

REGLAMENTAVIMO POVEIKIO VERTINIMAS

DĖL

**EASA SISTEMOS IŠPLĖTIMO ĮTRAUKIANT ORO EISMO VALDYMO IR ORO
NAVIGACIJOS PASLAUGŲ (ATM IR ANS) REGLAMENTAVIMĄ**

TURINYS

SANTRUMPŲ SARAŠAS.....	5
SUVESTINĖ.....	7
1. ĮVADAS IR TAIKYMO SRITIS	11
1.1 KONTEKSTAS	11
1.2 ITERACINIS POVEIKIO VERTINIMO PROCESAS	11
1.2.1 Geresnis reglamentavimas.....	11
1.2.2 Problemos apibrėžimas.....	12
1.2.3 Komisijos išankstinis poveikio vertinimas	13
1.2.4 Komisijos galutinis poveikio vertinimas	13
1.2.5 Šis reglamentavimo poveikio vertinimas	13
2. REGLAMENTAVIMO POVEIKIO VERTINIMAS	15
2.1 POVEIKIO VERTINIMO METODAS	15
2.1.1 Kokybinis ir kiekybinis vertinimas	15
2.1.2 Vertinimo metodika	15
2.2 KONSULTAVIMASIS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS	17
2.3 PROBLEMOS ANALIZĖ	18
2.3.1 ATM ir ANS saugos lygis Europoje	18
2.3.1.1 Saugos informacijos šaltinis	18
2.3.1.2 Saugos kultūra ir pranešimai.....	18
2.3.1.3 Bendras ATM ir ANS avarijų, incidentų ar atsitikimų skaičius.....	19
2.3.1.4 ATM ir ANS avarijos, incidentai, atsitikimai ir susijusios kategorijos.....	20
2.3.1.5 Avarijos su aukomis, kurioms turėjo poveikį ATM ir ANS.....	21
2.3.1.6 Pagrindinės rizikos sritys	23
2.3.1.7 Saugos įvykių kaina	23
2.3.2 Reglamentavimo sistema.....	24
2.3.2.1 Pasaulinė reglamentavimo sistema: ICAO	24
2.3.2.2 Taisyklių priėmimas ir standartizacija Europoje	25
2.3.2.3 Fragmentinė reglamentavimo sistema	26
2.3.3 Procesai nacionaliniu lygiu	27
2.3.3.1 Svarbiausi ESIMS nustatyti nesilaikymo atvejai.....	27
2.3.3.2 Dabartiniai ATM ir ANS saugos priežiūros veiksmai	27
2.3.4 Plėtros iššūkiai	27
2.3.5 Išvados ir ES įsikišimo pagrindimas.....	28
2.4 TIKSLAI IR RODIKLIAI	28
2.4.1 Tikslai.....	28
2.4.2 Bendrieji tikslai	29
2.4.3 Specialieji tikslai.....	29
2.4.4 Darbiniai tikslai	30
2.4.5 Rodikliai	31
2.5 PASIRINKIMO VARIANTAI	33
2.5.1 Išankstinio poveikio vertinimo pasirinkimo variantai	33
2.5.2 Šiame RIA nagrinėti variantai	34
2.6 GERIAUSIAS BŪDAS IŠPLĖSTI EASA ĮGALIOJIMUS IKI ATM IR ANS SAUGOS REGLAMENTAVIMO...	37
2.6.1 Galimi variantai.....	37
2.6.2 Tikslinė grupė ir susijusių subjektų skaičius	37
2.6.2.1 Kompetentingos institucijos	37
2.6.2.2 ATM ir ANS paslaugų teikėjai.....	38
2.6.2.3 Kiti keleto paslaugų teikėjai	39
2.6.2.4 Projektavimo, gamybos ir techninės priežiūros organizacijos.....	41
2.6.2.5 Mokymo organizacijos ir medicinos ekspertai	41
2.6.2.6 Subjektų, kuriems būtų poveikis, suvestinė	42

2.6.3	Poveikis saugai	43
2.6.4	Ekonominis poveikis.....	46
2.6.4.1	Agentūros atliekamas standartizavimo patikrinimas.....	47
2.6.4.2	Saugos ir kokybės vadybos sistemos horizontalusis reglamentavimas	48
2.6.4.3	Techninės priežiūros organizacijų priežiūra	49
2.6.4.4	Trečiųjų šalių orlaivių avionikos atitikties patikra	49
2.6.4.5	Žalos kaina.....	49
2.6.4.6	Agentūros saugos analizė ir taisyklių priėmimas.....	50
2.6.4.7	Ekonominio poveikio suvestinė	50
2.6.5	Poveikis aplinkai.....	51
2.6.6	Socialinis poveikis.....	51
2.6.6.1	Kompetentingos institucijos	51
2.6.6.2	Pramonė	52
2.6.6.3	EUROCONTROL ir Agentūra.....	52
2.6.6.4	Socialinio poveikio suvestinė	52
2.6.7	Poveikis kitiems Bendrijos reikalavimams, šiuo metu nepatenkantiems į EASA taikymo sritį	53
2.6.7.1	Naujasis požiūris	53
2.6.7.2	Oro vežėjų licencijavimas	53
2.6.7.3	Poveikio kitiems Bendrijos reikalavimams suvestinė.....	54
2.6.8	Daugiakriterinė analizė (MCA) ir rekomenduojamas variantas	54
2.7	OPERACIJŲ SAMPRATA.....	55
2.7.1	Galimi variantai.....	55
2.7.2	Tikslinė grupė ir susijusių subjektų skaičius	56
2.7.2.1	Skirtingos funkcijos	56
2.7.2.2	Kompetentingos institucijos	56
2.7.2.3	Sampratų rengėjai.....	57
2.7.2.4	ATSP	57
2.7.2.5	Subjektų, kuriems būtų poveikis, suvestinė	58
2.7.3	Poveikis saugai	58
2.7.4	Ekonominis poveikis.....	60
2.7.5	Poveikis aplinkai.....	62
2.7.6	Socialinis poveikis.....	63
2.7.7	Poveikis kitiems Bendrijos reikalavimams, šiuo metu nepatenkantiems į EASA taikymo sritį	63
2.7.8	Daugiakriterinė analizė (MCA) ir rekomenduojamas variantas	65
2.8	ORO EISMO SRAUTŲ VALDYMAS (ATFM).....	65
2.8.1	Galimi variantai.....	65
2.8.2	Tikslinė grupė ir susijusių subjektų skaičius	66
2.8.2.1	Kompetentingos institucijos	66
2.8.2.2	ATFM paslaugų teikėjai.....	66
2.8.2.3	Kitos aviacijos operacijose dalyvaujančios suinteresuotosios šalys	66
2.8.2.4	Kitos aviacijos suinteresuotosios šalys	66
2.8.2.5	Subjektų, kuriems būtų poveikis, suvestinė	67
2.8.3	Poveikis saugai	67
2.8.4	Ekonominis poveikis.....	68
2.8.5	Poveikis aplinkai.....	70
2.8.6	Socialinis poveikis.....	70
2.8.7	Poveikis kitiems Bendrijos reikalavimams, šiuo metu nepatenkantiems į EASA taikymo sritį	70
2.8.8	Daugiakriterinė analizė (MCA) ir rekomenduojamas variantas	71
2.9	ORO ERDVĖS VALDYMAS (ASM)	71
2.9.1	Galimi variantai.....	71
2.9.2	Tikslinė grupė ir susijusių subjektų skaičius	72
2.9.3	Poveikis saugai	72
2.9.4	Ekonominis poveikis.....	73
2.9.5	Poveikis aplinkai.....	74

2.9.6 Socialinis poveikis.....	75
2.9.7 Poveikis kitiems Bendrijos reikalavimams, šiuo metu nepatenkantiems į EASA taikymo sritį	75
2.9.8 Daugiakriterinė analizė (MCA) ir rekomenduojamas variantas	75
2.10 MAŽOS IR VIDUTINĖS ĮMONĖS	75
2.10.1 Galimi variantai	75
2.10.2 Tikslinė grupė ir susijusių subjektų skaičius	76
2.10.3 Poveikis saugai.....	76
2.10.4 Ekonominis poveikis.....	78
2.10.5 Poveikis aplinkai	79
2.10.6 Socialinis poveikis.....	79
2.10.7 Poveikis kitiems Bendrijos reikalavimams, šiuo metu nepatenkantiems į EASA taikymo sritį	79
2.10.8 Daugiakriterinė analizė (MCA) ir rekomenduojamas variantas.....	80
2.11 EUROPINIŲ ANSP SERTIFIKAVIMAS	80
2.11.1 Galimi variantai	80
2.11.2 Tikslinė grupė ir susijusių subjektų skaičius	80
2.11.3 Poveikis saugai.....	81
2.11.4 Ekonominis poveikis.....	81
2.11.5 Poveikis aplinkai	82
2.11.6 Socialinis poveikis.....	83
2.11.7 Poveikis kitiems Bendrijos reikalavimams, šiuo metu nepatenkantiems į EASA taikymo sritį	83
2.11.8 Daugiakriterinė analizė (MCA) ir rekomenduojamas variantas.....	84
3. IŠVADOS	84

Santrumpų sąrašas

ACC	Zonos valdymo centras
AIB	Avarijos tyrimo institucija
AFIS	Oro uosto skrydžių informacijos tarnyba
AMC	Priimtinos atitikties priemonės
ANS	Oro navigacijos paslaugos (tarnybos)
ANSP	Oro navigacijos paslaugos teikėjas
AOC	Oro vežėjo pažymėjimas
ASM	Oro erdvės valdymas
AST	Metinė saugos ataskaita
ATC	Skrydžių valdymo tarnyba (-os)
ATCO	Skrydžių valdymo tarnybos pareigūnas
ATFM	Oro eismo srautų valdymas
ATM	Oro eismo valdymas
ATS	Oro eismo paslaugos
ATSP	Oro eismo paslaugų teikėjas
CFIT	Kontroliuojamas skrydis žemės objektų link
CFMU	Centrinis srautų valdymo padalinys
CoO	Operacijų samprata
CRD	Atsakymų į komentarus dokumentas
CS	Sertifikavimo specifikacija
CTR	Kontroliuojama oro erdvės dalis aplink oro uostą
DOA	Projektavimo organizacijos patvirtinimas
EASA	Europos aviacijos saugos agentūra
EK	Europos Komisija
ECAC	Europos civilinės aviacijos konferencija
EGNOS	Europos geostacionarinio navigacijos tinklo tarnyba
ERs	Esminiai reikalavimai
ESARR	EUROCONTROL saugos reglamentavimo reikalavimai
ESIMS	ESARR įgyvendinimo stebėseną ir paramą
ES	Europos Sąjunga
FAB	Funkcinis oro erdvės blokas
FIR	Skrydžio informacijos regionas
FMP	Srauto valdymo postas
FTE	Viso etato ekvivalentas
FUA	Lankstus oro erdvės panaudojimas
GSA	GNSS priežiūros institucija
GNSS	Pasaulinės navigacijos palydovinė sistema
HLG	Aukšto lygio grupė
HST	Greitasis traukinys

ICAO	Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija
ICASC	Tarptautinis oro erdvės standartų ir kalibravimo komitetas
ICB	Pramonės konsultavimo institucija
IFR	Skrydžio pagal prietaisus taisyklės
IRs	Įgyvendinimo taisyklės
IS-SG	Tarpžinybinė vadovavimo grupė
JAMC	Jungtinis (civilinis–karinis) oro erdvės valdymo padalinys
LCIP	Vietiniai konvergencijos ir įgyvendinimo planai
MCA	Daugiakriterinė analizė
MS	Valstybė narė
NAA/NSA	Nacionalinė (arba civilinė) aviacijos (priežiūros) institucija
NPA	Pastaba siūlomai pataisai
OPS	Operacijos
POA	Gamybos organizacijos patvirtinimas
QMS	Kokybės vadybos sistema
RIA	Reglamentavimo poveikio vertinimas
RNAV	Oro navigacija
RVSM	Sumažinta mažiausioji vertikalioji atskirtis
SARP	Standartai ir rekomenduojama praktika
SES	Bendras Europos dangus
SESAR	Bendro Europos dangaus ATM tyrimas
SJU	SESAR bendra įmonė
MVĮ	Maža arba vidutinė įmonė
SMS	Saugos vadybos sistema
SRC	Saugos reglamentavimo komisija
TSA	Laikiniai suskirstytos zonos
TWR	Bokštas
UAS	Automatiniai radijo tinklai
UIR	Viršutinysis (skrydžio) informacijos regionas
VLJ	Labai lengvas reaktyvinis lėktuvas

Suvestinė

Šio reglamentavimo poveikio vertinimo (RIA) tikslas – iš Europos perspektyvos įvertinti galimas pagrindinio reglamento¹ išplėtimo įtraukiant oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų (ATM ir ANS) reglamentavimą pasekmes.

