



**EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS**

**ATZINUMS NR. 1/2008**

**2008. gada 15. aprīlis**

**par grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi,  
un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK**

**„EASA sistēmas paplašināšana ar gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu (ATM/ANS) 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 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>4</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>5</sup>, kā arī gatavot un pieņemt atzinumus, ar kuriem Komisija pamato savus likumdošanas priekšlikumus civilās aviācijas drošības jomā<sup>6</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 ATM/ANS drošības tiesisko regulējumu.
3. Šis atzinums ir pieņemts, ievērojot Aģentūras valdes noteikto procedūru<sup>7</sup>, saskaņā ar Pamatregulas 19. panta noteikumiem. Tomēr, lai ievērotu Komisijas likumdošanas dienas kārtību, Aģentūrai nācās saīsināt šajā procedūrā norādīto apspriežu ilgumu un atbildes dokumenta sagatavošanas termiņu.
4. Atzinumā ietilpst šis dokuments, kurā ir skaidrots Aģentūras viedoklis par politiku, kas ir ATM/ANS Kopienas līmeņa drošības tiesiskā regulējuma pamatā, un izklāstīti Pamatregulas grozījumi, ko vajadzētu pieņemt, lai īstenotu ierosināto politiku. Atzinumā ietilpst arī tam pievienotais jaunais Pamatregulas pielikums, kurā ir izklāstītas ATM/ANS 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.), kas aizvietota ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regulu (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (dokuments attiecas uz EEZ) (OV L 079, 19.03.2008., 1. lpp).

<sup>2</sup> Regulas (EK) Nr. 1592/2002 7. pants.

<sup>3</sup> Regulas (EK) Nr. 1592/2002 2. un 23. apsvērumi.

<sup>4</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>5</sup> Turpmāk tekstā “Pamatregula” ir nesen pieņemtā 1. zemspītras piezīmē minētā Regula (EK) Nr. 216/2008.

<sup>6</sup> Pamatregulas 19. panta 1. punkts.

<sup>7</sup> Valdes lēmums par procedūru, kas Aģentūrai jāievēro, izdodot atzinumus, sertifikācijas specifikācijas un metodiskos materiālus (“Noteikumu izstrādes procedūra”), MB/08/2007, 2007. gada 13. jūnijs.

## II. Apspriedes

### a. Paziņojums par ierosinātajiem grozījumiem (*NPA*) 2007-16

5. Aģentūra savā tīmekļa vietnē 2007. gada 30. novembrī ir publicējusi apspriežu dokumentu (*NPA* 2007-16)<sup>8</sup>, kurā tā iepazīstina ar nostāju, ko varētu piemērot, iekļaujot *ATM/ANS EASA* sistēmā.
6. Šajā apspriežu dokumentā Aģentūra skaidro ar Pamatregulu izveidoto institucionālo sistēmu citu civilās aviācijas drošības aspektu reglamentēšanai, norādot, ka šī sistēma attiektos arī uz *ATM/ANS*, ja likumdevējs piekristu paredzētajai paplašināšanai. Šajā kontekstā Aģentūra iepazīstina ar pamatprasību (*ERs*) projektu, kurā ir definēti likumdevēja noteiktie drošības mērķi, vienlaikus nodrošinot dalībvalstu *ICAO* saistību transponēšanu Kopienas līmenī. Pamatojoties uz *ERs*, vēlāk varēs pieņemt sīki izstrādātus īstenošanas noteikumus, kuros būs sīkāk izklāstīti reglamentējamo personu pienākumi, ņemot vērā arī piemērojamos *ICAO* standartus un paraugpraksi (*SARPS*).
7. *NPA* ir izklāstīti arī Aģentūras ierosinājumi par *ATM/ANS* drošības tiesiskā regulējuma pamatprincipiem. Tādēļ Aģentūra ir aicinājusi 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*)

8. *NPA* izraisīja lielu ieinteresēto pušu atsaucību, un līdz 2008. gada 21. janvārim, kas bija apspriežu pēdējā diena, Aģentūra bija saņēmusi 1860 apsvērumus no valsts iestādēm, profesionālām organizācijām un privātuzņēmumiem. Aģentūra ir apstiprinājusi visu apsvērumu saņemšanu un iekļāvusi apsvērumus *CRD*, kas 2008. gada 18. martā ir publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē. *CRD* ir iekļauts visu to personu un/vai organizāciju saraksts, kuras saistībā ar Aģentūras uzdotajiem jautājumiem ir iesniegušas apsvērumus un atbildes.
9. Šī interese Aģentūrai ir ļāvusi secināt, ka apspriežu rezultātus var uzskatīt par stabilu pamatu, lai ar labiem rezultātiem turpinātu noteikumu izstrādes procesu. Turklāt bija skaidrs, ka apsvērumi kopumā liecina par ieinteresēto pušu lielu vienprātību un atbalstu integrētas sistēmas nostājai drošības tiesiskā regulējuma jomā, t.i., nostājai, kas aptver visas aviācijas jomas, un tāpat arī par atbalstu principam, kurš paredz tās izveidei izmantot *EASA* sistēmu. *CRD* atspoguļo Aģentūras sākotnējos, pēc apspriedēm izdarītos secinājumus par vajadzīgajiem pamatprasību projekta grozījumiem un par *ATM/ANS* drošības tiesiskā regulējuma pamatprincipu iekļaušanu paplašinātajā Pamatregulā. Lai galīgi formulētu sākotnējos secinājumus, Aģentūra ir izstrādājusi šo atzinumu.
10. Tomēr apspriedēs noskaidrojās, ka daudzas ieinteresētās puses *NPA* ierosinātā nostāja mulšina, jo tās uzskatīja, ka Aģentūras drošības regulatora lomai vajadzētu būt noteiktai Eiropas vienotās gaisa telpas (*SES*) regulās, nevis nodrošināmai, transponējot visu *ATM/ANS* drošības tiesisko regulējumu *EASA* sistēmā. Turklāt atbildes uz jautājumiem, kas bija saistīti ar darbības koncepciju pieņemšanas, kā arī ar gaisa telpas un gaisa satiksmes plūsmu pārvaldības funkciju reglamentējošo vai ar pakalpojumu sniegšanu saistīto būtību, nedeva pietiekamu skaidrību, lai Aģentūra šajā stadijā varētu izdarīt secinājumus. Tādēļ un, lai pamatotu galīgo Atzinumu,

---

<sup>8</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/NPA%202007-16.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202007-16.pdf)

Aģentūra ir papildus novērtējusi iespējamus alternatīvos risinājumus reglamentējošās ietekmes novērtējumā, kas jāpievieno Aģentūras atzinumiem.

### c. Atsauksmes saistībā ar CRD

11. Aģentūra ir saņēmusi 100 atsauksmes no 18 ieinteresētajām pusēm: desmit iestādēm, četrām profesionālām apvienībām, trim pakalpojumu sniedzējiem un viena nozares pārstāvja. Tas ir nedaudz mazāk nekā 20 % no sākotnējā NPA respondentu skaita, bet tāds ir vidējais atsauksmju skaits, ko Aģentūra parasti saņem saistībā ar CRD. Pārsvārā respondenti vēlējas sīkāk paskaidrot NPA kontekstā sniegto apsvērumu saturu, jo uzskatīja, ka ir pārprasti. Aģentūra ir veikusi analīzi, lai noskaidrotu, vai šāda kļūdaina apsvērumu interpretācija var iespaidot CRD sniegtos provizoriskos secinājumus, un, ja ir izrādījies, ka var, tas ir ņemts vērā šajā atzinumā. Līdzīgā kārtā dažās atsauksmēs ir ierosināti ERs projekta uzlabojumi, par kuriem Aģentūra pateicas un kuri ir izmantoti, lai pilnveidotu pievienoto ERs projekta galīgo variantu. Vairākās atsauksmēs respondenti ir aicinājuši Aģentūru Atzinumā paust skaidrāku viedokli par dažiem tās priekšlikumu aspektiem. Jo īpaši dažas profesionālās organizācijas savās atsauksmēs uzstāj, ka to dalībnieku funkcijas ir kritiski svarīgas drošībai. Aģentūra šajā dokumentā un tā pielikumos cik vien iespējams ir centusies to darīt.
12. Daudzas ieinteresētās puses atkal ir paudušas neapmierinātību par saīsināto apspriežu ilgumu un īso laiku, kas atvēlēts samērā plašā CRD dokumenta izskatīšanai. Aģentūra var tikai vēlreiz uzsvērt, ka saspringtie termiņi ir noteikti tādēļ, lai palīdzētu Komisijai ievērot tās likumdošanas dienas kārtību. Turklāt Aģentūra atgādina, ka paredzētās rīcības mērķis ir tikai pārnest dažus ATM/ANS tiesiskā regulējuma aspektus no SES uz EASA sistēmu; šāds mērķis ir izvirzīts pēc plašām un atklātām diskusijām, kuru rezultātā ir noskaidrots, ka šādu rīcību atbalsta lielais vairums ieinteresēto pušu. Kā uzsvērts NPA un CRD, šajā kontekstā galvenais ir nodrošināt gludu pāreju, izmantojot jau ieviestos SES sistēmā izstrādātos noteikumus un procesus; tā kā šī pāreja notiks, izmantojot Kopienas likumdošanas procedūras un Aģentūras noteikumu izstrādes procesu, ieinteresētajām pusēm būs visas iespējas pārliecināties, ka viss norit, kā paredzēts - gan attiecībā uz Pamatregulas grozījumiem, gan attiecībā uz to īstenošanas noteikumu pieņemšanu.
13. Dažas ieinteresētās puses ir izteikušas vispārīgas piezīmes saistībā ar faktu, ka ļoti daudzus apsvērumus Aģentūra ir vienkārši "pieņēmusi zināšanai", un vēlējušās noskaidrot, vai tas nozīmē, ka savā atzinumā Aģentūra tos neņems vērā. Šajā sakarā Aģentūra vēlas paskaidrot, ka tā uzskata zināšanai pieņemtos apsvērumus par tādiem, kas neiespaido ne paredzētā atzinuma jomu, ne saturu. Tādējādi "pieņemts zināšanai" nenozīmē, ka Aģentūra apsvērumam piekrīt vai nepiekrīt, tas nozīmē vien to, ka Aģentūra nesaskata pretrunas starp darbībām, ko tā plāno veikt, un apsvērumā ierosinātajām darbībām.
14. Visbeidzot, dažas atsauksmes liecina par kļūdainu reglamentējošo funkciju izpratni. Piemēram, viena ieinteresētā puse saka, ka ATFM ir reglamentējoša funkcija, tādēļ to vajadzētu reglamentēt. Lai izvairītos no neskaidrībām, Aģentūra uzskata par vajadzīgu paskaidrot, ka tās izpratnē reglamentējošas funkcijas ir saistītas ar publisku pilnvaru īstenošanu, tādēļ tās nevar uzticēt pakalpojumu sniedzējiem; līdz ar to ar reglamentējošu funkciju izpildi jānodarbojas publiskām organizācijām, ievērojot nosacījumus, ko, definējot šīm organizācijām deleģējamās pilnvaras, ir noteicis likumdevējs. Tātad šīs struktūras ir regulatori, nevis reglamentējamas personas.
15. Ņemot vērā saistībā ar NPA saņemtos apsvērumus un atsauksmes pēc CRD publicēšanas, Aģentūra ir izdevusi šo atzinumu un uzskata, ka tas atspoguļo ieinteresēto pušu vairākuma viedokli, ciktāl tas attiecas uz nosacījumiem, kas jāpieņem saistībā ar ATM/ANS drošības un dažu savietojamības aspektu tiesisko

