidlauki, ir daudz lielāks nekā 3.A variantā aplūkojamie 700 lidlauki. Tādēļ jāpieņem, ka šajā variantā nevienam neradīsies nekādas ar lidlauku sertifikāciju saistītas papildu izmaksas.

Savukārt, ņemot vērā, ka saskaņā ar 2.6.2.1. punktā veiktajām aplēsēm 3.B variants ietekmēs 3000 lidlaukus, šajā variantā, iespējams, nāksies papildus sertificēt vēl aptuveni 1740 lidlaukus (t.i., $3000 - 1260$ jau sertificētie lidlauki). Tomēr no 3000 lidlauku kopskaita šie 1740 ir visvienkāršākie lidlauki. Tādēļ, lai veiktu šo lidlauku sertifikāciju (un turpmāko periodisko ikgadējo uzraudzību), saskaņā ar aplēsēm 2 dienu revīzijas pārbaudēm uz vietas caurmērā vajadzēs 2 kompetento iestāžu inspektoros (= 4 darbadienas = 30 darba stundas). Ņemot vērā visus pirms un pēc apmeklējumiem veicamos pārbaužu sagatavošanas un pēcpārbaužu darbus, šo skaitli varētu reizināt ar 4, tāpat kā aprēķinot administratīvā darba apjomu, kas jāveic pirms un pēc *EASA* standartizācijas apmeklējumiem. Tādējādi, lai sertificētu vienu lidlauku, vienai kompetentajai iestādei caurmērā vajadzētu $30 \times 4 = 120$ darba stundas. Lai sertificētu visus 1740 lidlaukus, tādā gadījumā vajadzēs $208\,800$ darba stundas = (dalot ar 1260) aptuveni 165 *FTE*. Šā skaita sociālie aspekti ir aplūkoti 2.6.7. punktā. Raugoties no ekonomiskā viedokļa, ir pieņemts, ka visās ES 27 + 4 valstīs kopā (ieskaitot no jauna pievienojušās valstis) viena *FTE* caurmēra izmaksas ir 138600 eiro. **Tātad var lēst, ka iestāžu kopējās izmaksas, ko 3.B variantā radītu lidlauku sertifikācijas papildu prasības, ir $165 \times 138600 = 22869000$ eiro.**

Lidlauku operatoru tēriņu aprēķins ir šāds: 1 persona x 2 revīzijas apmeklējuma dienas (t.i., 2 darbadienas = 15 stundas) plus 3 dienas, lai savāktu un sniegtu iestādei vajadzīgo informāciju: kopā 5 dienas = 37,5 stundas. Sareizinot šo skaitli ar 1740 lidlaukiem, kopsummā iegūstam 65250 darba stundas, t.i., aptuveni 52 *FTE*. Pieņemot, ka viens *FTE* izmaksā tikpat, cik viens iestāžu *FTE*, t.i., 138600 eiro, naudas izteiksmē **lidlauku operatoru kopējās izmaksas 3.B variantā ir 7207200 eiro gadā.**

Iesaistītie lidlauki 3.C variantā (t.i., 1500 papildu lidlauki salīdzinājumā ar 3.B variantu) ir vēl mazāk sarežģīti. Tādēļ ir pieņemts, ka viena papildu lidlauka sertificēšanas tēriņi varētu būt aptuveni 3/4 no 3.B variantā aplēstajiem tēriņiem, tātad šādi:

- 90 kompetentās iestādes darba stundas vienam lidlaukam;
- 28 lidlauka operatora darba stundas.

Iestāžu izmaksas 3.C variantā: 135000 darba stundas klāt pie 3.B variantā aprēķinātajām 208800 stundām, t.i., pavisam 343800 stundas jeb aptuveni 273 *FTE*; tātad kopējās izmaksas ir aptuveni 37674000 eiro gadā.

Lidlauku operatoru papildu tēriņi saskaņā ar aplēsēm būs 28 x 1500 = 42000 darba stundas klāt pie 3.B variantā aprēķinātajām 65250 stundām, t.i., pavisam 107250 stundas jeb aptuveni 85 *FTE* un 11730000 eiro.

Tātad saskaņā ar aprēķiniem **Aģentūras kompetences attiecināšana** uz lidlauku jomu, ņemot vērā, ka Aģentūra ar lidlauku sertifikāciju tieši nenodarbosies, būs saistīta ar 29. tabulā atspoguļotajām **lidlauku sertifikācijas papildu izmaksām**.

Kritēriji	Aģentūras izmaksas	Visu 46 kompetento iestāžu izmaksas	Lidlauku operatoru izmaksas	KOPĀ
3.A variants = 700 lidlauki				
<i>FTE</i>	0	0	0	0
tūkstoši eiro 2006. g.	0	0	0	0
3.B variants = 3000 lidlauki				
<i>FTE</i>	0	165	52	217
tūkstoši eiro 2006. g.	0	22869	7207	30076
3.C variants = 4500 lidlauki				
<i>FTE</i>	0	273	85	358
tūkstoši eiro 2006. g.	0	37674	11730	49404

29. tabula. Aprēķinātās lidlauku sertifikācijas papildu izmaksas

2.6.4.3. Drošības un kvalitātes vadības sistēmas

Likumdošanas priekšlikumā ir paredzēta ne vien „lielu” lidlauku operatoru sertificēšana, bet arī šādu operatoru pienākums izveidot (drošības un kvalitātes) vadības sistēmu (*S+QMS*), kurā būs jāiekļauj visas lidlauka operatora uzņēmuma iekšējās procedūras saskaņā ar attiecīgā lidlauka rokasgrāmatā sniegto aprakstu, un tās mērķim jābūt nepārtrauktai pilnveidei, kura pamatā ir pastāvīga drošības datu apkopošana un analīze.

Vēlreiz jāatzīmē, ka *ICAO* 14. pielikuma (no 2006. gada 23. novembra piemērojamā 8. grozījuma) 1.5.3. punkts nosaka, ka sertificētu lidlauku operatoru pienākums ir izveidot drošības vadības sistēmas (*SMS*), kam jāatbilst vismaz šādiem kritērijiem:

- a) tajās jābūt apzinātiem drošības apdraudējumiem;

- b) tām jānodrošina, lai tiktu veikti vajadzīgie labošanas pasākumi, kas ļauj uzturēt pieņemamu drošības līmeni;
- c) tām jānodrošina sasniegtā drošības līmeņa regulāra uzraudzība un novērtējums;
- d) to mērķim jābūt kopējā drošības līmeņa nepārtrauktai pilnveidei.

Pievērsoties šim jautājumam, *EASA* Atzinumā ir ne vien ierosināts iekļaut minētos *ICAO* norādījumus pamatprasību B sadaļā, bet arī skaidri noteikts, ka lidlauka operatoram jāvienojas ar citām svarīgām organizācijām, lai nodrošinātu lidlauku pamatprasību nepārtrauktu ievērošanu. Pie šādām organizācijām, tomēr neaprobežojoties ar tām, pieder gaisa kuģu ekspluatanti, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, lidlauka pakalpojumu sniedzēji un citas organizācijas, kuru darbība var ietekmēt gaisa kuģu drošību.

Citiem vārdiem sakot, ES likumdošanas priekšlikums nedaudz paplašinās sertificētu „lielu” (t.i., 3.A variantā aplūkoto 700) lidlauku operatoru *SMS* atbilstības kritēriju loku, papildus nosakot, ka operatoriem jāveido saskarnes ar citiem uzņēmumiem, kuru darbība var ietekmēt aviācijas drošību lidlaukos vai to tuvumā. Citi tiesību akti jau nosaka, ka dažiem no šiem uzņēmumiem, piemēram, gaisa kuģu ekspluatantiem un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, ir jābūt savām vadības sistēmām, tādēļ šiem uzņēmumiem Aģentūras priekšlikums nenozīmēs papildu slogu. Taču tas ietekmēs 1000 lidlauka pakalpojumu sniedzējus, kuru skaits ir aprēķināts 2.6.2.3. punktā.

Tomēr Komisijas pamatnostādņēs par *ex-ante* izmaksu novērtējumu ir teikts, ka starptautisku saistību gadījumā ir jāaplūko tikai ar ES likumdošanas priekšlikumu saistīto papildu prasību izmaksas. Šajā gadījumā var uzskatīt, ka *SMS* izveides prasība par 95 % „nāk” no *ICAO*, un tikai atlikušos 5 % (t.i., vadāmās saskarnes) var attiecināt uz ES likumdošanas priekšlikumu. Tādēļ ir pieņemts, ka 3.A variantā 700 lidostu papildu izmaksas, salīdzinot ar pašreizējām drošības un kvalitātes vadības izmaksām, būs aptuveni 5 %. Pieņemot, ka viens lidlauka operators nodarbinās caurmērā 3 *S+QMS FTEs*, papildu tēriņi uz vienu lidlauku būs 0,15 *FTE* jeb aptuveni 190 darba stundas un 20790 eiro gadā. **Tātad visu 700 iesaistīto lidlauku izmaksas būs aptuveni 105 *FTE* un aptuveni 14553000 eiro gadā.**

Ir pieņemts, ka 1000 **lidlauka pakalpojumu sniedzējiem**, lai izpildītu tādas pašas prasības, būs jāpieliek līdzīgas pūles (t.i., vajadzēs aptuveni 100 *FTE*). Ir pieņemts, ka šo uzņēmumu darbaspēka izmaksas ir par 10 % zemākas nekā lidlauku operatoru izmaksas (t.i., 124740 eiro uz 1 *FTE*), tātad to kopējās izmaksas būs **12474000 eiro gadā**. Nedz kompetentajām iestādēm, nedz Aģentūrai nekādas papildu izmaksas šeit neradīsies.

Taču *EASA* Atzinumam pievienotajās pamatprasībās, runājot par šo jautājumu, ir ieteikts piemērot atvieglotas *S+QMS* prasības lidlaukiem, kuros nenotiek regulāra komerciāla gaisa satiksme. Kā redzams 30. tabulā sniegtajā apkopojumā, ieinteresētās puses ir plaši atbalstījušas šos lidlauku nošķiršanas kritērijus.

Nošķiršanas kritēriji	Ieinteresēto pušu viedokļi	Aģentūras viedoklis
Lidlauka ekspluatācijai vajag vairāk nekā 5 cilvēkus	Nav guvis atbalstu	Nav ierosināts
Atvērts <i>IMC</i> vai tiek ekspluatēts naktī	Daudzas ieinteresētās puses piekrīt, ka <i>IFR</i> operācijas ir sarežģītākas par <i>VFR</i> operācijām	Ierosināts kā nošķiršanas kritērijs Atzinumā, jo regulāra gaisa satiksme notiek saskaņā ar <i>IFR</i>
Vairāk nekā 50 000 kustību gadā	Ieinteresētās puses atzīmē, ka avāriju skaits ir niecīgs, bet viena liela pasažieru gaisa kuģa avārija varētu prasīt aptuveni 100 cilvēku dzīvības, tādēļ gaisa kuģu lielums ir vēl svarīgāks kritērijs nekā kustību biežums	Aģentūra ierosina kā nošķiršanas kritēriju izmantot regulāru komerciālu gaisa satiksmi (ieskaitot biežus čarterlidojumus). Tas izslēdz gaisa taksometrus, kas var būt mazi gaisa kuģi
<i>MTOM</i> > 10 t vai sertificēta sēdvietu konfigurācija 19 vai vairāk pasažieriem		Pēc šāda kritērija pagaidām nav nekādas vajadzības. Varbūt to izmantos vēlāk, par atsauci sliekšni nosakot 5,7 t <i>MTOM</i> ¹⁹ .

30. tabula. Nošķiršanas kritēriji

Saskaņā ar Aģentūras viedokli tas nozīmē, ka 3.B varianta 2300 papildu (t.i., 3000 – 700 3.A varianta) lidlauki varēs izvairīties no oficiālas *S+QMS* izveides un rokasgrāmatas sastādīšanas izmaksām. Iepriekšējā, 2.6.4.2. punktā ir aprēķināts, ka ES 27 + 4 valstīs aptuveni 1260 lidlauki jau ir (vai tiek) sertificēti saskaņā ar *ICAO* prasībām, tādēļ tiem jau tagad ir jābūt pilnīgām *SMS*. Tā kā saskaņā ar Aģentūras ierosinājumu šis pienākums attiecas tikai uz 700 lidostām (t.i., saskaņā ar *ICAO* standartu, bet nepiemērojot paraugpraksi, kas nav obligāta), tad 3.B variantā no sloga tiks atbrīvoti 560 (t.i., 1260 – 700) lidlauki. Saskaņā ar aplēsēm šādi vidēji/mazi lidlauki uz *S+QMS* rēķina ietaupīs tikai 0,5 *FTE* jeb 630 darba stundas un 69300 eiro gadā (2006. g.).

Tādējādi atvieglinot 560 lidlauku operatoru izmaksas, 3.B variantā gadā varēs ietaupīt 280 *FTE* jeb 38808000 eiro. Tā kā šie lidlauki gadā apkalpo krietni mazāk nekā 1 miljonu pasažieru, ir pieņemts, ka lidlauka pakalpojumu sniedzēju iesaiste būs neievērojama. Tomēr šo ieguvumu mazinās lidlauku operatoru 105 *FTE* un jau aprēķinātie 14553 tūkstoši eiro gadā, jo 3.B variantā ietilpst arī 3.A varianta 700 lidlauki. Tātad **3.B variantā lidlauku operatoru tīrais ieguvums būs:**

- $+105 - 280 = -175 \text{ FTE}$;
- $14553 - 38808 = -24255 \text{ tūkstoši eiro gadā}$.

Ietekme uz lidlauka pakalpojumu sniedzējiem būs tāda pati, kā jau aprēķināts 3.A variantā.

Aplūkojot C varianta papildu 1500 lidlaukus, redzam, ka ietekme ir neitrāla, jo šajos mazajos lidlaukos *S+QMS* pašlaik nav, turklāt to izveide reāli nav iedomājama. Tātad tīrais rezultāts paliks tāds pats, kā jau aprēķināts 3.B variantā.

¹⁹ Šāds sliekšnis ir noteikts *ICAO* VI pielikuma 1. nodaļā un izmantots 4. nodaļas II daļā un 8. pielikuma III daļas virsrakstā, kā arī 14. pielikuma 2.6.2. standartā. Tas ir izmantots arī Aģentūras publicētajās "CS definīcijās" un tiek piemērots lielu un mazu lidmašīnu iedalījumam lidojumderīguma jomā.

Tāpat saskaņā ar aprēķiniem Aģentūras ierosinātajās pamatprasībās paredzētās oficiālās drošības un kvalitātes vadības radītās papildu (vai samazinātās) izmaksas būs tādas, kā attēlots 31. tabulā.

Kritēriji	Aģentūras un iestāžu izmaksas	Lidlauku operatoru izmaksas	Lidlauka pakalpojumu sniedzēju izmaksas	KOPĀ
3.A variants = 700 lidlauki				
<i>FTE</i>	0	105	100	205
tūkstoši eiro 2006. g.	0	14553	12474	27027
3.B variants = 3000 lidlauki				
<i>FTE</i>	0	- 175	100	- 75
tūkstoši eiro 2006. g.	0	- 24255	12474	- 11781
3.C variants = 4500 lidlauki				
<i>FTE</i>	0	- 175	100	- 75
tūkstoši eiro 2006. g.	0	- 24255	12474	- 11781

31. tabula. Aprēķinātās S+QMS papildu (vai samazinātās) izmaksas

2.6.4.4. Bojājumu izmaksas vadīšanas pa zemi un stāvēšanas posmā

Pašlaik nav uzticamu instrumentu, kas ļautu precīzi aprēķināt jaunu tiesību aktu gaidāmo drošības ietekmi. Līdz ar to ir ļoti grūti veikt precīzas izrietošas ekonomiskas aplēses.

Tomēr 2.6.3. punktā ir secināts, ka visu trīs variantu ietekme uz drošību ir pozitīva, turklāt 3.C variants ir ieguvis gandrīz divreiz labāku vērtējumu nekā 3.A variants, bet 3.B varianta vērtējums ir trīsreiz labāks nekā 3.A varianta vērtējums. Turklāt 2.3.1.9. punktā ir secināts, ka lidlauka faktoru (infrastruktūra, aprīkojums, ekspluatācija) izraisītu aviācijas avāriju un incidentu kopējās izmaksas ES 27 + 4 ir aptuveni 1164 miljoni eiro gadā (2006. g.).

Tā kā 3.A variants labvēlīgi ietekmē drošību, ir pieņemts, ka tā izrietošo ekonomisko ietekmi nevar vērtēt ar nulli. No otras puses, ar lielu piesardzību tiek lēsts, ka ieguvums ir tikai 1 %, un tas nozīmē, ka no novērstiem bojājumiem gūtais labums ir 11 640 tūkstoši eiro gadā (2006. g.).

Tā kā 3.C variants drošības ietekmes ziņā ir ieguvis gandrīz divreiz labāku vērtējumu, ir pieņemts, ka šajā gadījumā ieguvums ir 2 %, līdz ar to - joprojām ārkārtīgi piesardzīgi - var lēst, ka novērstās izmaksas ir 23 280 tūkstoši eiro gadā (2006. g.).

Visbeidzot, ņemot vērā, ka 3.B varianta vērtējums ir trīsreiz labāks nekā 3.A varianta vērtējums, aplēstais ieguvums ir $11640 \times 3 = 34920$ tūkstoši eiro gadā.

2.6.4.5. Kopīgie noteikumi

Var uzskatīt, ka jaunais likumdošanas priekšlikums ES 27 + 4 valstīs radīs juridisku pamatu ICAO noteikumu kopējai transponēšanai, aizstājot šīs nozares valsts tiesību aktus. Tas galvenokārt notiks, pēc vajadzības pieņemot kopīgus īstenošanas noteikumus un Kopienas specifikācijas.

