

# **EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS**

**ATZINUMS Nr. 3/2007**

**par grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regulā (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, paplašinot tās darbības jomu ar lidlauku drošības un savietojamības tiesisko regulējumu**

## I. Vispārīga informācija

1. Pieņemot Regulu (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi<sup>1</sup> („Pamatregula”), Kopienas likumdevējs ir aicinājis Komisiju cik iespējams drīz<sup>2</sup> iesniegt Eiropas Parlamentam un Padomei atbilstošus priekšlikumus, lai paplašinātu tās darbības jomu, attiecinot to arī uz gaisa pārvadājumiem un gaisa kuģu apkalpes locekļu licencēšanu. Kopienas likumdevējs turklāt ir paredzējis<sup>3</sup> Pamatregulas turpmāku piemērošanu un pamatprasību (*ERs*) izstrādi visās pārējās jomās, kas saistītas ar civilās aviācijas drošību, pamatojoties uz turpmākiem likumdošanas priekšlikumiem. Tādēļ Komisija, nākot klajā ar pirmo priekšlikumu<sup>4</sup> par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) kompetences attiecināšanu uz gaisa pārvadājumiem, gaisa kuģu apkalpes locekļu licencēšanu un trešo valstu gaisa kuģu drošību, ir darījusi zināmu arī<sup>5</sup> apņemšanos pakāpeniski paplašināt *EASA* kompetenci, attiecinot to arī uz lidlauku/lidostu drošību un savietojamību, aeronavigācijas pakalpojumiem (*ANS*) un gaisa satiksmes pārvaldību (*ATM*), ar domu nākotnē izveidot „integrētas sistēmas nostāju”.
2. Saskaņā ar Pamatregulu viens no Aģentūras uzdevumiem ir sniegt Komisijai vajadzīgo tehnisko atbalstu<sup>6</sup>, kā arī gatavot un pieņemt atzinumus, ar kuriem Komisija pamato savus likumdošanas priekšlikumus civilās aviācijas drošības jomā<sup>7</sup>. Aģentūra ir sagatavojusi šo atzinumu, pildot Pamatregulā paredzēto uzdevumu. Tagad Aģentūra iesniedz Komisijai šo atzinumu, kas tapis, lai izpildītu Komisijas 2005. gada 15. novembra Paziņojumā COM(2005) 578 galīgā redakcija minētās saistības, ciktāl tās attiecas uz lidlauku drošību un savietojamību.
3. Atzinumā ietilpst šis dokuments, kurā ir skaidrots Aģentūras viedoklis par politiku, kas ir lidlauku drošības un savietojamības Kopienas līmeņa tiesiskā regulējuma pamatā, un izklāstīti Pamatregulas un Lidlauka pakalpojumu direktīvas grozījumi, ko vajadzētu pieņemt, lai īstenotu ierosināto politiku. Atzinumā ietilpst arī tam pievienotais jaunais Pamatregulas pielikums, kurā ir izklāstītas lidlauku drošības un savietojamības pamatprasības (*ERs*), un Reglamentējošās ietekmes novērtējums (*RIA*).

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regula (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi (OV L 240, 07.09.2002., 1. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 334/2007 (OV L 88, 29.03.2007., 39. lpp).

<sup>2</sup> Pamatregulas 7. pants.

<sup>3</sup> Pamatregulas 2. un 23. apsvērumi.

<sup>4</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regulu (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, COM(2005) 579 galīgā redakcija, 2005. gada 15. novembris.

<sup>5</sup> Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un Sociālo Lietu Komitejai un Reģionu Komitejai – ”Eiropas Aviācijas drošības aģentūras darbības paplašināšana. Programma 2010. gadam”, COM(2005) 578 galīgā redakcija, 2005. gada 15. novembris”.

<sup>6</sup> Pamatregulas 12. pants.

<sup>7</sup> Pamatregulas 14. panta 1. punkts.

## II. Apspriedes

### a. Paziņojums par ierosinātajiem grozījumiem Nr. 06/2006

4. Šis atzinums ir pieņemts, ievērojot Aģentūras valdes noteikto procedūru<sup>8</sup>, saskaņā ar Pamatregulas 14. panta noteikumiem.
5. Aģentūra savā tīmekļa vietnē ([www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu)) 2006. gada 16. maijā ir publicējusi „Apspriežu dokumentu par lidlauku drošības un savietojamības tiesiskā regulējuma pamatprincipiem un pamatprasībām (ERs)” (NPA Nr. 06/2006). Šajā dokumentā Aģentūra skaidro, kāda institucionāla sistēma varētu veikt šo aspektu reglamentēšanu, un min iemeslus, kādēļ arī saistībā ar lidlauku drošības tiesisko regulējumu ir jāizmanto ar Pamatregulu izveidotā citu civilās aviācijas drošības aspektu tiesiskā regulējuma struktūra. Šajā kontekstā Aģentūra iepazīstina ar Pamatprasību (ERs) projektu, kurā ir definēti likumdevēja noteiktie drošības mērķi, vienlaikus nodrošinot dalībvalstu ICAO<sup>9</sup> saistību izpildi.
6. Apspriežu dokumentā ir izklāstīti arī Aģentūras ierosinājumi par lidlauku drošības tiesiskā regulējuma vispārējiem principiem Kopienas kontekstā, pamatojoties uz pašreiz pieņemto praksi. Visbeidzot, šajā dokumentā Aģentūra aicina ieinteresētās puses paust viedokļus par vairākiem jautājumiem, par kuriem Aģentūrai bija jāiegūst informācija, lai definētu pietiekami saskaņotu politiku, ko likt šā atzinuma pamatā.

### b. Atbildes dokuments (CRD Nr. 06/2006)

7. NPA Nr. 06/2006 izraisīja lielu interesi, un ieinteresētās puses lūdza pagarināt parasto trīs mēnešu apsvērumu iesniegšanas termiņu, lai labāk sagatavotu savus viedokļus; Aģentūra šim lūgumam piekrita. Sākotnējais beigu termiņš (2006. gada 16. augusts) tika pagarināts par diviem mēnešiem; Aģentūra ņēma vērā arī līdz 2006. gada novembrim saņemtos apsvērumus. Pavisam Aģentūra ir saņēmusi 3010 apsvērumus no aptuveni 1850 ieinteresētajām pusēm, lielākoties no privātpersonām. Tomēr jāuzsver, ka 91 respondents ir aviācijas iestādes, lidlauku operatori un operatoru apvienības, citi uzņēmumi un tirdzniecības organizācijas, kas minētas pievienotajā Reglamentējošās ietekmes novērtējumā (RIA). Līdz ar to NPA respondentus gan kvantitatīvā, gan kvalitatīvā ziņā var uzskatīt par iesaistītās Eiropas sabiedrības daļas reprezentatīvu paraugu.
8. Aģentūra ir apstiprinājusi visu reģistrēto apsvērumu saņemšanu un iekļāvusi apsvērumus Atbildes dokumentā (CRD), ko veido visas atbildes uz NPA uzdotajiem deviņiem jautājumiem, visu to personu un organizāciju saraksts, kuras bija iesniegušas apsvērumus, Aģentūras atbildes uz šiem apsvērumiem un, visbeidzot, Paskaidrojuma raksts, kurā ir ierosinātas iespējamās politikas pamatnostādnes. CRD Nr. 06/2006 ir publicēts 2007. gada 5. maijā Aģentūras tīmekļa vietnē, kur ar to joprojām var iepazīties.

---

<sup>8</sup> Valdes lēmums par procedūru, kas Aģentūrai jāievēro, izdodot atzinumus, sertifikācijas specifikācijas un metodiskos materiālus. EASA MB/7/03, 27.06.2003. („Noteikumu izstrādes procedūra”), kas vēlāk grozīts un aizstāts ar Valdes 2007. gada 13. jūnija lēmumu MB/08/2007.

<sup>9</sup> Jo īpaši prasības, kas minētas Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) pamatdokumenta, 1944. gada 7. decembrī Čikāgā parakstītās Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 14. pielikumā (Lidlauki).

### c. Atsauksmes saistībā ar CRD Nr. 06/2006

9. Pēc CRD Nr. 06/2006 publicēšanas Aģentūra ir saņēmusi 103 atsauksmes no 15 ieinteresētajām pusēm: četrām iestādēm (*BMVBS-GE*, *CAA-UK*, *DGAC-FR* un *ENAC-IT*), *ACI Europe*, četrām citām lidlauku operatoru ieinteresētajām pusēm, *EUROCONTROL*, *AEA*, vienas lidsabiedrības, *GAAC* un divām profesionālām apvienībām, tātad 16,5 % no 91 organizācijas, kas bija sākotnēji atbildējuši uz *NPA*. Netieši tas varētu liecināt, ka vairāk nekā 80 % no *NPA* sākotnējiem respondentiem CRD ierosinātās politikas pamatnostādnes pietiekami apmierina. Tomēr turpmākajos punktos Aģentūra ir izklāstījusi svarīgākos atsauksmēs minētos argumentus un centusies kļiedēt ieinteresēto pušu bažas.
10. Kopumā ieinteresētās puses vēlreiz atkārtoti, ka piekrīt vienotu augsta līmeņa pamatprasību noteikšanai visā Kopienā ar noteikumu, ka šīs prasības nodrošina dalībvalstu *ICAO* saistību izpildi un radikāli nemaina pastāvošo valsts praksi. Dažas ieinteresētās puses aicina vēlreiz izskaidrot attiecības starp kopīgajiem ES noteikumiem un *ICAO* standartiem un lomu un pienākumu sadali starp Aģentūru un valsts izraudzītajām reglamentējošajām iestādēm.
11. Aģentūra paskaidro, ka viens no Pamatregulas galvenajiem mērķiem<sup>10</sup> ir palīdzēt dalībvalstīm izpildīt saistības, kas izriet no *ICAO* konvencijas. *ICAO* pielikumi tomēr nav tieši juridiski saistoši. Tādēļ šajā atzinumā ir ierosināts veikt *ICAO* noteikumu transponēšanu 31 iesaistītajā valstī<sup>11</sup> uzreiz un vienlaicīgi, vienā dienā pieņemot vienotu prasību kopumu. Šīs prasības, kā arī to izpildes nodrošināšanai pieņemtie īstenošanas noteikumi, būdami saskaņā ar Kopienas sistēmu, aizstās valsts tiesību aktus, neradot papildu tiesību aktu slāni. Valsts reglamentējošo iestāžu pienākums būs ar Aģentūras palīdzību pārliecināties par prasību pareizu izpildi, bet tām nebūs autonomu tiesību noteikt papildu prasības jomās, uz kurām attiecas šādi Kopienas tiesību akti.