Šis RIA remiasi 2005 m. Komisijos tarnybų iniciatyva atliktu išankstiniu poveikio vertinimu. Jį atliko Agentūra pagal jos generalinio direktoriaus nustatytą metodiką, laikantis Agentūros taisyklių priėmimo proceso 5.3 poskyrio.

Buvo plačiai konsultuojamasi su suinteresuotomis šalimis ir 2008 m. kovo 18 d. Agentūros paskelbtame CRD 2007-16 buvo pateikta 1860 atsakymų į NPA 2007-16.

RIA pritaria Agentūros nuomonei, kad EASA sistema² turi būti naudojama:

- ATM ir ANS, kurie gali sukelti iki 18 avarijų per metus (1/3 iš jų su aukomis) ir maždaug 90 000 incidentų per du ateinančius dešimtmečius, saugai padidinti;
- sumažinti išlaidas, kurias gali sudaryti su ATM ir ANS susijusios avarijos ir incidentai ES 27+4³ ir kurios gali būti apytiksliai įvertintos 680 mln. EUR per metus;
- įgyvendinti bendrosios sistemos metodiką civilinės aviacijos saugai reglamentuoti;
- įsteigti patikimą reglamentavimo tinklą ES 27+4, aiškiai atskirtą nuo paslaugų teikimo ir nuo kitų reglamentavimo ar viešojo įsikišimo formų;
- palaikyti europinį SESAR projektą nustatant vieną saugos reglamentavimo instituciją, kuri galėtų sekti raidą ir palengvinti įgyvendinimą anksti nustatydamas sertifikavimo priemones;
- ES lygiu pagerinti pranešimų apie incidentus ir su ATM susijusius atsitikimus spartą.

Buvo išskirti bendrieji, savitieji ir veiklos tikslai. Šiame RIA panaudoti rezultatų rodikliai, koreliuoti pagal konkrečius tikslus.

Gavusi komentarus apie NPA 2007-16 Agentūra nusprendė, jog būtina įvertinti pagrindinio reglamento išplėtimo poveikį, palyginti su poveikiu, kuris būtų jos reglamentuojantį vaidmenį įtraukus į SES sistemą.

Ji taip pat išskyrė NPA 2007-16 pateiktus klausimus, kuriems būtinas poveikio vertinimas prieš padarant išvadas:

- klausimą Nr. 1, kuriuo buvo klausama, ar sprendimas dėl operacijų sampratos yra vyriausybė ar oro eismo paslaugos teikėjų funkcija;
- klausimą Nr. 3, kuriuo klausama, ar ASM ir ATFM galima laikyti esant reglamentuojančio ar paslaugų teikimo pobūdžio;
- klausimą Nr. 6, kuriuo klausama, ar tam tikrų paslaugų teikimas neturėtų būti sertifikuojamas;
- klausimą Nr. 8, kuriuo klausama, ar europinius ATM ir ANS paslaugų teikėjus turi sertifikuoti Agentūra; o jei taip – pagal kokius kriterijus turėtų būti nustatyta, kad paslauga yra europinė.

Alternatyvios galimybės buvo parengtos kiekvienam analizuotinam klausimui. Buvo įvertintas šių galimybių poveikis saugos, ekonomiškumo, aplinkos, socialinio poveikio ir

¹ 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1592/2002¹ dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą (OL L 240, 2002.09.7, p. 1.), pakeistas 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančiu Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinančiu Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (tekstas svarbus EEE) (OL L 079, 2008.03.19, p. 1).

² EASA sistema aprėpia papildomas Agentūros ir valstybių narių kompetentingų aviacijos institucijų funkcijas, susijusias su atitinkamomis teisės aktų leidėjo joms priskirtomis reglamentavimo užduotimis.

³ EASA sistemai, be ES 27, priklauso Islandija, Lichtenšteinas, Norvegija ir Šveicarija.

santykių su kitais susijusiais Bendrijos reglamentais aspektais. Po to jie buvo palyginti pasinaudojant bemačiais *svertiniais įverčiais* remiantis daugiakriterine analize.

Remdamasi šių vertinimų rezultatais Agentūra savo nuomonėje nusprendė:

- pasirinkti variantą 0B (žr. 2.6 poskyrį), kuris reiškia pagrindinio reglamento taikymo srities išplėtimą, o ne Agentūros vaidmens įtraukimą į SES teisės aktus, kadangi pirmojo saugos aspekto įvertis maždaug dvigubai geresnis nei pastarojo ir yra pigiausias pagal bendruosius ekonominius rodiklius. Jo socialinis poveikis yra labai nedidelis ir gali būti lengvai sumažintas perkeliant į Agentūrą atitinkamus FTE (viso etato ekvivalentus). Galiausiai, nors ne mažiausiai svarbu tai, kad tai vienintelis būdas atskirti saugą ir kitus reglamentavimo aspektus;
- atmesti variantus 1A ir 1B (žr. 2.7 poskyrį) ir todėl rekomenduoti neįtraukti saugos reglamentavimo nuostatų pagal *bendrają* operacijų sampratą į pagrindinį reglamentą. Tai jokių būdu neužkerta kelio SESAR bendrai įmonei ir Agentūrai sudaryti tinkamų susitarimų dėl SESAR saugos ataskaitų tvirtinimo dar ir reglamentiniu aspektu;
- pasirinkti variantą 1C, pagal kurį *specialioji* operacijų samprata (kuri nustato tiek oro erdvės naudotojų, tiek paslaugų teikėjų prievoles) laikoma reglamentine veikla, ar ji būtų vykdoma ES, ar nacionaliniu lygiu. Šio varianto įvertis dvigubai geresnis už 1D (t. y. laikyti tai paslaugos teikimo dalimi); jo saugos įvertis daug geresnis, jis nereikalauja papildomų išlaidų ir sumažina poveikį kitiems aviacijos teisės aktams, nepatenkantiems į Agentūros kompetencijos ribas, kartu išlikdamas neutralus aplinkos ir socialine prasme;
- pasirinkti variantą 3C (žr. 2.8 poskyrį), pagal kurį centrinis ATFM laikomas esantis reglamentuojamojo pobūdžio, o vietinis (regioninis) ATFM – funkcinio pobūdžio, kadangi šis variantas turi didžiausią teigiamą poveikį saugai, reiškia mažiausias išlaidas ir neginčijamai dera su sąžiningos konkurencijos vidaus rinkoje principais ir taisyklėmis;
- rekomenduoti variantą 3D (žr. 2.9 poskyrį), pagal kurį ASTM ES arba nacionaliniu lygiu ir strateginiu, taktikos parengimo arba taktiniu etapais visuomet laikoma reglamentuojamąja funkcija, kadangi šis variantas lenkia kitas dvi alternatyvas pagal saugos ir ekonominius rodiklius (nėra papildomų išlaidų), be to, yra suderinamas su esamais teisės aktais, nepatenkančiais į Agentūros įgaliojimų sritį; tačiau tai neužkerta kelio valstybėms, jei jos to pageidautų, vietiniu lygiu ANSP deleguoti ASM funkcijas;
- pasirinkti variantą 6B (žr. 2.10 poskyrį), kuris reiškia, kad AFIS (arba perono vadybos) paslaugas siūlančioms MVI turi būti taikomos proporcingos bendrosios taisyklės ir jos privalėtų deklaruoti savo pajėgumus, kadangi šis variantas vertinamas maždaug keturis kartus geriau nei alternatyvos, ypač pažymint ekonominį veiksmingumą ir santykį su kitais Bendrijos teisės aktais;
- rekomenduoti variantą 8C (žr. 2.11 poskyrį), pagal kurį numatoma, kad keturiose ar daugiau valstybių paslaugas teikiančios ANSP turi būti prižiūrimos Agentūros, kadangi šio varianto bendrasis įvertis yra maždaug dvigubai didesnis ir lenkia kitus pagal ekonominius rodiklius, kartu būdamas geriausias ir saugos atžvilgiu.

Minėti pasiūlymai atitinka daugelio suinteresuotųjų šalių išreikštą poziciją, kuri paaiškėjo išsamių konsultacijų metu (žr. 2.2 poskyrį), o ypač iš 1860 komentarų, skirtų NPA 2007-16, ir iš 100 atsiliepimų, susijusių su CRD.

Šešių pasirinktų variantų derinio poveikio suvestinė pateikiama toliau esančioje lentelėje:

Poveikis		Pasirinkti variantai						IŠ VISO		
		0B	1C	3C	3D	6B	8C			
Aspektas	Vienetas	Išpl. Pagr. Regl.	Bendr. OS*; Spec. OS reglam.	Centrin. ATFM vyr.; vietinis reglam.	ASM regl.	MVĮ savideklaravimas	Tikrai europinė EASA			
Sauga	Svertinis įvertis	9	7,4	7	7,5	7,2	9	47,1		
Aplinkosauga	Svertinis įvertis	0	0	0	0	1	0	1		
Ekonominis	Agentūra	TŪKST. EUR per metus	3 150	0	15	0	0	600	3 765	
	IŠ VISO	TŪKST. EUR per metus	- 17 139	0	0	0	- 265,8	600	- 16 805	
Socialinis	Agentūra	Etatų	21	0	0	0	0	0	21	
	ECTL**		- 10	0	0	0	0	0	- 10	
	Institucijos		- 8	0	0	0	0	0	- 8	
	Tarpinė valstybinio sektoriaus suma		3	0	0	0	0	0	0	3
	Tarpinė privataus sektoriaus suma		0	0	0	0	0	0	0	0
	IŠ VISO		3	0	0	0	0	0	0	3
Kitiems ES teisės aktams	Svertinis įvertis	3	1,33	3	3	3	2,2	15,53		

* Operacijų samprata

**EUROCONTROL

Nė vienas iš pasirinktų variantų neturi neigiamo poveikio saugai. Priešingai – visi jie turi geriausią saugos įvertį lyginant su atitinkamomis alternatyvomis.

Su EASA sistemos kompetencijos išplėtimu, aprėpiant ATM ir ANS saugos reglamentavimą, susijusios Agentūros išlaidos yra apytiksliai vertinamos 1 815 tūkst. EUR per metus, suinteresuotosioms šalims sutaupant maždaug 17 mln. EUR per metus, ne tik dėl nedidelio saugos padidėjimo (vertinamo tik 1 %), bet daugiausia dėl procesų racionalizavimo ir reglamentavimo sistemos susiskaidymo panaikinimo.

Be to, siūloma politika turėtų turėti nedidelį, tačiau teigiamą poveikį aplinkosaugai.

Socialiniu požiūriu siūloma politika turės nereikšmingą poveikį. Ji neturės jokio socialinio poveikio privačiam sektoriui, kurį jau reglamentuoja SES reglamentai. Nacionalinės institucijos netektų aštuonių etatų, tačiau jie galėtų būti nesunkiai panaudoti geresnei ANSP priežiūrai užtikrinti. Aštuonių etatų netektų ir EUROCONTROL – juos būtų galima perkelti į Agentūrą. Agentūroje būtų sukurta šešiolika naujų etatų, įskaitant palaipsnių EUROCONTROL pajėgumo mažinimą.

Galiausiai, siūloma politika taip pat galėtų padėti geriau suderinti ATM ir ANS saugos reglamentavimą ne tik su likusia pagrindinio reglamento dalimi, bet ir su naujuoju požiūriu ir kitais aviacijos politikos bei vidaus rinkos teisės aktais. Agentūros kompetencijos sritis, laikantis HLG rekomendacijų, bus griežtai apribota saugos reglamentavimu ir tai taip pat padės geriau atskirti pareigas SES atžvilgiu.

Remiantis šiuo RIA prieita išvada, kad EASA sistemos išplėtimas, aprėpiant ATM ir ANS saugą ir orlaivių bei antžeminių tarnybų sąveiką, yra pateisinamas saugos ir ekonominės naudos požiūriais; jis taip pat leis racionalizuoti ES aviacijos teisės aktus ir padaryti juos darnesnius.

1. Įvadas ir taikymo sritis

1.1 Kontekstas

Pagal paskutinę EUROCONTROL paskelbtą ilgalaikę prognozę⁴ (C scenarijus, t. y. pastovus ekonominis augimas esant griežtesniems aplinkosauginiams suvaržymams) tikimasi, kad oro eismo intensyvumas ateinančiais dešimtmečiais **toliau didės**. Su šia bendrąja tendencija sutinka visos suinteresuotosios šalys. Nors mokslinės prognozės skiriasi nuo tikrųjų skaičių ir tolesnio augimo procentinė dalis didėja, galima pastebėti, kad 2003–2007 m. Europoje vidutinis kasmetinis augimo tempas sudarė 5,4 %.