Ņemot vērā, ka standartizācijas FTE skaits jau ir aprēķināts 2.6.4.1. punktā, ir pieņemts, ka EASA vajadzēs 6 lidlauku jomas noteikumu izstrādes FTE (1 vadītājs + 4 administratori + 1 palīgs). Vēl vajadzēs 2 FTE, kuru uzdevums būs palīdzēt noteikumu izstrādē, veicot pietiekamu lidlauku drošības datu analīzi un drošības izpēti.

Tātad jāpieņem, ka Aģentūras kopējās papildu izmaksas (papildus 2.6.4.1. punktā aprēķinātajām standartizācijas izmaksām) varētu būt 8 FTE = 1200000 eiro gadā.

Tomēr 2.3.3.3. punktā ir aprēķināts, ka pašlaik ES 27 + 4 valstīs ar noteikumu izstrādi nodarbojas 99 FTE. Saskaņā ar Aģentūras viedokli centralizēta noteikumu izstrāde dos šādas ietaupījumus:

- 3.A variantā ietaupījums būs aptuveni 30 % no minētajiem līdzekļiem, jo šajā gadījumā uz daudziem lidlaukiem joprojām attieksies valsts noteikumi. Šie ietaupījumi ir līdzvērtīgi aptuveni 30 FTE un 4158000 eiro gadā;
- 3.B variantā, kas aptver visus sabiedriskai izmantošanai pieejamus lidlaukus, līdzekļu ietaupījums būs aptuveni 60 %: 60 FTE jeb 8316000 eiro gadā; valstīm joprojām vajadzēs aptuveni 40 FTE, lai izstrādātu drošības noteikumus lidlaukiem, kas neietilpst ES tiesību aktu darbības jomā, vai noteiktu valsts līmeņa īstenošanas pasākumus lidlauku apkārtne. Ņemot vērā, ka valstis pieder pie EASA sistēmas, zināms darbs, iespējams, būs jāiegulda arī EASA noteikumu izstrādē;

- visbeidzot, 3.C variantā varētu ietaupīt 70 % līdzekļu (t.i., 70 FTE = 9702000 eiro gadā). Faktiski arī šajā gadījumā ir pieņemts, ka katrā valstī būs jāatstāj aptuveni 1 FTE, lai palīdzētu izstrādāt kopīgos noteikumus.

Lidlauku operatoriem papildu izmaksas nedraud, drīzāk ir gaidāms, ka centralizēta noteikumu izstrāde (t.i., līdzdalība procesā ar Eiropas līmeņa apvienību starpniecību un saskare tikai ar vienu noteikumu izstrādes organizāciju un vienu noteikumu kopumu) dos nelielu ekonomisku ieguvumu, kas šeit nav aprēķināts. Iespējams, ka tādu pašu nelielu ieguvumu (t.i., vienu noteikumu kopumu, kas attiecas uz visiem sabiedriskai izmantošanai pieejamiem lidlaukiem. ES 27+4 valstīs) gūs arī gaisa kuģu ekspluatanti.

Tātad centralizēta noteikumu izstrāde valsts līmenī ļaus ietaupīt 4158 (3.A variantā), 8316 (3.B variantā) vai 9702 tūkstošus eiro (3.C variantā), savukārt Aģentūras kopējās papildu izmaksas būs 1200 tūkstoši eiro. Jebkurā gadījumā sabiedrība būs ieguvēja.

2.6.4.6. Lidlauku personāla kompetences programmas

Iepriekš aplēstos drošības ieguvumus dos arī labākas un labāk piemērojamas programmas ar mērķi nodrošināt to darbinieku kompetenci, kuru darbība var ietekmēt aviācijas drošību lidlaukos vai to tuvumā.

Ir pieņemts, ka **3.A variantā** katrā no iesaistītajām 700 lidostām caurmērā ir 70 šādi darbinieki (ieskaitot lidlauka pakalpojumu sniedzējus). Kā jau minēts 2.6.2.3. punktā, faktiski tikai 160 no šīm 700 lidostām reģistrētais pasažieru skaits pārsniedz 1 miljonu pasažieru gadā. Iesaistīto darbinieku skaits šajās lidostās var sniegties vairākos simtos. Piemēram, *Aéroport de Paris* apsaimnieko 14 lidlaukus, un šajā uzņēmumā strādā aptuveni 10000 darbinieku (t.i., aptuveni 700 cilvēku uz vienu lidlauku, bet šeit ietilpst darbinieki, kas strādā ārpus gaisa zonas vai ir saistīti ar pakalpojumiem, kuri tieši neietekmē aviācijas drošību). Attiecībā uz pārējiem 540 lidlaukiem ir pieņemts, ka ar drošību saistīto darbinieku skaits nepārsniedz 50. Tālāk ir pieņemts, ka šo cilvēku mācībām veltītie papildu tēriņi caurmērā būs aptuveni 1 diena uz vienu cilvēku gadā = $70 \times 700 \times 1 = 49000$ dienas gadā = 367500 darba stundas (290 FTE). Tātad kopējās izmaksas būs aptuveni $124740 \text{ eiro} \times 290 \text{ FTE} = 36175 \text{ tūkstoši eiro gadā (2006. g.)}$.

Lidlauka palīgorganizācijas **3.B variantā** vidēji ir daudz mazākas, tādēļ ir pieņemts, ka katrā no papildu lidlaukiem vidējais iesaistīto darbinieku skaits ir 10. Veicot tādas pašas aprēķinus kā iepriekš, iznāk, ka 2300 lidlauku (t.i., 3000 – 700 3.A variantā jau aplūkoti lidlauki) tēriņi būs šādi: 10 cilvēki x 2300 lidlauki x 1 diena kopā ir 23000 dienas jeb 172500 mācību stundas gadā (i.e. 137 FTEs), kas izmaksās 17 089 tūkstošus eiro gadā. Šīs ir papildu izmaksas, kas jāpieskaita 3.A varianta aprēķinātajām izmaksām, līdz ar to iznāk, ka 3.B variantā kopējās izmaksas būs $36175 + 17089 = 53264 \text{ tūkstoši eiro gadā}$.

Veicot tādas pašas aprēķinus un ņemot vērā, ka **3.C variantā** ir iekļauti ļoti mazi lidlauki, ir pieņemts, ka katrā no papildu lidlaukiem ir tikai 3 darbinieki (pavisam ir 1500 šādu lidlauku), tātad kopā ir 4500 darbinieki, 33 750 mācību stundas gadā (aptuveni 27 FTE) un 3368 tūkstoši eiro gadā papildus 3.B varianta izmaksām. Kopējās izmaksas tātad ir $53264 + 3368 = 56632 \text{ tūkstoši eiro gadā}$.

2.6.4.7. Tehnisko norādījumu iekļaušana CSs

Detalizēto tehnisko norādījumu lielākās daļas iekļaušana Kopienas līmeņa specifikācijās (CSs) arī dos ekonomisku labumu, piemēram:

- vienkāršotu (līdz ar to lētāku) pieņemšanas un pārvaldības procedūru;
- iespēju deleģēt specifikācijas kā brīvprātīgus nozares standartus, līdz ar to samazinot nodokļu maksātāju izmaksas;
- ātrākus grozījumus atbilstoši tehnoloģiju evolūcijai, līdz ar to atvieglinot jaunu ražojumu ienākšanu tirgū;
- elastīgāku sertifikācijas procesu, tādējādi samazinot to darba stundu skaitu, ko prasa reglamentējošās iestādes un reglamentējamās organizācijas sarunas.

Tomēr šos ieguvumus vienkāršoti aprēķināt ir ļoti grūti. Savukārt ekonometrisku modeļu izmantošana ir uzskatāma par neproporcionālu. Tādēļ šā aspekta ekonomiskā ietekme pašreizējā RIA nav aprēķināta.

2.6.4.8. Ekonomiskās ietekmes kopsavilkums

Pamatojoties uz 2.6.4.1. līdz 2.6.4.7. apakšpunkta secinājumiem, 32. tabulā ir sniegts ES tiesiskā regulējuma darbības jomas trīs variantu ekonomiskās ietekmes salīdzinošs kopsavilkums.

ES tiesiskā regulējuma darbības jomas aprēķinātās izmaksas	Tūkstoši eiro gadā (2006. g.)		
	3.A	3.B	3.C
Lidlauku skaits	700	3000	4500
Standartizācijas pārbaužu paplašināšana	1858	1858	1858
Lidlauku iekļaušana Pamatregulā (t.i., sertifikācija)	0	30076	49404
Lielo lidlauku operatoru vadības sistēmas	27027	-11781	-11781
Bojājumu izmaksas vadīšanas pa zemi un stāvēšanas posmā	- 11640	- 34920	- 23280
Kopīgu īstenošanas noteikumu pieņemšana	- 4158	- 8316	- 9702
Lidlauku personāla kompetences programmas	36175	53264	56632
Aģentūras noteikumu izstrādes un drošības analīzes personāls	Aprēķinātas jau iepriekš		
Kompetento iestāžu sertifikācijas un uzraudzības personāls			
Tehnisko norādījumu iekļaušana CSs	Nav aprēķinātas		
KOPĀ	49262	30181	63131

32. tabula. ES tiesiskā regulējuma darbības jomas ekonomiskās ietekmes kopsavilkums

No šā kopsavilkuma izriet, ka 3.C būs visdārgākais, bet 3.B vislētākais variants.

Ekonomiskā ietekme, kas 32. tabulā atspoguļota naudas izteiksmē, 33. tabulā ir izteikta punktos.

Konkrēto rezultātu rādītāji, kas attiecas uz ES tiesiskā regulējuma darbības jomas ekonomisko ietekmi	Variantu punktu skaits		
	3.A	3.B	3.C
Lidlauku skaits	700	3000	4500
Standartizācijas pārbažu paplašināšana	- 3	- 3	- 3
Lidlauku iekļaušana Pamatregulā (t.i., sertifikācija)	0	- 2	- 3
Lielo lidlauku operatoru vadības sistēmas	- 2	2	2
Bojājumu izmaksas vadīšanas pa zemi un stāvēšanas posmā	1	3	2
Kopīgu īstenošanas noteikumu pieņemšana	1	2	3
Lidlauku personāla kompetences programmas	- 1	- 2	- 3
Aģentūras noteikumu izstrādes un drošības analīzes personāls	0	0	0
Kompetento iestāžu sertifikācijas un uzraudzības personāls	0	0	0
Tehnisko norādījumu iekļaušana CSs	0	0	0
REZULTĀTS	- 5	0	- 2
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x ekonomiskās ietekmes koeficients 2)	- 10	0	- 4

33. tabula. ES tiesiskā regulējuma darbības jomas variantu ekonomiskās ietekmes punktu skaits

2.6.5. Ietekme uz vidi

Aplūkotais likumdošanas priekšlikums neparedz satiksmes pieaugumu, jaunas infrastruktūras izbūvi vai mazāk stingrus vides noteikumus. Tādēļ saistībā ar vides aspektiem visu trīs aplūkoto variantu ietekme jāuzskata par neitrālu.

2.6.6. Sociālā ietekme

Kad priekšlikums attiecināt *EASA* kompetenci arī uz lidlaukiem būs pieņemts, tā sociālā ietekme izpaudīsies galvenokārt šādos trīs veidos:

- sistemātiskās apspriedes ar ieinteresētajām pusēm, kas ir neatņemama *EASA* sistēmas daļa, uzreiz aptvers arī lidlauku jomu, sākot ar reprezentatīvu struktūru iekļaušanu Drošības standartu padomdevējā komitejā (*SSCC*) un turpinot ne vien ar ekspertu grupu apspriedēm, bet arī ar atklātām *NPAs* apspriedēm. Vispārīgos vilcienos tas palīdzēs ne vien izstrādāt labākus noteikumus, bet arī stiprināt solidaritāti iesaistīto iedzīvotāju vidū, turklāt nodrošinās ļoti stabilu pamatu gadījumos, kad Eiropas viedokli vajadzēs aizstāvēt pasaules mērogā;
- paaugstināsies to darbinieku kompetences līmenis, kuri veic uzdevumus, kas var ietekmēt aviācijas drošību lidlaukos vai to tuvumā, jo 2.6.4.8. punktā aprēķināto kopējo izmaksu lielākā daļa visos trīs variantos ir paredzēta tieši personāla profesionālās kompetences paaugstināšanai. Un 3.B variantā zināšanu un kvalifikācijas līmeņa paaugstināšanas ekonomiskā vērtība pat pārsniedz kopējās izmaksas (pateicoties ietaupījumiem citviet); tātad sociālā ziņā priekšlikums paaugstinās darbaspēka kvalitāti visās ES 27 + 4 valstīs, kā arī ES sistēmas konkurētspēju;
- visbeidzot, ierosinātā noteikumu izstrādes centralizācija ļaus atbrīvot dažus *FTE*, kas ES 27 + 4 valstīs pašlaik veic šo uzdevumu; tomēr šī ir vienīgā joma, kur vajadzēs mazāk darbinieku; kā redzams vairākos citos ekonomiskā novērtējuma punktos, daudzviet, gluži pretēji, vajadzēs papildu *FTE*. Šie aprēķini ir apkopoti 34. tabulā.

<i>FTEs</i>	Aģentūra	Iestādes	Lidlauku operatori	Lidlauka pakalpojumu sniedzēji	KOPĀ
3.A variants = 700 lidlauki					
Standartizācija	11	2	0	0	13
Sertifikācija	0	0	0	0	0
(S & Q) vadības sistēmas	0	0	105	100	205
Kopīgie noteikumi	8	- 30	0	0	- 22
Personāla kompetence	0	0	145	145	290
KOPĀ	19	- 28	250	245	486
3.B variants = 3000 lidlauki					
Standartizācija	11	2	0	0	13
Sertifikācija	0	165	52	0	217
(S & Q) vadības sistēmas	0	0	- 175	100	- 75
Kopīgie noteikumi	8	- 60	0	0	- 52
Personāla kompetence	0	0	282	145	427
KOPĀ	19	107	159	245	530
3.C variants = 4500 lidlauki					
Standartizācija	11	2	0	0	13
Sertifikācija	0	273	85	0	358
(S & Q) vadības sistēmas	0	0	- 175	100	- 75
Kopīgie noteikumi	8	- 70	0	0	- 62
Personāla kompetence	0	0	309	145	354
KOPĀ	19	205	219	245	688

34. tabula. Jaunizveidotās darbavietas (*FTE*)

No 34. tabulas izriet, ka 3.C variantā augsti kvalificētajā aviācijas drošības jomā varētu rasties aptuveni 700 jaunu darbavietu. Savukārt 3.A variantā šis skaits varētu būt aptuveni 480 darbavietas, tomēr aptuveni 30 iestāžu darbinieki būs jānovirza citu uzdevumu veikšanai. Visbeidzot, 3.B variantā jaunizveidoto darbavietu skaits tikai nedaudz pārsniegs 500, tomēr darbaspēka pieaugums ir gaidāms visos iesaistīto organizāciju segmentos, tiesa, privātajā sektorā tas būs 4 reizes lielāks nekā valsts sektorā. Aģentūras darbinieku skaita pieaugums nevienā variantā nepārsniegs 20 cilvēkus.

Iepriekš izklāstītie apsvērumi 35. tabulā ir izteikti kā piemērojamo rezultātu rādītāju punktu skaits.

Konkrēto rezultātu rādītāji, kas attiecas uz ES tiesiskā regulējuma darbības jomas sociālo ietekmi	Variantu punktu skaits		
	3.A	3.B	3.C
Standartizācijas pārbaužu paplašināšana	1	1	1
Lielo lidlauku operatoru vadības sistēmas	2	- 1	- 1
Lidlauku iekļaušana Pamatregulā (t.i., sertifikācija)	0	2	2
Īstenošanas noteikumu pieņemšana	- 1	- 2	- 2
Lidlauku personāla kompetences programmas	1	3	2
REZULTĀTS	3	3	2
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x sociālās ietekmes koeficients 2)	6	6	4

35. tabula. Priekšlikuma darbības jomas variantu sociālās ietekmes punktu skaits

2.6.7. Ietekme uz citām aviācijas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā

Atzinumā par lidlauku drošības un savietojamības tiesisko regulējumu Aģentūra ir pilnīgi ņēmusi vērā t.s. „EU-OPS” jeb EASA kompetences pirmo paplašināšanu (t.i., attiecināšanu uz gaisa pārvadājumiem, gaisa kuģu apkalpes locekļu licencēšanu un trešo valstu gaisa kuģu drošību) un pastāvošos „Eiropas vienotās gaisa telpas” (SES) tiesību aktus. Ierosinātās pamatprasības nav pretrunā jau pastāvošajām prasībām.

Turklāt Aģentūra jau ir paziņojusi, ka radiosakaru, meteoroloģisko, navigācijas un uzraudzības sistēmu jomā izvairīsies no tādu īstenošanas noteikumu un/vai noteikumu izstrādes procesu dublēšanas, kuri, iespējams, izriet no SES konteksta.

Tādēļ šajā ziņā visu trīs iespējamo variantu ietekme ir neitrāla.

2.6.8. Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants

Saskaņā ar 2.1.2. punktā aprakstīto metodiku un 2.6.3. līdz 2.6.7. punktā iegūtajiem rezultātiem ietekmi var apkopot tabulā redzamajā MCA matricā.

ES tiesiskā regulējuma darbības jomas variantu ietekmes svērtie rezultāti		3.A	3.B	3.C
Aptverto lidlauku skaits		700	3000	4500
Ietekmes aspekti	Koeficienti			
Ietekme uz drošību	3	18	57	30
Ekonomiskā ietekme	2	- 10	0	- 4
Ietekme uz vidi	3	0	0	0
Sociālā ietekme	2	6	6	4
Ietekme uz citiem aviācijas tiesību aktiem	1	0	0	0
SVĒRTIE REZULTĀTI		14	63	30

36. tabula. Priekšlikuma darbības jomas variantu daudzkritēriju analīze

Kā redzams, 3.B variants ir ieguvis apmēram divreiz vairāk punktu nekā 3.C variants, bet salīdzinājumā ar 3.A variantu tā rezultāts ir vēl labāks. Jo īpaši var minēt šādas 3.B varianta priekšrocības:

- drošības ziņā šis variants ir ieguvis gandrīz divreiz vairāk punktu nekā pārējie varianti;
- tas ir lētākais - EU 27 + 4 valstu aviācijas ieinteresētajām pusēm tas kopumā izmaksā aptuveni 30 miljonus eiro gadā (2006. g.), tostarp Aģentūras jauno darbinieku (19) izmaksas nepārsniedz 2, 850 miljonus eiro;
- kopumā tas varētu radīt aptuveni 500 kvalificētas jaunas darbavietas: aptuveni 100 darbavietas iestādēs, bet pārējās lidlauku operatoru un lidlauka pakalpojumu sniedzēju uzņēmumos.