#### (i) Nozaudētie apsvērumi saistībā ar NPA Nr. 06/2006

12. Diemžēl Aģentūras IT sistēmas pārslodzes dēļ, iesniedzot apsvērumus sākotnējo apspriežu procesā, pazuda viens ziņojums, ko bija sūtījusi *Union des Aéroports Français (UAF)* un kurā bija iekļauti desmit apsvērumi, kā arī divi apsvērumi, ko bija sūtījusi Vācijas Lidostu apvienība (*ADV*). Ieinteresētās puses šos apsvērumus, protams, nosūtīja atkārtoti, un Aģentūra tos ņēma vērā un analizēja kopā ar 103 pēc CRD publikācijas saņemtajām atsauksmēm. Tie ir tikai 12 no visiem 3010 saņemtajiem apsvērumiem (aptuveni 0,4 %), un lielākā daļa no tiem attiecas uz citos apsvērumos jau aplūkotiem jautājumiem. To novērtēšana nemaina CRD jau sniegto kopējo analīzi. Lai viss noritētu godīgi, tajos dažos gadījumos, kad šajos apsvērumos bija ierosinātas *NPA* apspriešanā neizteiktas idejas, Aģentūra tās ir ņēmusi vērā šajā atzinumā

<sup>10</sup> Kā noteikts tās 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā

<sup>11</sup> Šeit ietilpst 27 ES dalībvalstis un četras asociētās valstis (Islande, Lihtenšteina, Norvēģija un Šveice); turklāt drīzumā saskaņā ar Eiropas Kopējās gaisa telpas nolīgumu šīm valstīm pievienosies desmit Balkānu valstis, kas ir šā nolīguma puses.

(ii) Atsauksmes par NPA atbilžu analīzes pareizību

13. Viena ieinteresētā puse ir paudusi viedokli, ka tehniski pamatoti apsvērumi nav nekādi iespaidojuši dokumentu, ir apstiprināta tikai to saņemšana. Aģentūra atgādina, ka, izņemot *ERs* projektu, šis atzinums nav priekšlikums juridiskam dokumentam; attiecībā uz pievienotajām *ERs* Aģentūra uzskata, ka vienmēr, kad tas bijis iespējams, ir veikti vajadzīgie labojumi, lai ņemtu vērā tehniski pamatotus apsvērumus. Šī ieinteresētā puse turklāt apgalvo, ka Aģentūra nav pilnīgi godīgi analizējusi atbildes uz jautājumu par „lielu” un „mazu” lidlauku nošķiršanu. Pēc iepazīšanās ar šo atsaukumi Aģentūra pārliecinājās, ka no 30 respondentiem, kas bija pauduši viedokli par šo jautājumu, triju viedoklis nav pilnīgi noteikts, 13 neuzskata „lielu” un „mazu” lidlauku nošķiršanu par svarīgu, savukārt 14 principā vairāk vai mazāk piekrīt šādam nošķīrumam. Tomēr respondentu vidū nav skaidras vienprātības ne par šādas nošķiršanas kritēriju, ne sliekšni. Tādēļ Aģentūra šajā atzinumā ierosina juridiskajā dokumentā lietot nevis vārdus „liels” un „mazs”, bet mazāk sarežģītiem lidlaukiem piemērot proporcionāli mazāk stingras prasības.
14. Divas citas ieinteresētās puses uzskata, ka Aģentūra nav sapratusi viņu viedokli, kas paredz ierobežot Kopienas kompetenci, attiecinot to tikai uz regulārai komerciālai gaisa satiksmei atvērtām lidostām. Aģentūra ir konstatējusi, ka lielākā daļa respondentu pārliecinoši atbalsta kopīgu noteikumu noteikšanu visiem sabiedriskai izmantošanai atvērtajiem lidlaukiem. Turklāt šāds viedoklis saskan ar integrētās sistēmas nostāju, ko atbalsta lielākā daļa ieinteresēto pušu, un ir saskaņā ar objektīviem drošības un ekonomiskiem apsvērumiem, kas izklāstīti pievienotajā *RIA*.
15. Visbeidzot, dažas ieinteresētās puses apgalvo, ka Aģentūra nav pilnīgi sapratusi dažus viņu apsvērumus par konkrētiem jautājumiem. Pēc šo apsvērumu sīkas atkārtotas analīzes Aģentūra ir atzinusi, ka ieinteresētajām pusēm taisnība, un ir ņēmusi to vērā šā atzinuma galīgajā redakcijā.
16. Aģentūra secina, ka procesa pareizību ir kritizējuši tikai pavisam nedaudzi apspriežu dalībnieki, tādēļ jādomā, ka vairākums respondentu kopumā piekrīt analīzes rezultātiem. Līdz ar to, formulējot šā atzinuma tekstu, Aģentūra nav uzskatījusi par vajadzīgu mainīt *CRD* sniegto vispārējo analīzi, lai gan ir skaidrs, ka tajā paustie secinājumi, protams, nevar pilnīgi apmierināt visas Eiropas ieinteresētās puses. Aģentūra uzskata, ka šajā atzinumā ir godīgi atsoguļots ieinteresēto pušu vairākuma viedoklis, ko tās paudušas Aģentūras rīkotajās divpakāpju apspriedēs par labāko lidlauku drošības tiesiskā regulējuma veidu.

(iii) Citas ar CRD saistītas atsauksmes

17. No saņemtajām atsauksmēm 22 gadījumos vienkārši bija atkārtoti apsvērumi, kas jau bija ņemti vērā, analizējot saistībā ar *NPA* saņemtās atbildes.
18. Pārējās 55 ieinteresēto pušu atsauksmēs (aptuveni 53 %) ir minēti dažādi noderīgi ieteikumi; dažu atsauksmju nolūks ir skaidrot Paskaidrojuma rakstu, citu – ieteikt *CRD* izklāstītās iespējamās politikas precizējumus, jo īpaši attiecībā uz definīcijām, Kopienas tiesību aktu darbības jomu, sliekšņiem, lidlauku aprīkojuma noteikumiem, *RFFS* personāla prasībām vai *ERs* formulējumu. Visas atsauksmes šajā atzinumā ir ņemtas vērā. Šīs atsauksmes vēlreiz spilgti apliecina, ka ieinteresētās puses plaši atbalsta sabiedriskai izmantošanai atvērtu lidlauku

drošības un savietojamības tiesiskā regulējuma centralizāciju ES līmenī. Protams, šīs atsauksmes arī apstiprina, ka ar sertifikāciju un drošības uzraudzību saistītie pienākumi būtu jāatstāj vietējo kompetento iestāžu pārziņā ar noteikumu, ka Kopiena īsteno pienācīgu standartizācijas uzraudzību, lai nodrošinātu viendabību un visiem vienādus spēles noteikumus. Kopumā atsauksmēs ir arī uzsvērts, ka turpmākajiem īstenošanas noteikumiem nevajadzētu atkārtot citās Komisijas regulās minētos noteikumus, tiem vajadzētu būt proporcionāliem un pietiekami elastīgiem, lai atbilstīgos gadījumos dotu iespēju izmantot arī citas izpildes nodrošinājuma metodes ar noteikumu, ka tās ļauj panākt tādu pašu drošības līmeni.