Pagal Komisijos komunikatą dėl bendro Europos dangaus⁵ pasaulinės energetikos rinkos nestabilumas paskatino didžiulį kuro kainų šuolį ir privertė oro linijų pramonę toliau siekti ekonomiškumo veikiant labai liberalizuotoje vidaus rinkoje, kurioje ji konkuruoja ir su kitomis transporto rūšimis. Atsižvelgdamos į tai oro linijos nustatė, kad pagrindinės tobulintinos sritys yra oro navigacijos paslaugų teikimas ir skrydžių struktūros. Jų prašymas dėl geresnio ATM ir ANS paslaugų teikimo tapo pagrindine pokyčių varomąja jėga.

Tačiau spartesnio augimo ir didesnio ekonomiškumo siekio derinys greičiausiai sukels **naujų saugos sunkumų**, kaip aprašyta 2.3.1 poskyryje.

Būtent pajėgumo ir saugos didinimas, kartu užtikrinant geriausią ekonomiškumą, iš tiesų paskatino Bendro Europos dangaus iniciatyvą, kuri jau nustatė Bendrijos kompetenciją oro eismo vadybos (ATM) ir oro navigacijos paslaugų (ANS) srityse⁶.

SESAR ataskaitos taip pat rodo tolesnį eismo didėjimą ir patvirtina, kad iššūkis – sukurti naują sistemą, galinčią susitvarkyti su bendru **trigubu oro eismo padidėjimu**⁷, kartu išlaikant bent esamą paslaugų kokybę mažesne kaina vartotojams. Tai reiškia maždaug 3 milijonų IFR skrydžių Europoje aptarnavimą vietoj dabartinių 10 milijonų per metus.

Todėl EASA sistema, kuri buvo sukurta atsiliepiant į pramonės poreikius konkurencinėje aplinkoje ir, be vienodai aukšto civilinės aviacijos saugos lygio užtikrinimo, gavo teisės aktų leidėjo įgaliojimą:

- palengvinti laisvą asmenų ir paslaugų judėjimą;
- skatinti reglamentavimo ir sertifikavimo procesų rentabilumą;
- sudaryti vienodas veiklos sąlygas visiems aviacijos vidaus rinkos dalyviams,

turėtų sugebėti prisidėti prie ekonomiškumo gerinimo bent šiais dviem būdais:

- racionaliai naudojantis reglamentavimo ir sertifikavimo procesų ištekliams;
- rengiant taisykles, proporcingas susijusiai saugos rizikai ir veiklos, kuriai jos skirtos, tipui ir sudėtingumui.

1.2 Iteracinis poveikio vertinimo procesas

1.2.1 Geresnis reglamentavimas

Pagal geresnio reglamentavimo principą, teikdama pasiūlymą teisės aktų leidėjui, Komisija turi pateikti poveikio vertinimą. Toks pat principas taikomas Agentūrai, kuri, savo nuomonėms pagrįsti, taip pat turi atlikti reglamentavimo poveikio vertinimą (RIA).

Apibrėžus problemą, kaip aprašyta 1.2.2 poskyryje, darbas buvo suorganizuotas, kad veikla kuo mažiau dubliuotųsi. Komisija atliko išankstinį poveikio vertinimą,

⁴ EUROCONTROL ilgalaikę prognozę 2006–2025 m.:

<http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc216%20LTF06%20Report%20v1.0.pdf>

⁵ 2007 m. gruodžio 20 d. KOMISIJOS KOMUNIKATAS COM(2007) 845 galutinis Pirmoji teisės aktų, susijusių su Europos bendra oro erdve, įgyvendinimo ataskaita: laimėjimai ir tolesnės veiklos kryptis.

⁶ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 549/2004, nustatantis bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (OL L 96, 2004.3.31, p. 1).

⁷ SESAR ataskaita D1, 3.0 versija, 2006 m. liepa: <http://www.sesar-consortium.aero/deliv1.php>

administracinių išlaidų vertinimą ir galutinį poveikio vertinimą; pastarojo dėmesys buvo sutelktas į tai, ar turėtų būti išplėsta Agentūros kompetencija.

Po to buvo sutarta, kad Agentūra parengs specialų RIA apie tai, kaip galėtų būti įgyvendintas išplėtimas aprėpiant oro uostus⁸, ir šį dokumentą apie tai, kaip tas pats išplėtimas galėtų apimti ATM ir ANS.

Kad būtų lengviau naudotis, tolesniuose 1 skyriaus poskyriuose glaustai aprašomas didžiulis iteracinis poveikio vertinimo darbas, kartu atliktas Komisijos tarnybų ir Agentūros. Atliekant šį darbą buvo plačiai konsultuojamasi su suinteresuotomis šalimis.

1.2.2 Problemos apibrėžimas

Europoje komercinės aviacijos sauga labai pagerėjo nuo praėjusio amžiaus aštuntojo dešimtmečio pradžioje (maždaug 200 aukų milijonui IFR skrydžių) iki 1995 m. (maždaug 10 aukų milijonui IFR skrydžių), kaip nurodoma minėtame Agentūros atliktame oro uostų RIA. Tačiau nuo to laiko, nepaisant didelės technologinės pažangos, avaringumas išliko beveik nepakitęs. Kalbant apie ATM ir ANS, naujus iššūkius kelia naujo tipo poreikiai (pvz., automatiniai radijo tinklai ir labai lengvi reaktyviniai lėktuvai), eismo ir komercinio spaudimo augimas.

Siekiant toliau mažinti avarių tikimybę, būtina ne tik toliau tobulinti technologiją, bet ir kitus saugos grandinės aspektus. Akivaizdu, kad esamas saugos lygis pasiektas kolektyvinėmis, profesionalios, aukštos kvalifikacijos ir saugą suprantančių darbuotojų pastangomis. Tačiau klausimas ne vien tas, kaip galima būtų išlaikyti esamą saugos lygį, bet ir kaip jį pagerinti netolimoje ateityje, atsižvelgiant į naujus iššūkius ir optimizuojant išteklių panaudojimą Europos lygiu. Galima numatyti, kad tolesnis saugos didinimas labai priklauso nuo visų suinteresuotųjų šalių sugebėjimo veiksmingai ir darniai įdiegti vienodas saugos vadybos sistemas (SMS) visoje Europoje. Tačiau SMS yra tik viena iš būtinų priemonių; būtina parengti ir saugos reglamentavimo procesus, o taip pat sąsajas tarp įvairių subjektų SMS ir konsoliduoti SMS reikalavimus visose aviacijos srityse. Šia prasme, nors ICAO taisyklės veikia kaip visam pasauliui skirta reglamentavimo priemonė, šios taisyklės taikomos skirtingai. Be to, ICAO išleidžia daug rekomendacijų, kurios nėra privalomos susitariančiosioms šalims. Taigi, esant dabartinei situacijai, tarp valstybių narių ATM ir ANS srityje esama aiškių skirtumų, kadangi dauguma įgyvendinimo veiksmų atliekama valstybių narių lygiu, be griežtos centrinės kontrolės ar centralizuoto susikuriančių europinių ANSP sertifikavimo. Didžiulių skirtumų esama net ten, kur vykdoma centrinio koordinavimo veikla (pvz., ATM srityje). Kaip pasekmė – taikoma sertifikavimo metodika ir saugos kontrolė valstybėse narėse smarkiai skiriasi. Kitas esamos padėties trūkumas tas, kad nesama bendro visuotinės sistemos požiūrio į oro transporto saugą. Skirtingas sritis kuruoja skirtingos organizacijos, nors vis labiau pripažįstama, kad oro transporto saugai būtų naudingas holistinis nuo pradžios iki pabaigos metodas, kuris sujungtų ATM, ANS, orlaivio įrangą, orlaivių ir antžemines operacijas ir personalo kompetenciją.

ATM ir ANS srityse pirmiausia turi būti sprendžiamos šios pagrindinės problemos:

- saugos lygio kėlimas atsižvelgiant į tolesnį oro eismo augimą, numatyta ateinančiais dešimtmečiais (t. y. maždaug +3 % per metus);
- saugaus naujų technologijų įdiegimo spartinimas;
- visuotinės sistemos metodikos pritaikymas saugos reglamentavimui, aprėpiant orlaivių ir antžeminius segmentus, o taip pat žmones ir organizacijas, atliekančius su oro eismo paslaugomis (ATS) susijusias funkcijas, atsižvelgiant jų tarpusavio santykius;
- vengti daugiopų sertifikavimo procesų įvairių sričių paslaugas teikiančioms organizacijoms⁹ arba įrangai¹⁰;

⁸ http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf

⁹ Pavyzdžiui, Ispanijos kompanija AENA, kuri yra oro uostų operatorė (todėl jai galioja teisės aktų leidėjo patvirtinto pagrindinio reglamento esminiai reikalavimai) ir ANSP (todėl jai galioja 2005 m. gruodžio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 2096/2005, nustatantis bendruosius oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimus; OL L 335, 2005.12.21, p.13).

- apibrėžti teisinę prievolę ir susijusią atsakomybę, ypač atsižvelgiant į ANS atsiejimo¹¹ perspektyvą, arba labai sudėtingų sistemų (pvz., palydovinių) paslaugų teikėjams;
- sutvarkyti fragmentuotą aviacijos saugos reglamentavimo sistemą Europos lygiu, kaip pažymėjo aukšto lygio grupė, kurią 2006 m. įsteigė vicepirmininkas Jacques Barrot¹².

1.2.3 Komisijos išankstinis poveikio vertinimas

Komisijos pasamdytas konsultantas 2005 m. atliko išankstinį poveikio vertinimą¹³. Tyrimo išvada buvo ta, kad Agentūros įgaliojimų išplėtimas iš tiesų yra logiškiausias ir veiksmingiausias pasirinkimas. Konsultanto nuomone, konkrečiai EASA sistemos išplėtimas turėtų pastebimą naudą saugai, ypač lyginant su *nieko nedarymo* variantu.

Tiek interviu, tiek klausimynais, už kuriuos buvo atsakingas Komisijos pasamdytas konsultantas (t. y. ECORYS), gauti rezultatai buvo panaudoti tam, kad būtų parengta ir pagrįsta įvairių sričių analizė, atlikta išankstinio poveikio vertinimo metu, pvz., problemų analizė, poveikių vertinimas ir galimų pasirinkimo variantų palyginimas. Kiekvieno to tyrimo skyriaus atskirame poskyryje pateikiami suinteresuotųjų šalių požiūriai. Be to, dokumento B priede pateikiama išsami klausimyno rezultatų analizė. Suinteresuotosios šalys nustatytos pagal jų dalyvavimą Agentūros valdyboje arba svarbų vaidmenį ICB (pramonės konsultavimo institucijoje), atstovaujančioje atitinkamoms tarptautinėms organizacijoms. Be to, buvo konsultuojamasi ir su tam tikra dalimi ANSP ir oro uostų operatorių.

1.2.4 Komisijos galutinis poveikio vertinimas

2008 m. kovą Komisijos tarnybos parengė galutinį poveikio vertinimą, kuris turi būti pridėtas prie jos teisėkūros pasiūlymo dėl Agentūros įgaliojimų išplėtimo ir kuriame pagrindinis dėmesys buvo sutelktas į tai, ar Agentūros įgaliojimai turi būti išplėsti aprėpiant oro uostus ir ATM bei ANS. Remiantis iki šiol atliktu darbu ir Komisijos konsultacijomis, aukšto lygio grupės rekomendacijomis, Tarybos išvadomis dėl Komisijos komunikato dėl bendro Europos dangaus įgyvendinimo, o taip pat Agentūros darbu ir konsultacijomis, šiame galutiniame poveikio vertinime buvo padaryta teigiama išvada.

1.2.5 Šis reglamentavimo poveikio vertinimas

Bendrijos kompetencija dėl ATM ir ANS jau nustatyta priėmus SES teisės aktų paketą. Kaip minėta pirmiau, visuose iki šiol atliktuose vertinimuose daroma išvada, kad būtina žengti dar vieną žingsnį civilinės aviacijos saugos reglamentavimo Bendrijos lygiu link, išplečiant Agentūros įgaliojimus, kad jie apimtų ATM ir ANS reglamentavimą. Agentūra padarė išvadą, kad į klausimą *ar* yra atsakyta.