Tādēļ Aģentūra savā Atzinumā ir ieteikusi 3.B variantu, t.i., kopīgie ES noteikumi attiecas uz visiem sabiedriskai izmantošanai pieejamiem lidlaukiem. Kā redzams 37. tabulā sniegtajā apkopojumā, šo priekšlikumu atbalsta arī 90 % no 20 valsts iestādēm, kas ir piedalījušās apspriedēs.

KOPIENAS TIESISKĀ REGULĒJUMA DARBĪBAS JOMA			
saskaņā ar aviācijas iestāžu atbildēm uz NPA 3. jautājumu			
SABIEDRISKAI IZMANTOŠANAI PIEEJAMI lidlauki			Tikai regulārai KOMERCIĀLAI satiksmei atvērtas LIDOSTAS
+ visi pārējie, ieskaitot tos, kas nav pieejami sabiedriskai izmantošanai	+ īpaši gadījumi (piemēram, lidošanas mācību bāzes)	tikai	
Beļģija	Nīderlande	Austrija	Vācija (<i>BMVBS</i> saskaņā ar atsauksmi saistībā ar <i>CRD</i>)
		Dānija	
Čehijas Republika	Rumānija	Francija	
		Grieķija	
Somija	Spānija	Īslande	Itālija (saskaņā ar atsauksmi saistībā ar <i>CRD</i>)
		Īrija	
Norvēģija	Zviedrija	Slovākija	
		Slovēnija	
	Apvienotā Karaliste	Šveice	
4	5	9	2
18			

37. tabula. Kompetento iestāžu atbalsts sabiedriskai izmantošanai pieejamu lidlauku iekļaušanai Kopienas tiesiskā regulējuma darbības jomā

2.7. Lidlauku aprīkojuma noteikumu un īstenošanas līdzekļu ietekmes analīze

2.7.1. Alternatīvie varianti

Saistībā ar lidlauku aprīkojumu 2.5.2. punktā ir noteikti šādi alternatīvi varianti:

- 4.A: uz lidlauku aprīkojumu neattiecas ES līmeņa tiesiskais regulējums;
- 4.B: kopīgi ES noteikumi (piemēram, *ETSO*), kas attiecas uz „nestandarta” aprīkojumu un kuru izpildi nodrošina ražotāju atbildības deklarācijas un lidlauku operatoru pārbaudes deklarācijas (pārbaudes deklarācijas attiecas uz aprīkojuma uzstādīšanu un pareizu darbību uz vietas);
- 4.C: tāds pats kā 4.B variants, tikai bez pārbaudes deklarācijām, jo pārbaudes ietilpst lidlauku sertifikācijas procesā.

2.7.2. Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits

2.7.2.1. Kompetentās iestādes

Gan visas 46 kompetentās iestādes (saskaņā ar 2.6.2.4. punktā sniegtajiem aprēķiniem), gan Aģentūru ietekmēs 4.B un 4.C variants. Turklāt, ņemot vērā, ka kompetento iestāžu atbildība sniedzas pāri Kopienas tiesiskā regulējuma darbības jomai, tām būs jāatbild par lidlauku aprīkojuma uzraudzību arī tad, ja kopīgu ES noteikumu nebūs (t.i., 4.A variantā).

2.7.2.2. Lidlauki

Lidlauku aprīkojums, piemēram, vizuālie un radionavigācijas palīgīdzekļi, uztveršanas sistēmas un lidlauku aprīkojums vispār ir minēts dažos ICAO pielikumos²⁰, tomēr diez vai būtu godīgi prasīt no lidlauku īpašniekiem un operatoriem atbildību par tehnoloģijām, kuras tie pietiekami nepārzina. Turklāt daļu no šā aprīkojuma, iespējams, aptver SES tiesiskais regulējums²¹, jo īpaši tā Savietojamības regula²². Aģentūra atzīmē, ka uz dažiem aviācijas tehniskās apkalpošanas līdzekļiem lidlaukos jau attiecas Eiropas Standartu organizāciju (ESO)²³ normatīvi. Tādēļ 4.A variants neparedz papildus izstrādāt īpašus ES noteikumus. Tomēr spēkā būs lidlauku pamatprasības un ar tām saistītie īstenošanas noteikumi un CSs. Kopīgie noteikumi, kuru pamatā saskaņā ar praktiski visu ieinteresēto pušu lūgumu lielā mērā būs ICAO 14. pielikums, aptvers arī dažus lidlauku aprīkojuma aspektus (piemēram, lūstamību; vizuālo palīgīdzekļu veidus un daudzumu; elektriskās strāvas piegādi apgaismotiem vizuālajiem palīgīdzekļiem; ugunsdzēsības transportlīdzekļu veikspēju utt.). Šāda aprīkojuma pārbaudes pēc tā uzstādīšanas būs neatņemama lidlauku sertifikācijas procesa daļa.

Tādēļ pat **4.A variantā** (kas neparedz nedz turpmākas ETSOs, nedz citus lidlauku aprīkojuma noteikumus, nedz arī šā aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizāciju iesaisti) **visiem ES tiesiskā regulējuma darbības jomā ietilpstošajiem lidlaukiem** (saskaņā ar 2.6.9. punktā ieteikto 3.B variantu pavisam ir **3000** šādu lidlauku) būs jāievēro dažas prasības, kas attieksies uz jau uzstādīta aprīkojuma atsevišķiem aspektiem.

Bet Aģentūra ir paudusi viedokli, ka uz lidlauku aprīkojumu īstenošanas noteikumu un CSs līmenī vajadzētu attiecināt aviācijas drošībai vajadzīgo veikspējas prasību minimumu, atbildību par izgatavotā lidlauku aprīkojuma standartizāciju un atbilstības novērtēšanu uzlikt galvenokārt ražošanas nozarei, kā tas jau tiek darīts saskaņā ar t.s., „Jauno nostāju”²⁴. Tas nozīmē, ka vajadzības gadījumā drošības nolūkos kā pieņemamos atbilstības panākšanas līdzekļus (AMCs) varēs izdot Eiropas Tehnisko standartu prasības (ETSO) atbilstoši kārtībai, kas jau pastāv saistībā ar gaisa kuģu „nestandarta” daļām, kuras pašlaik ietilpst Pamatregulas darbības jomā.

Tātad ir iespējams, ka arī 4.B vai 4.C variantā tiks ietekmēti visi aptvertie 3000 lidlauki.

²⁰ Piemēram, 3. pielikumā par starptautiskās aeronavigācijas meteoroloģiskajiem dienestiem; 10. pielikumā par aeronautikas telekomunikācijām un 14. pielikumā par lidlaukiem.

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (OV L 096 31.03.2004., 1. lpp.).

²² Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 552/2004 par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (OV L 96, 2004. gada 31. marts, 26.-42. lpp.).

²³ Jo īpaši *Comité Européenne de Normalisation (CEN)*. Tomēr arī *CENELEC* un *ETSI* ir Eiropas Standartu organizācijas. Plašāka informācija atrodama http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/standardization/harmstds/index_en.html

²⁴ Aptuveni 25 direktīvas, kas pieņemtas kopš 1987. gada, pamatojoties uz “jauno nostāju”, kura izriet no Padomes 1985. gada 7. maija rezolūcijas par jauno nostāju attiecībā uz saskaņošanu un standartiem, Padomes 1989. gada 21. decembra rezolūcijas par vispārēju nostāju attiecībā uz sertifikāciju un pārbaudēm, kurā ir noteikti atbilstības novērtējuma pamatprincipi, un Padomes Lēmuma 93/465/EK, ar kuru nosaka sīki izstrādātas atbilstības novērtējuma procedūras.

2.7.2.3. Lidlauku operatori

Tiks ietekmēti arī visi šo 3000 lidlauku operatori. Tomēr dažkārt viens uzņēmums apsaimnieko vairāk nekā 1 lidlauku (piemēram, *AENA* ekspluatē gandrīz 50 lidlaukus). Izmantojot tīmeklī pieejamo informāciju (galvenokārt par *ACI Europe* dalībniekiem), 38. tabulā ir apkopoti daži dati par vairāku lidlauku operatoriem.

Organizācija	Tīmekļa vietne	Galvenā uzņēmēja rīcības vieta	Ekspluatējamo lidlauku skaits			
			Savā valstī	ES 27 + 4 valstīs	Ārpus ES 27 + 4 valstīm	KOPĀ
<i>Aeroporti di Roma</i>	www.adr.it	<i>IT</i>	2	0	0	2
<i>Aeroportos de Madeira</i>		<i>PT</i>	2	0	0	2
<i>Aeroportos de Portugal</i>	www.ana-aeroportos.pt	<i>PT</i>	7	0	0	7
<i>Aéroports de Paris</i>	www.adp.fr	<i>FR</i>	14	0	0	14
<i>Aeropuertos y Navegación Aérea</i>	www.aena.es	<i>ES</i>	47	0	0	47
<i>Avinor</i>	www.avinor.no	<i>NO</i>	46	0	0	46
<i>British Airport Authority</i>	www.baa.co.uk	<i>UK</i>	7	1	10	18
<i>Copenhagen Airports</i>	www.cph.dk	<i>DK</i>	2	0	0	2
<i>CSL – Czech Airports Administration</i>		<i>CZ</i>	4	0	0	4
<i>Dublin Airport Authority</i>	www.dublinairportauthority.com	<i>IE</i>	3	0	0	3
<i>Finavia</i>	www.finavia.fi	<i>FI</i>	25	0	0	25
<i>Fraport</i>	www.fraport.com	<i>DE</i>	3	2	5	10
<i>Luftfartsverket</i>	www.lfv.se	<i>SW</i>	19	0	0	19
<i>Manchester Airport Group</i>	www.manaiport.co.uk	<i>UK</i>	4	0	0	4
Satiksmes ministrija		<i>CY</i>	2	0	0	2
Satiksmes un sakaru ministrija		<i>GR</i>	38	0	0	38
Satiksmes ministrija		<i>LT</i>	2	0	0	2
<i>Polish Airports (PPL)</i>	www.lotnisko-chopina.pl	<i>PL</i>	3	0	0	3
<i>Regional Airports Ltd</i>		<i>UK</i>	2	0	0	2
<i>Slovak Airports Aut.</i>	www.airportbratislava.sk	<i>SK</i>	5	0	0	5
<i>Soc. Eser. Aeroport.</i>	www.sea-aeroportimilano.it	<i>IT</i>	2	0	0	2
<i>Svenska Regionala Flygplatser förbundet</i>	www.flygplatser.nu	<i>SW</i>	34	0	0	34
<i>TBI plc</i>		<i>UK</i>	3	0	0	3
23	DALĪTAIS KOPSKAITS		276	3	15	294
	KOPĀ		279			

38. tabula. Vairāku lidlauku operatori

Tabulā sniegtie dati var nebūt pilnīgi un pavisam precīzi, tādēļ ir pieņemts, ka ES 27 + 4 valstīs ir aptuveni 25 organizācijas, kas apsaimnieko vairāk nekā vienu lidlauku un ka pavisam ir aptuveni 275 šādi lidlauki.

Ņemot vērā šo faktu, var lēst, ka ietekmēto operatoru skaits būs aptuveni (3000 – 275 + 25) 2750. Tāds tas būs visos trīs iespējamajos variantos 4.A, 4.B un 4.C.

2.7.2.4. Lidlauka pakalpojumu sniedzēji

Padomes Lidlauka pakalpojumu direktīvas pielikumā ir uzskaitīta virkne šīs kategorijas pakalpojumu. Sniedzot šos pakalpojumus, dažos gadījumos ir jāizmanto aprīkojums lidlauka kustības zonā. Iespējamā lidlauku aprīkojuma piemēri ir apkopoti 39. tabulā, atzīmējot, vai attiecīgais aprīkojums varētu būt iekļauts arī ICAO 14. pielikumā vai Aģentūras ierosinātajās pamatprasībās.

Lidlauka pakalpojumi ²⁵ , kuros izmanto aprīkojumu kustības zonā		Aprīkojuma piemēri	Iekļauts	
			ICAO 14. pielikumā	ER
Pasažieru apkalpošana		Kāpnes, autobusi, „galerijas”		A.1.f
Bagāžas apstrāde		Iekraušanas un izkraušanas ierīces		B.1.a
Perona dienesti	Loču dienests	Novietošanas ierīces	JĀ	A.3.a
	Novietošana stāvvietā	Bloķēšanas ierīces		B.1.a
	Dzinēja iedarbināšana	Ārējās jaudas ierīces		B.1.a
	Pārvietošana	Vilkšanas ierīces		B.1.a
Gaisa kuģu apkalpošana	Tīrīšana	Tualešu sistēmas tīrīšanas ierīces		B.1.a
	Gaisa kondicionēšana un enerģijas piegāde	Ārējās jaudas ierīces		B.1.a
	Atledošana, apstrāde pret apledošanu	Atledošanas ierīces	JĀ	B.1.a
Degvielas uzpilde		Stacionārs vai pārvietojams degvielas uzpildes aprīkojums		B.1.h
Produktu piegāde		Furgoni		B.1.a

39. tabula. Ar lidlauka pakalpojumiem saistītā aprīkojuma piemēri

No 39. tabulas izriet, ka principā Aģentūras ierosinātās pamatprasības (ERs) aptver lidlauka pakalpojumu sniegšanā izmantojamo aprīkojumu pilnīgāk nekā ICAO 14. pielikums. Tas ir tādēļ, ka (kā teikts pamatprasību paskaidrojuma rakstā) ERs izstrādes procesā Aģentūra vispirms ir novērtējusi riskus un izstrādājusi riska mazināšanas pasākumus (izmantojot „no augšas uz leju” vērstu metodi) un pēcāk veikusi „no lejas uz augšu” vērstu pārbaudi, ņemot vērā ne vien 14. pielikumu, bet arī citus spēkā esošus ES tiesību aktus. Turklāt Aģentūra ir ņēmusi vērā daudzu ieinteresēto pušu viedokļus, kas atspoguļoti CRD 06/2006. Ieinteresētās puses kā reglamentējama aprīkojuma piemērus ir minējušas arī atledošanas ierīces, degvielas uzpildes aprīkojumu, lidlauka jaudas ierīces un starterus un ar lidlauka pakalpojumiem saistītu aprīkojumu vispār.

Tādēļ ir pieņemts, ka 4.A variantā no 1000 lidlauka pakalpojumu sniedzēju uzņēmumiem tiks ietekmēti tikai 10 % (t.i., 100 uzņēmumi) (t.i., šis variants ietekmēs lidlauku aprīkojumu

²⁵ Saskaņā ar 1996. gada 15. oktobra Direktīvas 96/67/EK pielikumu.

tikai netieši ar īstenošanas noteikumiem vai CSs, kuru pamatā būs ICAO lidlauku noteikumi). **Savukārt 4.B vai 4.C variantā ietekmēti tiks pilnīgi visi lidlauka pakalpojumu sniedzēji.**

2.7.2.5. Lidlauku aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizācijas

Lai gan radionavigācijas, uzraudzības (piemēram, radaru) un aeronautikas sakaru sistēmas ir uzstādītas lidlaukos, novērtējot to veikspēju un atbilstību, vajadzības gadījumā uz tām alternatīvi varētu attiecināt „Eiropas vienotās gaisa telpas” noteikumus. Lai izvairītos no noteikumu izstrādes procesu un tiem sekojošo noteikumu dublēšanas, par katrā konkrētajā gadījumā izmantojamo juridisko pamatu (Aģentūras Pamatregulu vai „Eiropas vienotās gaisa telpas” noteikumiem) lems Komisija. Šos aprīkojuma veidus šajā RIA aplūkot nav lietderīgi, jo tos jau aptver ES aviācijas tiesiskā regulējuma darbības joma.

Turklāt, kā atzīmēts 40. tabulā, Aģentūras priekšlikums aptver arī citus, ICAO 14. pielikumā minētus aprīkojuma veidus.