regulējumu saskaņā ar EASA sistēmu, turklāt ciešā koordinācijā ar SES sistēmu un pamatojoties uz to.

### III. Aģentūras Atzinuma saturs

#### Vispārīgi apsvērumi

16. Pamatojoties uz Komisijas priekšsēdētāja vietnieka *Barrot* kunga izveidotās augsta līmeņa grupas aviācijas tiesiskā regulējuma nākotnes jautājumos ieteikumu izpratni un uz šā atzinuma 2. punktā minētajā Komisijas paziņojumā izklāstītā ietekmes novērtējuma secinājumiem, publicētajā *NPA* Aģentūra ir pieņēmusi, ka *EASA* sistēmas paplašināšana ar *ATM/ANS* drošības tiesisko regulējumu ir jāveic, izmantojot ar Pamatregulu izveidoto un minētajā *NPA* plašāk aprakstīto *EASA* sistēmu. Tas nozīmē, ka integrētas sistēmas nostāja tiktu piemērota drošības tiesiskajam regulējumam, nevis *ATM/ANS* tiesiskajam regulējumam. Šajā kontekstā integrētas sistēmas nostāja drošības jomā nozīmē, ka ir jāveic visu aviācijas drošības ķēdes elementu, jo īpaši saskaņā centralizēta analīze, lai konkretizētu, kādi riska mazināšanas pasākumi jāīsteno katram drošības ķēdes dalībniekam, lai mazinātu ne vien paša radītos riskus, bet arī vispārējo apdraudējumu līmeni. Ir pilnīgi skaidrs, ka kopumā drošu sistēmu nevar radīt, vienkārši summējot visu pušu drošu darbību.
17. Kā redzams, šī nostāja ievērojami atšķiras no loģikas, kas ir Eiropas vienotās gaisa telpas principu pamatā - *SES* koncepcija vienlaikus aptver visus dažādos tiesiskā regulējuma aspektus; rezultātā gan piemērojamajos noteikumos, gan sertifikācijas procesā cieši savijas tiesiskais regulējums, kas attiecas uz jaudu, ekonomisko veiktspēju, *ATM/ANS* sistēmu un komponentu savietojamību, gaisa/zemes savietojamību, drošību, vides aizsardzību un citiem aspektiem. Šāda integrētas sistēmas nostājas interpretācija atspoguļo tradicionālo praksi šajā jomā, kur vēl pavisam nesen pat pakalpojumu sniegšanu un reglamentējošās funkcijas uzskatīja par vienas monētas divām pusēm. Šīs koncepcijas galvenais mērķis ir atbalstīt integrētas sistēmas nostāju, lai uzlabotu *ATM* sistēmas vispārējo veiktspēju, jo īpaši jaudas un ekonomisko veiktspēju. Tai ir arī savas priekšrocības, jo tādējādi ar vienu apstiprinājumu var aptvert visus normatīvajos aktos paredzētos reglamentējamo personu pienākumus - tas būtu tā, it kā gaisa pārvadātāju licencēšana aptvertu gan drošību, gan finansiālos/apdrošināšanas pienākumus, gan izraudzīšanu.
18. Tomēr *SES* nostājai piemīt daži trūkumi, jo nav skaidrs, kā notiek drošības un pārējo mērķu nošķiršana; tādēļ pašlaik valda liela vienprātība, ka drošības tiesisko regulējumu vajadzētu nošķirt no ekonomiskās veiktspējas regulējuma; augsta līmeņa grupas 1. ieteikums atgādina šo principu: "... un gādāt, lai ar drošības tiesisko regulējumu saistītas darbības tiktu veiktas neatkarīgi no citu jomu tiesiskā regulējuma". To var uzskatīt arī par šķērslī, kas neļauj atdalīt atbilstīgus *ATM* sistēmas komponentus, jo gaisa satiksmes vadības gala pakalpojumu sniedzēji vienlaikus ir pēdējā instance, kas lemj par drošības līmeni gaisa telpā, kur tiem ir monopoltiesības. Šādi apsvērumi *inter alia* ir noteikuši to, ka šāda nostāja nav saglabāta citās jomās, uz kurām attiecas aviācijas tiesiskais regulējums, kura attīstība, ciktāl tas attiecas uz drošību, laika gaitā ir virzījies uz *EASA* sistēmas pamatā esošo integrētas sistēmas nostāju. Līdz ar to rodas pretrunas ar reglamentējošo sistēmu, ko piemēro citiem *ATM* drošības ķēdes dalībniekiem, piemēram, gaisa telpas izmantotājiem, ieskaitot pilotus un ekspluatantus, un borta aprīkojuma ražotājiem, kuru atbilstību daudzām *ATM* prasībām (ekipējums, procedūras, zemes/borta savietojamība, aprīkojuma veiktspēja utt.) panāk, piemērojot *EASA* sistēmu, saskaņā ar *ICAO* principu, kas uzliek atbildību reģistrācijas valstij. Tādējādi, kā apzināts *SES* kontekstā, šādu *ICAO* principu neievērošana var novest pie dubulta tiesiskā regulējuma.

19. Lai šī diskusija virzītos uz priekšu, Aģentūra ir analizējusi abu variantu plusus un mīnusus reglamentējošās ietekmes novērtējumā, kas Aģentūrai jāveic, lai pamatotu tās atzinumus. Secinājumi, ar kuriem var iepazīties šā atzinuma 2. pielikumā, liecina, ka drošības un reglamentējošās efektivitātes ziņā labākais risinājums ir EASA sistēmas paplašināšana; ierobežojot sertifikāciju tikai ar drošības aspektiem, kā iesaka augsta līmeņa grupa Eiropas aviācijas tiesiskā regulējuma nākotnes jautājumos, šis variants noteikti ir gan lētākais, gan piemērotākais. Turklāt tā nelielo negatīvo sociālo ietekmi var viegli mazināt.
20. Šī izvēle, protams, nozīmē, ka paplašinātā Pamatregula un tās turpmākie īstenošanas noteikumi būs pienācīgi jāsaskaņo ar SES regulām un to īstenošanas noteikumiem. Nozarei būtu daudz grūtāk ievērot dubultu noteikumu izstrādes procesā tapušas divu sistēmu drošības prasības. Pašlaik tomēr vēl nav iespējams precīzi apzināt nedz tos SES regulu noteikumus, kas būtu jāgroza līdz ar paplašinātās Pamatregulas stāšanos spēkā, nedz tos, ko iespaidos turpmākie īstenošanas noteikumi. Vēl jo vairāk, Aģentūrai nav tiesību nākt klajā ar priekšlikumiem, kas attiecas uz SES regulām. Tādēļ, kad pienāks laiks, būs jānodrošina pienācīga vajadzīgo pielāgojumu izstrādes koordinācija. Elastīgs risinājums būtu, piemēram, ja likumdevējs pilnvarotu Komisiju veikt vajadzīgos pielāgojumus katrā gadījumā atsevišķi. Cita iespēja būtu pēc likumdošanas procesa beigām veikt pieņemtās paplašinātās Pamatregulas ietekmes analīzi, lai tās priekšpēdējā pantā konkretizētu atceļamos vai grozāmos SES noteikumus.
21. Šajā kontekstā Aģentūra atgādina, ka tā ne vienu reizi vien ir apgalvojusi - jebkuru turpmāku EASA īstenošanas noteikumu pamatā būs to izstrādes laikā spēkā esošie SES noteikumi, īpaši transponētās ESARRs. Tādēļ, lai nodrošinātu saskaņā ar SES noteikumiem jau piešķirto apstiprinājumu nepārtrauktību, tiks izveidoti pārejas mehānismi. Ir daudz piemēru, kad atbrīvojumi no jauniem noteikumiem ir palīdzējuši nodrošināt gludu pāreju no valsts uz EASA noteikumiem bez papildu sloga nozarei. Vienlaikus būs jānodrošina EASA un SES sistēmu saskaņa, ņemot vērā *ad hoc* grupas dubulta tiesiskā regulējuma jautājumos ieteikumus<sup>9</sup>. Ir pilnīgi iespējams izstrādāt procesus, kas ļauj nodrošināt saskaņotas prasības un sertifikācijas procedūras, lai izvairītos no daudzkārtīga atbilstības novērtējuma. Aģentūra pašlaik cenšas vienkāršot organizāciju apstiprināšanu saistībā ar EASA sistēmas attiecināšanu uz gaisa pārvadājumiem un ICAO SMS SARPS īstenošanu; tas noderēs arī, izstrādājot turpmākos īstenošanas noteikumus lidlauku un ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem.