Dar būtina atsakyti į klausimą, *kaip* tai turėtų būti padaryta tuo pačiu būdu, kaip tai buvo padaryta išplečiant EASA sistemą, kad ji apimtų oro uostų saugos reglamentavimą¹⁴. Todėl šio dokumento paskirtis – atsižvelgiant į pateiktą kontekstą įvertinti¹⁵ galimų alternatyvių sprendinių poveikį. Kadangi ketinama kuo labiau remtis pagal SES nustatytais

¹⁰ Pz., dėl orlaivyje įrengtos ATM dalies funkcinio tinkamumo patikros, kuri patenka tiek į EASA pagrindinio reglamento, tiek į 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (OL L 96, 2004.3.31, p. 26) 5 straipsnio taikymo sritį.

¹¹ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (OL L 96, 31.3.2004, p. 10) 7 straipsnio 3 dalis.

¹² Aukšto lygio grupės galutinė ataskaita dėl Europos aviacijos reglamentavimo sistemos ateities (2007 m. liepa): http://ec.europa.eu/transport/air_portal/hlg/doc/2007_03_hlg_final_report_en.pdf

¹³ http://ec.europa.eu/transport/air_portal/traffic_management/studies/doc/finalized/2005_09_15_atm_en.pdf

¹⁴ Europos aviacijos saugos agentūros Nuomonė Nr. 3/2007 dėl 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą, kad jo taikymo sritis būtų išplėsta aprėpiant oro uostų saugos ir sąveikos reglamentavimą:

http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/opinions/Translations/03_2007/Opinion%203-2007.pdf

¹⁵ Suinteresuotųjų šalių pozicijos ir atsakymai čia nėra visiškai detalai išanalizuoti, kadangi tai padaryta Atsakymų į komentarus dokumente (CRD 2007-16), 2008 m. kovo 18 d. paskelbtame Agentūros tinklalapyje: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/CRD-2007-16.pdf

reglamentavimo procesais, Agentūra nemanė, kad būtina vertinti tokių procesų poveikį, jei siūlomas metodas nuo jų nesiskirtų. Priešingai, ji manė, kad būtina toliau vertinti galimus tokių procesų pakeitimus ir išnagrinėti kai kuriuos klausimus, kuriuos ji manė esant nepakankamai aiškiai išnagrinėtus pagal SES. Todėl šiame reglamentavimo poveikio vertinime dėmesys sutelkiamas į šiuos dalykus:

Ar Agentūros įgaliojimai turėtų būti apibrėžti iš dalies pakeičiant pagrindinį reglamentą ar įtraukiant nuostatas dėl Agentūros pareigų į bendro Europos dangaus (SES) reglamentus¹⁶?

Ar operacijų sampratų nustatymas yra vyriausybinė ar oro eismo paslaugų teikėjų funkcija?

Ar ASM ir ATFM turi būti priskiriamos reglamentavimo ar paslaugų teikimo sričiai?

Ar tam tikrų paslaugų teikimas gali būti nesertifikuojamas?

Ar europinius ATM ir ANS paslaugų teikėjus turi sertifikuoti Agentūra; o jei taip – pagal kokius kriterijus turėtų būti nustatyta, kad paslauga yra europinė?

Apibendrinant, šis reglamentavimo poveikio vertinimas papildo iteracinį procesą, kuris buvo vykdomas trejų metų laikotarpį glaudžiai bendradarbiaujant Agentūrai, Komisijos tarnyboms ir daugeliui suinteresuotųjų šalių, dalyvavusių daugelyje plačių konsultacijų, vykusių dėl galimo EASA sistemos išplėtimo aprėpiant oro uostus, ATM ir ANS.

¹⁶ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentus (EB) Nr. 549/2004 (pagrindų reglamentas), (EB) Nr. 550/2004 (paslaugų teikimo reglamentas), (EB) NR. 551/2004 (oro erdvės reglamentas) ir (EB) Nr. 552/2004 (sąveikos reglamentas) (OL L 96, 2004.3.31, p. 1-42).

2. Reglamentavimo poveikio vertinimas

2.1 Poveikio vertinimo metodas

2.1.1 Kokybinis ir kiekybinis vertinimas

Reglamentavimo poveikio vertinimas (RIA) – tai numatomos taisyklės arba teisės akto pakeitimo privalumų ir trūkumų įvertinimas, atsižvelgiant į įvairius galimus variantus, kad būtų pasiektas numatytas Bendrijos tikslas (t. y. veiksmingesnis ATM ir ANS saugos reglamentavimas), kartu kiek įmanoma kiekybiškai įvertinant jų poveikį visų kategorijų susijusiems asmenims ir organizacijoms.

Tyrimo išsamumas turi būti proporcingas tikėtinam pasiūlymo poveikiui, kaip nustatyta taikytinose Bendrijos poveikio vertinimo rekomendacijose. Šie poveikiai turi būti analizuojami įvairiais požiūriais. Todėl šiame RIA, susijusiame su aviacijos sektoriumi ir konkrečiai su ATM ir ANS, pirmiausia nagrinėjami šie poveikio įvertinimo aspektai:

- sauga;
- ekonomiškumas;
- aplinkosauga;
- socialiniai aspektai;
- poveikis kitų ES teisės aktų reikalavimams, šiuo metu nepatenkantiems į EASA taikymo sritį, tačiau taip pat tiesiogiai ar netiesiogiai susijusiems su aviacija.

Išvardyti poveikiai kokybiškai arba kiekybiškai išsamiau įvertinti taip, kaip nurodyta 1 lentelėje.

1 lentelė. Kokybinis ir kiekybinis poveikio vertinimas

Vertinimas	POVEIKIS					
	Sauga		Ekono- miškumas	ENV	Socia- linis	Poveikis kitiems aviacijos reikalavimams
	Praeityje	Poveikis ateityje				
Kiekybinis	X					
Apytikslis kiekybinis		X	X		X	
Kokybinis		X	X	X	X	X

Kiekvienas iš minėtų penkių poveikio vertinimo punktų atskirai apžvelgiamas 2.6–2.11 poskyriuose.

2.1.2 Vertinimo metodika

Taikoma poveikio vertinimo metodika sudaryta iš 6 etapų:

- problemos analizė, aprašyta 2.3 poskyryje;
- tikslų (bendrųjų, specialiųjų ir darbinių) ir rodiklių apibrėžimas, kaip aprašyta 2.4 poskyryje;
- pagrindinių klausimų, paaiškėjusių iš konsultacijų, alternatyvių variantų nustatymas (t. y. santykis su SES teisės aktais; operacijų samprata; oro eismo srautų vadyba – ATFM; oro erdvės vadyba – ASM; mažos ir vidutinės įmonės, pvz., oro uostų skrydžių informacijos tarnybos – AFIS; ir europinių ANSP sertifikavimas), 2.5 poskyris;
- tikslinės grupės nustatymas ir dydžio įvertinimas;
- visų penkių 2.1.1 išvardytų aspektų kiekvieno galimo pasirinkimo varianto nustatymas ir poveikio vertinimas, siekiant nustatyti reikšmingiausius;
- baigiamoji daugiakriterinė analizė (MCA).

Galimi poveikiai labai susiję su bendruoju ir specialiuoju tikslais, apibrėžtais 2.4.2 ir 2.4.3. Jų vertinimas pagrįstas stebėjimo rodikliais (pasekmių ir rezultatų rodikliais), pateikiamais 2.4.5 poskyryje. Tačiau su bendraisiais tikslais susijusiems rodikliams labai didelę įtaką gali turėti kita politika. Todėl į juos netinka atsižvelgti vertinant siūlomo Agentūros įgaliojimų išplėtimo aprėpiant ATM ir ANS poveikį.

Pagrindinė bendrųjų tikslų paskirtis – padėti apibrėžti specialiuosius siūlomos politikos tikslus. Su šiais specialiaisiais tikslais koreliuoti rezultatų rodikliai atitinkamai panaudojami šiame RIA; jais taip pat galima būtų pasinaudoti ateityje reguliariai vertinant EASA sistemos veiksmingumą. Šiame kontekste darbiniai rodikliai nustatyti 2.4.5 poskyryje; nors jie nėra panaudoti šiame RIA, jais galima pasinaudoti ateityje nuolat vertinant siūlomos iniciatyvos pažangą.

Nustačius visus poveikius kiekvienam pagrindiniam aspektui ir susijusiai politikai, atsižvelgus į minėtus specialiuosius tikslus, baigiamuosiuose 2.6–2.11 poskyriuose rezultatai pateikiami kaip suvestinė poveikių matricoje. Tokios matricos parengimo procedūra – daugiakriterinė analizė (MCA), atliekama tokiais smulkesniais etapais:

- specialiųjų tikslų, kurie taikomi visiems siūlomiems alternatyviems pasirinkimo variantams, nustatymas;
- kiekvieno varianto koreliavimas su galimais reikšmingais poveikio aspektais, kad būtų galima palyginti variantus;
- vertinimo kriterijų nustatymas (pagal rezultatų rodiklius) – bent pagal kokybinius rodiklius, o jei įmanoma – pagal kiekybinius rodiklius (pastaruoju atveju atsižvelgiant į tikslinės grupės dydį);
- įvertinimas, kaip gerai kiekvienas variantas atitinka kriterijus, išreiškiant kiekvieną poveikį ir vertinant kiekybiškai arba kokybiškai pagal bematę vertinimo skalę (*įverčius*): -3 – kai poveikis labai neigiamas, -2 – kai poveikis vidutiniškai neigiamas, -1 – kai poveikis šiek tiek neigiamas, 0 – kai poveikis neutralus ir iki +3 – kai poveikis teigiamas;
- *svertinio koeficiento* priskyrimas kiekvienam poveikio aspektui, atsižvelgiant į jo santykinę svarbą: koeficientas 3 priskiriamas saugos ir aplinkos poveikiui; 2 – ekonominiam ir socialiniam poveikiui, o 1 – poveikiui kitiems ES teisės aktams;
- galiausiai variantai palyginami pagal atitinkamus suminius jų svertinius įverčius.

2.2 Konsultavimasis su suinteresuotosiomis šalimis

Iki šiol pagal 12 mechanizmų vyko struktūrizuotos ir iteracinės konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis (neįskaitant laiškų ir neoficialių susitikimų), kurių suvestinė pateikiama 2 lentelėje.

2 lentelė. Konsultavimasis su suinteresuotosiomis šalimis

Nr.	Atsakomybė	Konsultacijų laikotarpis	Tikslinė grupė	Mechanizmas	Rezultatai
1	ECORYS	2005 m. vidurys	Daugiau kaip 70 pasirinktų suinteresuotųjų šalių	Klausimynai	Gauti 56. Atsakymų suvestinė pateikta ECORYS ataskaitoje
2	ECORYS	2005 m. vidurys	25 pagrindinės suinteresuotosios šalys	Interviu	Atsakymų suvestinė pateikta ECORYS ataskaitoje
3	EASA	2005 m. gruodis	Nacionalinių institucijų konsultacinė grupė (AGNA)	Konsultacijos dėl metinės EASA taisyklių priėmimo programos	Užduotis BR.003 patvirtinta
4	EASA	2005 m. gruodis	Saugos standartų konsultacinis komitetas (SSCC)		Užduotis BR.003 patvirtinta
5	EASA	2005 m. gruodis	AGNA	Konsultacijos dėl veiklos plano pagal užduotį BR.003	Paskelbti veiklos planą
6	EASA	2005 m. gruodis	SSCC		
7	EASA	2007 m. gruodis	Visuomenė per internetines konsultacijas	NPA 2007-16	Gauta 1860 komentarų. Paskelbtas CRD
8	EASA	2008 m. kovas	Visuomenė per internetines konsultacijas	CRD 2007-16	Gauta 100 atsiliepimų iš 18 suinteresuotųjų šalių. Atsižvelgta Nuomonėje
9	EB	Nuo 2006 m. pradžios	Nacionalinės priežiūros institucijos	Dalyvavimas EUROCONTROL SRC susirinkime	Nuolatinis dalyvavimas ir debatai susirinkimuose
10	EB	Nuo 2007 m. pradžios	Nacionalinės institucijos	SES komitetas	Nuolatinė informacija teikiama susirinkimuose
11	EASA	Nuo 2007 m.	EGNOS ir Galileo	Reguliarus dalyvavimas GALCERT susirinkimuose	Pagerėjęs tarpusavio supratimas su GSA ir ESA
12	EASA	Nuo 2007 m.	IRIS (palydovinės ryšio paslaugos)	Reguliarus dalyvavimas išorinių ekspertų grupėje	Pagerėjęs tarpusavio supratimas su ESA

Komisija nuolat teikė informaciją apie EASA sistemos išplėtimo darbo pažangą Bendro dangaus komitetui (SSC), minėtai ICB ir EUROCONTROL saugos reglamentavimo komisijai (SRC).