Lidlauku aprīkojuma prasības		Aprīkojuma piemēri	Iekļauts	
			ICAO 14. pielikumā	ER
Saķeres mērīšanas ierīces		Mikronu mērītāji	2.9	A.1.a.v
Pasažieru apkalpošana		Kāpnes, autobusi, „galerijas”		A.1.f
Bagāžas apstrāde		Iekraušanas un izkraušanas ierīces		B.1.a
Rādītāji un signālierīces		Vēja virziena rādītāji	5.1.1.	A.3.a
Apgaismojums uz skrejceļa un uz ceļa gaisa kuģu vadīšanai pa zemi		Skrejceļa viduslīnijas gaismas	5.3.12.	A.3.a
Elektriskās strāvas piegādes sistēmas		Navigācijas palīglīdzekļu elektriskās strāvas piegādes ierīces	8.1.	A.3.b
Glābšanas aprīkojums		Ātrās palīdzības mašīnas, laivas	9.1.	B.1.k
Ugunsdzēsšanas līdzekļi un RFFS transportlīdzekļi		Izlietotā daudzuma mērīšanas ierīces	9.2.	B.1.k
Neekspluatējamu gaisa kuģu aizvākšana		Celtņi	9.3.	B.1.a
Lūstamība		CNS antenas	9.9.	A.1.c.iii
Perona dienesti	Loču dienests	Novietošanas ierīces	5.3.24.	A.3.a
	Novietošana stāvvietā	Bloķēšanas ierīces		B.1.a
	Dzinēja iedarbināšana	Ārējās jaudas ierīces		B.1.a
	Pārvietošana	Vilkšanas ierīces		B.1.a
Gaisa kuģu apkalpošana	Tīrīšana	Tualešu sistēmas tīrīšanas ierīces		B.1.a
	Gaisa kondicionēšana un enerģijas piegāde	Ārējās jaudas ierīces		B.1.a
	Atledošana, apstrāde pret apledošanu	Atledošanas ierīces	3.15.	B.1.a
Degvielas uzpilde		Stacionārs vai pārvietojams degvielas uzpildes aprīkojums		B.1.h
Produktu piegāde		Furgoni		B.1.a

40. tabula. Paplašinātās EASA Pamatregulas darbības jomā iekļautā aprīkojuma piemēri

Izvēloties 4.A variantu, īpaši ES noteikumi (piemēram, *ETSO*) uz šādu aprīkojumu neattieksies. Tādēļ **4.A variants projektēšanas un ražošanas organizācijas neietekmēs.**

Lai aprēķinātu to projektēšanas un ražošanas organizāciju skaitu, kuras varētu ietekmēt 4.B un 4.C variants, Aģentūra ir ņēmusi vērā, ka vienā no lielākajiem *ACI Europe* organizētajiem, 2007. gada beigās plānotajiem izstāžu pasākumiem bija piedāvātas vietas aptuveni 60 dalībniekiem²⁶. „*Airport Exchange*” izstādē 2006. gada decembrī ir bijis aptuveni tāds pats dalībnieku skaits. Tādēļ **ir pieņemts, ka 4.B un 4.C variants varētu ietekmēt aptuveni 100 lidlauku aprīkojuma projektēšanas un ražošanas uzņēmumus.**

2.7.2.6. Lidlauku aprīkojuma tehniskās apkopes organizācijas

Turklāt ir pieņemts, ka lidlauku aprīkojuma tehniskā apkope būs to organizāciju pārziņā, kuras aprīkojumu izmanto (piemēram, lidlauka pakalpojumu sniedzēji un lidlauku operatori). Šīm organizācijām būs jāpierāda kompetentajām iestādēm, ka tehniskā apkope ir pienācīgi organizēta un tiek pienācīgi veikta vai nu ar pašu spēkiem vai piesaistot trešās puses. Tā kā trūkst pierādījumu par nopietniem drošības riskiem, ko varētu radīt lidlauku aprīkojuma nepietiekama tehniskā apkope, Aģentūra uzskata, ka pašlaik nebūtu proporcionāli noteikt uz šāda aprīkojuma tehniskās apkopes organizācijām attiecināmas prasības. Tādēļ paredzētā politika šīs organizācijas neietekmēs. Ja turpmāk radīsies vajadzība saistībā ar konkrētiem aprīkojuma veidiem šādas prasības noteikt, Aģentūra veiks pienācīgu *RIA*.

2.7.2.7. Ietekmēto organizāciju kopskaits

Pamatojoties uz 2.7.2.1. līdz 2.7.2.6. apakšpunktā sniegto informāciju, 41. tabulā ir aprēķināts iesaistīto organizāciju kopskaits.

VARIANTS		Aprēķinātais kopskaits				
Id.	Apraksts	Lidlauki	Lidlauku operatori	Lidlauka pakalpojumu sniedzēji	Projektēšanas un ražošanas organizācijas**	Iestādes
4.A	Uz lidlauku aprīkojumu neattiecas ES līmeņa tiesiskais regulējums.	3000	2750	100	0	46
4.B	„Nestandarta” aprīkojuma <i>ETSOs</i> un pārbaudes deklarācijas.			1000	100*	
4.C	Tāds pats kā 4.B variants, tikai bez pārbaudes deklarācijām.				100*	

* Faktisko organizāciju skaitu noteiks, veicot katras atsevišķās *ETSO RIA*. Tādējādi organizāciju skaits varētu būt mērāms nevis simtos, bet gan desmitos.

** Pašlaik nav paredzēts lidlauku aprīkojuma tehniskās apkopes organizāciju tiesiskais regulējums.

41. tabula. Organizācijas, ko ietekmē lidlauku aprīkojuma noteikumi

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

2.7.3. Ietekme uz drošību

Kā skaidrots Atzinumā, Aģentūra uzskata, ka grozītajā Pamatregulā būtu jāiekļauj arī lidlauku aprīkojums, tādējādi nodrošinot arī stabilu pamatu nozares izstrādātajām specifikācijām. Pēc aprīkojuma izgatavošanas, protams, būtu jāpārbauda tā atbilstība spēkā esošajām *ERs* un īstenošanas noteikumiem, kā arī citiem spēkā esošajiem tiesību aktiem (piemēram, par elektromagnētisko interferenci) vai atbilstošām Kopienas specifikācijām.

Gadījumos, kad to prasīs piemērojamās *ETSO* (ja tādas būs izdotas), attiecīgā aprīkojuma projekts būs jāsertificē un izgatavotajam aprīkojumam jāpievieno ražotāja parakstīta atbilstības deklarācija ar atsauci uz konkrētajām *ETSO* (kā tas ir gaisa kuģu daļu gadījumā). Projektēšanas un ražošanas uzņēmumiem šādos gadījumos jābūt oficiāli apstiprinātiem.

Minētā kārtība attieksies uz 4.B un 4.C variantu. Taču uz 4.A variantu tā neattieksies. Lidlauku operatoriem (papildus lidlauku sertifikācijas procesam) 4.B variantā būs jāparaksta arī katras konkrētajā lidlaukā izmantojamās vai uzstādāmās ierīces (ja uz to attieksies *ETSO*) pārbaudes deklarācija.

Tādēļ Aģentūra uzskata, ka:

- 4.A variantā drošība nedz uzlabosies, nedz pasliktināsies (faktiski saglabāsies *status quo*);
- 4.B un 4.C variantā ietekme uz drošību būs vienāda.

Konkrētāk Aģentūra lēš, ka 4.B un 4.C variants radīs šādu svarīgu ietekmi uz drošību:

- lielāka tiesiskā noteiktība attiecībā uz noteikumiem, kas jāpiemēro lidlauku aprīkojumam, un precīzāk noteikti saistītie atbilstības pārbaūžu veikšanas pienākumi un procesi;
- līdz ar to stabilāks nozares standartu izstrādes pamats;
- projektēšanas un ražošanas uzņēmumu pienākums apliecināt ražojumu atbilstību drošības noteikumiem;
- atbilstības deklarāciju apkopošana, ko veic lidlauku operatori, kas tās izmanto kā pierādījumus sertifikācijas procesā.

Visbeidzot, 42. tabulā ir atspoguļots punktu skaits, kas raksturo lidlauku aprīkojuma tiesiskā regulējuma trīs variantu drošības ietekmi un ir iegūts, izmantojot 2.1.2. punktā izklāstīto metodiku (ieskaitot drošības ietekmei piemērojamo koeficientu 3) un izvēloties atbilstošos, ar 2.4.5. punktā minētajiem konkrētajiem mērķiem saistītos konkrēto rezultātu rādītājus.

Konkrēto rezultātu rādītāji, kas attiecas uz lidlauku aprīkojuma tiesiskā regulējuma drošības ietekmi	Variantu punktu skaits		
	4.A	4.B	4.C
Lidlauku aprīkojums	Neiesaistīšanās	ETSO + pārbaudes deklarācijas	ETSO + lidlauku sertifikācija
Lidlauku drošības rādītāji	0	1	1
Kopīgu noteikumu pieņemšana (t.i., <i>ETSO</i>)	0	1	1
Lidlauku aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizācijām izdotās atļaujas	0	2	2
REZULTĀTS	0	4	4
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x drošības ietekmes koeficients 3)	0	12	12

42. tabula. Lidlauku aprīkojuma tiesiskā regulējuma variantu drošības ietekmes punktu skaits

2.7.4. Ekonomiskā ietekme

Izvēloties 4.A variantu, nevajag nekādus lidlauku aprīkojuma papildu noteikumus vai ETSO. Tādēļ šā varianta ekonomisko ietekmi var vērtēt kā neitrālu.

Savukārt gan 4.B, gan 4.C variantā ierosinātā nostāja, no vienas puses, saskan ar „Jauno nostāju”, līdz ar to tā ir tuva pašlaik piemērojamajai nozares praksei. No otras puses, tā saskan ar jau ieviestajiem Aģentūras noteikumiem, kas attiecas uz gaisa kuģu daļām. Uz „nestandarta” aprīkojumu attiecināmās drošības un veiktspējas prasības, kā arī noteikumi, kas jāievēro projektēšanas un ražošanas organizācijām, būs precizēti īstenošanas noteikumos vai ETSOs. Attiecīgos gadījumos šāda aprīkojuma projekta apstiprinājumu papildinās ražotāja parakstīta atbilstības deklarācija.

Tomēr precīzu ietekmes novērtējumu varētu veikt, tikai ierosinot minētos noteikumus vai ETSOs.

Citiem vārdiem sakot, tā kā pašlaik nekādu ETSO nav, aprēķinātās izmaksas līdzinās nullei. Tas attiecas galvenokārt uz 4.C variantu (t.i., tikai ETSO un saistītie projektēšanas un ražošanas procesi).

Bet saskaņā ar ieinteresēto pušu viedokli Aģentūra vienlaikus iesaka apsvērt iespēju veikt pārbaudes uz vietas, lai novērtētu, vai konkrēts lidlauku aprīkojums ir pareizi uzstādīts un tiek pareizi izmantots. Tādēļ 4.C variantā ir pieņemts, ka uzstādīta aprīkojuma pārbaudes ir neatņemama lidlauku sertifikācijas procesa daļa. **Tādējādi 4.C variantā nav paredzamas citas izmaksas, kā vien 2.6.4.2. punktā aprēķinātās lidlauku sertifikācijas izmaksas.**

Savukārt 4.B variantā lidlauku operatoriem ir jāveic papildu process (līdzīgs tam, ko pašlaik paredz ANSPs adresētie „Eiropas vienotās gaisa telpas” noteikumi²⁷), proti, jāgatavo uzstādīta vai iegādāta lidlauku aprīkojuma „verifikācijas deklarācijas”. Tātad 4.B variantā ne kompetentajām iestādēm, ne lidlauka pakalpojumu sniedzēju uzņēmumiem nedraud nekādas papildu izmaksas. Aģentūrai gan 4.B, gan 4.C variantā būs jāaprēķinās ar zināmām noteikumu izstrādes izmaksām, tomēr var uzskatīt, ka šīs izmaksas jau ir iekļautas 2.6.4.5. punktā aplēstajās vispārējās noteikumu izstrādes izmaksās.

Toties lidlauku operatoriem 4.B variantā būs jāpieliek papildu pūles, ne vien pārbaudot uzstādītas sistēmas (šādas pārbaudes jau notiek, un tās apstiprina, lidlaukus sertificējot), bet arī administrējot procedūras un sastādot un arhivējot pārbaudes deklarācijas. Saskaņā ar aplēsēm lielajos lidlaukos (2.6.2.1. punktā ir aprēķināts, ka pavisam ir 700 šādu lidlauku) šim nolūkam vajadzētu aptuveni 0,5 FTEs (t.i., 630 darba stundas = 69300 eiro gadā), tātad kopējās lielo lidlauku izmaksas būtu 69 tūkstoši eiro x 700 = 48300 tūkstoši eiro gadā.

Pārējo 2300 lidlauku (t.i., 3000 aptvertie lidlauki – 700) aprēķinātās izmaksas ir daudz mazākas: 0,2 FTEs uz katru lidlauku (= 252 stundas = 27720 eiro gadā). Sareizinot ar 2300, iegūstam kopējo summu 63756 tūkstoši eiro gadā (2006.g.). Tātad var lēst, ka 4.B variantā kopējās (3000 aptverto lidlauku) papildu izmaksas būs 48300 + 63756 = 112056 tūkstoši eiro gadā (2006.g.). Aprēķināto izmaksu kopsavilkums ir atspoguļots 43. tabulā.

²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulas (EK) 552/2004 par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību 6. pants (OVL 96, 2004. gada 31. marts, 26.-42. lpp.).

Lidlauku aprīkojuma tiesiskā regulējuma aprēķinātās izmaksas	Tūkstoši eiro gadā (2006.g.)		
	4.A	4.B	4.C
Lidlauku aprīkojums	Neiesaistīšanās	ETSO + pārbaudes deklarācijas	ETSO + lidlauku sertifikācija
Aprīkojuma iekļaušana Pamatregulā (t.i., pārbaudes deklarācijas)	0	112056	0
Kopīgu īstenošanas noteikumu pieņemšana (ETSO)	0*	0*	0*
Lidlauku aprīkojuma projektēšana un ražošana	0*	0*	0*
KOPĀ	0	112056	0

* Nepastāvot *ETSOs*, izmaksas = 0. Lai aprēķinātu izmaksas un ieguvumus, pirms *ETSO* izdošanas vienmēr tiks veikts atsevišķs *RIA*.

43. tabula. Lidlauku aprīkojuma tiesiskā regulējuma izmaksu kopsavilkums

Tomēr vienlaikus ar tabulā aprēķinātajām izmaksām 4.B un 4.C variantā ir iespējama arī citāda ekonomiska ietekme, piemēram:

- lidlauku aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizāciju savstarpēja atzīšana, kas savukārt sekmēs iekšējā tirgus veidošanu;
- standartizācijas un konkurences pieaugums vajadzīgajai kvalitātei atbilstošu ražojumu jomā, kas pozitīvi ietekmēs cenas.

Ekonomiskās ietekmes kvalitatīvo un kvantitatīvo novērtējumu var izteikt punktos, kā redzams 44. tabulā.

Konkrēto rezultātu rādītāji, kas attiecas uz lidlauku aprīkojuma tiesiskā regulējuma ekonomisko ietekmi	Variantu punktu skaits		
	4.A	4.B	4.C
Lidlauku aprīkojums	Neiesaistīšanās	ETSO + pārbaudes deklarācijas	ETSO + lidlauku sertifikācija
Aprīkojuma iekļaušana Pamatregulā (t.i., pārbaudes deklarācijas)	0	- 3	0
Kopīgu īstenošanas noteikumu pieņemšana (ETSO)	0	0	0
Lidlauku aprīkojuma projektēšana un ražošana	0	0	0
REZULTĀTS	0	- 3	0
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x ekonomiskās ietekmes koeficients 2)	0	- 6	0

44. tabula. Lidlauku aprīkojuma tiesiskā regulējuma variantu ekonomiskās ietekmes punktu skaits

2.7.5. Ietekme uz vidi

ICAO 14. pielikumā pašlaik nav noteikumu, kas reglamentētu, piemēram, lidlauku ekspluatācijā izmantojamo lidostu transportlīdzekļu vai kādu citu materiālu, šķidrumu vai līdzekļu ietekmi uz vidi. Gan ierosinātajā 4.B, gan 4.C variantā var runāt par nelielu pozitīvu

(t.i., + 1) ietekmi uz vidi, jo šie varianti varētu radīt pamatu nākotnē iespējamam aprīkojuma tiesiskajam regulējumam. Izmantojot 2.1.2. punktā izklāstīto metodiku, šīs nelielās ietekmes „svērtais” rezultāts ir 3.

2.7.6. Sociālā ietekme

Sociālā ziņā 4.A variants ir vērtējams kā neitrāls. Savukārt gan 4.B, gan 4.C variantā var runāt par nelielu pozitīvu (+ 1) sociālo ietekmi, proti:

- vairāk kvalificētu darba vietu apstiprinātās lidlauku aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizācijās;
- tirgu pametīs nepietiekami strukturēti uzņēmumi;
- labāka darba kvalitāte, līdz ar to pieaugs Eiropas ražojumu konkurētspēja, t.i., cenu/kvalitātes attiecība.

Izmantojot 2.1.2. punktā izklāstīto metodiku, šīs nelielās ietekmes svērtais rezultāts ir 2.

2.7.7. Ietekme uz citām aviācijas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā
ETSO un īstenošanas noteikumi nedublēs pastāvošos, saistībā ar „Eiropas vienoto gaisa telpu” pieņemtos noteikumus. Tādēļ šajā ziņā visu trīs aplūkoto variantu ietekme būs neitrāla.

2.7.8. Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants

Saskaņā ar 2.1.2. punktā aprakstīto metodiku un 2.7.3. līdz 2.7.7. punktā iegūtajiem rezultātiem ietekmi var apkopot tabulā redzamajā MCA matricā.

ES tiesiskā regulējuma darbības jomas variantu ietekmes svērtie rezultāti		4.A	4.B	4.C
Lidlauku aprīkojums		Neiesaistīšanās	ETSO + pārbaudes deklarācijas	ETSO + lidlauku sertifikācija
Ietekmes aspekti	Koeficienti			
Ietekme uz drošību	3	0	12	12
Ekonomiskā ietekme	2	0	- 6	0
Ietekme uz vidi	3	0	3	3
Sociālā ietekme	2	0	2	2
Ietekme uz citiem aviācijas tiesību aktiem	1	0	0	0
SVĒRTIE REZULTĀTI		0	11	15

46. tabula. Lidlauku aprīkojuma daudzkritēriju analīze

Kā redzams tabulā, 4.A varianta rezultāts uz abu pārējo iespējamo variantu fona izskatās visai bēdīgs. No abiem pārējiem variantiem 4.C varianta rezultāts ir daudz labāks nekā 4.B varianta rezultāts. Jo īpaši var minēt šādas 4.B un 4.C varianta priekšrocības:

- drošības ziņā šo variantu rezultāti ir daudz labāki nekā 4.A varianta rezultāts;
- šie varianti varētu radīt pamatu labākai vides pārvaldībai lidlaukos;
- šie varianti varētu uzlabot lidlauku aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizāciju darbavietu kvalitāti un kvantitāti.