### III. Aģentūras Atzinuma saturs

#### a. Darbības joma kopīgai rīcībai

19. Principā darbības joma kopīgai rīcībai ir noteikta Pamatregulā; paplašinot Pamatregulas darbības jomu, tiks skaidri noteikts, uz kādām infrastruktūrām, ražojumiem, sistēmām, aprīkojumu, pakalpojumiem, personām un organizācijām tā attiecas. Tādējādi uz tiem attieksies ar šo regulu noteiktās prasības un attiecīgos gadījumos tās īstenošanas noteikumi.
20. Savukārt visa atbildība par visām infrastruktūrām, ražojumiem, sistēmām, aprīkojumu, pakalpojumiem, personām un organizācijām, uz kurām Kopienas kompetence neattiecas, gulstas uz dalībvalstīm, kam jāveic attiecīgi pasākumi, lai nodrošinātu tādu drošības līmeni, kādu gaida dalībvalstu iedzīvotāji.
21. Aģentūra uzskata, ka lidlauku<sup>12</sup> tiesiskā regulējuma mērķis ir gādāt par individuālu gaisa kuģu drošību, nodrošinot atbilstošus apstākļus, lai individuāli gaisa kuģi varētu droši pacelties, nolaisties un manevrēt uz zemes, kamēr gaisa satiksmes pārvaldības galvenais mērķis ir divu vai vairāku gaisa kuģu mijiedarbības pārvaldība. Tā kā šie divi darbības veidi radikāli atšķiras, ar to regulējumu saistītie jautājumi jārisina atsevišķi, lai izvairītos no daļējas sakritības un neskaidrībām. Tādēļ šajā atzinumā ir aplūkota tikai lidlauku infrastruktūras un tās ekspluatācijas drošība, raugoties no individuālu gaisa kuģu ekspluatācijas perspektīvas. Aģentūra pašlaik veic atsevišķu uzdevumu, pētot ar civilās aviācijas drošības *ANS/ATM* dimensiju saistītos jautājumus uz zemes un visos lidojumu posmos koncepcijas “no vērtiem līdz vērtiem” perspektīvā. Šajā sakarā Aģentūra rīkos atsevišķas apspriedes un sagatavos īpašu atzinumu.
22. Gaisa kuģi lido no vienas vietas uz otru, un noteikumiem, kas izstrādāti, lai nodrošinātu vajadzīgo drošības līmeni, jābūt tādiem, lai tos zinātu un saprastu visi lietotāji. Līdz ar to savietojamība ir vajadzīga ne vien kā instruments, kas atvieglo personu brīvu pārvietošanos, bet arī tādēļ, ka tā ir viena no drošības pamatprasībām. Aģentūra tādēļ uzskata, ka civilās aviācijas tiesiskajā regulējumā savietojamība nav šķirama no drošības un ka šajā atzinumā jāaplūko arī savietojamības prasības. Lai gan raugoties no dažādām perspektīvām “savietojamību” var definēt ļoti atšķirīgi, šajā gadījumā vienīgais nolūks ir transponēt Kopienas noteikumus prasības, kas jāievēro, lai nodrošinātu, ka tiek ņemti vērā arī *ICAO* standartos un paraugpraksē iekļautie savietojamības mērķi,

<sup>12</sup> Lidlauks ir jebkura īpaši pielāgota zemes vai ūdens platība vai mākslīga būve vai kuģis, lai nodrošinātu gaisa kuģu nolaišanos, pacelšanos un manevrēšanu, ieskaitot lidlauka aprīkojumu, iekārtas un pakalpojumus, kas ir saistīti ar minētajām operācijām atbilstoši gaisa satiksmes prasībām.

tādējādi sargājot vispārējo sistēmu, kas uz tiem pamatojas. Tas būs pienācīgi jāatspoguļo Pamatregulā.

23. Šajā kontekstā Aģentūra atgādina, ka Pamatregulas mērķis ir vienīgi civilās aviācijas drošība un daži vides aizsardzības aspekti, izslēdzot jebkādas ekonomiskā regulējuma aspektus; šajā nolūkā vajadzības gadījumā izstrādā atsevišķus Kopienas tiesību aktus vai iniciatīvas, tādus kā, piemēram, 2007. gada sākumā iesniegtais priekšlikums par lidostu nodevām<sup>13</sup>.

#### (i) Lidlauki

24. Kā jau iepriekš minēts, lielais vairums ieinteresēto pušu atbalsta principu, kas paredz, ka uz visiem sabiedriskai izmantošanai atvērtiem lidlaukiem<sup>14</sup> būtu jāattiecinā kopīgi un proporcionāli noteikumi neatkarīgi no to gaisa satiksmes intensitātes, apjoma, veida un sarežģītības, neatkarīgi no tā, vai tie ir valsts vai privāti lidlauki, kā arī neatkarīgi no lidlauku operatoru juridiskā statusa. Īpaši jāatzīmē, ka šādu viedokli ir paudušas 18 no 20 iestādēm, kas atbildēja uz *NPA* jautājumiem. Šie ierobežojumi, protams, neskartu dalībvalstu tiesības attiecībā uz Kopienas kompetencē neieklautiem lidlaukiem paredzēt valsts noteikumus. Šādi lidlauki varētu būt, piemēram, lidošanas mācību bāzes, helikopteru laukumi uz platformām atklātā jūrā vai helikopteru lidlauki uz slimnīcu jumtiem, ja vien tie nav sabiedriskai izmantošanai atvērti lidlauki. Jāatceras, ka saskaņā ar Pamatregulu Kopienas kompetences jomā nav iekļauti valsts gaisa kuģi; tas nozīmē, ka šis atzinums neattiecas uz lidlaukiem, ko izmanto tikai militāri, muitas, policijas vai tamlīdzīgi dienesti.

25. Ievērojot skaidri pausto ieinteresēto pušu viedokli, Aģentūra uzskata, ka paplašinātās Pamatregulas darbības joma jāattiecinā uz visiem sabiedriskai izmantošanai atvērtiem lidlaukiem. Tas pilnīgi saskanēs ar „integrētās sistēmas nostāju”, ko cenšas panākt Kopienas likumdevējs un kas ir uzsvērtā Komisijas Paziņojumā COM(2005) 578; arī priekšsēdētāja vietnieka *Barrot* izveidotā augsta līmeņa grupa ir aicinājusi domāt par civilās aviācijas tiesiskā regulējuma nākotni Kopienas kontekstā. Runājot par tādiem aspektiem kā lidojumderīgums, gaisa pārvadājumi un pilotu licencēšana, vispārējā gaisa satiksme jau ir pilnīgi integrēta *EASA* sistēmā un, ciktāl tas attiecas uz gaisa satiksmes pārvaldību, protams, būs pakļauta šai sistēmai, tādēļ gadījumā, ja tikai lidlauki tiktu izslēgti no tiesiskā regulējuma, kam jāreglamentē šis civilās aviācijas sektors, zustu saskaņa un drošībā varētu rasties robi.

#### (ii) Lidlauku aprīkojums

26. *NPA* Nr. 06/2006 bija uzdots jautājums, vai Kopienas līmeņa noteikumi būtu jāattiecinā uz lidlauka speciālo aprīkojumu, piemēram, uz vizuālajiem un radionavigācijas palīglīdzekļiem, uztveršanas un meteoroloģiskajām sistēmām, ugunsdzēsības aparātiem un mašīnām utt., kas sekmē individuālu gaisa kuģu drošu ekspluatāciju uz lidlauka vai tā tuvumā. Lai gan nelielā pārsvarā bija respondenti,

<sup>13</sup> COM(2006) 820 galīgā redakcija, 2007. gada 24. janvāris – Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par lidostu nodevām.

<sup>14</sup> „Sabiedriskai izmantošanai atvērts 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 līdžās atklāti pieejamai informācijai par lidlauku ir norādīts kontaktpunkts, kurā var iegūt iepriekšēju atļauju ar noteikumu, ka gaisa kuģis un pilota kvalifikācija atbilst nediskriminējošiem drošības nosacījumiem.

kas uzskata, ka lidlauku aprīkojumam nav jāpiemēro Kopienas līmeņa noteikumi, lielākā daļa svarīgāko ieinteresēto pušu tomēr pauž pārlicību, ka lidlauku aprīkojuma drošības nozīmi nedrīkst ignorēt. Dažas ieinteresētās puses turklāt uzsver, ka lidlauku aprīkojuma standartizācijas pilnveide var ne vien sekmēt drošību, bet arī uzlabot izmaksu un kvalitātes attiecību. Tomēr šīs ieinteresētās puses vienlaikus uzsver, ka jāizvairās dublēt pastāvošos noteikumus, piemēram, „Jaunās nostājas” direktīvu un „Eiropas vienotās gaisa telpas” regulas īstenošanas noteikumus<sup>15</sup>. Turklāt ieinteresētās puses iesaka *EASA* neaizmirst par iespēju izmantot atzītu standartu organizāciju, piemēram, *ISO*, *CEN*, *CENELEC*, *ETSI* un *EUROCAE* izstrādātos standartus.

27. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka lidlauku aprīkojums, kas tieši sekmē individuālu gaisa kuģu drošu ekspluatāciju uz zemes, noteikti jāiekļauj *EASA* sistēmas darbības jomā. Lai gan nav iespējams iepriekš sastādīt precīzu iesaistītā aprīkojuma sarakstu, jo tehnoloģijas attīstās, Aģentūra ierosina drošībai kritiski svarīgu aprīkojumu apzināt individuālā kārtā saskaņā ar šā atzinuma c.(i) punktā minētajiem īstenošanas noteikumiem. Aģentūra atzīst, ka šādos gadījumos jāuzmanās, lai izvairītos no vienam un tam pašam aprīkojumam piemērojamu prasību daļējas pārklāšanās, un ka pastāvošos noteikumus vajadzētu atbilstoši pielāgot; pienācīga uzmanība tiks veltīta arī, lai nodrošinātu reglamentējošo procesu saskaņu ar jau izstrādātajiem „Eiropas vienotās gaisa telpas” un „Jaunās nostājas” procesiem.