Savo ruožtu Agentūra, kaip reikalaujama pagal jos taisyklių priėmimo tvarką, du kartus konsultavosi su AGNA ir SSCC atitinkamai dėl užduoties BR.003 įtraukimo į taisyklių priėmimo programą, o vėliau – dėl jos pažangos išsamaus veiklos plano. Nuo 2007 m. Agentūra taip pat dėjo visas pastangas palaikyti ryšį ne tik su kompetentingomis institucijomis, bet ir su pagrindinėmis suinteresuotosiomis šalimis dėl labai sudėtingų europinių sistemų, pvz., tų, kurios apima kosminės erdvės segmentą. Šios suinteresuotosios šalys buvo GNSS priežiūros institucija (GSA) ir Europos erdvės agentūra (ESA). Šios pastangos padidino apie NPA 2007-16 gautų komentarų kiekį ir kokybę. Kaip aprašyta 2008 m. kovo 18 d. paskelbtame CRD 2007-16, buvo išanalizuota daugiau kaip 1 800 gautų komentarų. Galop ir CRD sulaukė 100 atsiliepimų, kurie taip pat buvo išanalizuoti rengiant šią Nuomonę.

Taigi, visos suinteresuotosios šalys, akivaizdžiai atsižvelgiant į jų turimus išteklius, turėjo ne vieną galimybę išreikšti savo požiūrį Komisijai ir Agentūrai, laikantis *geresnio reglamentavimo* principo.

2.3 Problemos analizė

2.3.1 ATM ir ANS saugos lygis Europoje

2.3.1.1 Saugos informacijos šaltinis

Kiekvienais metais EUROCONTROL saugos reglamentavimo komisija (SRC) skelbia metinę saugos apžvalgą, kurią galima gauti internete. Šios ataskaitos 2007 m. leidiniu¹⁷, kuriame pateikiami duomenys iki 2006 m., pasinaudota kaip pagrindiniu šio poskyrio tikrųjų duomenų šaltiniu.

2.3.1.2 Saugos kultūra ir pranešimai

2006 m. 24 valstybės pranešė EUROCONTROL apie su ATM susijusius atsitikimus savo AST¹⁸ ataskaitose; metais anksčiau tokių pranešimų buvo 21. Tai yra **mažiau (maždaug 63 %) nei bendras** EUROCONTROL valstybių narių **skaičius**¹⁹. Taip yra dėl nepakankamo ANSP saugos duomenų prieinamumo centrams²⁰ arba todėl, kad duomenys apie to tipo atsitikimus paprasčiausiai nerenkami. Be to, bendras atsitikimų, apie kuriuos pranešta, skaičius ir duomenų kokybė tarp valstybių labai skiriasi.

Kai AST turi prieigą prie ANSP saugos duomenų ir yra tinkama pranešimo sistema, su ATM susijusių atsitikimų skaičius buvo didelis, nors didelė jų dalis ir tebuvo nereikšmingi techniniai įvykiai, neturėję poveikio saugai. Tačiau 2006 m. penkios valstybės kiekviena pranešė apie daugiau kaip 500 su ATM susijusių atsitikimų, o 10 iš 24 valstybių, pranešusių apie su ATM susijusius atsitikimus (t. y. 42 %), pranešė apie mažiau kaip 10 atsitikimų per metus.

Tai pažymima EUROCONTROL SRC metinėje ataskaitoje, kurioje nurodoma didelė pranešimo kultūros įvairovė tarp organizacijų bei institucijų ir pabrėžiama veiksmingesnio standartizavimo ES lygiu būtinybė.

¹⁷ EUROCONTROL saugos reglamentavimo komisija – 2007 m. metinė saugos ataskaita: http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc43_e1.0_r1%20-%20EPR%20Final.pdf

¹⁸ Metinė saugos ataskaita.

¹⁹ Šiuo metu 38: 25 ES valstybės (išskyrus Estiją ir Latviją), 2 su EASA asocijuotos valstybės (Norvegija ir Šveicarija), 6 valstybės iš Europos bendrosios aviacijos zonos (Albanija, Bosnija Hercegovina, Kroatija, Makedonija, Juodkalnija ir Serbija) ir dar 5 ECAC valstybės (Armėnija, Moldova, Monakas, Turkija ir Ukraina).

²⁰ Kaip reikalaujama ESARR 2, paskiriamas valstybių narių.

Ten taip pat pastebima, kad EUROCONTROL saugos reglamentinis reikalavimas (ESARR) 2²¹ dėl saugos atsitikimų ATM pranešimo ir vertinimo (1.0 jo leidimas) buvo paskelbtas 1999 m. lapkričio 12 d. ir galioja nuo 2000 m. sausio 1 d. ir kad praėjus septyneriems metams tik 2/3 susijusių valstybių teikė ataskaitas EUROCONTROL. Tai laikoma aiškiu lėtos pažangos pagal tarpvyriausybinius susitarimus požymiu.

Tačiau remiantis ESARR 2 ir Direktyvos 2003/42/EC²² reikalavimais 2007 m. centrų pateiktos ataskaitos EUROCONTROL rodo tolesnę pažangą diegiant saugos pranešimų kultūrą tarp atskirų personalo narių. Nepaisant to, remiantis minėta SRC metine ataskaita tebėra keletas dalykų, kurie reikalauja dėmesio:

- kelete ECAC²³ valstybių nesudaryta *teisingumo kultūros* aplinka pranešimų apie atsitikimus prasme ir, nors tai yra svarbiausias aspektas, nagrinėjamas pasauliniu, Europos ir nacionaliniu lygiais, pažanga tebėra apgailėtina; menka;
- nacionaliniu lygiu toliau trūksta saugos duomenų rinkimui ir analizei skirtų išteklių ir kvalifikuoto personalo.

Išteklių trūkumas aptariamas 2.3.3.2 poskyryje. *Teisingumo kultūros* klausimas šiame RIA toliau nenagrinėjamas, kadangi teisės aktų leidėjas neseniai jau priėmė specialias nuostatas dėl informacijos šaltinio apsaugos²⁴.

2.3.1.3 Bendras ATM ir ANS avarijų, incidentų ar atsitikimų skaičius

2006 m. išankstiniai bendro avarijų skaičiaus Europoje duomenys (orlaivių, kurių MTOM > 2 250 kg), palyginti su 2005 m., rodo padidėjimą (nuo 85 iki 96). Mažiau kaip 10 % šių avarijų baigėsi su aukomis. Tačiau ATMS/ANS ryšys (tiesioginis arba netiesioginis) su šiomis avarijomis pagal 2007 m. SRC metinę ataskaitą išliko mažas: maždaug 6 iš 96 avarijų (t. y. maždaug 6 %). Galima laikyti, kad pranešamumas apie avarijas (palyginti su bendru numatomu panašių įvykių, apie kuriuos nepranešta, skaičiumi) yra 100 %.

Didelio rizikingumo ATM incidentų skaičius 2006 m. šiek tiek sumažėjo, tačiau vis tiek tebeįvyksta maždaug 600 tokių incidentų per metus. Ir šiuo atveju optimistiškai laikoma, kad pranešamumas siekia 100 %.

Be to, EUROCONTROL vertinimu, 9 600 su ATM susijusių incidentų (įskaitant tuos, kurių svarba nedidelė ir kurie nekelia didesnės rizikos saugai), apie kuriuos pranešta 2006 m., gali sudaryti tik 31 % tikrojo bendro skaičiaus. Todėl Agentūra apskaičiavo, kad 2006 m. ECAC su ATM susijusių incidentų buvo maždaug 30 000 per maždaug 10 mln. IFR skrydžių.

EUROCONTROL taip pat užfiksavo, kad 2006 m. buvo pranešta apie 15 658 su ATM susijusius atsitikimus²⁵. EUROCONTROL neskaičiuoja šio tipo įvykių pranešamumo. Agentūra mano, kad jis galėtų būti maždaug 30 %, kaip ir incidentų.

Remiantis 2005 m. ECORYS atliktu tyrimu, per 10 metų laikotarpį nuo 1994 m. iki 2004 m. Europoje per metus vidutiniškai įvykdavo po 3,9 komercinių skrydžių avarijų su aukomis, kurioms įtakos turėjo ATM ir ANS aspektai. Jei nieko nebūtų daroma toliau didinant saugą,

²¹ http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/deliverables/esarr2_awareness_package/esarr2e20ri.pdf

²² 2003 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (2003/42/EB) dėl civilinės aviacijos įvykių pranešimų (OL L 167, 2003.7.4, p. 23).

²³ Europos civilinės aviacijos konferencija, šiandien vienijanti 42 valstybes, įskaitant visas ES 27 nares.

²⁴ Jau minėto 2008 m. vasario 20 d. Pagrindinio reglamento (EB) Nr. 216/2008 16 straipsnis.

²⁵ Reikia pažymėti, kad šis skaičius apima didelę dalį smulkių techninių įvykių, kurie neturi poveikio saugai, nes esama tinkamų pagalbinių taisomųjų priemonių, pvz., dubliuojamosios sistemos ir automatinis perkonfigūravimas.

t. y. avaringumas išliktų esamo lygio, iki 2025 m. per metus jau įvyktų 6–8 komercinių skrydžių avarijos su aukomis.

1.1 poskyryje buvo priminta, kad SESAR numato trigubą eismo išaugimą ECAC: t. y. 30 mln. IFR/skrydžių per metus, palyginti su dabartiniais 10 mln. Visi ekspertai sutaria, kad, jei nieko nebus daroma saugai didinti, dėl žymaus eismo išaugimo su sauga susijusių įvykių daugės. Kai kurie mano, kad, kadangi dėl eismo išaugimo jis taps dažnesnis ir tankesnis erdvėje, susijęs saugos įvykių padidėjimas gali būti ne tiesinis, o atvirkščiai – eksponentinis (t. y. daug didesnis). Tačiau Agentūra pastebi, kad dėl minėto eksponentinio padidėjimo kol kas nesutariama. Todėl 3 lentelėje numatytas tik tiesinis padidėjimas.

3 lentelė. Numatomas bendras su ATM ir ANS susijusių saugos įvykių skaičius

Su ATM ir ANS (tiesiogiai ar netiesiogiai) susijusių saugos įvykių skaičius	Pranešta EUROCONTROL 2006 m.	Pranešamumo įvertis	Numatomas bendras įvykių skaičius per 10 mln. IFR skrydžių per metus	Tiesinė įvykių skaičiaus ekstrapoliacija 30 mln. IFR skrydžių per metus
Avarijos su aukomis	3,9 (pranešta ECORYS)	100 %	-	6-8 (pagal ECORYS vertinimą)
Avarijos	6	100 %	6	18
Rizikingi incidentai	600	100 %	600	1 800
Visi incidentai	9 600	31 %	30 000	90 000
ATM atsitikimai	15 658	30 %	50 000	150 000

2.3.1.4 ATM ir ANS avarijos, incidentai, atsitikimai ir susijusios kategorijos

Minėtoje 2007 m. metinėje saugos ataskaitoje EUROCONTROL SRC taip pat įvertino svarbiausias avarijų ir incidentų kategorijas. Konkrečiai nustatyta, kad svarbiausia avarijų kategorija buvo **Susidūrimas ant žemės** – 2006 m. jai priklausė 11 % avarijų. Tarp jų rizikingiausias įvykis buvo **Įsibrovimas į kilimo ir tūpimo taką**, apie kuriuos 2006 m. ECAC pranešta 667 kartus, t. y. beveik po du atvejus per dieną. Tai atitinka 6 % padidėjimą 2006 m. palyginti su 2005 m. Nors bendra pavojingiausių įsibrovimų tendencija yra mažėjanti, šio tipo atsitikimai, ypač atsižvelgiant į numatomą tolesnį oro uostų apkrautumo didėjimą, pareikalaus nuolatinio dėmesio ir pastangų.

2006 m., palyginti su 2005 m., išaugo kategorija **Kontroliuojamas skrydis žemės objektų link (CFIT)** (nuo 5 iki 7). CFIT išlieka antra pagal svarbą kategorija. Reikia pastebėti, kad CFIT gali įvykti ir nedideliuose oro uostuose vykstant įprastam aviacijos eismui pagal IFR, kur kol kas nesama vertikaliųjų radijo navigacijos signalų. Bendras kategorijos **Beveik kontroliuojamas skrydis žemės objektų link (beveik CFIT)** incidentų skaičius sumažėjo (2006 m. – 21, 2005 m. – 31). Tačiau rizikingų incidentų skaičius išliko beveik toks pat didelis kaip ir 2005 m. (A sunkumo: 2006 m. – 3, 2005 m. – 4, B sunkumo: 2005 m. ir 2006 m. – po 6). Be to, didelio rizikingumo beveik CFIT dalis yra labai didelė.