Taču 4.B variants varētu izmaksāt aptuveni 100 miljonus eiro gadā (2006. g.), kamēr 4.C variants nav saistīts ar papildu izmaksām. Tādēļ Aģentūra savā atzinumā ir ieteikusi 4.C variantu (t.i., nozares brīvprātīgi izstrādātas Kopienas specifikācijas, ko pēc vajadzības papildina Aģentūras *ETSO*, lai palīdzētu sasniegt pienācīgu drošības līmeni; saistīto lidlauku aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizāciju tiesiskais regulējums un uzstādītā lidlauku aprīkojuma pārbaudes, veicot lidlauku sertifikācijas un uzraudzības parastās procedūras).

2.8. Sertifikācijas procesa ietekmes analīze

2.8.1. Alternatīvie varianti

Saistībā ar sertifikācijas procesu 2.5.2. punktā ir noteikti šādi alternatīvi varianti:

- 7.A: katra lidlauka sertifikācijas process (ieskaitot infrastruktūru un pārvaldību) (kas savukārt ir 2.6. punktā pieņemtais sākumstāvoklis);
- 7.B: katram lidlaukam atsevišķs infrastruktūras un aprīkojuma sertifikāts, kā arī „vienots” uzņēmuma līmeņa organizācijas sertifikāts visiem uzņēmumiem, kas apsaimnieko vairākus lidlaukus;
- 7.C: tāds pats kā 7.B variants, taču „vienots” lidlauka operatora sertifikāts tikai tad, ja operators to lūdz.

2.8.2. Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits

2.8.2.1. Lidlauku operatori

Neviens no trim iespējamajiem alternatīvajiem variantiem neietekmēs lidlauka pakalpojumu sniedzējus un lidlauku aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizācijas.

Raugoties no jebkura viedokļa, ietekme uz lielo vairumu lidlauku operatoru, kas apsaimnieko tikai vienu lidlauku, būs pavisam niecīga neatkarīgi no tā, vai sertifikācijas procesa beigās operatori saņems tikai vienu vai divus atsevišķus dokumentus (t.i., vienu, kas aptvers infrastruktūru, un otru, kas attieksies uz ekspluatāciju un pārvaldību). Šāda sertifikācijas procesa ietekme jau ir novērtēta 2.6. punktā, tādēļ var teikt, ka 7.A variantā ne lidlaukus, ne lidlauku operatorus nekāda papildu ietekme negaida.

Toties **7.B variants ietekmēs visus** aptuveni **25** vairāku lidlauku **operatorus**, kas apzināti 2.7.2.3. punktā un kopumā apsaimnieko aptuveni **275 lidlaukus**, jo šajā variantā operatoriem obligāti vajadzēs „vienotu” lidlauka operatora sertifikātu.

Savukārt **7.C variantā** lidlauku operatori, kas apsaimnieko vairākus lidlaukus, varēs brīvprātīgi izvēlēties „vienotu” pārvaldības (galvenokārt centralizētas drošības un kvalitātes vadības) sertifikātu. Tā kā pašlaik tā nav vispārpieņemta prakse, ir pieņemts, ka šo iespēju izvēlēties aptuveni 40 % potenciālo kandidātu, t.i., **10 no 25 operatoriem**. Ņemot vērā, ka caurmērā katrs no minētajiem 25 operatoriem apsaimnieko aptuveni 11 lidlaukus, ir pieņemts, ka šis variants varētu ietekmēt **aptuveni 100 lidlaukus**.

2.8.2.2. Kompetentās iestādes

Aģentūras atzinumā ir pieņemts, ka lidlauka īpašnieks vai pārvaldītājs var būt valsts organizācija vai privāts uzņēmums, vai kāda cita struktūra (piemēram, operators var būt „uzņēmums”, kura akcijas - lielākā daļa vai visas - pieder valsts vai vietēja līmeņa valsts iestādēm). Tomēr atzinumā turklāt ir pieņemts, ka gadījumos, kad operators ir valsts organizācija, ekspluatācijas un pārvaldības funkcijai ir jābūt neatkarīgai ne vien no iekšējās drošības un kvalitātes vadības, bet arī no valsts sertifikācijas un uzraudzības funkcijas.

Šis uzraudzības iestāžu un saimniecisku organizāciju nošķiruma princips jau labi darbojas lidojumderīguma jomā (arī attiecībā uz valstij piederošām projektēšanas un ražošanas organizācijām) un gaisa pārvadājumu jomā. Tas ir skaidri noteikts arī Eiropas vienotajā gaisa telpā²⁸.

Šķiet, ka:

- Grieķijā un Lietuvā lidlauku pārvaldība un ekspluatācija (vismaz dažos gadījumos) ir tieša Satiksmes ministrijas pārziņā. Tomēr abas šīs valstis ir aktīvas *GASR* dalībvalstis, tādēļ ir pieņemts, ka nošķirta drošības uzraudzības funkcija tajās jau pastāv;
- arī Kiprā lidlauku ekspluatācija un pārvaldība ir Satiksmes ministrijas pārziņā, bet šī valsts neietilpst *GASR*, tādēļ, iespējams, tajā būs jāizveido jauna drošības uzraudzības funkcija;
- citās valstīs (piemēram, Francijā, Itālijā) valsts ierēdņi, kas dažos gadījumos ir lidlauka rezidenti, ne vien atbild par drošības uzraudzību, bet viņu pārziņā ir arī dažu funkciju pārvaldība (piemēram, *RFFS*; vietējie avārijas situāciju plāni).

Tomēr ietekmes ziņā pēdējā situācija nav būtiska, jo Aģentūras ierosinātajās pamatprasībās šādas situācijas ir ņemtas vērā. Tātad minētais funkciju nošķiruma princips varētu ietekmēt vienīgi Kipras iestādi.

Aģentūra nejutīs nekādu ietekmi, jo tā pašlaik negatavojas tieši iesaistīties lidlauku un lidlauku operatoru sertifikācijā un uzraudzībā.

Tātad 7.A variants iestādes neietekmēs citādi, kā vien 2.6. punktā jau aprakstītajā veidā (izņemot minēto Kipras iestādi).

Savukārt 7.B variantā paredzētais sertifikācijas un uzraudzības process tieši ietekmēs visas 17 2.7.2.3. punktā minēto valstu kompetentās iestādes.

Visbeidzot, 7.C variantā tieši iesaistīto iestāžu skaits nebūs lielāks par pieteikumu iesniedzēju skaitu (t.i., 10).

2.8.2.3. Ietekmēto organizāciju kopskaits

Iesaistīto organizāciju kopskaits ir aprēķināts 47. tabulā.

VARIANTS		Lidlauku operatori	Lidlauki	Kompetentās iestādes	
Id.	Apraksts			Jāizveido nošķirta uzraudzības funkcija	Veic uzraudzību
7.A	Katra lidlauka (infrastruktūras un pārvaldības) sertifikācijas process	0	0	1	0
7.B	Obligāts vienots sertifikāts	25	275		17
7.C	Vienota sertifikāta brīvprātīga izvēle	10	100		10

47. tabula. Organizācijas, ko ietekmē sertifikācijas procesa pārmaiņas

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulas (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai, 4. panta 2. punkts (*OV L.96, 2004. gada 13. marts, l. 1.-9. lpp.*).

2.8.3. Ietekme uz drošību

Labi organizētas (galvenokārt drošības un kvalitātes) vadības sistēmas drošību ietekmē pozitīvi neatkarīgi no tā, vai tās ir pilnīgi decentralizētas vai izveidotas ap centralizētu funkciju. Aģentūra tomēr uzskata, ka, raugoties no drošības ietekmes viedokļa, vispārīgos vilcienos ir ļoti grūti pierādīt viena organizācijas veida pārkāpumu pār citiem.

Tāpat Aģentūra uzskata, ka viena vai divu dokumentu izdošana sertifikācijas procesa beigās drošību nekādi neietekmē.

Tātad var uzskatīt, ka visu trīs aplūkoto variantu ietekme uz drošību ir neitrāla.

2.8.4. Ekonomiskā ietekme

2.8.4.1. Lidlauku operatori

Lidlauku operatoru sertifikācijas procesa izmaksas 7.A variantā būs tādas, kā aprēķināts 2.6.4.2. punktā. Tātad šajā variantā nav gaidāmas nedz papildu izmaksas, nedz ietaupījumi. Ir skaidrs, ka šajā variantā - arī gadījumos, kad viens uzņēmums apsaimnieko vairāk nekā vienu lidlauku - saglabāsies pilnīgi decentralizētas vadības sistēmas. Tomēr ir jāaprēķina šajā variantā vajadzīgais darbinieku skaits, jo tas būs sākumstāvoklis, novērtējot 7.B un 7.C varianta ietekmi.

Tādēļ jāatceras, ka saskaņā ar 2.6.4.3. punktā veiktajām aplēsēm katrā regulārai komerciālai gaisa satiksmei atvērta lidlaukā ir 3 drošības vadības *FTE*, turklāt tie ir lidlauki, kas pieder aplūkotajiem operatoriem. Ir pieņemts, ka integrētu drošības un vadības sistēmu un pilnīgi decentralizētu organizāciju gadījumā katrā lidlaukā caurmērā ir nodarbināti 5 *FTE*, bet centrālā līmenī nodarbinātu *FTE* skaits ir 0.

Lai novērtētu 7.B varianta ekonomisko ietekmi, ir pieņemts, ka iesaistīto lidlauku skaits ir 275 lidlauki, ko apsaimnieko 25 organizācijas. Decentralizētu organizāciju gadījumā pavisam vajadzēs 5 *FTE* x 275 lidlauki = 1375 *FTE*.

Ir aprēķināts, ka gadījumā, ja katrs no 25 iesaistītajiem operatoriem izveidotu centralizētu funkciju, katrā lidlaukā būtu iespējams ietaupīt aptuveni 20 % decentralizēto resursu, t.i.:

- 1 ietaupīts *FTE* (t.i., 20 % no 5) x 275 lidlauki = - 275 *FTE*;
- - 275 *FTE* x 138600 eiro = potenciāls ietaupījums - 38115 tūkstoši eiro gadā.

Bet 25 operatoriem būs jāizveido centralizēta funkcija, aptverot drošības vadību, kvalitātes vadību un iekšējās revīzijas (t.i., lai pašu spēkiem pārbaudītu vietējos lidlaukus). Lai nodrošinātu šo centralizēto funkciju, katrai organizācijai, iespējams, vajadzēs 5 *FTE*. Tātad 25 organizācijām kopā tā izmaksās 125 *FTE* = 17325 tūkstošus eiro gadā.

Tātad galarezultātā 25 lidlauku operatoru ietaupījumi 7.B variantā varētu būt šādi:

- - 275 + 125 = - 150 *FTEs*;
- - 38115 + 17325 = - 20790 tūkstoši eiro gadā.

Tomēr var gadīties, ka šos potenciālos ietaupījumus vairākus gadus nāksies izlietot, lai segtu ar organizācijas pārstrukturizāciju saistītos uzņēmumu pārejas perioda izdevumus.

Iepriekš 2.8.2.1. punktā ir pieņemts, ka 7.C variantā (t.i., vienota sertifikāta brīvprātīga izvēle) tikai aptuveni 40 % (t.i., 10) no organizācijām, kas apsaimnieko vairākus lidlaukus, izvēlēsies

iespēju iegūt vienotu sertifikātu. Tātad šajā gadījumā varēs ietaupīt 40 % no iepriekš aplēstajiem tēriņiem. T.i.:

- - 40 % x 150 = - 60 *FTE*;
- - 40 % x 20790 = - 8316 tūkstoši eiro gadā (2006. g.).

2.8.4.2. Kompetentās iestādes

Runājot par kompetentajām iestādēm, jāatceras, ka saskaņā ar 2.3.3.3. punktā veiktajām aplēsēm mazliet vairāk nekā 3 lidlauku uzraudzībai varētu pietikt ar 1 *FTE*. Tātad, **lai veiktu šo funkciju, Kiprā pietiks ar 1 *FTE* (= 138600 tūkstoši eiro gadā).**

Tas attieksies uz visiem aplūkotajiem variantiem. Tā kā 7.A variants pārējās kompetentās iestādes neietekmē, šajā gadījumā citu papildu izmaksu nebūs.

Savukārt, lai sertificētu (un pēcāk nepārtraukti uzraudzītu) vienu lidlauku, saskaņā ar 2.6.4.2. punktā veiktajām aplēsēm vienai kompetentajai iestādei vajag aptuveni 30 x 4 = 120 darba stundu, kuru caurmēra izmaksas ir 110 eiro + 10 eiro ceļošanas izdevumi valsts teritorijā.

Ievērojot, ka **7.B variants** ietekmē 275 lidlaukus, kopējās izmaksas šajā gadījumā ir 33000 darba stundas = 26 *FTE* = 3604 tūkstoši eiro gadā. Pieņemot, ka 30 % no šiem līdzekļiem varētu ietaupīt (neveicot katra atsevišķā lidlauka vadības sistēmas revīziju), kopumā ietaupītie visu 17 iesaistīto iestāžu līdzekļi būtu šādi:

- - 30 % x 26 + 1 = - 7 *FTE*;
- - 30 % x 3604 + 138,6 = - 942,6 tūkstoši eiro gadā.

Savukārt 7.C variantā varēs ietaupīt tikai 40 % no šiem ietaupījumiem: - 3 *FTE*, - 377 tūkstoši eiro gadā.

2.8.4.3. Ekonomiskās ietekmes kopsavilkums

Tātad saskaņā ar aprēķiniem trīs aplūkoto variantu **papildu izmaksas vai ietaupījumi** būs tādi, kā attēlots 48. tabulā.

Kritēriji	Kompetento iestāžu izmaksas	Lidlauku operatoru izmaksas	KOPĀ
7.A variants = Katra lidlauka sertifikācijas process			
<i>FTE</i>	1	0	1
tūkstoši eiro 2006. g.	138,6	0	138,6
7.B variants = Obligāts vienots sertifikāts (25 operatori; 275 lidlauki)			
<i>FTE</i>	- 7	- 150*	- 157
tūkstoši eiro 2006. g.	- 943	- 20790*	- 21733
7.C variants = Vienota sertifikāta brīvprātīga izvēle (10 operatori; 100 lidlauki)			
<i>FTE</i>	- 3	- 60	- 63
tūkstoši eiro 2006. g.	- 377	- 8316	- 8693

*Izņemot to uzņēmumu pārejas perioda izmaksas, kuri vēl nav veikuši pārstrukturizāciju, lai izveidotu centralizētas drošības un kvalitātes vadības funkcijas.

48. tabula. Aprēķinātie lidlauku sertifikācijas procesa ietaupījumi

Ekonomiskā ietekme, kas 48. tabulā atspoguļota naudas izteiksmē, 49. tabulā ir izteikta punktos.

Konkrēto rezultātu rādītāji, kas attiecas uz sertifikācijas procesa ekonomisko ietekmi	Variantu punktu skaits		
	7.A	7.B	7.C
Sertifikāti	Katra lidlauka sertifikācijas process	Obligāts vienots sertifikāts	Vienota sertifikāta brīvprātīga izvēle
Lidlauku iekļaušana Pamatregulā (t.i., drošības uzraudzības nošķīrums)	- 1	- 1	- 1
Vienotu sertifikātu ieviešana un izmantošana (operatori)	- 1	3	2
Kompetento iestāžu sertifikācijas un uzraudzības personāls	- 1	2	1
REZULTĀTS	- 3	4	2
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x ekonomiskās ietekmes koeficients 2)	- 6	8	4

49. tabula. Lidlauku sertifikācijas procesa variantu ekonomiskās ietekmes punktu skaits

2.8.5. Ietekme uz vidi

Visu trīs variantu ietekme uz vidi būs neitrāla, jo tie ir saistīti tikai ar dažu pārvaldības un uzraudzības procesu organizāciju.

2.8.6. Sociālā ietekme

Sociālā ziņā 7.A variants ir vērtējams kā neitrāls: reorganizācija, kuras rezultātā varētu rasties viena jauna darbavieta, būs jāveic vienīgi Kipras iestādei.

Izvēloties 7.B variantu, pirmkārt nāktos zaudēt aptuveni 160 darbavieta (t.i., ievērojami mazinātos 2.6.7. punktā aprēķinātā 3.B varianta pozitīvā ietekme uz darbavietām), turklāt visu vairāku lidlauku operatoru procesu organizācijai vajadzētu atbilst centralizēti noteiktam vienādam modelim, turoties pie principa „viens izmērs der visiem”. Tādēļ šā varianta sociālā ietekme, kam 2.1.2. punktā ir piešķirts koeficients 2, ir vērtējama negatīvi (t.i., – 2).

Visbeidzot, 7.C variantā, iespējams, nāktos zaudēt aptuveni 63 darbavieta, tomēr kopumā jaunu darbavieta skaits joprojām būtu ievērojams, ņemot vērā, ka saskaņā ar aplēsēm tikko pieminētajā 3.B variantā vajadzēs aptuveni + 280 FTE. Turklāt šajā variantā katra organizācija varēs ne vien brīvi izvēlēties sev piemērotāko organizācijas veidu, bet arī brīvi lemt par reorganizācijas nepieciešamību un reorganizācijas laiku. Tādēļ šā varianta sociālā ietekme ir vērtējama ļoti pozitīvi (t.i., 3 x koeficients 2 = 6).

2.8.7. Ietekme uz citām aviācijas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā

Līdzīgi „Eiropas vienotās gaisa telpas” noteikumiem 7.A variantā tiks piemērots ekspluatācijas un uzraudzības funkcijas nošķīrums. Tātad šis variants sekmēs dažādu jomu tiesiskā regulējuma saskaņošanu. Līdz ar to šajā gadījumā var runāt par nelielu pozitīvu ietekmi (t.i., 1).

Tomēr 7.B un 7.C varianta ietekme ir jāuzskata par vēl pozitīvāku (t.i., 2), jo šie varianti paredz iespēju izveidot centralizētu (drošības un kvalitātes) vadības sistēmu.

2.8.8. Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants

Saskaņā ar 2.1.2. punktā aprakstīto metodiku un 2.8.3. līdz 2.8.7. punktā iegūtajiem rezultātiem ietekmi var apkopot tabulā redzamajā *MCA* matricā.