## Drošības mērķi

22. Kā skaidrots NPA, Kopienas tiesību aktos ir jākonkretizē mērķi, ko likumdevējs vēlas sasniegt ar kopīgu rīcību Kopienas līmenī. Tas rada skaidrību par to, kas reglamentējamām personām un izpildiestādēm jā dara, lai izpildītu tām uzticētos pienākumus, un nodrošina vajadzīgos instrumentus šo personu un iestāžu rīcības politiskai un tiesiskai kontrolei. Citās aviācijas jomās gūtā pieredze liecina, ka ICAO SARPS transponēšanu ar atsauci nevar uzskatīt par apmierinošu risinājumu, jo SARPS sākotnējais mērķis bija nodrošināt gaisa telpas izmantotājiem brīvas pārvietošanās iespēju. Tādēļ drošības un citas - savietojamības un administratīvās - prasības SARPS ir sajauktas tā, ka saistībā ar drošības tiesisko regulējumu nav iespējams izmantot nostāju, kuras pamatā būtu veikspēja. Līdz ar to Aģentūra uzskata, ka likumdevējam jāpieņem īpašas drošības ERs, ko iekļauj Pamatregulā kā papildu pielikumu.

<sup>9</sup> <http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/DRAHG/DRAHG%20Report.pdf>

## Pamatprasību saturs

23. *NPA* ieinteresētās puses varēja iepazīties ar pamatprasību projektu, ko Aģentūra bija izstrādājusi saskaņā ar visās iepriekšējās reizēs izmantoto standarta procesu. Ar šīs jomas ekspertu atbalstu Aģentūra vispirms apzināja ar *ATM* un *ANS* pakalpojumu sniegšanu saistītos apdraudējumus, tad novērtēja ar apdraudējumiem saistītos riskus un beidzot izstrādāja riska mazināšanas stratēģijas, kas arī ir ierosinātās *ERs*. Šo *ERs* nolūks ir arī nodrošināt atbilstošu pamatu īstenošanas līdzekļu konkretizēšanai, garantējot saskaņu ar pastāvošajām *SES* regulām un īstenošanas noteikumiem un nepārtrauktību. Tāpat kā iepriekšējās reizēs, *NPA* nav sniegts šā procesa siks izklāsts, bet Aģentūra ir gatava sniegt saistītos datus likumdošanas procesa vajadzībām. Apspriežu gaitā saņemtos apsvērumus Aģentūra ir izmantojusi, lai pilnveidotu *ERs* saturu, cik tas bija iespējams īsajā laikā, kas Aģentūrai bija dots, lai sagatavotu šo atzinumu. Rezultātā tapušās pamatprasības kopā ar to satura skaidrojumiem un norādēm uz saistību ar *ICAO SARPS* ir iekļautas šā atzinuma 1. pielikumā.

## Darbības koncepciju būtība

24. Principā un tādēļ, ka Pamatregula ir tieši piemērojams tiesību akts, pamatprasības rada tiesības un pienākumus reglamentējamām personām. Tādēļ tajās nevajadzētu iekļaut deleģētajām izpildstrukturām, Komisijai un dalībvalstīm adresētus noteikumus. Labāk būtu paredzēt atbilstošus šo deleģēto pilnvaru īstenošanas nosacījumus to pamatregulu pantos, ar kurām šīs pilnvaras ir piešķirtas. Tādēļ pēc to apdraudējumu apzināšanas, kuri ir saistīti ar darbības koncepciju izveidi, Aģentūra ieinteresētajām pusēm jautāja, vai šo koncepciju pieņemšana ir reglamentējoša vai ar pakalpojumu sniegšanu saistīta funkcija. Saņemtās atbildes liecināja par zināmu nenoteiktību attiecībā uz darbības koncepcijas definīciju un zināmu viedokļu dažādību attiecībā uz saistītās funkcijas būtību. Tādēļ Aģentūra apņēmas turpināt šā jautājuma izpēti reglamentējošās ietekmes novērtējumā, kas jāpievieno tās atzinumiem. Novērtējuma rezultāti ir ļāvuši izdarīt turpmāk izklāstītos secinājumus.

25. Pārsvārā ieinteresētās puses piekrit definīcijai, saskaņā ar kuru darbības koncepcija ir procedūru kopums, kas jāīsteno gaisa telpas izmantotājiem (sākot ar vienkāršiem "lidojumu noteikumiem" gaisa telpā ar ļoti mazu gaisa satiksmes blīvumu un beidzot ar ļoti sarežģītām procedūru kombinācijām sarežģītā gaisa telpā), zemes un borta aprīkojuma prasības, sniedzamie un izmantojamie pakalpojumi (ieskaitot gaisa satiksmes vadības, aeronautikas informācijas, meteoroloģiskās informācijas, saziņas, navigācijas, uzraudzības u.c. pakalpojumus), procedūras, kas jāīsteno šo pakalpojumu sniedzējiem, un personāla kvalifikācija. Katra gaisa telpas bloka izmantošanas pamatā jābūt īpašai darbības koncepcijai; vienā blokā var piemērot vairākas darbības koncepcijas; tādā gadījumā ir jāizveido šā gaisa telpas bloka taktiskā pārvaldība, lai katrā gadījumā atsevišķi lemtu par piemērojamo darbības koncepciju un darītu zināmu gaisa telpas izmantotājiem, kura koncepcija kurā reizē ir spēkā. Tādēļ darbības koncepcijas netop pētniecības rezultātā, izstrādājot iespējamus gaisa telpas jaudas palielināšanas variantus; darbības koncepcija ir oficiāls lēmums, kas iespaido darbību konkrētā gaisa telpas blokā. Līdz ar to Aģentūra uzskata, ka darbības koncepcijas nevajadzētu jaukt ar *SESAR* plānotajiem rezultātiem, bet tāds iespaids rodas, lasot dažus no saņemtajiem apsvērumiem.

26. Ar darbības koncepciju sasniedzamie mērķi ir ne vien drošības, bet arī ekonomiskās efektivitātes, vides aizsardzības un jebkuri citi kritēriji, ko likumdevējs var noteikt, lai sabiedrība saņemtu gaidīto. Līdz ar to šis lēmums nozīmē izšķiršanos starp pretējiem mērķiem, tādēļ to nevar pieņemt pašas ieinteresētās puses. Tādēļ darbības koncepciju lēmumi ir jāpieņem saskaņā ar deleģētām izpildpilnvarām, un tā ir reglamentējoša funkcija. Šīs funkcijas izpilde ir jāsaista *ICAO* un Kopienas līmenī, lai nodrošinātu vispārēju saskaņu un savietojamību gan no gaisa telpas izmantotāju, gan pakalpojumu sniedzēju viedokļa. Līdz ar to Aģentūra ir secinājusi, ka nav jānosaka

pamatprasības īpašu darbības koncepciju definēšanai. Tomēr, tā kā atbildīgajām kompetentajām iestādēm (nav svarīgi, vai tā būtu Komisija vai valsts iestādes) ir jāpārlicinās, ka darbības koncepcijās ir pietiekami ņemta vērā drošība, Aģentūra uzskata, ka *NPA* pievienotās prasības, ko Aģentūra ir izstrādājusi, lai mazinātu saistītos apdraudējumus, ir jāiekļauj Pamatregulas pantā, ar kuru paredz nosacījumus izpildpilnvaru deleģēšanai. Šajā kontekstā jāpaskaidro, ka Aģentūra šajā jomā sev nekādas izpildpilnvaras nav paredzējusi, tomēr uzskata, ka tai būtu jāuzņemas tehniska padomdevēja loma, lai novērtētu paredzēto darbības koncepciju drošības ietekmi, kā arī tās pārmaiņas; turklāt Aģentūra uzskata, ka ir jāizmanto tās standartizācijas pārbaudes process, lai uzraudzītu, kā valsts kompetentās iestādes īsteno tām šajā jomā deleģētās pilnvaras.