Bendras kategorijos **Mažiausiojo atstumo reikalavimo pažeidimas** incidentų skaičius, palyginti su 2005 m., pagal absoliučius rodiklius vos sumažėjo (mažiau kaip 2 %), o pagal standartizuotus rodiklius – 6 %. Tą sumažėjimą atspindėjo ir didelio rizikingumo mažiausiojo atstumo reikalavimo pažeidimų rodikliai. Iš viso šiai kategorijai tebepriskaičiuojama maždaug 100 įvykių per milijoną skrydžio valandų per metus.

Po 2005 m. žymaus padidėjimo (30 %) pagal absoliutinius rodiklius, preliminarių duomenų apie **Neleistiną įskridimą į oro erdvę** padidėjimas 2006 m. buvo mažesnis (4 %), kas atitinka iš viso beveik 1 500 praneštų incidentų. Įvykių, apie kuriuos nepranešta, skaičius gali būti ir žymiai didesnis.

Kategorijai **Orlaivio nukrypimas nuo ATC tarpo** priklauso visų formų nukrypimai nuo nustatytų tarpų, įskaitant nukrypimus nuo priskirto ešelonų, maršruto, laiko ir mažiausio saugaus aukščio, kai taikoma. Visų šių įvykių kiekis paaiškina bendrą šios kategorijos incidentų skaičių, kuris 2006 m. padidėjo 5 % – atitinkamai pagal eismo išaugimą. Praneštų šios kategorijos įvykių skaičius sudarė 140 milijonui skrydžio valandų.

Be to, EUROCONTROL išskyrė tam tikrą *liekamąją* kategoriją, pavadintą **Orlaivio nukrypimas nuo taikomo ATM reglamento**. Reikia pažymėti, kad kai kurie orlaivių nukrypimai nuo taikomo ATM reglamento registruojami ir kitose kategorijose, kai atsitikimo aplinkybės atitinka tos kategorijos kriterijus (pvz., neleistinas įskridimas į oro erdvę). Tačiau šioje kategorijoje 2006 m. padidėjo tiek bendras praneštų įvykių skaičius (2 370 atsitikimų), tiek rizikingų incidentų skaičius (43).

2.3.1.5 Avarijos su aukomis, kurioms turėjo poveikį ATM ir ANS

ECAC strategija, skirta ATM 2000+, nustato aukšto lygio saugos tikslą: **".... Didinti saugos lygį užtikrinant, kad ATM sukeltų avarijų skaičius ir rimtų arba rizikingų incidentų skaičius nedidėtų, o, jei įmanoma, mažėtų"**. Avarijų, apie kurias praneša EUROCONTROL, skaičius kasmet kinta, kaip ir galima tikėtis, tačiau bendra tendencija šiuo metu nedidėja, nors eismas intensyvėja. Taigi, kalbant apie avarijas su aukomis, ECAC saugos tikslas šiuo metu pasiekiamas. **Konkrečiai 2006 m. nebuvo užregistruota su ATM ir ANS susijusių avarijų aukų.**

Tačiau dešimties metų laikotarpiu nuo 1997 m. iki 2006 m. ES 27+4 teritorijoje ne mažiau kaip devynios užregistruotos avarijos su aukomis buvo tiesiogiai arba netiesiogiai susijusios su ATM arba galbūt su ANS (pvz., nepakankamos navigacijos paslaugos arba savalaikės ar lengvai suprantamos AIS informacijos trūkumas):

- 1997 m. liepos 30 d., ATR-42, Air Littoral, Italija, 1 auka.
Orlaivis nusileido per toli ir per greitai, todėl nuriedėjo nuo 1 650 m ilgio Florencijos kilimo ir tūpimo tako Nr. 23. Kilimo ir tūpimo tako slenkstis buvo perkeltas, todėl teliko 1 030 m tūpimo atstumas;
- 1997 m. gruodžio 17 d., Як-42, Aerosweet, Graikija, 70 aukų.
Po to, kai orlaivis, leisdamasis pagal prietaisus, nepataikė ant tako, jam buvo nurodyta kilti, skristi į šiaurę ir laukti antro bandymo galimybės. Vietoj to orlaivis nukrypo į vakarus-pietvakarius ir 71,8 km atstumu nuo oro uosto atsitrenkė į kalną 1 000 m aukštyje;
- 1998 m. liepos 30 d., Beech 1900, Proteus Air, Prancūzija, 14 aukų.
600 m aukštyje orlaivis susidūrė su Cessna 177. Orlaivis buvo prašęs leidimo pakeisti skrydžio planą ir nusileisti žemiau 700 m į nekontroliuojamą oro erdvę, kad galėtų praskristi virš kruizinio laivo Norway. Orlaiviai naudojami skirtingais radijo dažniais ir greičiausiai sutelkė dėmesį į kruizinį laivą;
- 1999 m. vasario 25 d., Dornier 328, Minerva Airlines, Italija, 4 aukos.
Leisdamasis ant Genujos kilimo ir tūpimo tako Nr. 29 orlaivis, remiantis pranešimais, nusileido per toli ir per greitai, pavėju. Priartėjus kilimo ir tūpimo tako pabaigai pilotas greičiausiai bandė pasukti orlaivį į šoną, bet nesėkmingai. Orlaivis nuriedėjo nuo tako ir įkrito į Genujos įlankos vandenį;
- 1999 m. gruodžio 11 d., British Aerospace ATP, SATA Air Açores, Portugalija (Azorai), 35 aukos.

Skrydžio maršrutas kirto atmosferos frontą su padrikais audros debesimis, liūtimis, turbulencija ir stipriais pietvakarių vėjais, todėl įgula nusprendė pakeisti skrydžio planą, pasirinkdama maršrutą, pagal kurį reikėjo nusileisti virš kanalo tarp *Pico* ir *Sao Jorge* salų, kad patektų į 250 deg *VOR Horta* antenos veikimo sritį. *Horta* dispečeris iš pradžių nukreipė orlaivį į FL 100. Tuomet įgula paprašė nusileisti iki 1 500 m ir jai buvo duotas leidimas bei nurodyta išlaikyti matymo lauke *Pico* salą. Nusileidimo metu pranešta apie stiprų lietų ir turbulenciją. Praėjus septynioms minutėms po leidimosi pradžios orlaivis atsitrenkė į *Pico da Esperanca* šiaurinį šlaitą *Sao Jorge* saloje, IMC. GPWS perspėjo įgula 17 sekundžių prieš susidūrimą;

- 2000 m. gegužės 25 d. – susidūrimas ant kilimo ir tūpimo tako *Charles De Gaulle* oro uoste (Prancūzija)²⁶, 1 auka.
Galimos priežastys: pirmiausia – klaidingas skrydžių vadovo supratimas apie vieno orlaivio padėtį, kurį sustiprino sąlygos ir darbo metodai ir dėl ko jis leido *Shorts* orlaiviui susilygiuoti. Antra, sisteminės patikros procedūrų nebuvimas ATC, dėl ko nebuvo įmanoma ištaisyti klaidos;
- 2001 m. spalio 24 d. – susidūrimas ant *Linate* oro uosto (Italija)²⁷ kilimo ir tūpimo tako, 114 aukų.
Tyrimas padarė išvadą, kad galima laikyti, jog tiesioginė avarijos priežastis – orlaivio *Cessna* įsibrovimas į naudojamą kilimo ir tūpimo taką. Akivaizdus paaiškinimas – kad su žmogiškuoju faktoriumi susiję *Cessna* įgulos veiksmai prasto matomumo sąlygomis turi būti vertinami atsižvelgiant į sąlygas, kurios leido vykty įvykių sekai, sukėlusiai mirtiną susidūrimą; lygiai taip pat galima teigti, kad Milano *Linate* oro uoste galiojanti sistema nebuvo tinkama nesusipratimams išvengti, neskaitant *inter alia* netinkamų procedūrų ir akivaizdžių žmogaus klaidų;
- 2001 m. lapkričio 24 d., *British Aerospace 146, Crossair, Šveicarija, 24 aukos.*
2001 m. lapkričio 24 d. 20.01 val. UTC laiku orlaivis pakilo iš Berlyno *Tegel* oro uosto skrydžiui į Ciurichą. 20.58 val. UTC laiku, po ramaus skrydžio, orlaivis gavo leidimą standartiniam VOR/DME artėjimui prie Ciuricho oro uosto tako Nr. 28. Prieš avariją patyrusį orlaivį ant Ciuricho oro uosto tako Nr. 2 nusileido *Embraer EMB 145*, reisas CRX 3891. Įgula informavo aviadispečerinę, kad oro sąlygos šiame take artimos kritinėms. 21.00 val. UTC laiku reisas CRX 3597 perdavė pranešimą oro uosto valdymo dažniu. 21.06 val. orlaiviui pasiekus 728 m mažiausiąjį leidimosi aukštį (MDA), kapitonas pasakė antrajam pilotui, kad tikrai mato žemę ir tęsė leidimąsi. Netrukus po to orlaivis užkabino medžių viršūnes ir atsitrenkė į žemę;
- 2002 m. liepos 1 d. – susidūrimas ore (virš *Überlingen*)²⁸, 71 auka; buvo nustatytos šio priežastys *inter alia*:
 - ATC laiku nepastebėjo gresiančio atskirties pažeidimo. Nurodymas leisti TU154M buvo duotas tuo metu, kai nebebuvo įmanoma užtikrinti nustatytos atskirties nuo B757-200.
 - TU154M laikėsi ATC nurodymo leisti ir tai darė net po to, kai TCAS rekomendavo jam kilti. Šis manevras buvo atliekamas prieštaraujant sugeneruotam TCAS RA.
 - ACAS/TCAS II integravimas į bendrąją aviacijos sistemą buvo nepakankamas ir ne visais aspektais atitiko sistemos filosofiją.
 - ICAO paskelbti reglamentai dėl ACAS/TCAS ir atitinkami nacionalinių aviacijos institucijų reglamentai, darbinės ir procedūrinės TCAS gamintojo ir operatorių instrukcijos nebuvo standartizuotos, neišsamios ir iš dalies prieštaringos.
 - Oro eismo paslaugos teikėjo vadybos ir kokybės užtikrinimo sistema neužtikrino, kad nakties metu visose veikiančiose darbo vietose nuolat būtų skrydžių vadovai.

²⁶ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20000525-0>

²⁷ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20011008-0>

²⁸ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20020701-1>

- Oro eismo paslaugos teikėjo vadybos ir kokybės užtikrinimo sistema ilgus metus toleravo praktika, kad nedidelio eismo srauto metu naktį dirbdavo tik vienas skrydžių vadovas, kai kitas ilsėdavosi.

2006 m. penkios iš septynių CFIT avarijų pareikalavo aukų. Nors ATM nebuvo tiesioginis ar netiesioginis priežastinis veiksnys, EUROCONTROL nepateikė jokių duomenų, kurie leistų padaryti išvadą, jog tinkamos ANS būtų galėjusios užtikrinti, kad tos avarijos nebūtų įvykusios.

2.3.1.6 Pagrindinės rizikos sritys

Apibendrinant, minėtoje 2007 m. metinėje saugos ataskaitoje EUROCONTROL SRC išvardija šias pagrindines rizikos sritis:

- **Susidūrimai ant žemės** ir ypač **įsibrovimai į kilimo ir tūpimo taką;**
- **Neleistinas įskridimas į oro erdvę;**
- **Kontroliuojamas skrydis žemės objektų link (CFIT) arba beveik CFIT**, kur rizikingų incidentų (A sunkumo ir B sunkumo) dalis bendrame CFIT skaičiuje yra labai didelė (43 % 2006 m., palyginti su 32 % 2005 m.) ir toliau didėja. Palyginimui: mažiausiojo atstumo reikalavimo pažeidimo kategorijos rizikingų incidentų dalis sudaro maždaug 20 %, o įsibrovimo į kilimo ir tūpimo taką kategorijos – 10 %;
- **Orlaivio nukrypimas nuo ATC tarpo;**
- **Ešelono šuoliai;**
- **ATS lygis prie oro uostų.**

Dėl pastarojo aspekto, ypač netoli antraeilių oro uostų, SRC dar 2005 m. pareiškė susirūpinimą dėl skirtingo oro erdvės klasifikavimo ir skirtingo teikiamų ATS lygio įvairiose valstybėse. Minėtoje 2007 m. ataskaitoje EUROCONTROL padarė išvadą, kad nesama standartinės ATS teikimo ir kontroliuojamos oro erdvės komerciniams skrydžiams apibrėžimo metodikos. Todėl, remiantis SRC, būtini reglamentiniai veiksmai konkrečiai šioje pagrindinėje rizikos srityje.