Sertifikācijas procesa variantu ietekmes svērtie rezultāti		7.A	7.B	7.C
Ietekmes aspekti	Koeficienti	Katra lidlauka sertifikācijas process	Obligāts vienots sertifikāts	Vienota sertifikāta brīvprātīga izvēle
Ietekme uz drošību	3	0	0	0
Ekonomiskā ietekme	2	- 6	8	4
Ietekme uz vidi	3	0	0	0
Sociālā ietekme	2	0	- 4	6
Ietekme uz citiem aviācijas tiesību aktiem	1	1	2	2
SVĒRTIE REZULTĀTI		- 5	6	12

50. tabula. Lidlauku sertifikācijas procesa daudzkritēriju analīze

Kā redzams tabulā, 7.A varianta rezultāts izskatās negatīvs. No abiem pārējiem variantiem 7.C variants ir ieguvis divreiz vairāk punktu nekā 7.B variants.

Īpaši jāatzīmē, ka salīdzinājumā ar 7.B variantu 7.C variants ir ieguvis daudz vairāk sociālās ietekmes punktu, jo šajā variantā nenāksies zaudēt darbavietas (t.i., 3.B variantā radīto papildu darbavietu skaits 7.C variantā ievērojami nemazinās), turklāt nevienai organizācijai (izņemot Kipras iestādi) nebūs jāveic reorganizācija. Un, lai gan mazāka nekā 7.B variantā, šajā variantā tomēr būs arī pozitīva ekonomiskā ietekme.

Tādēļ Aģentūra savā atzinumā ir ieteikusi 7.C variantu (t.i., vienots lidlauka operatora sertifikāts tikai tad, ja tā ir operatora brīvprātīga izvēle).

2.9. Vērtēšanas struktūru pilnvarojuma ietekmes analīze

2.9.1. Alternatīvie varianti

Saistībā ar vērtēšanas struktūru lomu 2.5.2. punktā ir noteikti šādi alternatīvi varianti:

- 8.A: noteiktus mazāk sarežģītus lidlaukus drīkst sertificēt un uzraudzīt ne vien kompetentās iestādes, bet arī akreditētas vērtēšanas struktūras. Pieteikumu iesniedzēji paši lemj, pie kurām sertifikācijas organizācijām griezties;
- 8.B: visus lidlaukus drīkst sertificēt un uzraudzīt ne vien kompetentās iestādes, bet arī akreditētas vērtēšanas struktūras. Pieteikumu iesniedzēji paši lemj, pie kurām sertifikācijas organizācijām griezties;
- 8.C: noteiktus mazāk sarežģītus lidlaukus drīkst sertificēt un uzraudzīt tikai akreditētas vērtēšanas struktūras.

2.9.2. Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits

2.9.2.1. Lidlauki, operatori un lidlauka pakalpojumu sniedzēji

Gan 8.A, gan 8.C variantā vērtēšanas struktūru loma ir ierobežota - tās drīkst sertificēt tikai vienkāršus lidlaukus un šo lidlauku operatorus. Iepriekš 2.6.2.1. punktā ir aprēķināts, ka ES 27

+ 4 valstīs starp ES likumdošanas priekšlikuma darbības jomā ietilpstošajiem 3000 lidlaukiem ir aptuveni 700 sarežģītu regulārai komerciālai gaisa satiksmei atvērtu lidlauku.

Saskaņā ar aplēsēm pārējie (3000 – 700 = **2300**) ir uzskatāmi par vienkāršiem lidlaukiem. Šos 2300 sabiedriskai izmantošanai pieejamus lidlaukus **8.C variantā sertificēs tikai vērtēšanas struktūras**. Vērtēšanas struktūras sertificēs arī šo lidlauku operatorus; ir pieņemts, ka vienkāršu lidlauku operatoru skaits sakrīt ar lidlauku skaitu, tātad arī operatoru skaits ir 2300.

Pieteikumu iesniedzēji **8.A variantā** varēs izvēlēties, pie kuras sertifikācijas iestādes griezties, jo pieteikumus varēs iesniegt vai nu teritoriālajai kompetentajai iestādei vai ES 27 + 4 valstīs akreditētai vērtēšanas struktūrai. Ir pieņemts, ka jaunās politikas piemērošanas pirmajos gados šo iespēju izmantos ne vairāk kā 30 % no potenciāli ieinteresētajiem vienkāršajiem lidlaukiem un to operatoriem. Tādā gadījumā lidlauku un to operatoru skaits varētu būt $30\% \times 2300 = 690$.

Savukārt **8.B variantā** vērtēšanas struktūras pēc pieprasījuma drīkstētu sertificēt visus lidlaukus, **arī pašus sarežģītākos** (tā kā ir pilnīgi nereāli cerēt, ka to varētu padarīt par obligātu prasību, šī teorētiskā iespēja šeit vispār nav aplūkota). Atkal pieņemot, ka sākumā šo iespēju varētu izmantot aptuveni 30 % no 3000 ieinteresēto pušu, iznāk, ka ietekmēto lidlauku skaits varētu būt aptuveni $30\% \times 3000 = 900$ (**690 vienkārši un 210 sarežģīti lidlauki**).

Iepriekš 2.7.2.3. punktā ir aprēķināts, ka uz 3000 aplūkojamo lidlauku kopā ir aptuveni 2750 operatoru, bet tikai 25 no tiem apsaimnieko vairāk nekā vienu lidlauku. Tātad 30 % no 2725 viena lidlauka operatoriem varētu izvēlēties iespēju griezties pie vērtēšanas struktūrām = 815. Var pieņemt, ka no 25 lielajiem vairāku lidostu operatoriem vismaz pirmajos gados šo iespēju izmantos ne vairāk kā 20 % (t.i., 5) operatoru. **Līdz ar to iznāk, ka 8.B variants varētu ietekmēt aptuveni $815 + 5 = 820$ operatorus.**

Lidlauka pakalpojumu sniedzēji tiešu ietekmi neizjutīs, jo šo uzņēmumu papildu sertifikācija nav paredzēta²⁹.

2.9.2.2. Kompetentās iestādes

Izvēloties 8.C variantu, teritoriālo kompetento iestāžu un vērtēšanas struktūru starpā nepastāvēs komerciāla konkurence. Tādēļ kompetentās iestādes vienlaikus varētu būt arī vērtēšanas struktūru akreditācijas iestādes. Tomēr šajā gadījumā ir pieņemts, ka

- valstis nedelegēs reģionāla vai vietēja līmeņa vērtēšanas struktūru akreditācijas pilnvaras; tādēļ maksimālais ietekmēto akreditācijas iestāžu skaits nebūs lielāks par ES 27 + 4 valstu skaitu;
- saskaņā ar aplēsēm vismaz sākumā akreditējamās vērtēšanas struktūras būs tikai aptuveni 50 % valstu.

Tādēļ **8.C variants ietekmēs tikai 15 kompetentās iestādes**. Šajā gadījumā iestāžu loma būs aktīva, jo tās veiks vērtēšanas struktūru akreditāciju. Šajā kontekstā Aģentūra nebūs iesaistīta.

Savukārt gan 8.A, gan 8.B variantā vērtēšanas struktūru un teritoriālo kompetento iestāžu starpā pastāvēs tieša komerciāla konkurence. Lai izvairītos no interešu konflikta, Aģentūrai būs jāveic centralizēta vērtēšanas struktūru akreditācija. Tas neradīs interešu konfliktu, jo saskaņā

²⁹ Padomes 1996. gada 15. oktobra Direktīvas 96/67/EK par pieeju lidlauka sniegto pakalpojumu tirgum Kopienas lidostās (*Oficiālais Vēstnesis L 272, 25.10.1996., 0036. – 0045. lpp.*) 14. pants jau ļauj dalībvalstīm noteikt, ka lidlauka pakalpojumu sniedzējs var sniegt pakalpojumus vai lidostas lietotājs var veikt pašpakalpojumus tikai tad, ja tas ir saņēmis tādas valsts iestādes apstiprinājumu, kura ir neatkarīga no lidostas vadības dienesta.

ar ierosināto politiku Aģentūra neveic lidlauku un operatoru sertifikāciju ES 27 + 4 valstu teritorijā. Tomēr **gan 8.A, gan 8.B variantā Aģentūru tieši ietekmēs akreditācijas process.**

Līdz ar to Aģentūras akreditētās vērtēšanas struktūras visā Eiropas teritorijā faktiski konkurēs ar vietējām iestādēm. Tādēļ gan 8.A, gan 8.B variantā pasīvi būs iesaistītas visas 46 kompetentās iestādes.

2.9.2.3. Vērtēšanas struktūras

Saskaņā ar „Eiropas vienotās gaisa telpas” Regulas 550/2004³⁰ 1. pielikumu līdz 2007. gada augusta vidum bija „atzītas” 3 organizācijas. Saskaņā ar Direktīvu 552/2004 („Eiropas vienotās gaisa telpas” savietojamības direktīvu)³¹ tajā pašā laikā bija reģistrēta tikai viena struktūra (t.i., *Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial*).

Tomēr ENTR ĢD pārziņā esošajā „NANDO” datubāzē³² 2007. gada 9. augustā bija minētas 1945 reģistrētas struktūras. Tāpat potenciālo lidlauku vērtēšanas struktūru skaits, ļoti iespējams, varētu būt lielāks nekā „Eiropas vienotās gaisa telpas” kontekstā pašlaik atzītās pāris organizācijas, jo īpaši ņemot vērā, ka potenciālais tirgus varētu aptvert aptuveni tūkstoš lidlauku (t.i., tas varētu būt daudz lielāks nekā ANSPs skaits). Minētajā NANDO datubāzē tajā pašā laikā bija minētas 155 reģistrētas zema sprieguma elektroiekārtu jomā akreditētas struktūras³³. Šīs tehnoloģijas ir ļoti līdzīgas tām, ko izmanto svarīgākajās lidlauku iekārtās (t.i., lidostu apgaismošanā).

Tomēr starp šīm reģistrētajām struktūrām aptuveni divpadsmit organizāciju uzdevumi ir vispārīgāki, piemēram: *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*. Savukārt dažas struktūras ir specializējušās tieši elektroiekārtu jomā.

Tāpat, ņemot vērā potenciālā tirgus lielumu, ir pieņemts, ka **jebkurā no aplūkotajiem trim variantiem aptuveni 15 struktūras varētu vēlēties kļūt par akreditētām lidlauku sertifikācijas struktūrām.**

2.9.2.4. Ietekmēto organizāciju kopskaits

Visbeidzot, 51. tabulā ir aprēķināts iesaistīto organizāciju kopskaits visos variantos.

VARIANTS		Aprēķinātais kopskaits				
Id.	Apraksts	Lidlauki	Lidlauku operatori	Lidlauka pakalpojumu sniedzēji	Vērtēšanas struktūras	Iestādes
8.A	Vienkārši lidlauki; pēc pieprasījuma.	690	690	0	15	46 (pasīvi) + Aģentūra (aktīvi)
8.B	Visi lidlauki; pēc pieprasījuma.	900 (690 + 210)	820			

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

³¹ http://ec.eiropa.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.eiropa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=notifiedbody.main>

³³ Atsauce uz Padomes 1973. gada 19. februāra Direktīvu 73/23/EEK par dalībvalstu tiesību aktu saskaņošanu attiecībā uz elektroiekārtām, kas paredzētas lietošanai noteiktās sprieguma robežās (*OV L 77, 1973. gada 26. marts*).

8.C	Vienkārši lidlauki; vienmēr.	2300	2300			15 (aktīvi)
-----	------------------------------	-------------	-------------	--	--	--------------------

51. tabula. Organizācijas, ko ietekmē vērtēšanas struktūras

2.9.3. Ietekme uz drošību

Dažas no 2.9.2.3. punktā minētajām struktūrām var lepoties ar vairākos gadu desmitos uzkrātu un atzītu pieredzi kvalitātes sertifikācijas jomā. Tomēr nevienai no tām nav ar lidlauku sertifikāciju saistītas tiešas pieredzes. No otras puses, arī lidlauku operatori un attiecīgās iestādes var lepoties ar gadu gaitā iedibinātu pārlicību, speciālām zināšanām un savstarpēju cieņu.

Drošības ietekmi, ko radīs vērtēšanas struktūru koncepcijas ieviešana, nav iespējams precīzi izteikt skaitļos. Tomēr lielākā daļa ekspertu ir vienprātis - lai saglabātu jau sasniegto augsto drošības līmeni, tiesiskajam regulējumam ir jābūt relatīvi stabilam, un tas nedrīkst katru otro dienu kardināli mainīties. Tādēļ Aģentūra ir centusies vismaz kvalitatīvi novērtēt ietekmi, ko varētu radīt vērtēšanas struktūru ieviešana šajā jomā. Ir pieņemts, ka vienkāršu lidlauku sertifikācijas uzticēšana vērtēšanas struktūrām - pašlaik šādi lidlauki nereti vispār nav jāsertificē - situāciju varētu tikai uzlabot, jo drošības uzraudzību veiktu trešās puses. Katrā ziņā šādos lidlaukos (piemēram, aerokluba lidlaukos) satiksmes intensitāte un gaisa kuģu izmēri ir mazāki un aviācijas avārijas nav tik nopietnas. Ja vērtēšanas struktūrām uzticētu lielu lidlauku sertifikāciju, rezultāts būtu sliktāks, jo praktiski visas kompetentās aviācijas iestādes jau ir labi iedibinājušas šādu lidlauku sertifikācijas procedūras, un tām ir arī vajadzīgās zināšanas. Turklāt, dodot vienkāršo lidlauku operatoriem brīvas izvēles tiesības, sistēmas attīstība noritēs gludi un neradīsies liela nestabilitāte.

Citiem vārdiem sakot, 8.A variantā (tikai vienkārši lidlauki pēc pieprasījuma) varētu runāt par nelielu pozitīvu drošības ietekmi. Savukārt, piemērojot šādu nostāju attiecībā uz visiem lidlaukiem (t.i., 8.C variantā), arī tādiem, kur situācija vēl nav nobriedusi, ietekme uz drošību varētu būt nedaudz negatīva. Negatīvā ietekme uz drošību varētu izrādīties vēl lielāka 8.B variantā, ņemot vērā, ka paziņotās struktūras nebūtu uzkrājušas pietiekamu pieredzi. Nevien variants neietekmēs lidlauku operatoru drošības vadības sistēmas.

Minēto apsvērumu kopsavilkums ir atspoguļots 52. tabulā.

Konkrēto rezultātu rādītāji, kas attiecas uz vērtēšanas struktūru pilnvarojuma drošības ietekmi	Variantu punktu skaits		
	8.A	8.B	8.C
Vērtēšanas struktūru loma	Vienkārši lidlauki; pēc pieprasījuma	Visi lidlauki; pēc pieprasījuma	Vienkārši lidlauki; vienmēr
Vadības sistēmu ieviešana lielajos lidlaukos	0	0	0
Lidlauku drošības rādītāji (tiesiskā regulējuma stabilitāte)	1	-3	-1
REZULTĀTS	1	- 3	- 1
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x drošības ietekmes koeficients 3)	3	- 9	- 3

52. tabula. Vērtēšanas struktūru pilnvarojuma drošības ietekme

Lai gan tas ir tikai kvalitatīvs novērtējums, no 52. tabulas izriet, ka 8.B variants, kas ļoti atšķiras no pašreizējā tiesiskā regulējuma, varētu radīt drošības riskus pēkšņās nestabilitātes dēļ. Nestabilitāti radīs pat 8.C variants, tomēr kopējais drošības apdraudējums būs mazāks, jo šis variants aptvers tikai vienkāršus lidlaukus, ko izmanto mazi gaisa kuģi un ļoti retos gadījumos komerciāli gaisa taksometri (t.i., ļoti maz pasažieru). Savukārt 8.A variantā var runāt par nelielu pozitīvu drošības ietekmi.

2.9.4. Ekonomiskā ietekme

2.9.4.1. Vērtēšanas struktūru akreditācija

Vērtēšanas struktūru akreditācija (un turpmāka uzraudzība) ir process, ko var salīdzināt ar aviācijas iestāžu standartizāciju. Aviācijas iestāžu standartizācijas izmaksas jau ir aprēķinātas 2.6.4.1. punktā.

Ir pieņemts, ka arī vērtēšanas struktūru akreditācija notiks saskaņā ar vispārēju periodisku revīziju plānu, kas paredz 1 apmeklējumu 2 gados (biežums = $1 : 2 = 0,5$ apmeklējumi gadā). Turklāt īpašos gadījumos ir iespējamās *ad hoc* pārbaudes. Līdz ar to ir pieņemts, ka pārbaudes notiek par 10 % biežāk: 0,55 reizes gadā.

Parastais šādu apmeklējumu ilgums varētu būt 5 dienas, pieņemot, ka pārbaudes veic 3 revidentu grupa. Tātad vienā pārbaudes apmeklējumā caurmērā būs jāiegulda 5 dienas x 7,5 stundas x 3 personas = 112,5 darba stundas.

Tā kā aprēķinātais pārbaudu biežums gadā ir 0,55, tas nozīmē ($112 \times 0,55$) sekojošo: **lai divu gadu plānošanas periodā veiktu vienas vērtēšanas struktūras akreditāciju (un turpmāku uzraudzību, katru gadu caurmērā vajag aptuveni 62 darba stundas.**

Turklāt būs jānodrošina apmeklējumu saskaņošana un sagatavošana, jāziņo par rezultātiem un jāseko iespējamo koriģējošo pasākumu plāna izpildei.

Tādēļ var pieņemt, ka vienas vērtēšanas struktūras akreditācijai caurmērā gadā vajadzēs 3 reizes vairāk darba stundu nekā iepriekš minētās 62 stundas (t.i., viena nedēļa apmeklējumam plus 2 nedēļas, lai veiktu administratīvo darbu). Tādējādi iznāk, ka **vienas lidlauku jomas vērtēšanas struktūras akreditācijai gadā vidēji vajag $62 \times 3 = 186$ stundas**, ieskaitot faktisko apmeklējumu un saistīto administratīvo darbu pirms un pēc apmeklējuma.