27. Pēc to pieņemšanas īpašās darbības koncepcijas īsteno ar noteikumiem, ko piemēro gaisa telpas izmantotājiem, personālam un pakalpojumu sniedzējiem, kā arī aprīkojumam, sistēmām un komponentiem, kas tiem jāizmanto. Ņemot vērā pašreizējo *ICAO* sistēmu, šo noteikumu – tie galvenokārt attiecas uz savietojamību, raugoties no gaisa telpas izmantotāju viedokļa – īstenošanu nodrošina ekspluatantu reģistrācijas valstis, tādēļ tos pieņem saskaņā ar *EASA* sistēmu. Runājot par personālu un pakalpojumu sniedzējiem, šie noteikumi galvenokārt attiecas uz savietojamību, raugoties no pakalpojumu sniedzēju viedokļa, kā arī uz saistītajām procedūrām un profesionālās sagatavošanas prasībām. Tā kā šiem noteikumiem parasti ir visai mazs sakars ar drošību, tos vistīcāmāk varētu pieņemt saskaņā ar *SES* sistēmu, ja vien Komisija saskaņā ar tai deleģētajām izpildpilnvarām, izvērtējot katru gadījumu atsevišķi un pamatojoties uz drošības apsvērumiem, nelemj citādi. Ar šādiem noteikumiem pēc vajadzības var definēt pakalpojumu sniedzējiem deleģētās lomas, lai īstenotu un taktiski pielāgotu piemērojamās darbības koncepcijas.

## Darbības joma un piemērojamība

### Gaisa telpa

28. Kā teikts *NPA*, *ATM/ANS* tiesiskā regulējuma iekļaušana Pamatregulā nozīmē, ka gaisa telpai, kurā ir spēkā kopīgie noteikumi, ir jābūt skaidri definētai tās darbības jomā. Aģentūra uzskata, ka papildus gaisa telpai, kurā piemēro *SES* regulas, gaisa satiksmes drošības tiesiskajam regulējumam saskaņā ar *EASA* sistēmu ir jāaptver arī visa gaisa telpa, uz kuru attiecas Līgums<sup>10</sup>. Tas ļauj aptvert gan kontrolējamu, gan nekontrolējamu gaisa telpu, jo drošības mērķu darbības joma jau pēc definīcijas atšķiras no jaudas pārvaldības. Gaisa satiksmes drošību nekontrolējamā gaisa telpā nodrošina *ICAO* 2. pielikuma<sup>11</sup> lidojumu noteikumi, ko var salīdzināt ar ceļu satiksmes drošības noteikumiem uz zemes. Līdz ar to pavērsies iespēja saskaņot piemērojamus lidojumu noteikumus, kas attiecas uz drošību un kas pašlaik dažādās valstīs ir atšķirīgi, tādējādi nopietni apdraudot drošību, jo, raugoties no gaisa telpas izmantotāju viedokļa, tiem trūkst savietojamības. Kā jau teikts *CRD*, tas nekādā ziņā nenozīmē, ka Aģentūra gatavojas iesaistīties, lai lemtu, kas ir vai kas nav kontrolējama gaisa telpa; kā skaidrots iepriekš, šādi lēmumi jāpieņem, definējot darbības koncepcijas.
29. Šajā kontekstā Aģentūra vēlas atgādināt, ka daži aeronavigācijas pakalpojumi, piemēram, aeronautikas informācijas nodrošinājuma ķēde, kā arī saziņas un navigācijas pakalpojumi bieži ir pieejami nekontrolējamā gaisa telpā un var pat būt drošas un sakārtotas gaisa satiksmes plūsmas nosacījums; tādēļ ir pamatoti, ka arī uz šādiem pakalpojumiem attiecas kopējas drošības prasības.

<sup>10</sup> Protams, tas neattiecas uz gaisa telpu virs atklātas jūras, ko, *ICAO* deleģētas, kontrolē dalībvalstis.

<sup>11</sup> Ir atzīts, ka visi *ICAO* 2. pielikumā iekļautie elementi nav tieši saistīti ar lidojumu drošību, tādēļ *EASA* sistēma tos neaptver.



### Gaisa telpas izmantotāji

30. Kā skaidrots iepriekš iedaļā par darbības koncepcijām, gaisa kuģu ekspluatantu pienākums ir ievērot īpašās darbības koncepcijas, kas ir spēkā gaisa telpā, ko tie konkrētā laikā izmanto. Tas nozīmē ekipējuma un profesionālās sagatavotības prasības, kā arī pienākumu izmantot zināmus pakalpojumus un īstenot noteiktās procedūras. EASA sistēmā jau ir iekļauti saistītie noteikumi, kas saskan ar ICAO 6. pielikuma noteikumiem. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka gaisa telpas izmantotāju ATM/ANS drošības tiesiskais regulējums saskaņā ar šo sistēmu ir labāks. Tas nozīmē, ka nav jāgroza Pamatregula, jo tās pants par piemērojamību jau aptver lidojumus uz Kopienu, Kopienā un no Kopienas ar dalībvalstīs vai trešās valstīs reģistrētiem gaisa kuģiem. Turklāt tas nodrošinās SES sistēmu ar Pamatregulā paredzētajiem īstenošanas līdzekļiem.
31. Šajā kontekstā varētu būt vietā atgādinājums, ka no Pamatregulas darbības jomas ir izslēgti tikai tā sauktajās "valsts misijās" iesaistītie gaisa kuģi (policijas, muitas, militāru un tamlīdzīgu dienestu gaisa kuģi). Tas savukārt nozīmē, ka uz valsts īpašumā esošiem gaisa kuģiem, ja tie nav iesaistīti šādās misijās, attiecas Pamatregulā paredzētie kopīgie noteikumi. Citiem vārdiem sakot, uz tiem attiecas tie paši noteikumi, ko piemēro vispārējā gaisa satiksmē iesaistītiem gaisa telpas izmantotājiem. Tāpat kā citām gaisa telpas izmantotāju kategorijām tiem ir tiesības piedalīties tādu noteikumu izstrādē, kas tos ietekmē, un prasīt, lai šie noteikumi būtu samērīgi ar to darbības veidu un būtību. Pieņemot darbības koncepcijas un izstrādājot noteikumus, var noteikt īpašu režīmu, ja tas ir pamatoti. Saistībā ar iespējamiem atbrīvojumiem izmanto spēkā esošās, jo īpaši Pamatregulas 14. pantā minētās procedūras.

### Pakalpojumu sniedzēji

32. Aģentūras veiktajā risku novērtējumā ir konstatēts, ka ATM/ANS pakalpojumu sniegšana ir saistīta ar ievērojamiem riskiem, kas atbilstoši jāmazina. Principā jau valda vienprātība, ka ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem ir jāpiemēro kopējas drošības prasības, un ar SES regulām ir ieviestas saistītās sertifikācijas prasības. Tādēļ Aģentūra NPA ir secinājusi, ka uz šo pakalpojumu sniedzējiem ir jāattiecinā kopīgi noteikumi saskaņā ar EASA sistēmu.
33. Runājot par šo jautājumu, varētu būt vietā paskaidrojums, ka Līgums neatļauj šķirot uzņēmumus pēc to īpašumtiesībām. Tas nozīmē, ka pakalpojumu sniedzējiem, kas pieder valstij, ieskaitot militāras administrācijas, nedrīkst piemērot citu režīmu kā jebkurai citai organizācijai (privātai vai korporatīvai), kas sniedz tos pašus pakalpojumus. Kā skaidrots 31. punktā, saistībā ar īpašu režīmu vai atbrīvojumiem piemēro spēkā esošās procedūras.
34. Lai nodrošinātu tiesisku noteiktību, Aģentūra ir arī centusies konkrētāk apzināt ietekmētos pakalpojumu sniedzējus. Bija skaidrs, ka gaisa satiksmes, saziņas, navigācijas, uzraudzības, meteoroloģiskās informācijas un aeronautikas informācijas pakalpojumu sniedzējus, kas dažkārt jau ir privātas vai korporatīvas struktūras, vajadzētu uzskatīt par reglamentējamām personām, kamēr saistībā ar gaisa telpas pārvaldības (ASM) un gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības (ATFM) pakalpojumu sniedzējiem situācija nebija tik skaidra. Lai gan šīs divas funkcijas ietilpst SES paketes darbības jomā, šie tiesību akti neparedz ar to nodrošināšanu saistītas kopējas (vai pamata) prasības un neuzliek nekādus ar to sertifikāciju saistītus pienākumus; šajā gadījumā var strīdēties, vai šādas funkcijas ir pakalpojumu sniegšana vai reglamentējošas darbības. Tādēļ, pirms pieņemt lēmumu, Aģentūra aicināja ieinteresētās puses paust savu viedokli.