Iš to, kas pasakyta, Agentūra daro išvadą, kad:

- būtinas visuotinės sistemos požiūris ATM ir ANS saugai padidinti;
- būtinas dėmesys ne tik ATM, bet ir ANS paslaugoms;
- bendras avarijų (arba avarijų su aukomis) skaičius yra toks mažas, kad, norint patikimai įvertinti saugos rodiklius, būtina pagerinti pranešimo apie incidentus sistemas ir centralizuotą analizę perorganizuoti atsižvelgiant į visuotinės sistemos perspektyvą.

2.3.1.7 Saugos įvykių kaina

Sunkiausia su ATM susijusi avarija gali būti smarkus dviejų labai didelių orlaivių susidūrimas, kurio metu būtų pramušti abu korpusai ir žūtų net daugiau kaip 500 žmonių²⁹.

Vieno žmogaus gyvybės vertė moralės požiūriu yra labai diskutuotina sąvoka. Tačiau, atsižvelgiant į draudimo išlaidas ir remiantis literatūra³⁰, šiame dokumente laikoma, kad ji lygi maždaug 1 mln. EUR. Viena ATM ir ANS avarija, kurią patiria bent vienas didelis komercinis orlaivis, gali nesunkiai nusinešti 50 žmonių gyvybių. Taigi, bendra šių aukų kaina gali būti vertinama 50 mln. EUR.

²⁹ <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19770327-0>

³⁰ http://www.law.harvard.edu/programs/olin_center/papers/pdf/422.pdf

2008 m. kovo 30 d. internete buvo pasiūlyta keletas panaudotų orlaivių. Šiuolaikiški, palyginti dideli verslo klasės reaktyviniai lėktuvai buvo siūlomi už 15–34 mln. USD³¹, t. y. vidutinė liekamoji verslo klasės reaktyvinio lėktuvo kaina gali būti skaičiuojama maždaug 20 mln. EUR. Todėl skaičiuojama, kad didelio komercinio oro lainerio kaina yra nemažesnė kaip 100 mln. EUR (o labai didelių, pvz. B-747, – dvigubai didesnė).

Todėl dviejų B-747 susidūrimo avarijos nuostoliai siektų $200 + 200 = 400$ mln. EUR. Aukų kaina pridėtų dar 500×1 mln. EUR = 500 mln. EUR. Bendri nuostoliai galėtų siekti 900 mln. EUR, laikant, kad ant žemės nepadaryta jokių papildomų nuostolių trečiosioms šalims. Tačiau tokio tipo avarijos (kuri per visą aviacijos istoriją buvo tik viena) tikimybė yra labai menka, todėl tolesniuose šio RIA poskyriuose netiktų vertinti nuostolių tokia milžiniška suma.

Tikėtina, kad vidutinė avarija (tiesiogiai ar netiesiogiai susijusi su ATM arba ANS) kainuotų komercinį reaktyvinį orlaivį (kurio liekamoji vertė maždaug 100 mln. EUR) ir 50 gyvybių, taigi, bendra kaina būtų 150 mln. EUR. Laikoma, kad į šią kategoriją galėtų patekti viena iš penkių (t. y. 20 %) su ATM ir ANS susijusių avarių.

Kai dėl likusių 80 % avarių, galima pastebėti, kad ES 27+4 dažniausi saugos įvykiai važiuojant žeme yra susidūrimai su nejudamais objektais arba antžemine įranga. ATM irgi gali būti priežastinis veiksnys.

Tokie **atsitikimai oro uostuose, nors paprastai nenusinešantys gyvybių ir nesunaikinantys orlaivio, vis tiek atneša didelių nuostolių.** Pagal Avarių ant žemės prevencijos (GAP) programą, kurią 2003 m. pradėjo vykdyti Skrydžių saugos fondas³² (FSF yra nepriklausoma tarptautinė pelno nesiekianti organizacija), net dėl nedidelio incidento gali tekti atlikti brangų orlaivio remontą, o dar didesnius nuostolius atneša numatytų skrydžių atšaukimas ir orlaivio prastova, kas visame pasaulyje sudaro 10 000 mln. USD per metus, t. y. vidutinė avarijos ar incidento kaina siekia 370 000 USD. ATM avarijoms priskiriami ir įvykiai, atsitinkantys orlaiviams važiuojant zonomis už kilimo ir tūpimo takų. Į FSF skaičiavimų rezultatus įtraukti ir smulkūs (todėl pigesni ir greičiau pataisomi) perone stovinčių orlaivių apgaditimai. Todėl šiame RIA panaudojus FSF apskaičiuotas vertes galima gauti pernelyg mažą, o ne per didelę nuostolių kainą. Imant 1 EUR = 1,35 USD (2006 m.), **vidutinė vieno tokio įvykio kaina gali siekti 270 000 EUR. Čia laikoma, kad tokie įvykiai sudaro 80 % su ATM ir ANS susijusių avarių.**

Vienos su ATM ir ANS susijusios avarijos kaina gali būti įvertinama taip:

$$(1 \times 150 \text{ mln. EUR}) \times 20 \% + (4 \times 270\,000 \text{ EUR}) \times 80 \% = 37\,770\,000 \text{ EUR}$$

2.3.1.3 poskyryje buvo apskaičiuota, kad, jei nieko nebus padaryta saugai padidinti, su ATM ir ANS susijusių avarių skaičius sieks 18 per metus.

Taigi, daroma išvada, kad per ateinančius du dešimtmečius su ATM ir ANS susijusių avarių Europoje kaina vidutiniškai gali būti $18 \times 37,77 = 680$ mln. EUR per metus.

2.3.2 Reglamentavimo sistema

2.3.2.1 Pasaulinė reglamentavimo sistema: ICAO

ICAO sistemai galioja prie Agentūros Nuomonės 03/2007³³ pridėtame RIA išsakyti argumentai. Apibendrinant, ICAO priedais ir jų perkėlimu į nacionalinius teisės aktus pagrįstai sistemai būdingi šie pagrindiniai trūkumai:

³¹ <http://www.aviationbusinessindex.net/listings.asp?airframe=F&make=GULFSTREAM>

³² http://www.flightsafety.org/gap_home

³³ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/03_2007/RIA%20Opinion%203-2007.pdf

- nėra teisiškai privalomų tarptautinių taisyklių;
- taisyklės dažnai apibrėžia *ką* daryti, bet ne *kas* (t. y. kokia organizacija) ir *kaip* (pvz., kompetentingų institucijų sertifikavimu ir priežiūra) tai turi daryti;
- kiekvienoje susitariančiojoje šalyje prireikia lygiagrečių perkėlimo į teisės aktus procesų, kuriems būdingas nevienalytiškumas, laiko terminų skirtumai ir darbo dubliavimasis.

2.3.2.2 Taisyklių priėmimas ir standartizacija Europoje

Remiantis SESAR ataskaita D1³⁴, nors yra parengti visai Europai skirti saugos reglamentai ir pranešimų apie rezultatus programa, jų įgyvendinimas netolygus ir labai lėtas. Toks elgesys nepriimtinas ir turi būti padarytas skaidrus, kad jį sąmoningai galėtų įvertinti galutiniai vartotojai. Dabartinė vadybos ir vykdymo užtikrinimo metodika nepajėgi priversti valstybes įgyvendinti minėtus reglamentus. Tokia padėtis turi keistis ir būtina viena institucinė sistema, turinti organizacinę ir vadybinę struktūrą, kuri turėtų įgaliojimus tai daryti suprantamai ir nuosekliai. Jei saugos lygis negali būti didinamas, pajėgumas negali augti.

Jau minėtoje EUROCONTROL SRC parengtoje 2007 m. metinėje saugos ataskaitoje taip pat sakoma, kad ATS teikimo lygiu netoli antraeilį oro uostų jau buvo susirūpinta 2005 m. SRC, kur pagrindinis dėmesys buvo skirtas tam, kad jais vis daugiau naudojasi komerciniai vežėjai, ir skirtumams tarp valstybių narių dėl oro erdvės klasifikavimo ir teikiamų oro eismo paslaugų lygio.

SRC parengė klausimyną, skirtą išsiaiškinti reikiamą informaciją ir sutelktą ties komercinių oro paslaugų taikoma oro erdvės klasifikacija ir teikiamų ATS tipais:

... nesama standartinės ATS teikimo ir kontroliuojamos oro erdvės apibrėžimo komerciniams skrydžiams metodikos...

Todėl SRC, be veiksmų, kuriuos reikia įgyvendinti nacionaliniu lygiu, rekomendavo visoje Europoje suderinti AFIS paslaugos teikimą.

Konkrečiai per ESARR įgyvendinimo stebėsenos ir paramos (ESIMS) programą EUROCONTROL pastebėjo (2007 m. metinė saugos ataskaita), kad kai kurie *bendrojo* pobūdžio požymiai buvo būdingi dideliame skaičiui atvejų visame kontinente. Šie *bendrieji požymiai* rodo, kad esama visai Europai būdingų aspektų, kuriems būtini veiksmai Bendrijos lygiu. Tai yra:

- susitarimų dėl ATFM ir ASM saugos priežiūros trūkumas;
- kai kurių ESARR nuostatų įgyvendinimo nepakankamumas;
- saugos priežiūros susitarimų formalizavimo siejant su sienų kirtimo situacijomis trūkumas;
- prasta sistemų pokyčių saugos priežiūra;
- susitarimų dėl ANSP išduodamų sistemų patikros ES deklaracijų priėmimo ir tikrinimo NSA, kaip reikalaujama Reglamente (EB) Nr. 552/2004, trūkumas;
- nuobaudų už SES reglamentų pažeidimus, kuriuos padaro sertifikuoti paslaugų teikėjai, užtikrinimo priemonių trūkumas;
- prastas *saugos direktyvų* sampratos (kurią inspiravo tinkamumo skraidyti direktyva), plačiai taikomos kitose aviacijos srityse, įgyvendinimas;
- būtinybė patikslinti SES sertifikavimo taisyklių taikymo sritį ir taikomumą mažoms organizacijoms, teikiančioms informaciją orlaiviams, pirmiausia – atsižvelgti į labai skirtingą paslaugos sudėtingumo lygį FIS kategorijoje.

Papildomą esamos saugos reglamentavimo sistemos Europoje analizę Agentūra jau pateikė minėtame RIA, pridėtame prie Nuomonės 03/2007, kur buvo padaryta išvada, kad

³⁴ <http://www.sesar-consortium.aero/deliv1.php>

bet kuri taisyklė, standartas ar reikalavimas, kuriuos priima ir paskelbia bet kuri iš esamų tarpvyriausybinių aviacijos organizacijų, nėra iškart taikytina, kol nėra perkeliama į nacionalinius teisės aktus, ir kad tokios organizacijos neturi jokių įgaliojimų išduoti sertifikatus ar priversti savo narius laikytis savo standartų.

2.3.2.3 Fragmentinė reglamentavimo sistema

Dauguma suinteresuotųjų šalių, su kuriomis ECORYS konsultavosi išankstinio poveikio vertinimo metu, iš esmės arba iš dalies sutiko su 2.3.2.1 ir 2.3.2.2 poskyriuose nustatytomis problemomis. Nors ne visos šalys sutiko, kad gali būti atvejų, kai ICAO taisyklės nėra privalomos, jos sutiko, kad esama daug erdvės interpretavimo skirtumams ir lėtam įgyvendinimui nacionaliniuose teisės aktuose.

Suinteresuotųjų šalių požiūrį, kaip ECORYS pastebėjo 2005 m., palaikė ir SESAR projektas, kuris 2007 m. liepą paskelbtos savo 3-osios ataskaitos (DLM-0612-001-01-00) 5.2.4.1 poskyryje tvirtino, kad Europos civilinės aviacijos teisėkūrai būtina europinė pokyčių vadybos saugos reglamentavimo sistema, nustatanti pastovias procedūras ir kolektyvinius procesus.