### (iii) Organizācijas

28. Gan *ICAO*, gan Eiropas līmenī valda liela vienprātība, atzīstot, ka aviācijas operāciju drošību lidlaukos nodrošina ne vien lidlauka infrastruktūras projekts, bet arī saistīto lidlauka operāciju un pakalpojumu pienācīga pārvaldība. To apstiprina arī saistībā ar *NPA* iesniegtie ieinteresēto pušu apsvērumi. Dažus apdraudējumus patiešām var mazināt, vienīgi paredzot konkrētas prasības, kas jāievēro lidlauku ekspluatācijā iesaistītajām organizācijām. Aģentūra pilnīgi piekrīt šim viedoklim, un tādēļ uzskata, ka lidlauku operatorus<sup>16</sup> arī vajadzētu iekļaut paplašinātās Pamatregulas darbības jomā. Lidlauku operatoru paplašinātā atbildība aptvers ne vien lidlauka infrastruktūras un aprīkojuma ekspluatāciju un tehnisko apkopi, gādājot, lai tos vienmēr var izmantot tiem paredzētajiem nolūkiem, bet arī atbilstošus riska mazināšanas pasākumus, kas jāveic, konstatējot efektivitātes pazemināšanos.
29. Gaisa kuģa droša ekspluatācija sastāv no vairākām pakārtotām darbībām, ko veic dažādi tirgus dalībnieki. Lidlauku operatori ir šīs pakalpojumu ķēdes galvenais posms, tomēr, lai sistēma būtu pilnīgi droša, darbība ir jāaskaņo un jākoordinē arī visām pārējām šajā ķēdē iesaistītajām pusēm. Aģentūra uzskata, ka šī koordinācija ir pietiekami svarīga, lai noteiktu, ka visām organizācijām, kuru darbība var ietekmēt gaisa kuģu drošību, ieskaitot gaisa kuģu ekspluatantus, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus, lidlauka pakalpojumu sniedzējus, degvielas uzpildes uzņēmumus, ir tiesisks pienākums pienācīgi apmācīt savu personālu, kam ir

<sup>15</sup> 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.*), un jo īpaši 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.*).

<sup>16</sup> Lidlauka operators ir jebkura juridiska vai fiziska oficiāla valsts persona, kas apsaimnieko vai ir izteikusi vēlēšanos apsaimniekot vienu vai vairākus lidlaukus un uzņemas atbildību par aviācijas operāciju drošību attiecīgajā lidlaukā un/vai tā tuvumā, tostarp nosakot procedūras un kārtību, kas jāievēro citiem uzņēmumiem.



tiesības bez pavadības piekļūt lidostas gaisa zonai, noteikt un īstenot darbam gaisa zonā piemērojamās procedūras un sadarboties, paziņojot un analizējot drošības notikumus. Lai nodrošinātu vajadzīgo koordināciju, šo kārtību vajadzētu izstrādāt lidlauka operatora vadībā.

30. Uzstādītu lidlauka aprīkojumu parasti novērtē lidlauka sertifikācijas procesā. Līdz ar to jāpieņem, ka, projektējot un izgatavojot šādu aprīkojumu, piemēro „Jaunās nostājas” direktīvu noteikumus un saistītos nozares standartus. Tomēr diez vai būtu godīgi prasīt no lidlauku projektētājiem un operatoriem atbildību par tehnoloģijām, kuras tie pietiekami nepārzina. Tādēļ aviācijas drošībai kritiski svarīga lidlauku aprīkojuma gadījumā būtu lietderīgi piemērot kārtību, kas jau desmitiem gadu ir pierādījusi savu efektivitāti lidojumderīguma jomā<sup>17</sup>, līdzīgu *ETSO* (t.i., „Eiropas tehnisko standartu prasību”) sistēmai, ko izmanto saistībā ar gaisa kuģu daļām. Šādu sistēmu pamatā ir par gaisa kuģu daļu projektēšanu un ražošanu atbildīgo organizāciju atzītā ražotspēja. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka paplašinātā Pamatregula jāpiemēro kritiski svarīga lidlauka aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizācijām, lai gadījumos, kad minētais variants šāda aprīkojuma reglamentēšanai ir vispiemērotākais, to varētu izmantot. Kā jau skaidrots 27. punktā, pašlaik nevar noteikt, uz kādu aprīkojumu šāda kārtība varētu attiekties, tādēļ gadījumos, kad šo variantu saskaņā ar pienācīgu iepriekšēju novērtējumu un pamatojumu varēs izmantot, ir lietderīgāk paredzēt turpmākajos īstenošanas noteikumos. Jāatzīmē, ka šāda kārtība jau pastāv attiecībā uz daļu un ierīču lidojumderīgumu.

#### (iv) Personāls

31. Daudzos apspriežu procesā saņemtajos apsvērumos ir uzsvērts, ka lidlauku drošības kontekstā lielu lomu spēlē profesionālo darbinieku kompetence. Turklāt dažos apsvērumos ir ieteikts uz drošībai kritiski svarīgākajām profesijām, piemēram, uz glābšanas un ugunsdzēsības personālu, attiecināt tiesisko regulējumu. Tādā gadījumā paplašinātajā Pamatregulā vajadzētu precīzi norādīt, uz kurām personām šāds regulējums attiecas, ieskaitot atsevišķu personu sertifikāciju vai licencēšanu, lai apstiprinātu, ka šīs personas atbilst medicīniskās piemērotības un profesionālās kompetences prasību minimumam. Tomēr citos apsvērumos ir teikts, ka šāds reglamentējošs režīms varētu izrādīties pārāk sarežģīts un neproporcionāls, vienlaikus apstiprinot, ka personāla profesionālā kompetence tomēr tiks reglamentēta.
32. Aģentūra secina, ka uz lidlauka ekspluatācijā iesaistīto personālu ir jāattiecina kopējas drošības prasības un tādēļ tas jāpiemin paplašinātajā Pamatregulā. Tomēr personāla atbilstība profesionālās kompetences un medicīniskās piemērotības prasībām paliks to organizāciju ziņā, kuras šīs personas nodarbina. Iesaistītais personāls ir darbinieki, kuru darbība var ietekmēt gaisa operāciju drošību lidlaukos vai to tuvumā, piemēram, bet ne tikai gaisa kuģu ekspluatantu darbinieki vai darbuzņēmēji, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, lidlauka pakalpojumu sniedzēji, paši lidlauku operatori un citas organizācijas, kuru darbība vai ražojumi ietekmē gaisa kuģu drošību. Jo īpaši tas attiecas uz personālu, kam ir tiesības bez pavadības piekļūt lidostas gaisa zonai vai ar transportlīdzekļiem pārvietoties pa kustības zonu.

<sup>17</sup> Atsauce jo īpaši uz pašlaik spēkā esošās Pamatregulas 5. panta 2. punkta b) apakšpunktu, kas paredz, ka organizācijām, kas atbild par gaisa kuģu daļu projektēšanu un ražošanu, ir jāpierāda, ka to rīcībā ir vajadzīgā ražotspēja un līdzekļi, lai tās saskaņā ar noteikumiem un procedūrām, kas ir proporcionālas veicamo uzdevumu sarežģītībai, spētu izpildīt ar tām piešķirtajām privilēģijām saistītos pienākumus.

(v) Lidlauka tiešs tuvums un izmantošana

33. Kā teikts *NPA* Nr. 06/2006, lielais vairums ieinteresēto pušu uzskata, ka dažas būtiskas prasības, kas jāievēro, lai mazinātu ar gaisa operācijām lidlauku tuvumā saistītus drošības apdraudējumus, uz lidlauku īpašniekiem vai operatoriem vienkārši nevar juridiski attiecināt. Tas ir tādēļ, ka šie apdraudējumi rodas teritorijā ārpus lidlauka perimetra un lidlauku īpašnieki un operatori tos nevar tieši iespaidot. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka paplašinātajā Pamatregulā ir jānosaka, ka pašu dalībvalstu pienākums ir nodrošināt, lai tiktu veikti vajadzīgie pasākumi nolūkā aizsargāt lidlaukus pret darbībām un notikumiem, kas var radīt nepieņemamus aviācijas riskus lidlauku tiešā tuvumā.

**b. Drošības mērķi**(i) Pamatprasības – jauns pielikums

34. *NPA* Nr. 06/2006 ieinteresētajām pusēm bija jāatbild uz jautājumu, vai tās piekrīt, ka labākais veids, kā noteikt lidlauku tiesiskā regulējuma drošības mērķus, ir vienotu augsta līmeņa *ERs* pieņemšana visā Kopienā, vai drīzāk dod priekšroku vienkāršai piemērojamo *ICAO SARPs* transponēšanai atsaucēs kārtībā. Atbildes uz šo jautājumu rāda, ka vairums respondentu dod priekšroku īpašu *ERs* noteikšanai Kopienas līmenī ar noteikumu, ka tās netraucē dalībvalstīm ievērot *ICAO* saistības un nerada nepamatotas papildu prasības. Turklāt no apsvērumiem izriet, ka vairums respondentu lielos vilcienos ir apmierināti ar ierosinātā *ERs* projekta saturu un pietiekami detalizēto izklāstu.

35. Kā skaidrots pievienotajā Paskaidrojuma rakstā, šīs *ERs* ir tapušas, ņemot vērā apzinātos apdraudējumus, lai nodrošinātu atbilstošu ikviena pamatoti iespējama, lidlauku ekspluatācijai raksturīga riska mazināšanu. Pēc pamatprasību izstrādes tās ir atkārtoti pārbaudītas, lai pārliecinātos, ka tās netraucē dalībvalstīm ievērot *ICAO* saistības un nerada nepamatotas papildu grūtības. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka šim atzinumam pievienotās īpašās *ERs*, kas atspoguļo lidlauku drošības regulējuma drošības mērķus, ir jāapstiprina ar Pamatregulu Nr. 1592/2002 un jāpievieno šai regulai kā pielikums.