35. Saņemtās atbildes liecināja, ka šo funkciju stratēģiskie, pirmstaktiskie un taktiskie elementi nosaka, ka šīm funkcijām piemīt gan reglamentējoši, gan ar pakalpojumu sniegšanu saistīti aspekti. Aģentūra apņēmas turpināt atbilžu analīzi un veikt iespējamo variantu ietekmes novērtējumu reglamentējošās ietekmes novērtējumā (*RIA*), kas jāpievieno katra atzinuma galīgajam variantam. Aģentūra ir secinājusi, ka *ASM*, kas nozīmē uz laiku piešķirt konkrētiem civiliem vai militāriem izmantotājiem iepriekš noteiktus gaisa telpas blokus vai maršrutus, ir drīzāk uzskatāma par valsts funkciju ar pozitīvu drošības un ekonomisku ietekmi. Tas pats attiecas uz *ATFM* – tā kā šī funkcija atsevišķiem subjektiem var radīt komerciālus zaudējumus (piemēram, lidojumu kavēšana, maršrutu maiņa vai lielākas jaudas nodrošinājums konkrētā laikā), *RIA* ir secināts, ka arī to - vismaz tās centrālos elementus - drīzāk var uzskatīt par reglamentējošu funkciju.
36. Pamatojoties uz iepriekš teikto, Aģentūra secina, ka šo funkciju stratēģiskie jeb centrālie elementi, kas daudzējādā ziņā ir tuvi darbības koncepcijas būtībai, pēc būtības ir reglamentējoši, tādēļ par tiem, ievērojot vajadzīgo subsidiaritāti, būtu jālemj attiecīgi deleģētām kompetentām iestādēm, Eiropas Komisijai vai reģionālām/vietējām kompetentām iestādēm. Līdz ar to saistītās drošības prasības jāiekļauj šādu pilnvaru deleģēšanas nosacījumos. Aģentūra turklāt secina, ka *ASM* un *ATFM* taktiskos elementus, ciktāl tas nav saistīts ar interešu konfliktu un ciktāl tā lemj kompetentā iestāde, savā pārziņā var ņemt pakalpojumu sniedzēji. Līdz ar to uz šādiem pakalpojumu sniedzējiem ir jāattiecinā atbilstošas pamatprasības.
37. Kopumā Aģentūra uzskata, ka uz jebkuru organizāciju, kas ir iesaistīta *ATM/ANS* pakalpojumu sniegšanā, kā definēts *SES* sistēmā, ir jāattiecinā kopīgi drošības noteikumi.

#### Sistēmas un komponenti

38. Aģentūras veiktajā risku novērtējumā ir konstatēts, ka *ATM/ANS* pakalpojumu sniegšanai vajadzīgo sistēmu un komponentu projektēšana, tehniskā apkope un ekspluatācija ir saistīta ar nopietniem riskiem, kas ir atbilstoši jāmazina. Tas ir atzīts *ICAO SARPS* un *SES* regulās, paredzot sertifikācijas prasības. Tādēļ Aģentūra secina, ka uz šādām sistēmām un komponentiem ir jāattiecinā kopīgi noteikumi saskaņā ar *EASA* sistēmu. Tomēr, lai novērstu pārmērīgu tiesisko regulējumu, vajadzību pēc regulējuma vajadzētu apzināt katrā gadījumā atsevišķi, izstrādājot vajadzīgos īstenošanas noteikumus. Pirms pieņemt šādus lēmumus, būtu jāveic reglamentējošās ietekmes novērtējums, lai pārlicinātos par proporcionalitātes principa ievērošanu.

#### Personāls

39. Uzņemoties *ICAO* saistības un vēlāk pieņemot *SES* regulas, dalībvalstis jau ir piekritušas, ka uz gaisa satiksmes vadības dispečeriem<sup>12</sup> ir jāattiecinā kopējas prasības, kas aptver teorētiskas zināšanas, praktiskās iemaņas, valodu prasmi un medicīnisko piemērotību. Šādu prasību mērķis ir ne vien nodrošināt, lai šie darbinieki būtu atbilstoši profesionāli sagatavoti (šī prasība attiecas uz visām profesijām), bet lai viņi būtu šim darbam piemēroti arī fiziski/no medicīniskā viedokļa un lai viņiem būtu pietiekama ikdienas prakse. Redzot, ka šiem darbiniekiem ir jāievēro prasības, kas ierobežo viņu brīvību strādāt šajā profesijā un, ja viņi vairs nespēj tās ievērot, sekas var būt pat darba zaudēšana, Aģentūra ir secinājusi, ka šo darbinieku profesija ir uzskatāma par reglamentējamu, tādēļ uz to jāattiecinā paplašinātā Pamatregula. Aģentūra vēlas arī paskaidrot, ka atšķirībā no *NPA* apspriedēs izskanējušajiem dažu ieinteresēto pušu ierosinājumiem tā neredz nekādu iemeslu par reglamentējamām uzskatīt arī lidlauka perona dienestu personāla profesijas.

<sup>12</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. aprīļa Direktīva 2006/23/EK par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci (Dokuments attiecas uz EEZ) (OV L 114, 27.04.2006., 22. lpp.).

40. Izstrādājot Pamatprasības, Aģentūra, protams, ir apzinājusi arī citas personāla kategorijas, kam būtu jāievēro atbilstošas profesionālās sagatavotības un kompetences prasības, tomēr ne tādā mērā, lai šīs profesijas reglamentētu tāpat kā gaisa satiksmes vadības dispečeru profesiju. Līdz ar to Aģentūra secina, ka uz citiem darbiniekiem, piemēram, ATS inženieriem ir jāattiecinā kopējas drošības prasības, tādēļ šie darbinieki jāpiemin paplašinātajā Pamatregulā. Tomēr atbildība par to, lai šie darbinieki atbilstu profesionālās kompetences un medicīniskās piemērotības prasībām, būs darba devēju ziņā. Prasības attieksies uz darbiniekiem, kuru darbība var ietekmēt gaisa operāciju drošību, tādēļ ka viņi ir iesaistīti ATM/ANS pakalpojumu sniegšanā, kā arī saistīto sistēmu un komponentu projektēšanā, ražošanā, tehniskajā apkopē un ekspluatācijā.

### Organizācijas

41. Izstrādājot Pamatprasības, Aģentūra ir apzinājusi ar Eiropas Gaisa satiksmes pārvaldības tīkla (EATMN) sistēmu un komponentu projektēšanu, ražošanu, tehnisko apkopi un ekspluatāciju saistītos drošības riskus. Lai gan ir plaši atzīts, ka galīgā atbildība par šo risku mazināšanu gulstas uz pakalpojumu sniedzējiem, kas izmanto šādas sistēmas un komponentus, tas nemazina to organizāciju atbildību, kuras ir tieši iesaistītas šādu sistēmu un komponentu projektēšanā, ražošanā, tehniskajā apkopē un ekspluatācijā. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka šīs organizācijas ir jāiekļauj paplašinātajā Pamatregulā un no tām var prasīt, lai tās pēc vajadzības pierādītu savu ražotspēju, ja to paredz īstenošanas noteikumi, kuru pamatā ir pienācīgs reglamentējošās ietekmes novērtējums.

42. Tas nenozīmē, ka šādas organizācijas vajadzētu sistemātiski tieši reglamentēt, lai mazinātu sistēmu un komponentu izmantotāju atbildību. Tomēr tas radītu tiesisku pamatu, lai šādu reglamentēšanu varētu veikt atbilstoši vajadzībai. Tāda vajadzība varētu rasties saistībā ar GNSS sistēmām un sarežģītiem satelītu/zemes saziņas tīkliem. Tas pats varētu attiekties arī uz dažiem pievienotas vērtības aeronautikas informācijas pakalpojumiem, īpaši uz elektroniskajām navigācijas datubāzēm, jo pašlaik trūkst tiesiska pamata to reglamentēšanai. Kā skaidrots arī Atzinumā par lidlauku drošības tiesisko regulējumu, tas ļautu piemērot procesus, līdzīgus ETSO (Eiropas tehnisko standartu prasību) sistēmai, ko piemēro saistībā ar gaisa kuģu daļām un kas jau desmitiem gadu apliecina savu efektivitāti lidojumderīguma jomā, tādējādi atvieglinot mazu pakalpojumu sniedzēju darbu un samazinot standartizējamu komponentu izmaksas. Visbeidzot, bet ne pēdējām kārtām, tas ļautu izstrādāt vienkāršotus zemes/borta sistēmu un komponentu sertifikācijas procesus.

### **Īstenošanas līdzekļi**

43. Šajā nodaļā ir aplūkoti pamatprasību īstenošanas līdzekļi. Ir sīkāk skaidrots, kā apliecināt atbilstību pamatprasībām; skaidrots, kādi īstenošanas noteikumi Komisijai būtu jāizdod, lai konkretizētu, kas reglamentējamām personām jādara, lai nodrošinātu atbilstību; skaidrots, kādām struktūrām būtu jāatbild par atbilstības uzraudzību un/vai sertifikāciju. Šo skaidrojumu plašāks pamatojums ir sniegts NPA.

### Gaisa telpas izmantotāji

44. Ar Pamatregulu jau ir izveidots pamats, kas ļauj noteikt ar gaisa telpas izmantošanu saistītas prasības visiem gaisa kuģu ekspluatantiem neatkarīgi no to valstspiederības ES. Saskaņā ar ICAO principiem šādas prasības parasti nosaka, piemērojot reģistrācijas valsts vai ekspluatanta valsts darbības noteikumus, ko pieņem, lai atspoguļotu citu Līgumslēdzēju valstu pieņemtās darbības koncepcijas šo valstu gaisa telpas izmantošanai. Turklāt likumdevējs ir lēmis, ka ārvalstu ekspluatantiem dalībvalstu gaisa telpā būs jāievēro Kopienas prasības; tas paver iespēju piemērot noteikumus, kas tiem būs jāpilda, lai nodrošinātu atbilstību gaisa telpas prasībām.