Iepriekš 2.9.2.3. punktā aprēķinātais iesaistīto vērtēšanas struktūru skaits ir 15, tādēļ kopējās akreditācijas izmaksas gadā būs šādas:

- 186 stundas x 15 vērtēšanas struktūras = aptuveni 2790 darba stundas gadā;
- t.i., aptuveni **2 FTE**.

Saskaņā ar **8.C variantu** minētās 15 vērtēšanas struktūras akreditēs (un turpmāk uzraudzīs **aviācijas iestādes**. Tā kā šo iestāžu aprēķinātās darbaspēka izmaksas ir 138600 eiro/FTE, to kopīgais ekonomiskais slogs būs aptuveni **277,2 tūkstoši eiro gadā**.

Savukārt **8.A un 8.B variantā** akreditācija būs **Aģentūras** ziņā. Aģentūras aprēķinātās darbaspēka izmaksas ir aptuveni 150000 eiro/FTE. Tādēļ šajā gadījumā ekonomiskais slogs būs aptuveni **300000 eiro gadā**.

Tomēr akreditācijas pārbaudes ir saistītas arī ar noteiktiem pārbaudāmo struktūru tēriņiem. Ir pieņemts, ka caurmērā struktūras katrā no 5 apmeklējuma dienām nodarbinās 1 koordinātoru (= 37,5 darba stundas). Sareizinot 37,5 ar biežumu 0,55, iznāk, ka pārbaudes katrai vērtēšanas struktūrai izmaksās 20 darba stundas gadā. Arī akreditējamajām (un pēc akreditācijas

uzraugāmajām) vērtēšanas struktūrām būs jāaizpilda anketas un jāgatavo informācija. Tādēļ ir pieņemts, ka vērtēšanas struktūrām caurmērā vajadzēs divreiz vairāk laika = 40 darba stundas gadā, lai iegūtu un saglabātu ar lidlauku jomu saistīto akreditāciju. Kopumā darbības jomā iekļauto 15 vērtēšanas struktūru izmaksas būs šādas:

- 40 stundas x 15 vērtēšanas struktūras = aptuveni 600 darba stundas gadā;
- t.i., aptuveni 0,5 *FTE*;
- pieņemot, ka vērtēšanas struktūru darbaspēka caurmēra izmaksas ir tādas pašas kā iestāžu darbaspēka izmaksas, visu 15 iesaistīto struktūru kopējās izmaksas ir aptuveni 69300 eiro gadā.

Tātad lidlauku jomas **vērtēšanas struktūru akreditācija** būs saistīta ar 53. tabulā aprēķinātajām **izmaksām**.

Kritēriji	Aģentūras izmaksas	15 kompetento iestāžu kopējās izmaksas	15 vērtēšanas struktūru kopējās izmaksas	KOPĀ
8.A vai 8.B variants = Akreditāciju veic Aģentūra				
<i>FTE</i>	2	0	0,5	2,5
tūkstoši eiro 2006. g.	300	0	69	369
8.C variants = Akreditāciju veic kompetentās iestādes				
<i>FTE</i>	0	2	0,5	2,5
tūkstoši eiro 2006. g.	0	277	69	346

53. tabula. Vērtēšanas struktūru akreditācijas aprēķinātās izmaksas

Tātad vērtēšanas struktūru akreditācijas izmaksas ir aptuveni 350 tūkstoši eiro gadā, bet 8.C variants (t.i., akreditāciju veic kompetentās iestādes) varētu izmaksāt par aptuveni 6 % mazāk.

2.9.4.2. Lidlauku sertifikācija

Lidlauku sertifikācijas pamatizmaksas ir aprēķinātas 2.6.4.2. punktā, un konkrēti 3.B variantā (t.i., ES tiesiskā regulējuma darbības jomā ietilpst 3000 lidlauku, bet uz 700 lielajiem lidlaukiem jau attiecas sertifikācijas prasība) kopējās izmaksas ir šādas:

- iestāžu izmaksas ir 165 *FTE* un 22869 tūkstoši eiro gadā (2006. g.);
- lidlauku operatoru izmaksas ir 52 *FTE* un 7207 tūkstoši eiro.

Šie skaitļi ir iegūti, pieņemot, ka vienkāršu lidlauku sertifikācijas gadījumā iestādei vajadzēs 120 darba stundas, bet lidlauka operatora laika patēriņš būs 38 stundas. Ir pieņemts, ka lielo lidlauku gadījumā (sertifikācijai un ikgadējai uzraudzībai) vajadzēs 3 reizes vairāk darba stundu: t.i., iestādei vajadzēs 360, bet operatoram 114 stundas. Jāievēro, ka 360 stundas uz vienu lidlauku x 700 lidlauki ir 252000 stundas jeb aptuveni 200 *FTE*: t.i., šie skaitļi daudz neatšķiras no 2.3.3.3. punktā sniegtajiem datiem.

Sākumstāvoklis, ko var ņemt par pamatu, lai aprēķinātu vērtēšanas struktūru pilnvarojuma ekonomisko ietekmi, ir atspoguļots 54. tabulā.

Kritēriji	Iestāžu izmaksas	Lidlauku operatoru izmaksas	KOPĀ
8.A variants = Vienkārši lidlauki; pēc pieprasījuma			
Darba stundas vienam mazam lidlaukam	120	38	158
Darba stundas x 690 mazi lidlauki	82800	26220	109020
<i>FTE</i>	66	21	87
tūkstoši eiro 2006. g.	9148	2911	12059
8.B variants = Visi lidlauki; pēc pieprasījuma			
Darba stundas vienam lielam lidlaukam	360	114	474
Darba stundas x 210 lieli lidlauki	75600	23940	99540
<i>FTE</i>	60	19	79
tūkstoši eiro 2006. g.	8316	2633	10949
Darba stundas vienam mazam lidlaukam	120	38	158
Darba stundas x 690 mazi lidlauki	82800	26220	109020
<i>FTE</i>	66	21	87
tūkstoši eiro 2006. g.	9148	2911	12059
KOPĀ	17464	5544	23008
8.C variants = Vienkārši lidlauki; vienmēr			
Darba stundas vienam mazam lidlaukam	120	38	158
Darba stundas x 2300 mazi lidlauki	276000	87400	363400
<i>FTE</i>	219	69	288
tūkstoši eiro 2006. g.	30353	9563	39917

54. tabula. Lidlauku sertifikācijas sākumstāvokļa izmaksas

Ir pieņemts, ka lidlauku operatoru izmaksas nemainīsies, toties vērtēšanas struktūrām, lai „iekarotu jaunu tirgu”, būs jāpiedāvā par aptuveni 10 % zemākas cenas nekā kompetento iestāžu noteiktā sertifikācijas maksa. Tādējādi vērtēšanas struktūras, iespējams, ļautu ietaupīt šādus līdzekļus:

- 8.A variantā aptuveni 942 tūkstošus eiro gadā (t.i., 10 % no 9148);
- 8.B variantā aptuveni 1750 tūkstošus eiro gadā (t.i., 10 % no 17 464);
- 8.C variantā aptuveni 3035 tūkstošus eiro gadā (t.i., 10 % no 30 353).

2.9.4.3. Ekonomiskās ietekmes kopsavilkums

Pamatojoties uz 2.9.4.1. un 2.9.4.2. apakšpunkta secinājumiem, 55. tabulā ir sniegts vērtēšanas struktūru lomas trīs variantu ekonomiskās ietekmes salīdzinošs kopsavilkums.

Vērtēšanas struktūru tiesiskā regulējuma aprēķinātās izmaksas	Tūkstoši eiro gadā (2006. g.)		
	8.A	8.B	8.C
Vērtēšanas struktūru loma	Vienkārši lidlauki; pēc pieprasījuma	Visi lidlauki; pēc pieprasījuma	Vienkārši lidlauki; vienmēr
Vērtēšanas struktūru akreditācija	369	369	346
Vadības sistēmu ieviešana lielajos lidlaukos	0	0	0
Vērtēšanas struktūru pilnvarošana	- 942	- 1750	- 3035
KOPĀ	- 573	- 1381	- 2689

55. tabula. Vērtēšanas struktūru pilnvarojuma ekonomiskā ietekme

No šā kopsavilkuma izriet, ka vērtēšanas struktūru pilnvarojums jebkurā no variantiem ļaus ietaupīt zināmus līdzekļus. Tomēr 8.A variantā ietaupījumi ir niecīgi, kamēr 8.B variantā tie ir aptuveni 1-1,5 miljoni eiro gadā, bet 8.C variantā divkārt pārsniedz šo summu.

Iepriekš naudas izteiksmē aprēķinātā ietekme 56. tabulā ir izteikta punktos.

Konkrēto rezultātu rādītāji, kas attiecas uz vērtēšanas struktūru pilnvarojuma ekonomisko ietekmi	Variantu punktu skaits		
	8.A	8.B	8.C
Vērtēšanas struktūru loma	Vienkārši lidlauki; pēc pieprasījuma	Visi lidlauki; pēc pieprasījuma	Vienkārši lidlauki; vienmēr
Vērtēšanas struktūru akreditācija	- 2	- 2	- 1
Vadības sistēmu ieviešana lielajos lidlaukos	0	0	0
Vērtēšanas struktūru pilnvarošana	1	2	3
REZULTĀTS	- 1	0	2
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x ekonomiskās ietekmes koeficients 2)	- 2	0	4

56. tabula. Vērtēšanas struktūru pilnvarojuma variantu ekonomiskās ietekmes punktu skaits

2.9.5. Ietekme uz vidi

Visu aplūkoto variantu ietekme uz vidi ir uzskatāma par neitrālu.

2.9.6. Sociālā ietekme

Vērtēšanas struktūru pilnvarošanas sociālā ietekme var izpausties kā jaunu darbavieta izveide šajās struktūrās, aizstājot ar lidlauku un operatoru sertifikāciju saistītās darbavietas kompetentajās iestādēs. Lai sertificētu iesaistītos lidlaukus, saskaņā ar 2.9.4.2. punktā veiktajiem aprēķiniem 8.A variantā iestādes varētu nodarbināt aptuveni 37 FTE. Pieņemot, ka vērtēšanas struktūras ļaus panākt aptuveni 5 % ražīguma pieaugumu, 37 iestāžu darbavietas varētu aizstāt ar 35 vērtēšanas struktūru darbavietām (t.i., 95 % no 37).

Arī 8.B variantā 97 (t.i., 60 + 37) iestāžu darbavietas varētu aizstāt ar 92 darbavietām vērtēšanas struktūrās (t.i., 95 %). Savukārt 8.C variantā 124 iestāžu FTE varētu aizstāt ar 118 darbavietām vērtēšanas struktūrās (t.i., 95 %).

Turklāt ir aprēķināts, ka vajadzēs 2 revidentu *FTE*, kas nodarbosies ar vērtēšanas struktūru akreditāciju. Tādā gadījumā 8.A un 8.B variantā Aģentūrā radīsies divas jaunas darbavietas. Savukārt 8.C variantā šis darba apjoms tiks sadalīts starp 15 iestādēm: $2/15 = 0,13$ papildu *FTE* katrā iestādē. Tomēr apjoms ir tik mazs, ka visticamāk pietiks ar organizatoriskiem pārkārtojumiem un jaunas darbavietas nemaz nebūs vajadzīgas.

Arī izdalot 0,5 *FTE* kopskaitu uz 15 vērtēšanas struktūrām (t.i., 0,03 *FTE*), iznākums ir tik niecīgs, ka papildu darbavietas nebūs vajadzīgas.

Nav paredzams, ka kāds no aplūkotajiem variantiem varētu ietekmēt lidlauku operatoru darbavietu skaitu.

Ietekmēto darbavietu skaits ir apkopots 57. tabulā.

Darbavietas	Aģentūra	Iestādes	Vērtēšanas struktūras	KOPĀ
8.A variants = Vienkārši lidlauki; pēc pieprasījuma				
Vērtēšanas struktūru akreditācija	2	0	0	2
Lidlauku sertifikācija	0	- 37	35	- 2
KOPĀ	2	- 37	35	0
8.B variants = Visi lidlauki; pēc pieprasījuma				
Vērtēšanas struktūru akreditācija	2	0	0	2
Lidlauku sertifikācija	0	- 97	92	- 5
KOPĀ	2	- 97	92	- 3
8.C variants = Vienkārši lidlauki; vienmēr				
Vērtēšanas struktūru akreditācija	0	0	0	0
Lidlauku sertifikācija	0	- 124	118	- 6
KOPĀ	0	- 124	118	- 6

57. tabula. Vērtēšanas struktūru pilnvarojuma ietekme uz darbavietām

Tātad 8.A variantā dažas kompetento iestāžu (šajā gadījumā ir 46 iestādes, un to loma ir pasīva) darbavietas varētu pāriet uz jebkuru vērtēšanas struktūru neatkarīgi no ES 27 + 4 valstu robežām. Līdz ar to iekšējā tirgus izveides kontekstā šajā variantā var runāt par nelielu pozitīvu sociālo ietekmi, bet kopumā darbavietu skaits ne pieaugs, ne samazināsies.

Arī 8.B variants nāks par labu iekšējam tirgum, bet tas ietekmē vairāk strādājošo nekā 8.A variants. Savukārt 8.C variants ietekmēs vēl vairāk strādājošo, turklāt darbavietu skaits šajā variantā nedaudz samazināsies.

Visu variantu sociālās ietekmes kopsavilkums ir attēlots 58. tabulā.

Konkrēto rezultātu rādītāji, kas attiecas uz vērtēšanas struktūru pilnvarojuma sociālo ietekmi	Variantu punktu skaits		
	8.A	8.B	8.C
Vērtēšanas struktūru loma	Vienkārši lidlauki; pēc pieprasījuma	Visi lidlauki; pēc pieprasījuma	Vienkārši lidlauki; vienmēr
Vadības sistēmu ieviešana lielajos lidlaukos	0	0	0
Iekšējā tirgus izveide (t.i., sadrumstalotības novēršana)	1	1	1
Aģentūras darbinieki, kas nodarbojas ar noteikumu izstrādi, standartizāciju un drošības analīzi	1	1	0
Kompetento iestāžu darbinieki, kas nodarbojas ar sertifikāciju un uzraudzību	- 1	- 2	- 3
Vērtēšanas struktūru pilnvarošana	1	2	3
REZULTĀTS	2	2	1
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x sociālās ietekmes koeficients 2)	4	4	2

58. tabula. Vērtēšanas struktūru pilnvarojuma variantu sociālās ietekmes punktu skaits

2.9.7. Ietekme uz citām aviācijas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā

Saistībā ar visiem aplūkotajiem variantiem var runāt par nelielu pozitīvu ietekmi uz aviācijas tiesiskā regulējuma saskaņošanu ar „Jaunās nostājas” tiesību aktiem.

2.9.8. Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants

Saskaņā ar 2.1.2. punktā aprakstīto metodiku un 2.9.3. līdz 2.9.7. punktā iegūtajiem rezultātiem ietekmi var apkopot tabulā redzamajā MCA matricā.

Vērtēšanas iestāžu pilnvarojuma variantu ietekmes svērtie rezultāti		8.A	8.B	8.C
Ietekmes aspekti	Koeficients	Tikai vienkārši lidlauki pēc pieprasījuma	Visi lidlauki pēc pieprasījuma	Tikai vienkārši lidlauki, bet vienmēr
Ietekme uz drošību	3	3	-9	-3
Ekonomiskā ietekme	2	- 2	0	4
Ietekme uz vidi	3	0	0	0
Sociālā ietekme	2	4	4	2
Ietekme uz citiem aviācijas tiesību aktiem	1	1	1	1
SVĒRTIE REZULTĀTI		6	- 4	4

59. tabula. Vērtēšanas iestāžu pilnvarojuma daudzkritēriju analīze

Kā redzams tabulā, 8.B varianta rezultāts izskatās negatīvs. No abiem pārējiem variantiem 8.A variants ir ieguvis vairāk punktu nekā 8.C variants.

Īpaši jāatzīmē, ka salīdzinājumā ar 8.C variantu 8.A variants ir ieguvis vairāk drošības un sociālās ietekmes punktu, bet ekonomiskie ietaupījumi šajā variantā būs mazāki (8.A variantā ietaupījumi ir niecīgi, bet 8.C variantā aptuveni – 2,5 miljoni eiro gadā).

Tādēļ Aģentūra savā atzinumā ir ieteikusi 8.A variantu (t.i., vērtēšanas struktūras drīkst sertificēt vienkāršus lidlaukus un šādu lidlauku operatorus, ja pieteikumu iesniedzēji to vēlas).

2.10. Glābšanas un ugunsdzēsības dienestu (RFFS) personāla tiesiskā regulējuma ietekmes analīze

2.10.1. Alternatīvie varianti

Saistībā ar RFFS personāla apmācību, kvalifikāciju, profesionālo kompetenci un medicīnisko piemērotību 2.5.2. punktā ir noteikti šādi alternatīvi varianti:

- 2.A: uz RFFS personālu attiecas vispārējais, nevis īpašs aviācijas tiesiskais regulējums;
- 2.B: tāds pats kā 2.A variants, bet ar īpašām aviācijas kompetences programmām un medicīniskajām prasībām;
- 2.C: uz RFFS personālu attiecas arī kopīgie aviācijas noteikumi, kuru administrēšana ir kompetento iestāžu pārziņā, jo īpaši attiecībā uz medicīnisko piemērotību.

2.10.2. Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits

RFFS personāla tiesiskais regulējums ietekmēs visus operatorus (t.i., aptuveni 1750), kas apsaimnieko 3000 lidlauku, kuri ietilpst ES likumdošanas priekšlikuma darbības jomā, kā arī visas kompetentās iestādes vai vērtēšanas struktūras. Aģentūrai ar cilvēkresursu pārvaldību vai uzraudzību saistīti uzdevumi nav paredzēti.