(ii) Vadības sistēmas

36. Viens no svarīgākajiem *NPA* uzdotajiem jautājumiem bija, vai būtu lietderīgi prasīt, lai visi lidlauku operatori apstiprina un ievieš pilnīgas, oficiālas drošības vadības sistēmas (*SMS*). Ieinteresēto pušu viedokļi ir krasi atšķirīgi. Tikai divas ieinteresētās puses ir pārliecinātas, ka šādu *SMS* ieviešana ir jāprasa no visiem lidlauku operatoriem. Daudzas ieinteresētās puses apšaubā, ka mazas organizācijas spēj ieviest īstas *SMS*; šāda sloga uzlikšana mazu lidlauku operatoriem nebūtu proporcionāla arī, ņemot vērā faktiskos ar šādu lidlauku ekspluatāciju saistītos riskus. Lai gan *ICAO* pieprasa, lai šāda sistēma būtu visiem lidlaukiem, nedrīkst aizmirst, ka *ICAO* standarti attiecas tikai uz lidlaukiem, ko izmanto starptautiskiem gaisa pārvadājumiem. Kopienas kontekstā šāda prasība var radīt sarežģījumus, ņemot vērā, ka šeit visi sabiedriskai izmantošanai atvērti lidlauki pēc definīcijas ir atvērti Kopienas iekšējai gaisa satiksmei.

37. Līdz ar to Aģentūra secina, ka pienākums izveidot *SMS* ir jāattiecina tikai uz sarežģītiem lidlaukiem; lai definētu atbilstošo sarežģītības līmeni, neatkāpjoties no *ICAO* prasībām, Aģentūra iesaka noteikt, ka šāda prasība attiecas tikai uz lidlaukiem, kuros notiek regulāra gaisa satiksme<sup>18</sup>.

### c. Īstenošanas līdzekļi

38. Pamatregulā jānorāda *ERs* īstenošanas līdzekļi. Ja tie ir pārāk sarežģīti vai to izklāsts pārāk garš, Komisijai, dalībvalstīm, Aģentūrai vai nozarei var piešķirt tiesības pieņemt attiecīgi īstenošanas noteikumus, valsts īstenošanas pasākumus, sertifikācijas specifikācijas vai nozares standartus. Vajadzības gadījumā jānorāda par sertifikātu izdošanu atbildīgās iestādes vai iestādes, kurām jāapliecina prasību izpilde. Šīs iestādes var būt pati Aģentūra, citas kompetentas iestādes<sup>19</sup> vai atbilstoši akreditētas vērtēšanas struktūras<sup>20</sup>. Ja tās ir vērtēšanas struktūras, jānorāda to akreditācijas kritēriji un jāizraugās akreditācijas iestādes.

39. Pastāv virkne drošības mērķu īstenošanas iespēju. To izvēle ir politisks lēmums, ko iespaido sabiedrības uztvere, nozares tradīcijas un kultūra. Izvēloties jāņem vērā arī viendabības līmenis, kādu paredzēts panākt noteikta veida darbībās, un jāievēro, ka Komisijai pieņemot kopīgus īstenošanas noteikumus, viendabību visticamāk varēs sasniegt labāk. Izvēloties jāņem vērā ne vien tas, ka viendabība nozīmē visu iedzīvotāju vienādu aizsardzību un vienādu spēles noteikumu nodrošināšanu visiem iekšējā tirgus dalībniekiem, bet perspektīvā arī savietojamību, kam jābūt saskaņotai ar starptautiskajiem pamatprincipiem. Visbeidzot, taču ne mazāk svarīgi, izdarot šādu izvēli, ir ievērot labas pārvaldības principus<sup>21</sup>, lai iespējami pilnīgi izmantotu pieejamos resursus un, reglamentējot ar civilās aviācijas drošību saistītos jautājumus, turpmāk attīstītu atbildības izjūtu un taisnīguma kultūru.

#### (i) Īstenošanas noteikumi

40. *NPA* Nr. 06/2006 bija pausts pieņēmums, ka visticamāk būs jāizdod īstenošanas noteikumi, lai konkretizētu *ERs* piemērošanu vismaz attiecībā uz "lieliem" lidlaukiem. Tomēr ieinteresētajām pusēm bija jāatbild arī uz jautājumu, vai īstenošanas noteikumus vajadzētu izdot arī „mazu” lidlauku gadījumā. Šajā kontekstā bija jāatbild arī uz jautājumu par „maza” lidlauka definīciju. Atbildes uz

<sup>18</sup> **Regulāra gaisa satiksme** nozīmē lidojumu sērijas, kam piemīt visi šie raksturojumi:

(a) katru lidojumu veic gaisa kuģis, pārvadājot pasažierus, kravu un/vai pastu par maksu, tādā veidā, ka ikviens individuāli var iegādāties sēdvietas un/vai jaudu katram lidojumam (tieši no konkrētā gaisa pārvadātāja vai no tā pilnvarotajiem aģentiem);

(b) katru lidojumu veic, lai apkalpotu satiksmi starp vienām un tām pašām divām vai vairākām lidostām:

- saskaņā ar publicētu sarakstu vai
- ar tādu lidojumu regularitāti vai biežumu, ka tie veido atpazīstamu plānveida sēriju.

<sup>19</sup> „Kompetenta iestāde” ir vai nu Aģentūra vai kāda dalībvalstu izraudzīta vai izveidota iestāde, kam ir tiesības izdot sertifikātus un veikt lidlauku, ražojumu, aprīkojuma, sistēmu, daļu un ierīču, organizāciju un cilvēku, kā arī tādu apdraudējumu, kuri rodas lidlauku tiešā tuvumā, drošības uzraudzību. Kompetentās iestādes ir neatkarīgas no lidlauku ekspluatācijas un pārvaldības iestādēm.

<sup>20</sup> „Vērtēšanas struktūra” ir akreditēta struktūra, kam ir tiesības vērtēt juridisku un fizisku personu atbilstību noteikumiem, kas pieņemti, lai nodrošinātu ar šo regulu noteikto pamatprasību izpildi, un izdot attiecīgus sertifikātus.

<sup>21</sup> COM (2001) 428 galīgā redakcija, 25.07.2001. – „Eiropas pārvaldība – Baltā grāmata” (*Oficiālais Vēstnesis* 287, 12.10.2001., 0001. – 0029. lpp.).

šo jautājumu rāda, ka vairums ieinteresēto pušu uzskata - sīki izstrādātiem īstenošanas noteikumiem ir jābūt jebkurā gadījumā neatkarīgi no lidlauka operāciju intensitātes un sarežģītības. Tomēr respondenti uzsver, ka noteikumiem jābūt samērīgiem ar lidlauka operāciju sarežģītību un veidu.

41. Neraugoties uz iepriekš teikto, vairākas ieinteresētās puses pauž bažas, ka īstenošanas noteikumu juridiskais statuss un laiks, ko vajadzēs, lai tos grozītu, varētu padarīt tiesisko regulējumu pārāk neelastīgu, lai piemērotos jaunākajiem tehnoloģiskajiem sasniegumiem. Šīs ieinteresētās puses turklāt uzskata, ka, iekļaujot vairumu, ja ne visas tehniskās detaļas īstenošanas noteikumos, zustu elastīgums, bez kura nevar iztikt, lai pamatprasības varētu piemērot dažādiem lidlaukiem, jo ikviens no tiem atšķiras no citiem. Aģentūra tam piekrīt. Šādu risku varētu mazināt, kad vien iespējams paredzot tehniskus noteikumus vai procedūras, kas ļautu novērtēt atbilstību sertifikācijas specifikāciju līmenī<sup>22</sup> un palīdzētu kļiedēt minētās bažas. Atbilstība šādiem dokumentiem ļautu pieņemt, ka lidlauks atbilst pamatprasībām, bet nebūtu vienīgais atbilstības nodrošināšanas līdzeklis. Iestādes un ieinteresētās puses var izmantot arī citus līdzekļus ar noteikumu, ka tie nodrošina tādu pašu atbilstības līmeni. Tādēļ jādomā, ka turpmākajos īstenošanas noteikumos galvenokārt tiks precizēta kārtība, kas jāievēro ieinteresētajām pusēm un kompetentajām iestādēm, un jo īpaši tie kritēriji un procedūras, kuri varētu nodrošināt vajadzīgo elastīgumu un ļautu izmantot alternatīvus īstenošanas līdzekļus.
42. Ieinteresētās puses ir uzsvērušas, ka dažus lidlauku drošības aspektus jau reglamentē citi tiesību akti. Piemēram, var minēt izlidošanas, ielidošanas un nolaišanās radio sistēmas, kuras, iespējams, aptver „Eiropas vienotās gaisa telpas” noteikumi. Tomēr šādu sistēmu drošība un veiktspēja nav atkarīga tikai no to projektiem/ražošanas, bet arī no to ieviešanas/integrēšanas uz vietas. Tādēļ ir jānodrošina arī šā lidlauku aprīkojuma aspektu reglamentēšana, nodrošinot sinerģiju ar „Eiropas vienotās gaisa telpas” noteikumiem, lai izvairītos no prasību un sertifikācijas procesu daļējas pārklāšanās un dublēšanas.
43. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka likumdevējam vajadzētu pilnvarot Komisiju, lai tā saskaņā ar Pamatregulā jau minētajām procedūrām pieņem vajadzīgos lidlauku drošības un savietojamības *ERs* īstenošanas noteikumus. Kā jau minēts, šiem noteikumiem jābūt proporcionāliem lidlauku sarežģītībai un tajos jāņem vērā lidlauku darbības apjoms un veids.