45. Noteikumi, kas paredz, ka gaisa kuģu ekspluatantiem ir jāisteno atbilstoši savu darbību risku mazināšanas pasākumi, ietilpst *EASA* sistēmā, tādēļ Pamatregula tos jau aptver. Papildelementi aptver darbības koncepciju īstenošanu un savietojamību, raugoties no gaisa telpas izmantotāju viedokļa; tie jāizstrādā Aģentūrai, lai tiktu ievērotas darbības koncepcijas, ko pieņem saskaņā ar *SES* sistēmu un iekļauj gaisa kuģu ekspluatantiem piemērojamajos noteikumos atbilstoši Komisijas lēmumam, ko pieņem saskaņā ar komitejas procedūru. Tādēļ ar paplašināto Pamatregulu Komisijai ir jāpiešķir vajadzīgās pilnvaras.
46. Šajos noteikumos būs paredzētas procedūras, kas gaisa kuģu ekspluatantiem jāisteno gaisa telpā, ko tie izmanto, kā arī aprīkojums un pakalpojumi, kas tiem jāizmanto šajā gaisa telpas blokā. Noteikumiem jābūt samērīgiem ar darbību veidu un sarežģītību, un saistītajiem riskiem. Saskaņā ar *EASA* sistēmu pirms to pieņemšanas būs jāriko pienācīgas apspriedes un ietekmes novērtējums.
47. Šajos noteikumos būs jāskaidro arī tās subsidiaritātes jomas, kurās dalībvalstīm, ņemot vērā vietējās īpatnības, iespējams, būs jāizstrādā papildu noteikumi. Tādā gadījumā dalībvalstīm būtu tiesības izdot vietējus norādījumus, ko kontrolētu Kopiena, veicot pārbaudes, lai noskaidrotu, vai tie saskan ar vispārējo darbības koncepciju.
48. Saskaņā ar *EASA* sistēmu atbilstību minētajiem noteikumiem pārbauda sertifikācijas procesā (izdod sertifikātu vai apliecību), kas aptver tikai komerciālus ekspluatantus. Tas var nebūt pietiekami, runājot par nekomerciālu ekspluatantu atbilstību noteiktajām *ATM/ANS* prasībām, piemēram, prasībai, ka gaisa kuģi ir jābūt vajadzīgajam samazināta vertikālās distancēšanās minimuma aprīkojumam un ka apkalpei ir jāspēj darboties šādos apstākļos. Tādēļ paplašinātajā Pamatregulā būs jāiekļauj papildu sertifikācijas prasības.
49. Darbības noteikumu īstenošanas kompetentās iestādes ir valsts aviācijas iestādes, ja tirgus dalībnieki ir šo valstu rezidenti<sup>13</sup>, bet ārvalstu tirgus dalībnieku gadījumā Aģentūra. Vienkāršības labad, un lai izvairītos no pārpratumiem un iespējamām juridiskām nepilnībām, Aģentūra uzskata, ka tāds pats lomu dalījums ir jāievēro, pārbaudot atbilstību iepriekšējā punktā minētajiem noteikumiem.

#### Pakalpojumu sniedzēji

50. *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzēju situācija daudzējādā ziņā ļoti atgādina komerciālu gaisa pārvadātāju situāciju. Lai sniegtu pakalpojumus, tiem ir gan jāpierāda atbilstība drošības prasībām, gan jāiegūst licence (aplīdzinājums, ka kompetentais gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs tos ir izraudzījis vai izvēlējis). Ja pirmā pienākuma mērķis ir nodrošināt, ka pakalpojumu sniedzēju rīcībā ir līdzekļi, lai tie varētu izpildīt drošības prasības, otrs pienākums vairāk ir saistīts ar tirgus tiesisko regulējumu. Abus procesus var atdalīt vienu no otra, bet pakalpojumus nevar sniegt, ja nav ievēroti abi nosacījumu kopumi. Kamēr finansiālas spējas gaisa transporta pasaulē uzskata par tirgus piekļuves nosacījumu, lai avārijas vai bankrota gadījumā aizsargātu patērētājus, šķiet, ka *SES* sistēmā tās ir uzlūkotās kā drošības prasību izpildes nosacījums. Šajā sakarā Aģentūra secina, ka noteikumus, ko piemēro pakalpojumu sniedzēju apstiprināšanai, vajadzētu iekļaut *EASA* sistēmā, jo to primārais mērķis ir mazināt drošības riskus, kamēr licencēšanu joprojām vajadzētu reglamentēt saskaņā ar *SES* sistēmu vai pēc vajadzības valsts līmenī. Saistītos noteikumus vajadzētu

---

<sup>13</sup> Šajā kontekstā rezidents ir fiziska persona, kuras parastā dzīvesvieta ir attiecīgās valsts teritorijā, vai juridiska persona, kuras galvenā uzņēmējdarbības vieta ir attiecīgās valsts teritorijā.

pieņemt Komisijai saskaņā ar komitejas procedūru. Tādēļ ar paplašināto Pamatregulu Komisijai jāpiešķir vajadzīgās pilnvaras.

51. Kā jau vairākkārt skaidrots, šādi EASA noteikumi acīmredzot ir jāizstrādā, pamatojoties uz pastāvošajiem elementiem, kas līdz šim ir izstrādāti saskaņā ar SES, turklāt, lai nodrošinātu gludu pāreju, ir jānosaka atbilstošs pārejas režīms, ieskaitot pastāvošo apstiprinājumu nepārtrauktības nodrošinājumu. Saskaņā ar EASA sistēmu pirms noteikumu pieņemšanas būs jāriko pienācīgas apspriedes un ietekmes novērtējums. Lai novērstu dubultu tiesisko regulējumu, līdz ar šo noteikumi stāšanos spēkā būtu jāatceļ saistītie SES sistēmas noteikumi. Komisijai jāpiešķir vajadzīgās pilnvaras, lai attiecīgi grozītu SES regulas un to īstenošanas noteikumus, kā minēts 20. punktā.
52. Saskaņā ar pašreizējiem SES noteikumiem atbilstību pārbauda, veicot sertifikāciju. Aģentūra piekrīt šādai nostājai. Ievērojot jau iedibinātos SES principus un Aģentūras tiesiskā regulējuma pilnveides darbu, Aģentūra turklāt uzskata, ka ir jānovērš daudzkārtēja sertifikācija, lai pakalpojumu sniedzējiem, kas sniedz vairākus pakalpojumus, pietiktu ar vienu apstiprinājumu un vienu vadības sistēmu; lai samazinātu ar tiesisko regulējumu saistītās izmaksas, Aģentūra vēlas piemērot šo principu arī lidlauka un ATM/ANS pakalpojumiem. Tomēr ar drošību mazāk saistītu pakalpojumu, piemēram, lidojumu informācijas (FIS) un lidlauka perona dienestu pakalpojumu gadījumā Aģentūra uzskata pilnīgu sertifikācijas procesu par nesamērīgu. Tādēļ iespējams, ka FIS un perona dienestiem vajadzēs tikai deklarēt atbilstību spēkā esošajām drošības prasībām un saistītajiem īstenošanas noteikumiem.
53. Saskaņā ar EASA sistēmas pamatprincipiem par iepriekš minēto sertifikātu izdošanu atbildīgās kompetentās iestādes ir valsts aviācijas iestādes, ja tirgus dalībnieki ir šo valstu rezidenti, vai Aģentūra, ja tirgus dalībnieki ir ārvalstu organizācijas, kas sniedz pakalpojumus Eiropas gaisa telpā.
54. Tomēr, lai nodrošinātu vienādību vai efektivitāti, dažus ar sertifikāciju saistītus uzdevumus labāk var paveikt centralizēti, jo īpaši jomās, kas prasa reti sastopamu kompetenci. Šeit varētu minēt ATM/ANS pakalpojumus, kas aptver vairākas dalībvalstis, piemēram, aeronautikas informācijas un navigācijas vai saziņas tīklu jomā; SESAR izstrāžu rezultātā visticamāk palielināsies visu Eiropu aptverošu pakalpojumu skaits. Tādā gadījumā diez vai būtu pamatoti noteikt, ka dalībvalsts, kurā ir pakalpojumu sniedzēja galvenā uzņēmējdarbības vieta, ir vienīgā kompetentā iestāde. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka tai ir jābūt pilnvarotai sertificēt un pārraudzīt pakalpojumu sniedzējus, kas sniedz pakalpojumus vairāk nekā trīs dalībvalstīs. Tas neattieksies uz vienkāršiem pārrobežu ATS pakalpojumiem, un tam nevajadzētu ietekmēt funkcionālus gaisa telpas blokus, ja vien šādi bloki nenozīmē, ka pakalpojumus tajos sniedz viens pakalpojumu sniedzējs.