Tomēr pašlaik RFFS personāla skaitu nereglamentē ne ICAO, ne ES prasības. Tādēļ ticamas RFFS personāla skaita aplēses nav iespējamas.

2.10.3. Ietekme uz drošību

Gan lidlauku plānojums, gan paši gaisa kuģi padara aviācijas vidi ļoti specifisku. Avārijas situācijās RFFS transportlīdzekļiem jāspēj pa lidlauku pārvietoties ļoti ātri un droši, un uzreiz jāatrod pareizais virziens. RFFS personālam nākas dzēst ugunsgrēkus, kuros deg specifiski aviācijas materiāli, nākas atvērt fizelāžas vai iekļūt tajās. Lai tiktu galā ar šādiem uzdevumiem, RFFS darbinieki ir atbilstoši (un atkārtoti) jāapmāca, jo ar ugunsdzēsēju pamatzināšanām šajā gadījumā ir par maz. Atšķirībā no 2.B un 2.C varianta, izvēloties 2.A variantu, šīs prasības netiks izpildītas. Turklāt 2.A variants būtu arī solis atpakaļ salīdzinājumā ar pašreizējo situāciju, jo pašlaik daudzas valstis jau ir publicējušas prasības, kas attiecas uz lidlaukos nodarbināto RFFS personālu.

Uz RFFS un saistītu personālu attiecināmu kopīgu noteikumu pieņemšana ES 27 + 4 valstu līmenī saskaņā ar 2.B un 2.C variantu, pateicoties kopīgajiem noteikumiem, ne vien pozitīvi ietekmēs drošību, bet varētu sekmēt arī ar šo konkrēto jautājumu saistīto ICAO 14. pielikuma evolūciju. Izvēloties 2.A variantu, šādu ieguvumu nebūs.

Visu trīs aplūkoto variantu drošības ietekmes kopsavilkums ir attēlots 60. tabulā.

Konkrēto rezultātu rādītāji, kas attiecas uz <i>RFFS</i> personāla tiesiskā regulējuma drošības ietekmi	Variantu punktu skaits		
	2.A	2.B	2.C
	Aviācijas prasību nav	Aviācijas prasības ir	<i>RFFS</i> personālu licencē iestādes
Kopīgu īstenošanas noteikumu pieņemšana	0	1	1
<i>ICAO</i> 14. pielikuma evolūcija	0	1	1
Lidlauku personāla kompetences programmas	- 3	3	3
REZULTĀTS	- 3	5	5
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x drošības ietekmes koeficients 3)	- 9	15	15

60. tabula. *RFFS* personāla tiesiskā regulējuma variantu drošības ietekmes punktu skaits

No 60 tabulas izriet, ka 2.A variantā drošības prasības netiks izpildītas, savukārt gan 2.B, gan 2.C variantā drošības prasības tiks izpildītas, turklāt vienādā mērā.

2.10.4. Ekonomiskā ietekme

Tā kā nav zināms ietekmēto *RFFS* darbinieku skaits, visu trīs aplūkoto variantu ekonomisko ietekme ir novērtēta tikai kvalitatīvi.

Tādēļ ir pieņemts, ka 2.A variantā papildu izmaksu nebūs (punktu skaits = 0, t.i., neitrāla ietekme).

Savukārt 2.B variantā tajos dažos gadījumos, kad vēl nepastāv uz *RFFS* personālu attiecināmas īpašas aviācijas prasības, varētu rasties zināmas ierobežotas papildu izmaksas (punktu skaits = - 1).

Visbeidzot, 2.C variantā negatīvā ekonomiskā ietekme būs jūtama visvairāk, jo, īstenojot šo variantu, kompetentajām iestādēm nāksies veikt papildu administratīvo darbu (punktu skaits = - 2).

Saskaņā ar 2.1.2. punktā izklāstīto metodiku visus variantiem piešķirtos punktus sareizinot ar koeficientu 2, iegūstam šādus „svērtos” rezultātus:

- 2.A variants (t.i., aviācijas prasību nav): „svērtais” rezultāts 0;
- 2.B variants (t.i., par aviācijas prasību izpildi atbild lidlauku operatori): „svērtais” rezultāts - 2;
- 2.C variants (t.i., par aviācijas prasību izpildi, tostarp par *RFFS* personāla licencēšanu, atbild kompetentās iestādes): „svērtais” rezultāts - 4;

2.10.5. Ietekme uz vidi

Visu trīs aplūkoto variantu ietekme uz vidi ir uzskatāma par neitrālu.

2.10.6. Sociālā ietekme

Iestāžu izsniegtu licenču gadījumā krasi palielināsies *RFFS* darbinieku risks zaudēt darbu, ja šie darbinieki (lai arī tikai uz laiku) neatbildīs profesionālās kompetences vai medicīniskās piemērotības prasībām. Tādēļ 2.C varianta sociālā ietekme ir jāvērtē ļoti negatīvi (punktu skaits – 3 x koeficients 2 = - 6).

Savukārt 2.A varianta (t.i., īpašu aviācijas prasību nav) sociālā ietekme ir uzskatāma par neitrālu (punktu skaits = 0).

Visbeidzot, 2.B varianta sociālā ietekme ir lielā mērā pozitīva, jo tas uzlabo darba kvalitāti un profesionālo saturu, vienlaikus paredzot veikt dažas darba stundas mācībām un praktiskiem vingrinājumiem (punktu skaits 2 x koeficients 2 = 4).

2.10.7. Ietekme uz citām aviācijas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā

Neviens no trim aplūkotajiem variantiem neietekmēs citas aviācijas prasības, kas neietilpst EASA darbības jomā.

2.10.8. Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants

Saskaņā ar 2.1.2. punktā aprakstīto metodiku un 2.10.3. līdz 2.10.7. punktā iegūtajiem rezultātiem ietekmi var apkopot tabulā redzamajā MCA matricā.

RFFS personāla tiesiskā regulējuma variantu ietekmes svērtie rezultāti		2.A	2.B	2.C
		Aviācijas prasību nav	Aviācijas prasības ir	RFFS personālu licencē iestādes
Ietekmes aspekti	Koeficienti			
Ietekme uz drošību	3	- 9	15	15
Ekonomiskā ietekme	2	0	- 2	- 4
Ietekme uz vispārējo savietojamību	1	- 3	3	1
Ietekme uz vidi	3	0	0	0
Sociālā ietekme	2	0	4	- 6
Ietekme uz citiem aviācijas tiesību aktiem	1	0	0	0
SVĒRTIE REZULTĀTI		- 12	20	6

61. tabula. RFFS personāla tiesiskā regulējuma variantu daudzkritēriju analīze

Kā redzams tabulā, 2.A varianta rezultāts izskatās izteikti negatīvs. No abiem pārējiem variantiem 2.B variants ir ieguvis aptuveni trīsreiz vairāk punktu nekā 2.C variants.

Īpaši jāatzīmē, ka salīdzinājumā ar 2.C variantu 2.B variants ir ieguvis daudz vairāk sociālās un vispārējās savietojamības ietekmes punktu.

Tādēļ Aģentūra savā atzinumā ir ieteikusi 2.B variantu (t.i., uz RFFS personālu attiecas īpašas profesionālas un medicīniskas prasības, par kuru izpildi atbild lidlauku operatori).

3. Secinājumi

Pēc katra analizētā varianta ietekmes novērtējuma saskaņā ar ierosinātās politikas konkrētajiem mērķiem, t.i., novērtējot katra varianta ietekmi uz drošību, ekonomisko ietekmi, ietekmi uz vispārējo savietojamību, ietekmi uz vidi un sociālo ietekmi, kā arī attiecības ar citām politikas jomām (piemēram, ar „Jaunās nostājas” un „Eiropas vienotās gaisa telpas” noteikumiem), Aģentūra savā Atzinumā piedāvā izvēlēties šādus variantus:

- 3.B variantu (skatīt 2.6. punktu) saistībā ar ES lidlauku drošības un savietojamības tiesiskā regulējuma darbības jomu (t.i., kopīgie ES noteikumi attiecas uz visiem sabiedriskai izmantošanai pieejamiem lidlaukiem), jo drošības ziņā šis variants ir ieguvis divreiz vairāk punktu nekā alternatīvie varianti, turklāt tas ir lētākais, un tas varētu radīt ievērojamu skaitu kvalificētu privātā sektora darbavietu lidlauku operatoru un lidlauka pakalpojumu sniedzēju uzņēmumos.
- 4.C variantu (skatīt 2.7. punktu) saistībā ar lidlauku aprīkojuma tiesisko regulējumu (t.i., īpaši noteikumi un/vai *ETSO*, kā arī lidlauku aprīkojuma projektu sertifikācija, ja to prasa drošības apsvērumi; noteikumi, kas attiecas uz iesaistītām projektēšanas un ražošanas organizācijām; ražotāja parakstīta izgatavotā aprīkojuma atbilstības deklarācija; par aprīkojuma uzstādīšanu, ekspluatāciju vai izmantošanu un tehnisko apkopi atbild lidlauka operators un aprīkojumu pārbauda lidlauka sertifikācijas procesā, neizdodot atsevišķu pārbaudes deklarāciju), jo drošības ziņā šā varianta rezultāti ir daudz labāki nekā alternatīvā 4.A varianta rezultāti, izvēlētais 4.C variants varētu radīt pamatu labākai vides pārvaldībai lidlaukos un uzlabot lidlauku aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizāciju darbavietu kvalitāti un kvantitāti, turklāt tas ir lētāks nekā 4.B variants.
- 7.C variantu (skatīt 2.8. punktu) saistībā ar lidlauku operatoru sertifikācijas procesu (t.i., operatori, kas apsaimnieko vairākus lidlaukus un ir izveidojuši centralizētu drošības vadības, kvalitātes vadības un iekšējās revīzijas sistēmu, var lūgt „vienotu” lidlauka operatora sertifikātu uzņēmuma līmenī, ja šie operatori to vēlas), jo šis variants ir ieguvis divreiz vairāk punktu nekā alternatīvais 7.B variants, jo īpaši sociālajā ziņā, proti, tas neliks samazināt darbavietu skaitu un neliks arī nevienam lidlauka operatoram reorganizēt savu uzņēmumu. Turklāt 7.C variantam būs arī pozitīva ietekme uz ekonomiku (t.i., tas ļaus ietaupīt zināmus līdzekļus).
- 8.A variantu (skatīt 2.9. punktu) saistībā ar vērtēšanas struktūru lomu (t.i., Aģentūras akreditētas vērtēšanas struktūras drīkst sertificēt vismazāk sarežģītos lidlaukus un šo lidlauku operatorus, turklāt šādos gadījumos pieteikumu iesniedzēji var pēc izvēles griezties ar lūgumu vai nu pie kompetentajām aviācijas iestādēm vai pie vērtēšanas struktūrām), jo šis variants ir ieguvis vismaz divreiz vairāk punktu nekā alternatīvie varianti, un jo īpaši tādēļ, ka 8.A variants ir gan pārspējis alternatīvo 8.C variantu drošības un sociālajā ziņā, gan ļauj ietaupīt līdzekļus, lai gan pavisam nelielus.
- 2.B variantu (skatīt 2.10. punktu) saistībā ar *RFFS* personālu (t.i., šiem darbiniekiem piemēro īpašas aviācijas profesionālās kompetences un medicīniskās piemērotības prasības, kuru izpilde jāpierāda lidlauka operatoram), jo šis variants ir izrādījis pārliecinošs drošības ziņā, turklāt kopumā tas ir ieguvis gandrīz trīsreiz vairāk punktu nekā alternatīvais 2.C variants. Jo īpaši 2.B variants pārspēj 2.C variantu sociālajā un vispārējās savietojamības ziņā.

Šie priekšlikumi saskan arī ar viedokļiem, ko plašajās apspriedēs (skatīt 2.2.2. punktu) un jo īpaši 3010 apsvērumos, kas saņemti pēc *NPA* 06/2006 publikācijas, un 103 atsauksmēs pēc saistītā *CRD* publikācijas ir paudušas daudzas iestādes/administrācijas un nozares pārstāvji.

Piecu izvēlēto un šim jautājumam vēltītajā Aģentūras Atzinumā iekļauto variantu kombinācijas iespējamā ietekme ir apkopota 62. tabulā.

Ietekme		Izvēlētie varianti					KOPĀ	
		ES tiesiskā regulējuma darbības joma	Lidlapu aprīkojums	Sertifikācijas process	Vērtēšanas struktūras	RFFS personāls		
		3.B	4.C	7.C	8.A	2.B		
Aspekti	Mērvienības	3000 sabiedriskai izmantošanai pieejami lidlauki	Pārbaudes ir daļa no sertifikācijas procesa	Vienota sertifikāta brīvprātīga izvēle	Vienā rīši lidlauki pēc pieprasījuma	Aviācijas prasības		
Ietekme uz drošību		Svērtais rezultāts	57	12	0	3	15	87
Ekonomiskā ietekme	Aģentūras izmaksas	tūkstoši eiro gadā	2850	0	0	300	0	3150
	KOPĀ	tūkstoši eiro gadā	30181	0	- 8693	- 573	Aprēķini nav veikti	20915
Ietekme uz vidi		Svērtais rezultāts	0	3	0	0	0	3
Sociālā ietekme	Aģentūra	Darbavietu skaits	19	0	0	2	Aprēķini nav veikti	21
	Iestādes		107	0	- 3	- 37		67
	Dalītais kopskaits valsts sektorā		126	0	- 3	- 35		88
	Vērtēšanas struktūras		0	0	0	35		35
	Lidlapu operatori		159	0	- 60	0		99
	Lidlapu pakalpojumu sniedzēji		245	0	0	0		245
	Lidlapu aprīkojuma projektētāji un ražotāji		0	0	0	0		0
	Dalītais kopskaits privātajā sektorā		404	0	- 60	35		379
	KOPĀ		530	0	- 63	0		467
Ietekme uz citām prasībām		Svērtais rezultāts	0	0	2	1	0	3

62. tabula. Aģentūras priekšlikumu ietekmes kopsavilkums

Neviens no izvēlētajiem pieciem variantiem neietekmē drošību negatīvi. Gluži pretēji, salīdzinot ar attiecīgajiem alternatīvajiem variantiem, četri izvēlētie varianti (t.i., 3.B, 4.C, 8.A un 2.B) drošības ziņā ir ieguvuši visvairāk punktu. Vienīgais izņēmums ir 7.C variants (vienotais sertifikāts), jo šajā gadījumā visu aplūkoto variantu ietekme uz drošību ir neitrāla.

Saskaņā ar 2005.gadā veikto provizorisko ietekmes novērtējumu, izmaksas, ko radītu Aģentūras kompetences paplašināšana un attiecināšana uz lidlauku drošības un savietojamības tiesisko regulējumu, varētu būt robežās no 4,4 līdz 6,5 miljoniem eiro gadā (2005.g.) (tikai Aģentūras iekšējās darbaspēka un pieskaitāmās izmaksas, neņemot vērā ieinteresēto pušu, izņemot *ATM* un *ANS* izmaksas). Šajā *RIA* Aģentūra ir aprēķinājusi tiešās papildu izmaksas 3150 tūkstošus eiro gadā, kas ir aptuveni 50 % no provizoriskajā aprēķinā minētajām izmaksām: par to nav jābrīnās, jo šajā *RIA* ir aplūkoti tikai lidlauki, bet *ATM/ANS* izmaksas nav iekļautas. Komisijas dienesti 2006. gadā izmaksas ir pārrēķinājuši: iegūtā summa ir aptuveni 7,5 miljoni eiro gadā (tajā ir iekļautas ne vien Aģentūras, bet visu ieinteresēto pušu tiešās izmaksas, pieņemot, ka ES tiesiskā regulējuma darbības jomā ietilpst 1500 lidlauki). Šajā *RIA* kopējā aplēstā summa ir aptuveni 21 miljons eiro gadā (no kuriem 3 miljoni eiro gadā ir Aģentūras papildu izmaksas, bet pārējā summa - citu ieinteresēto pušu izmaksas); šī summa apstiprina, ka analīze ir bijusi atbilstoši proporcionāla. Tomēr jāatceras, ka (skatīt 2.3.1.9. punktu) lidlauka faktoru (infrastruktūras, aprīkojuma, ekspluatācijas) izraisītu aviācijas avāriju un incidentu aplēstās kopējās izmaksas ES 27 + 4 valstīs ir aptuveni 1164000 tūkstoši eiro gadā (2006.g.) jeb 125 reizes lielākas. Tādēļ, ja Aģentūras priekšlikuma nestais kvantitatīvais drošības ieguvums būtu tikai 2 % (t.i., 23 280 tūkstoši eiro gadā), tas būtu aptuveni tikpat liels, cik ierosinātās politikas aplēstās izmaksas.

Turklāt ierosinātā politika liks pamatus iespējamiem ekoloģiskiem ieguvumiem nākotnē.

Sociālā ziņā ierosinātā politika ne vien sekmēs iekšējā tirgus attīstību un darbaspēka mobilitāti, bet ES 27 + 4 valstīs, iespējams, radīs aptuveni 530 papildu darbavietas - 21 no tām Aģentūrā, 67 kompetentajās iestādēs, bet pārējās privātajā sektorā.

Visbeidzot, ierosinātā politika varētu sekmēt arī labāku lidlauku drošības un savietojamības tiesiskā regulējuma saderību ne vien ar *EASA* Pamatregulu 1592/2002, bet arī ar „Jaunās nostājas” un „Eiropas vienotās gaisa telpas” noteikumiem.

Pamatojoties uz šo *RIA*, Aģentūra uzskata, ka *EASA* kompetences paplašināšana ar lidlauku drošības un savietojamības tiesisko regulējumu ir pamatota, jo īpaši ņemot vērā drošības, sociālos un ekonomiskos ieguvumus. Tādēļ Aģentūra ierosina veikt vajadzīgos pasākumus, lai EK līdz 2008. gadam varētu iesniegt koplēmuma likumdošanas priekšlikumu.