#### (ii) Lidlauku sertifikācija<sup>23</sup>

44. *NPA* Nr. 06/2006 bija pausts pieņēmums, ka ir jāsertificē vismaz „lieli” lidlauki, jo to jau paredz *ICAO*<sup>24</sup>. Neviens no respondentiem to nenoliedz. Tomēr ieinteresētajām pusēm bija jāatbild arī uz jautājumu, vai saskaņā ar *ICAO*

<sup>22</sup> Pamatregula paredz, ka Aģentūrai jāizstrādā sertifikācijas specifikācijas kā līdzekļi, ko izmantot sertifikācijas procesā, ieskaitot lidojumderīguma kodus un pieņemamus atbilstības panākšanas līdzekļus. Šie dokumenti nav juridiski saistoši, bet atspoguļo jaunākos tehnoloģiskos sasniegumus un paraugpraksi, ko reglamentējošās iestādes un reglamentējamās personas ir ieinteresētas ievērot, lai izpildītu juridiskās prasības.

<sup>23</sup> Šajā kontekstā un, kā jau norādīts Pamatregulā, „sertificēšana” ir jebkura veida atzīšana, ka lidlauks, ražojums, aprīkojums, sistēma, daļa vai ierīce, organizācija vai persona atbilst piemērojamajām prasībām, tostarp Pamatregulas noteikumiem un tās īstenošanas noteikumiem, kā arī attiecīga sertifikāta izdošana, kas apliecina šādu atbilstību.

<sup>24</sup> *ICAO* 14. pielikuma 1.4.1. punkts nosaka, ka no 2003. gada 27. novembra valstis saskaņā ar atbilstošu tiesisko regulējumu sertificē lidlaukus, ko izmanto starptautiskiem gaisa pārvadājumiem. Šajā regulējumā iekļauj lidlauku sertifikācijas kritērijus.

paraugpraksi<sup>25</sup> sertificēšanu vajadzētu veikt arī sabiedriskai izmantošanai atvērtu "mazu" lidlauku gadījumā, ņemot vērā, ka iespējamās "pašpārvaldības" perspektīvā šeit varētu būt arī citi varianti. Atbildes liecina, ka ieinteresētās puses neatbalsta citus variantus un dod priekšroku visu lidlauku sertifikācijai. Aptuveni puse respondentu tomēr iesaka mazāk sarežģītiem lidlaukiem piemērot vienkāršotas procedūras. Par ieinteresēto pušu vienprātību, atbildot uz jautājumu, vai Pamatregulas darbības jomā vajadzētu iekļaut visu lidlauku sertificēšanas procedūras, liecina fakts, ka dalībvalstis valsts līmenī jau plaši piemēro ar šo jautājumu saistītos *ICAO* standartus un ieteikumus<sup>26</sup>. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka sertificēšanas prasība ir jāattiecinā uz ikvienu sabiedriskai izmantošanai atvērtu lidlauku, kas atrodas dalībvalstu teritorijā. Sertifikācijas mērķis ir pārbaudīt lidlauka atbilstību pamatprasībām, un tā aptver gan lidlauka projektu, gan ekspluatāciju, tādējādi nodrošinot, ka lidlauka projekts atbilst drošības prasībām un ka lidlauka operators spēj apliecināt, ka tā rīcībā ir vajadzīgā jauda un līdzekļi, lai veiktu ar lidlauka apsaimniekošanu saistītos uzdevumus.

45. Lai gan lidlaukus tradicionāli uzskata par vienotām organizācijām, lidlauka īpašnieks un operators lielākoties ir atšķirīgas juridiskas personas ar pavisam atšķirīgām lomām un pienākumiem. Parasti īpašnieks atbild par lidlauka infrastruktūru un projektu, savukārt operators galvenokārt atbild par drošu lidlauka ekspluatāciju. Nebūtu godīgi uzlikt vienai no šīm pusēm pienākumus, ko var izpildīt tikai otra puse. Turklāt drošības regulējumam nevajadzētu negatīvi iespaidot arvien pieaugošo tendenci izmantot jaunus finanšu modeļus, lai būvētu vai paplašinātu lidlaukus, nodrošinot labāku atbilstību pieaugošajam pieprasījumam pēc jaudas. Drošības regulējumam nevajadzētu traucēt arī iekšējā tirgus normālu darbību. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka lidlauka projekta sertifikācijas process ir jānošķir no lidlauka operatora sertifikācijas procesa. Jāizdod divi atsevišķi sertifikāti: vienam no tiem jāatspoguļo lidlauka atbilstība *ERs A* sadaļas prasībām, bet otram jāatspoguļo operatora atbilstība *ERs B* sadaļas prasībām. Tomēr gadījumos, kad īpašnieks un operators ir viena un tā pati juridiskā persona, dalībvalstis pēc šīs personas lūguma var apvienot abus sertifikātus vienā dokumentā.
46. Lūgti paust viedokli par organizācijām, kas apsaimnieko vairāk nekā vienu lidlauku, vairums *NPA* respondentu, ieskaitot lielāko daļu iestāžu un mazo operatoru, uzskata, ka katram šādu organizāciju pārziņā esošam lidlaukam vajadzētu izdot atsevišķu sertifikātu. Iestādes un ieinteresētās puses no valstīm, kur vairāk nekā vienu lidlauku apsaimnieko lieli uzņēmumi, uzskata, ka vairāku lidlauku operatoriem vajadzētu piešķirt vienotu operatora sertifikātu. Pievienotajā *RIA* var redzēt, ka no drošības viedokļa nav būtiski, kuru no šiem variantiem piemēro, bet no ekonomiskā viedokļa otrais variants neapšaubāmi ir izdevīgāks. Šajā kontekstā der atcerēties, ka šāds variants jau ir nostiprināts visos pārējos sektoros, uz kuriem attiecas Pamatregula, proti, viena organizācija saskaņā ar vienotu apstiprinājuma sertifikātu var apsaimniekot vairākus gaisa kuģus, tehniskās apkopes darbnīcas, ražošanas uzņēmumus utt. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka lidlauku operatoriem, kas apsaimnieko vairāk nekā vienu lidlauku un ir izveidojuši centralizētu drošības un kvalitātes vadības sistēmu, to galvenās

<sup>25</sup> Paraugprakses 1.4.2. punktā valstīm ir ieteikts sertificēt visus sabiedriskai izmantošanai atvērtus lidlaukus.

<sup>26</sup> Saskaņā ar Lidlauku drošuma regulatoru grupas (*GASR*) 2006. gadā veikto apsekojumu 17 ES dalībvalstīs bija vairāk nekā 700 sertificētu vai drīzumā sertificējamu lidlauku, ieskaitot lidlaukus, ko izmanto tikai nekomerciāliem gaisa pārvadājumiem saskaņā ar Visuālo lidojumu noteikumiem (*VFR*). Plašāka informācija par lidlaukiem, ko ietekmē šis atzinums, ir izklāstīta pievienotajā Reglamentējošās ietekmes novērtējumā (*RIA*).

uzņēmējdarbības vietas valstīs vajadzētu atļaut lūgt izsniegt vienotu operatora sertifikātu, ja šie operatori to vēlas. Viedoklis, ka izvēli vajadzētu atstāt pašu operatoru ziņā, ir atbalstīts arī dažās saistībā ar *CRD* saņemtajās atsauksmēs, kuru autori uzskata, ka šī koncepcija varētu būt atbilstoša vairāk centralizētām struktūrām, ko piemēro vairākas dalībvalstis.