#### Sistēmas un komponenti

55. Kā jau iepriekš minēts, Aģentūra uzskata, ka uz ATM/ANS sistēmām un komponentiem saskaņā ar definīciju SES regulās ir jāattiecinā kopējas drošības prasības. Turklāt šķiet, ka pašreizējā SES sistēmā trūkst skaidrības par to, kādām prasībām šādām sistēmām un komponentiem jāatbilst; nav konkretizēti, piemēram, kritēriji, saskaņā ar kuriem izdod deklarācijas (par sistēmu pārbaudi un komponentu atbilstību vai piemērotību izmantošanai). Tādēļ Aģentūra uzskata, ka saskaņā ar EASA sistēmu ir jāizdod papildu īstenošanas noteikumi, lai iesaistītajiem projektētājiem, ražotājiem, tehniskās apkopes organizācijām un ekspluatantiem nodrošinātu vajadzīgo tiesisko noteiktību. Šie noteikumi attieksies tikai uz drošības un gaisa/zemes savietojamības prasībām. Tādēļ tie jāpapildina ar atbilstošām veiktspējas un zemes/zemes savietojamības prasībām. Šīs prasības izriet no darbības

konceptijas, un tās izdod attiecīgās atbildīgās organizācijas – Komisija, valsts kompetentās iestādes vai paši gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji.

56. Runājot par pamatprasību un saistīto īstenošanas noteikumu ievērošanas pārbaudēm, Aģentūra atzīst ar SES regulām ieviestos procesus un negatavojas ierosināt bez iemesla tos mainīt. Saskaņā ar Kopienas vispārīgo nostāju sertifikācijas jautājumos atbilstības pašdeklarācijas, ko var papildināt atbilstošu struktūru veiktas pārbaudes, ir labi iedibināts process. Tomēr, lai nerastos pārpratumi ar jēdzienu "kvalificēta iestāde", ko EASA sistēmā lieto citā nozīmē, Aģentūra uzskata par vajadzīgu iedibināt šādas struktūras, ieskaitot to privilēģijas, ar Pamatregulu un turpat konkretizēt šo struktūru akreditācijas nosacījumus.
57. Turklāt, kā skaidrots 42. punktā, nākotnē varētu būt lietderīgi izstrādāt īpašu dažu sistēmu un komponentu sertifikācijas kārtību, lai atvieglinātu viengabalainas sertifikācijas kārtības izstrādi tām sistēmām un komponentiem, kas aptver gan zemes, gan borta elementus. Šādu iespēju varētu izmantot arī, lai atbalstītu standartizētu sistēmu un komponentu izstrādi, līdzīgi ETSO izstrādājumiem. Visbeidzot, tādējādi, iespējams, varētu mazināt sistēmu un komponentu izmantotāju atbildību gadījumos, kad ir jāpārbauda sarežģīti elementi, bet atbilstoša kompetence ir retums. Tas nenozīmētu, ka ar šādu atsevišķu sertifikāciju tiktu pilnīgi atsaukta izmantotāju atbildība, jo viņiem joprojām būtu jānosaka ekspluatācijas specifikācijas un jānodrošina to viengabalainība. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka paplašinātajā Pamatregulā ir jārada tiesisks pamats, lai vajadzības gadījumā šāda sertifikācija būtu iespējama. Lēmumi par to būtu jāpieņem katrā gadījumā atsevišķi, pieņemot saistītos īstenošanas noteikumus, bet vispirms rīkojot pienācīgas apspriedes un veicot ietekmes novērtējumu.
58. Katrā ziņā neatkarīgi no tā, vai uz sistēmām un komponentiem attiektos pašdeklarācijas vai īpaša sertifikācijas kārtība, izstrādājot īstenošanas noteikumus un atbilstības novērtējuma procedūras, jāuzmanās, lai izvairītos no tiesiskā regulējuma procesu pārklāšanās vai dubultošanās. Par vajadzīgo koordināciju būs jā rūpējas Komisijai, jo tā šajos jautājumos pieņems galīgos lēmumus.

#### Personāls

59. Kā jau teikts šā dokumenta 39. punktā, ar likumu ir apstiprināts, ka gaisa satiksmes vadības dispečeriem ir jābūt licencei un atbilstoši kvalifikācijas atzīmei, kas apliecina atbilstību drošības noteikumiem. Par to jau ir pieņemta direktīva. Lai nodrošinātu saskaņu ar EASA sistēmu, šī direktīva jātransponē kā Komisijas regula, tādējādi nodrošinot vispārēju vienādu drošības līmeni, ko prasa Pamatregula, nevis drošības līmeņa prasību minimumu, ko paredz Kopienas direktīvas<sup>14</sup>. Šādai rīcībai ir arī tā priekšrocība, ka turpmākos noteikumus var pielāgot administratīvā līmenī, izvairoties no gariem likumdošanas procesiem. Tādēļ ir skaidrs, ka Komisija ir jāpilnvaro pieņemt saistītos īstenošanas noteikumus.
60. Runājot par atbilstības pārbaudēm, Aģentūra piekrīt, ka labākais variants ir turpināt pašreizējo licencēšanas kārtību. Saskaņā ar EASA sistēmā iedibināto lomu dalījumu par licenču izdošanu joprojām būtu jāatbild valsts līmenī izraudzītām kompetentām iestādēm.

---

<sup>14</sup> Jāatceras, ka direktīvas ir likumdošanas instrumenti, ko izmanto, lai nodrošinātu valstu prakses tuvināšanu, nosakot standartu minimumu. Pieņemot Pamatregulu, likumdevējs ir uzskatījis, ka šāda nostāja nav pietiekama, lai apmierinātu iekšējā aviācijas tirgus prasības, un lēmis dot priekšroku kopīgiem standartiem, ko vienādi īsteno visās dalībvalstīs.

61. Attiecībā uz pārējo *ATM/ANS* pakalpojumu nodrošināšanā iesaistīto personālu 40. punktā ir secināts, ka pakalpojumu sniedzēju pienākums ir nodrošināt, lai darbinieki, kam ir uzticētas ar drošību saistītas funkcijas, piemēram, inženierija, energoapgāde, sistēmu vadība un uzraudzība reālā laikā, aeronautikas informācija un komponentu nodošana ekspluatācijā pēc tehniskās apkopes, būtu pietiekami kompetenti un saņemtu pienācīgu sākotnēju un atkārtotu profesionālo sagatavošanu. Tādēļ saistītās prasības jāiekļauj paplašinātās Pamatregulas turpmākajos īstenošanas noteikumos. Ja par pareizu uzskata atbilstības pārbaudes atstāt darba devēju ziņā, šīs prasības var iekļaut īstenošanas noteikumos, ko piemēro pašiem pakalpojumu sniedzējiem vai tehniskās apkopes organizācijām. Ja nolemj izstrādāt speciālu dažu šo darbinieku sertifikācijas kārtību, prasības var iekļaut arī īpašos noteikumos. Aģentūra, protams, zina par notiekošajām diskusijām par licencēšanu šajā jomā, tomēr uzskata, ka tās vairāk skar sociālus, nevis drošības jautājumus, tādēļ sliecas atstāt lēmuma pieņemšanu likumdevēja ziņā.

#### Organizācijas

62. Jau pašlaik ar likumu ir noteikts, ka gaisa satiksmes vadības dispečeru profesionālajā sagatavošanā iesaistītajām organizācijām ir jābūt sertificētām. Saistītie nosacījumi ir iekļauti Direktīvā par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci. Iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ Aģentūra uzskata, ka saistītās prasības ir jātransponē Aģentūras īstenošanas noteikumos un ka saistītās pilnvaras jāpiešķir Komisijai. Aģentūra uzskata, ka, izstrādājot šos noteikumus, ar šādu sertifikāciju šīm organizācijām būtu jāpiešķir privilēģija pašām organizēt eksāmenus un izdot atbilstības apliecības, ko kompetentās iestādes var izmantot par pamatu licenču izdošanai – šādu praksi saskaņā ar *EASA* sistēmu pašlaik jau piemēro tehniskās apkopes mācību organizācijas.

63. Kā skaidrots 41. un 42. punktā, varētu būt lietderīgi reglamentēt zināmas *ATM/ANS* sistēmu un komponentu projektēšanā, ražošanā, tehniskajā apkopē vai ekspluatācijā iesaistītas organizācijas. Šādi lēmumi būtu jāpieņem katrā gadījumā atsevišķi, pieņemot saistītos īstenošanas noteikumus. Tādēļ attiecīgi jāpilnvaro Komisija.

64. Saskaņā ar *EASA* sistēmā iedibināto lomu dalījumu kompetentajai iestādei, kas sertificē gaisa satiksmes vadības dispečeru mācību organizācijas vai organizācijas, kas ir iesaistītas *ATM/ANS* sistēmu un komponentu projektēšanā, ražošanā, tehniskajā apkopē vai ekspluatācijā, ir jābūt tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā atrodas attiecīgās organizācijas galvenā uzņēmējdarbības vieta, bet ārvalstu organizāciju gadījumā Aģentūrai.

#### **IV. Subsidiaritāte**

65. Ar 2002. gadā pieņemto Pamatregulu dalībvalstu kompetenci tādās jomās kā lidojumderīguma un ekoloģiskā sertifikācija nodod Kopienai ar galveno mērķi Eiropas aviācijā saglabāt augstu un vienādu 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, 2008. gada 20. februārī jau ir pieņemta<sup>15</sup>. Likumdevējs turklāt ir paredzējis Pamatregulas pakāpenisku turpmāku piemērošanu visās pārējās jomās, kas saistītas ar civilās aviācijas drošības reglamentēšanu, lai izveidotu integrētas sistēmas nostāju, kura ir vienīgais veids, kā novērst robus drošībā un nekonekventas, potenciāli pretrunīgas prasības.