### (iii) Lidlauku aprīkojuma sertifikācija

47. Kā skaidrots 27. punktā, Aģentūra uzskata, ka uz lidlauku aprīkojumu, kas sekmē gaisa kuģu drošu ekspluatāciju, ir jāattiecinā atbilstošas, īstenošanas noteikumos sīki izklāstītas prasības. Kā teikts 30. punktā, atbilstības pārbaudes parasti ir lidlauka īpašnieka vai operatora ziņā, tomēr atkarībā no aprīkojuma veida drošībai kritiski svarīgu aprīkojumu, kuru īpašnieks vai operators pietiekami nepārzina, dažreiz varbūt ir lietderīgāk sertificēt tieši. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka dažiem drošībai kritiski svarīga aprīkojuma veidiem saskaņā ar īstenošanas noteikumiem ir jāpiemēro īpaša sertifikācijas kārtība un jāizdod sertifikāts, iepriekš pienācīgi novērtējot šāda procesa lietderību.
48. Attiecībā uz sertifikātu izdošanu vajadzētu piemērot tā sauktajai “Jaunajai nostājai”<sup>27</sup> līdzīgu nostāju. Tas nozīmē, ka par atbilstības pārbaudēm galvenokārt atbild aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizācijas. Ja atceramies, ka tā ir arī “Eiropas vienotās gaisa telpas” nostāja, šāda atbildības deleģēšana ražotājiem atvieglinātu arī sinerģiju veidošanu, izstrādājot īstenošanas noteikumus. Atbilstības apliecību izdevēji tādā gadījumā būtu aprīkojuma ražotāji.
49. Kā skaidrots 30. punktā, Aģentūra turklāt uzskata, ka ražojumiem, ko izgatavo lielos daudzumos, jāpiemēro sertifikācijas sistēma, līdzīga *ETSO* sistēmai, ko izmanto saistībā ar dažām gaisa kuģu daļām un ierīcēm. Saskaņā ar dažu ieinteresēto pušu teikto, tas atvieglinātu ražojumu standartizāciju un palīdzētu samazināt izmaksas. Par šā varianta izmantošanu pēc pienācīga reglamentējošās ietekmes novērtējuma, kas jāveic, izstrādājot īstenošanas noteikumus, būtu jālemj individuālā kārtā. Izmantojot šo variantu, iesaistītā aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizācijām turklāt jāpierāda, ka to rīcībā ir vajadzīgā ražotspēja un līdzekļi, lai tās spētu izpildīt savus pienākumus. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka konkrēta lidlauku aprīkojuma projektēšanas un ražošanas organizācijām saskaņā ar īstenošanas noteikumiem ir jāpiemēro īpaši noteikumi un apstiprināšanas procedūras, iepriekš pienācīgi novērtējot šāda procesa lietderību.
50. Jāatceras, ka saskaņā ar 42. punktu lidlauka sertifikācijas procesā jebkurā gadījumā ietilpst arī uzstādītā lidlauka aprīkojuma un tā pareizas darbības pārbaudes uz vietas. Turklāt par minētā aprīkojuma ekspluatāciju un tehnisko apkopi atbild lidlauka operators, tādēļ operatoru sertificēšana un uzraudzība aptvers arī šos aspektus.

### (iv) Personāla kvalifikācijas un medicīniskās piemērotības pārbaudes

51. Kā teikts 31. un 32. punktā, Aģentūra uzskata, ka uz personālu, kura darbība var iespaidot lidlauka operāciju drošību, jāattiecinā atbilstošas nepārtrauktas kvalifikācijas un attiecīgos gadījumos medicīniskās piemērotības prasības.

<sup>27</sup> 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.

Aģentūra turklāt uzskata, ka par šo prasību izpildi principā jāatbild šo darbinieku darba devējiem.

52. Tomēr dažas ieinteresētās puses apspriežu laikā ir paudušas viedokli, ka glābšanas un ugunsdzēsības personālu vajadzētu reglamentēt atsevišķi no lidlauku operatoriem, šajā nolūkā nosakot īpašu sertifikācijas kārtību; savukārt dažas citas ieinteresētās puses kategoriski iebilst pret šādu variantu. Vēl citas uzskata, ka jānosaka atbilstoša šāda personāla kompetences novērtēšanas procedūra, bet tas jādara valsts līmenī. Šajā kontekstā Aģentūra secina, ka nav iemesla izturēties pret *RFFS* personālu citādi kā pret citām darbinieku kategorijām, kas lidlauka perimetrā veic ar paaugstinātu drošības risku saistītus uzdevumus. Šo darbinieku profesionālās kvalifikācijas un medicīniskās piemērotības pārbaudēm, pamatojoties uz spēkā esošajiem kopīgajiem noteikumiem, vajadzētu būt vienam no lidlauku operatoru pienākumiem un līdz ar to vienam no sertifikāta iegūšanas nosacījumiem.

#### (v) Vērtēšanas struktūras

53. *NPA* Nr. 06/2006 ieinteresētajām pusēm bija jāatbild uz jautājumu, vai valsts valdību izraudzītu kompetentu iestāžu vietā “vienīgi vismazāk sarežģīto lidlauku projektu un šo lidlauku operatoru” atbilstību sertifikācijas prasībām varētu vērtēt akreditētas vērtēšanas struktūras. Lielais vairums ieinteresēto pušu uzskata par iespējamu atļaut šādām struktūrām papildus valsts reglamentētajām iestādēm vērtēt atbilstību prasībām un izdot sertifikātus ar noteikumu, ka rezultāts ir tikpat drošs, bet efektīvāka sistēma. Lielākā daļa respondentu norāda, ka šādas sistēmas izveides gadījumā būtu jāveic atbilstības vērtēšanas struktūru pienācīga akreditācija, lai pārlicinātos, ka to darbība būs pārredzama un neatkarīga un ka tās izveidos pašas savu drošu vadības sistēmu.
54. Aģentūra šos viedokļus ir ņēmusi vērā, tādēļ uzskata, ka atbilstoši akreditētām vērtēšanas struktūrām būtu jāuztic regulārā gaisa satiksmē neiesaistītu lidlauku, tostarp to operatoru, uzraudzība un sertifikācija. Turklāt lidlauku operatoriem vai projektētājiem būtu jānodrošina tiesības pēc izvēles iesniegt pieteikumus vai nu dalībvalstu kompetentajām iestādēm vai šādām vērtēšanas struktūrām. Lai izvairītos no iespējamiem interešu konfliktiem, šādu struktūru akreditāciju vajadzētu veikt pašai Aģentūrai.

#### (vi) Kompetentās iestādes

55. Ir skaidrs, ka Kopienas kompetences paplašināšana, attiecinot to uz lidlaukiem, nevar iespaidot dalībvalstu un to kompetento iestāžu lomu citādi, kā vien iepriekšējos punktos minētajā apjomā. Valsts institucionālā forma (piemēram, federācija), tās teritorijas paplašināšana, lidlauku skaits un vajadzība pēc vietējām iestādēm var būt par iemeslu drīzāk reģionāla nekā valsts līmeņa sertifikācijas un uzraudzības iestāžu izveidei (kā tas pašlaik ir, piemēram, 16 Vācijas Federatīvās Republikas 16 federālajās zemēs). Ja valstis vēlas, tās var deleģēt uzraudzību kaimiņvalstu kompetentajām iestādēm vai apvienot resursus un izveidot reģiona uzraudzības iestādi. Šajā ziņā dalībvalstīm ir dota pilnīga izvēles brīvība – tās var organizēt izpildsistēmas pēc saviem ieskatiem, kā tas faktiski pašlaik jau notiek.
56. Tādēļ Aģentūra neierosina reglamentēt dalībvalstu uzraudzības sistēmu struktūru. Dalībvalstu administratīvā struktūra arī turpmāk paliks tikai un vienīgi dalībvalstu pārziņā. Tomēr šai struktūrai vajadzētu būt tādai, lai ar tās palīdzību varētu sasniegt divus galvenos mērķus. Pirmkārt, tai jāgarantē efektīva uzraudzība, lai nodrošinātu, ka visas personas, uz kurām attiecas tiesiskais regulējums, to

pienācīgi ievēro. Otrkārt, tāpat kā “Eiropas vienotajā gaisa telpā”<sup>28</sup>, kompetentajām iestādēm vajadzētu būt neatkarīgām no lidlauku projektētājiem un operatoriem un īstenot tām uzticētās pilnvaras objektīvi un pārredzami.

57. Tādēļ, izņemot vienīgi (v) punktā minētos gadījumus, visus ar sertifikāciju un uzraudzību saistītos pienākumus vajadzētu veikt dalībvalstu izraudzītām kompetentām iestādēm. Pieteikumu iesniedzējiem būs jāsadarbojas ar kompetento iestādi, ko būs izraudzījusies dalībvalsts, kuras teritorijā atrodas lidlauks, vai kurā ir operatora galvenā uzņēmējdarbības vieta. Šajā kontekstā jāatceras, ka saskaņā ar Pamatregulu Aģentūrai ir jāuzrauga, kā kompetentās iestādes pilda savus pienākumus, veicot sistemātiskas un regulāras standartizācijas pārbaudes.

#### d. Saskaņa ar Lidlauka pakalpojumu direktīvu

58. Dažas šajā atzinumā aplūkotās jomas un dažas pamatprasības prasa stingru lidlauku operatoru un lidlauka pakalpojumu sniedzēju darbības koordināciju. Kā skaidrots 29. punktā, paplašinātajā Pamatregulā būs noteikti lidlauka pakalpojumu sniedzēju pienākumi. Tā kā jau pastāv lidlauka pakalpojumu – galvenokārt to ekonomisko un komerciālo aspektu – tiesiskais regulējums, proti, īpaša, 1996. gadā pieņemta direktīva<sup>29</sup>, jācenšas izvairīties no prasību daļējas pārklāšanās un iespējami pretrunīgām prasībām. Tādēļ Aģentūra ierosina šo direktīvu grozīt, lai saskaņotu tās noteikumus ar šajā atzinumā ierosinātajiem drošības noteikumiem, vienlaikus skaidri definējot ar drošību saistītos lidlauku operatoru un lidlauka pakalpojumu sniedzēju pienākumus.