---

<sup>15</sup> Regula (EK) Nr. 216/2008 (Pamatregula).

66. Doma, ka augstu un vienādu drošības līmeni gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā varētu panākt vienīgi ar Eiropas līmeņa kopīgu rīcību, nav nekas jauns, un Eiropas valstis kā *EUROCONTROL* dalībvalstis jau sen ir sākušas sadarboties, lai izstrādātu vienotus noteikumus šajā jomā. Tomēr, kā jau atzīts, izveidojot *EASA* sistēmu, ar šādu brīvprātīgu starpvaldību nostāju iecerēto vienādību nevar panākt. Līdz ar to kā pirmais solis patiešām centralizētas sistēmas virzienā ar lēmējpilnvarām Kopienas kompetencē ir sperts, pieņemot Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu paketi. Ar šo rīcību likumdevējs ir atzinis, ka tā mērķu sasniegšana šajā jomā attaisno Kopienas mēroga rīcību.
67. Tomēr šādi izveidotajā sistēmā drošība ir sajaukta vienuviet ar citiem tiesiskā regulējuma aspektiem, un tā neatbilst integrētas sistēmas nostājai drošības jomā, ko likumdevējs gribēja izveidot, pieņemot Pamatregulu. Atbildes uz *NPA 2007-16* nepārprotami liecina, ka lielais vairums ieinteresēto pušu, uzsverot, ka ir jāievēro saskaņa un nepārtrauktība ar jau iedibinātajiem SES procesiem, vienlaikus ir pārliecināts par priekšrocībām, ko dos *ATM/ANS* drošības tiesiskā regulējuma transponēšana *EASA* sistēmā ar kopīgiem noteikumiem, ko viendabīgi īsteno centralizētas neatkarīgas struktūras uzraudzībā. Tādēļ ierosinātās rīcības mērķis ir vēl vairāk racionalizēt Kopienas rīcību šajā jomā, neietekmējot tās saderību ar subsidiaritātes principu.
68. Turklāt pamatprasību izstrādē ievērotā risku mazināšanas procedūra nodrošina, ka kopīgā rīcība ir samērīga ar drošības mērķiem un nesniedzas tālāk, kā to prasa šo mērķu sasniegšana. Turklāt *EASA* sistēma, kas ļauj kombinēt juridiski saistošas un juridiski nesaistošas normatīvas prasības, nodrošina optimālu subsidiaritātes un proporcionalitātes principa piemērošanu *ATM/ANS* drošības tiesiskā regulējuma jomā. Protams, šie principi jāievēro arī, izstrādājot saistītos īstenošanas noteikumus.
69. 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 (*RIA*)

70. 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, vides un sociālo ietekmi un to saderību ar starptautiskajiem un citiem aviācijas tiesību aktiem, ierosinātie priekšlikumi nodrošina vislabāko iespējamo risinājumu. Nav konstatēta vērā ņemama ietekme uz vidi.
71. Ietekmes novērtējums turklāt rāda, ka papildu līdzekļi, ko Aģentūrai vajadzēs, lai izpildītu saistītos uzdevumus, ir diezgan neievērojami. Papildu tēriņi būs saistīti ar 21 operatīvo darbinieku, kas nodarbosies galvenokārt ar noteikumu izstrādi un standartizācijas pārbaudēm; ņemot vērā netiešās administratīvās štata vietas, ko vajadzēs, lai atbalstītu šos papildu darbiniekus, kopējais Aģentūras darbinieku skaits, ko vajadzēs, lai Aģentūra varētu veikt savus uzdevumus *ATM/ANS* tiesiskā regulējuma jomā, varētu būt 25 štata vietas, kas kopā izmaksās mazāk nekā 4 miljonus euro gadā. Nav paredzams, ka ar sertifikāciju saistītajiem uzdevumiem būs ievērojama īstermiņa ietekme, lai gan nākotnē līdz ar visu Eiropu aptverošu sistēmu attīstību tā var palielināties; tomēr saistītos tēriņus kompensētu pieteikumu iesniedzēju maksājumi, un tie nebūtu papildu slogs Kopienas budžetam.
72. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka Pamatregulas darbības jomas paplašināšanai saskaņā ar šajā atzinumā paredzētajiem grozījumiem Kopienā būs kopumā labvēlīga ietekme gan uz tirgus dalībniekiem, gan iedzīvotājiem.



## VI. Nobeigums

73. Apkopojot iepriekš teikto, Aģentūra uzskata, ka gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu drošības un gaisa/zemes savietojamības tiesiskajam regulējumam ir jābūt EASA sistēmas kompetencē. Tādēļ:
- lai nodrošinātu atbilstošu tiesisko pamatu, būtu jāgroza Pamatregula;
  - uz visu gaisa telpu, ko aptver SES regulas, kā arī uz nekontrolējamo gaisa telpu virs dalībvalstu teritorijas, kurā piemēro Līgumu, jāattiecinā Kopianas tiesiskais regulējums;
  - kā Pamatregulas papildu pielikums jāpieņem īpašas kopējas pamatprasības (ERs), ar kurām tiek mazināti visi ar gaisa telpas izmantošanu saistītie drošības apdraudējumi;
  - ikvienā gaisa telpas blokā jāpiemēro darbības koncepcija, kas ir izstrādāta, lai mazinātu sadursmju riskus starp gaisa kuģiem un gaisa kuģiem un zemi;
  - gaisa telpas izmantotājiem jāievēro noteikumi, ko izdod, lai īstenotu darbības koncepcijas, kas ir spēkā gaisa telpā, kurā tie darbojas, un jāizmanto šajā gaisa telpā obligātie pakalpojumi;
  - par spēkā esošo pamatprasību īstenošanu atbild ATM/ANS pakalpojumu sniegšanā iesaistītās organizācijas un personāls;
  - uz gaisa satiksmes vadības dispečeriem un viņu profesionālajā sagatavošanā iesaistītajām organizācijām attiecas sertifikācijas prasības;
  - uz drošībai kritiski svarīgām ATM/ANS pakalpojumu sniegšanā izmantojamām sistēmām un komponentiem jāattiecinā atbilstošas drošības prasības;
  - Komisija jāpilnvaro pieņemt īstenošanas noteikumus, kuros ir definētas sīki izstrādātas prasības, kas jāievēro iepriekš minētajām organizācijām un personālam un saistībā ar sistēmām un komponentiem, kā arī piemērojamie sertifikācijas procesi, ja tādi ir piemērojami;
  - īstenošanas noteikumiem jābūt samērīgiem, ņemot vērā reglamentējamo darbību sarežģītības līmeni, vai to, cik svarīgas drošībai ir attiecīgās sistēmas un komponenti; lai nodrošinātu gludu pāreju, sākotnēji to pamatā jābūt saistītajiem SES regulu noteikumiem un to īstenošanas noteikumiem;
  - dalībvalstu kompetentās iestādes uzrauga organizācijas, lai pārbaudītu, vai tās ievēro pamatprasības un saistītos īstenošanas noteikumus, izņemot gadījumus, kad organizācijas atrodas trešās valstīs vai sniedz pakalpojumus vairāk nekā trīs dalībvalstu gaisa telpā – tādos gadījumos tās uzrauga Aģentūra;
  - Aģentūras uzdevums ir noteikumu izstrāde, drošības analīze un valsts kompetento iestāžu standartizācijas pārbaudes;
  - ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem jāpieņem un jāīsteno pilnīgas drošības vadības sistēmas un jābūt sertificētiem, izņemot tos, kas sniedz tikai lidojumu informācijas un lidlauka dienestu pakalpojumus – šiem pakalpojumu sniedzējiem ir vienīgi jādeklarē savas iespējas;
  - lai gan sistēmu un komponentu atbilstības pārbaudes ir daļa no ATM/ANS pakalpojumu sniedzēju sertifikācijas procesa, gadījumos, kad to paredz īstenošanas noteikumi, un iepriekš pienācīgi novērtējot šāda procesa drošības un ekonomisko lietderību, drošībai kritiski svarīga aprīkojuma sertifikāciju var veikt, piemērojot īpašu sertifikācijas kārtību, kurā var noteikt, ka aprīkojuma projektētājiem un ražotājiem ir jāapliecinā sava ražotspēja.
74. Aģentūra uzskata, ka iepriekš izklāstītā politika ir labākais veids, kā dalībvalstu teritorijā reglamentēt gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu drošību un gaisa/zemes savietojamību. Šī politika atspoguļo viedokļus, ko paudusi lielākā daļa no visām pusēm, kas ir piedalījušās tās sagatavošanai organizētajās apspriedēs. Ierosinātā politika turklāt paredz līdzsvarotu pilnvaru sadalījumu, kas atbilst Kopianas institucionālajām struktūrām, ierobežojot centralizāciju tikai ar uzdevumiem, ko labāk var paveikt Komisija vai Aģentūra. Tādēļ Aģentūra ierosina

Komisijai, pamatojoties uz šo atzinumu, sākt likumdošanas procesu un atbilstoši grozīt spēkā esošos Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktus, lai novērstu dubultu tiesisko regulējumu un pretrunīgas prasības.

Ķelnē, 2008. gada 15. aprīlī

*P. GOUDOU*  
izpilddirektors