### IV. Subsidiaritāte

59. Ar 2002. gadā pieņemto Pamatregulu dalībvalstu kompetenci tādās jomās kā lidojumderīguma un ekoloģiskā sertifikācija nodod Kopienai ar galveno mērķi Eiropas aviācijā saglabāt augstu un viendabīgu drošības līmeni. Pamatregulas pirmā paplašināšana, ar kuru tās darbības jomu attiecina arī uz gaisa pārvadājumiem, gaisa kuģu apkalpes locekļu licencēšanu un trešo valstu gaisa kuģu drošību, jau ir saņēmusi Eiropas Parlamenta atbalstu (pirmajā lasījumā 2007. gada martā) un Padomes politisko piekrišanu (2007. gada jūnijā). Likumdevējs turklāt ir paredzējis Pamatregulas pakāpenisku turpmāku piemērošanu visās pārējās jomās, kas saistītas ar civilās aviācijas drošības reglamentēšanu, ar domu izveidot integrētas sistēmas nostāju, jo tāda sistēma ir vienīgais veids, kā izvairīties no robiem drošībā un nekoncektētām un potenciāli pretrunīgām prasībām.
60. Doma, ka augstu un viendabīgu drošības līmeni var panākt vienīgi ar Kopienas līmeņa kopīgu rīcību, nav nekas jauns. Šajā jautājumā Eiropā valda liela vienprātība, un Eiropas valstis kā *JAA* un/vai *EUROCONTROL* dalībvalstis jau sen ir sākušas sadarboties, lai izstrādātu vienotus civilās aviācijas drošības noteikumus. Turklāt lidlauku jomā piecas valstis 1996. gadā ir izveidojušas Lidlauku drošuma regulatoru grupu (*GASR*). Kopš tā laika *GASR* dalībnieku skaits ir pieaudzis līdz 28 valsts aviācijas iestādēm, no kurām 22 ir ES dalībvalstu iestādes. No pārējām

<sup>28</sup> 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 31. marts, 1.-9. lpp.*).

<sup>29</sup> 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.*).



sešām *GASR* dalībvalstīm varētu pieminēt Islandi, Norvēģiju un Šveici, kas ietilpst arī *EASA* sistēmā.

61. *GASR* dalībnieku skaita stabils pieaugums, katrai valstij pieņemot brīvprātīgu lēmumu pievienoties šai organizācijai, apstiprina, ka arī lidlauku jomā ir jūtama izteikta vajadzība pēc kopīgiem noteikumiem, ko viendabīgi īsteno visas Eiropas līmenī. Tomēr, jau veidojot *EASA* sistēmu, ir atzīts, ka, piemērojot šādu brīvprātīgu starpvalstu nostāju, nevar panākt iecerēto viendabību. Tādēļ, atbildot uz *NPA* Nr. 06/2006, lielākā daļa ieinteresēto pušu gan uzsver, ka sertifikācijai un uzraudzībai vajadzētu palikt galvenokārt vietējo kompetento iestāžu pārziņā, tomēr vienlaikus ir pārliecinātas par priekšrocībām, ko dod centralizēta rīcība, kad kopīgi noteikumi stājas spēkā vienā un tai pašā dienā un uzraudzību veic centralizēta neatkarīga struktūra.
62. Līdz ar to ir skaidrs, ka ierosinātās rīcības mērķus, proti, kopīgu noteikumu pieņemšanu un viendabīgu piemērošanu, lai reglamentētu lidlauku drošību un savietojamību, dalībvalstis nevar pienācīgi sasniegt, tādēļ tos var sasniegt tikai Kopiena. Jo īpaši, kā to rāda pievienotajā *RIA* sniegtie aprēķini, *ICAO* noteikumu transponēšana uzreiz visā ES 27 + 4 ir daudz efektīvāka nekā katras valsts atsevišķa rīcība.
63. *ERs* izstrādē ievērotā riska mazināšanas procedūra nodrošina, ka kopīgā rīcība ir proporcionāla drošības mērķiem un nesniedzas tālāk, kā to prasa šo mērķu sasniegšana. Turklāt *ERs* augstais līmenis un iespēja to izpildes pārbaudei izmantot juridiski nesaistošas *CSs* ļaus piemēroties vietējām īpatnībām, kas neiespaido nedz gaidāmās priekšrocības, nedz drošības līmeni. *EASA* sistēma, kas ļauj kombinēt juridiski saistošas un juridiski nesaistošas normatīvas prasības, nodrošina optimālu subsidiaritātes un proporcionalitātes principa piemērošanu lidlauku jomā. Protams, pie šiem principiem jāturas arī, izstrādājot saistītos īstenošanas noteikumus.
64. Līdz ar to var uzskatīt, ka šajā priekšlikumā ir ievērots Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 5. pantā minētais subsidiaritātes un proporcionalitātes princips.

## V. Reglamentējošās ietekmes novērtējums

65. Ņemot vērā, ka Komisijai ir jāveic pašai savs ietekmes novērtējums, Aģentūra ir veikusi šajā atzinumā ierosināto pasākumu ietekmes novērtējumu, cenšoties nedublēt Komisijas darbu. Pievienotajā *RIA* var pārliecināties, ka gadījumos, kad iespējami vairāki alternatīvi varianti, ņemot vērā to iespējamo drošības, ekonomisko un sociālo ietekmi un to saderību ar starptautiskajiem un citiem aviācijas tiesību aktiem, visi Aģentūras ierosinātie priekšlikumi nodrošina vislabāko iespējamo risinājumu.
66. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka Regulas (EK) Nr. 1592/2002 darbības jomas paplašināšanai, saskaņā ar šo atzinumu attiecinot to arī uz lidlauku drošību un savietojamību, Kopienā būs tikai labvēlīga ietekme gan uz operatoriem, gan uz iedzīvotājiem.

## VI. Nobeigums

67. Apkopojot iepriekš teikto, Aģentūra uzskata, ka lidlauku drošības un savietojamības tiesiskajam regulējumam ir jābūt Kopienas kompetencē. Tādēļ:

- Uz visiem sabiedriskai izmantošanai atvērtiem lidlaukiem jāattiecinā Kopienas tiesiskais regulējums.
- Kā Pamatregulas papildu pielikums jāievieš īpašas kopējas pamatprasības (*ERs*), kas aptver lidlauku fiziskos raksturlielumus, infrastruktūru, lidlauku aprīkojumu, ekspluatāciju, pārvaldību un to apdraudējumu mazināšanu, kuri rodas lidlauku tiešā tuvumā.
- Par šo pamatprasību izpildi, ko kontrolē un uzrauga dalībvalstis, atbild lidlauku īpašnieki, lidlauku operatori, organizācijas vai personāls, kas sniedz pakalpojumus vai piegādā aprīkojumu, kurš var iespaidot lidlauka ekspluatācijas drošību.
- Aģentūras uzdevums ir noteikumu izstrāde, drošības analīze un standartizācijas pārbaudes.
- Regulārā gaisa satiksmē iesaistītu lidlauku operatori pieņem un ievieš pilnīgu drošības vadības sistēmu.
- Komisija ir pilnvarota pieņemt īstenošanas noteikumus, kuros ir definētas sīki izstrādātas prasības, kas jāievēro iepriekš minētajām organizācijām un personām, kā arī piemērojamā sertifikācijas kārtība.
- Šie īstenošanas noteikumi ir proporcionāli lidlauku sarežģītības līmenim, ņemot vērā attiecīgā lidlauka darbības raksturu un apjomu.
- Aģentūra ir pilnvarota pieņemt sertifikācijas procesā piemērojamās sertifikācijas specifikācijas, kam vajadzētu nodrošināt elastīgu *ERs* izpildi, vienlaikus garantējot viendabīgu drošības līmeni.
- Lidlauku projektus un ekspluatāciju sertificē atsevišķi, bet gadījumos, kad lidlauka īpašnieks un operators ir viena un tā pati persona, var izdot vienotu sertifikātu.
- Vairāku lidlauku operatori, kam ir atbilstošas centralizētas sistēmas, var lūgt, lai tiem piešķir vienotu sertifikātu, kas aptver visu šo operatoru pārziņā esošo lidlauku ekspluatāciju un pārvaldību.
- Regulārā gaisa satiksmē neiesaistītu lidlauku sertifikāciju un uzraudzību pēc šo lidlauku īpašnieku vai operatoru lūguma var veikt akreditētas vērtēšanas struktūras.
- Lai gan lidlauka aprīkojuma atbilstības pārbaude ir daļa no lidlauka projekta vai operatora sertifikācijas procesa, gadījumos, kad to paredz īstenošanas noteikumi, un iepriekš pienācīgi novērtējot šāda procesa drošības un ekonomisko lietderību, drošībai kritiski svarīga aprīkojuma sertifikāciju atkarībā no šā aprīkojuma paredzētās izmantošanas var veikt, piemērojot īpašu sertifikācijas kārtību, kurā var noteikt, ka aprīkojuma projektētājiem un ražotājiem ir jāapliecina sava ražotspēja.

68. Aģentūra uzskata, ka iepriekš izklāstītā politika ir labākais veids, kā dalībvalstu teritorijā reglamentēt drošību un savietojamību lidlaukos un to tuvumā. Šī politika atspoguļo viedokļus, ko paudusi lielākā daļa no visām pusēm, kas piedalījušās tās sagatavošanai organizētajās apspriedēs. Ierosinātā politika turklāt paredz līdzsvarotu pilnvaru sadalījumu, kas atbilst Kopienas institucionālajām struktūrām, ierobežojot centralizāciju tikai ar uzdevumiem, kas labāk īstenojami Komisijas vai Aģentūras līmenī. Tādēļ Aģentūra ierosina Komisijai sākt likumdošanas procesu, pamatojoties uz šo atzinumu.

Ķelnē, 2007. gada XX. XXXX

P. GOUDOU,  
izpilddirektors