Šios sistemos sukūrimui paremti ir sėkmingam pokyčių įgyvendinimui užtikrinti SESAR išskyrė tris pagrindines rekomendacijas:

- Europos Sąjunga ir valstybės narės turėtų paskirti europinio lygio saugos reglamentavimo instituciją, kuri kartu būtų ir pokyčių vadybos reglamentinė sąsaja ir sąveikautų su SESAR JU, kuris turi būti įkurtas ne vėliau kaip iki SESAR apibrėžimo etapo pabaigos;
- paskirtoji europinė saugos reglamentavimo institucija turi parengti pokyčių vadybos (apžvalgos) procedūrą ir, kai reikia, siūlyti Europos civilinės aviacijos teisės aktų bei esamų saugos reglamentavimo reikalavimų ir susitarimų pakeitimus;

Aukšto lygio grupė, kurią 2006 m. įsteigė vicepirmininkas Jacques Barrot, 2007 m. liepą pateiktos savo galutinės ataskaitos 1 rekomendacijoje taip pat nurodė, kad susiskaidymas yra pagrindinė kliūtis Europos aviacijos sistemos veiksmingumui gerinti. Kadangi tai įveikti galima tik Europos lygiu, HLG rekomendavo sustiprinti Europos Bendrijos vaidmenį, o Bendrijos metodą taikyti kaip vienintelį mechanizmą Europos aviacijos reglamentavimo planui parengti. Tai taip pat turėtų panaikinti ES ir kitų reglamentavimo procesų dubliavimąsi, užtikrinant nepriklausomas reglamentavimo ir paslaugų teikimo struktūras ir užtikrinant, kad saugos reglamentavimo veikla būtų vykdoma nepriklausomai nuo kitų reglamentavimo formų (pvz., ekonominio ar finansinio). Savo 6 rekomendacijoje HLG dar aiškiau pasiūlė sutelkti EUROCONTROL dėmesį į būtinas europines funkcijas, ATM tinklo projektavimą ir paramą reglamentavimui, kurios prašo Europos Komisija ir valstybės narės, atsakomybę už saugos reglamentavimo veiklą perduodant Agentūrai. Galiausiai, savo 8 rekomendacijoje HLG paprašė Komisijos įgalioti Agentūrą kaip vienintelę ES aviacijos saugos reglamentavimo priemonę, įskaitant oro uostus ir ATM.

Europos Komisija pritarė HLG pateiktoms išvadoms ir paskelbė aviacijai skirtų siūlomų teisės aktų paketą, kuris turi būti paskelbtas 2008 m. kad būtų panaikintas saugos reglamentavimo sistemos susiskaidymas ES lygiu³⁵.

Apibendrinant, suinteresuotosios šalys, SESAR ir HLG nustatė, kad nedelsiami taisomieji veiksmai būtini dėl problemų, kurios kyla dėl šiuo metu suskaidytos saugos reglamentavimo sistemos ir tarpvyriausybinių metodikos teisinių trūkumų. Kaip vieną iš bendram Europos ATM ir ANS sistemos veiksmingumui kenkiančių veiksnių EUROCONTROL SRC taip pat pripažino ATM taisyklių nevienodumą visoje Europoje. Todėl Komisija paskelbė apie savo ketinimą imtis iniciatyvos ir išspręsti šiuos klausimus.

³⁵ 2007 m. gruodžio 20 d. COM(2007) 845 galutinis – Pirmoji teisės aktu, susijusių su Europos bendra oro erdve, įgyvendinimo ataskaita: laimėjimai ir tolesnės veiklos kryptis.

2.3.3 Procesai nacionaliniu lygiu

2.3.3.1 Svarbiausi ESIMS nustatyti nesilaikymo atvejai

4 lentelėje pateikiami svarbiausi ESIMS auditų iki 2006 m. nustatyti nesilaikymo atvejai, minimi toje pačioje SRC ataskaitoje.

4 lentelė. Numatomas bendras su ATM ir ANS susijusių saugos įvykių skaičius

Žymuo	Nuostatos, kurio nesilaikoma	Valstybių, kuriose nesilaikymo atvejis nustatytas, dalis %
RLMK0240	Rizikos vertinimo ir sumažinimo taisyklės	90
ESIM0030	Patikra, kaip ANSP įgyvendina SMS	90
ESIM0020	ESARR 2 įgyvendinimo patikra	90
PERS0340	ATM ir ANS inžinerinio personalo saugos taisyklės	90
FRAM0430	Saugos rodikliai nacionaliniu lygiu	80
ESIM0050	Inžineriniam personalui skirtų ESARR 5 įgyvendinimo patikra	80
RES0160	Saugos rekomendacijos arba saugos priemonės	80
PERS0350	Inžinerinio personalo saugos priežiūra	80
PERS0360	Subrangovų (pvz., techninės priežiūros organizacijų) priežiūra	70
PERS0280	Procedūrų auditas ATCO kompetencijai nustatyti	70
ESIM0040	ATCO skirtų ESARR 5 įgyvendinimo patikra	70
ESIM0010	ESARR 1 įgyvendinimo patikra	70
RLMK0220	Pranešimas apie su ATM susijusius atsitikimus	70

2.3.3.2 Dabartiniai ATM ir ANS saugos priežiūros veiksmai

Be to, SRC pastebėjo, kad kelete valstybių trūksta tinkamai kvalifikuoto personalo, galinčio vykdyti saugos reglamentavimo funkcijas. Tai aktualiau kompetentingoms institucijoms nei ANSP – daugelis institucijų kovoja dėl būtino biudžeto, kuris leistų joms pasiūlyti patrauklų atlyginimą ir karjeros perspektyvas galimiems kandidatams. Ši problema galbūt galėtų būti išspręsta ryžtingesniais valstybių veiksmais steigiant stiprias ir patikimas nacionalines aviacijos (priežiūros) institucijas. Antra vertus, Agentūra pastebi, kad galbūt išteklių sutelkimas ES arba regioniniu lygiu galėtų būti logiškesnis žingsnis siekiant optimaliai išnaudoti nedidelius turimus išteklius, taip pat atsižvelgiant į augantį ATM ir ANS sudėtingumą.

Tačiau šio RIA tikslais laikyta, kad, kadangi taisyklių priėmimas jau centralizuotas per SES, nebūtina vertinti jau anksčiau įvykusio minėto atsakomybės perkėlimo.

Taip pat, kadangi Agentūra nesiūlo perduoti jai didelės sertifikavimo užduočių dalies, nebūtina tiksliai nustatyti FTE, nacionaliniu lygiu naudojamų ATM ir ANS sertifikavimui ir priežiūrai, kadangi jie nesikeis.

2.3.4 Plėtros iššūkiai

Bendras intensyvėjančio eismo ir naujų technologijų (sampratų) įdiegimo poveikis sukels keletą galimai reikšmingų saugos sunkumų per SESAR laikotarpį. Dalis šių sunkumų gali būti tokie:

- eismo išaugimas iš ir į naujas valstybes nares (ES 10+2), kas reiškia sudėtingesnes eismo schemas, nes rytų-vakarų maršrutai susikirs su tradiciniais šiaurės-pietų maršrutais;
- atitinkamas ES vidaus skrydžių dalies padidėjimas;
- intensyvus RNAV naudojimas aukštesnėje oro erdvėje, dėl ko prireiks sudėtingesnių eismo schemų;
- pagrindinių centrinių oro uostų užpildymas ir *ypač didelio tankio* ribinių zonų aplink juos susidarymas;
- regioninių oro uostų plėtra, kas didina vidutinio ir žemo lygio eismo sudėtingumą;
- pastovus bendrosios aviacijos augimas ir labai lengvų reaktyvinių lėktuvų (VLJ) atsiradimas, kas didina vidutinio ir žemo lygio eismo sudėtingumą ir tankumą;
- padidėjęs orlaivių ir antžeminės įrangos duomenų jungčių naudojimas;
- pradėjimas naudotis EGNOS pagrįstomis artėjimo prietaisų procedūromis, kad taip pat didina nedidelių oro uostų panaudojimo galimybę;
- sraigtasparniams skirtos prietaisų procedūros;
- automatinį radijo tinklą (UAS) įdiegimas nesegreguotoje oro erdvėje.

2.3.5 Išvados ir ES įsikišimo pagrindimas

Apibendrinant – nustatytos ir išanalizuotos problemos suteikia pagrindą įsikišimui ES lygiu, kad būtų galima:

- padidinti ATM ir ANS, dėl kurių gali kilti maždaug 18 avarių per metus (1/3 iš jų su aukomis), saugą;
- sumažinti nuostolius dėl su ATM ir ANS susijusių avarių ir incidentų ES, kurie gali būti įvertinti maždaug 680 mln. EUR (2006 m. duomenimis) per metus;
- daryti pažangą siekiant nuoseklios ir nesuskaidytos saugos reglamentavimo sistemos, aiškiai atskirtos nuo paslaugų teikimo ir kitų reglamentavimo ar visuomeninio įsikišimo formų;
- įsteigti patikimą reglamentavimo sistemą, skirtą užtikrinti civilinės aviacijos saugos reglamentavimą pagal visuotinės sistemos požiūrį;
- paremti SESAR projektą nustatant vieną saugos reglamentavimo instituciją, kuri gebėtų palengvinti ankstyvą ir sklandų įgyvendinimą pagreitindama savo išvadų patvirtinimą ir sertifikavimą saugos atžvilgiu;
- ES lygiu pagerinti pranešamumą apie incidentus ir ATM atsitikimus ir jų analizę.

2.4 Tikslai ir rodikliai

2.4.1 Tikslai

Numatomo EASA sistemos išplėtimo, aprėpiant ATM ir ANS, tikslai turi būti susiję su problemomis, susijusiomis su esamu saugos taisyklių priėmimo organizavimu ir saugos priežiūros sertifikavimo bei tinkamo kompetentingų institucijų pranešamumo trūkumais.

Nustatyti tikslai gali būti klasifikuojami į tris lygius, kuriuos Komisijos tarnybos paprastai taiko poveikiui vertinti, t. y.:

- **bendrieji tikslai**, kurie atspindi bendruosius politikos siekinius;
- **specialieji tikslai**, kurie yra konkretni planuojamos teisėkūros iniciatyvos tikslai, padedantys pasiekti bendruosius tikslus. Tiek bendriesiems, tiek specialiesiems tikslams turi įtakos veiksniai, kurių Komisija arba Agentūra tiesiogiai nekontroliuoja, todėl juos kartais sunku įvertinti;
- **darbiniai tikslai**, kurie yra susiję su tiksliais pasiūlymo rezultatais ir kurie gali būti vertinami ar net išmatuojami atitinkamais rodikliais.

EASA sistemos išplėtimo aprėpiant ATM ir ANS tikslai ir rodikliai pateikti 2.4.2–2.4.5 poskyriuose.

2.4.2 Bendrieji tikslai

Bendrieji visuomeniniai Europos Komisijos tikslai, kaip aprašyta Komisijos darbo programoje ir Metinėje politikos strategijoje³⁶, kuri savo ruožtu pagrįsta Lisabonos strategija, yra šie:

- sudaryti sąlygas Europos *gerovei*, kuri, be sąžininga konkurencija pagrįstos vidaus rinkos suformavimo, taip pat reiškia ir didesnę transporto sistemos veiksmingumą;
- sustiprinti Europos įsipareigojimą siekti *solidarumo*, kuris reiškia to paties piliečių apsaugos lygio visoje ES 27 + 4 teritorijoje užtikrinimą;
- sustiprinti piliečių *apsaugą* saugumo ir *transporto saugos* prasme;
- projektuoti ir propaguoti šiuos tikslus už ES ribų per *stipresnę balsą pasaulyje*.

2.4.3 Specialieji tikslai

Specialieji tikslai yra susiję su specialiais oro transporto tikslais, kuriuos taip pat palaiko kitos iniciatyvos, pvz., Bendro Europos dangaus sukūrimas ir EASA sistemos įsteigimas. Išsamiau šie specialieji tikslai gali būti nustatyti iš HLG ataskaitoje pateikiamų rekomendacijų ir nurodyti 5 lentelėje.

5 lentelė. Specialieji tikslai, susiję su HLG pateiktomis rekomendacijomis

Ištrauka iš HLG rekomendacijų			Susiję specialieji tikslai
Nr.	Pavadinimas	Tekstas	
1	ES kaip aviacijos reglamentavimo Europoje varomoji jėga	Susiskaidymas yra pagrindinė kliūtis Europos aviacijos sistemos veiksmingumui. Kadangi ją panaikinti galima tik Europos lygiu, stiprinant Bendrijos vaidmenį ir Bendrijos metodą kaip vienintelį mechanizmą sutvarkyti Europos aviacijos reglamentavimą panaikinant ES ir kitų reglamentavimo procesų dubliavimąsi, užtikrinant nepriklausomas reglamentavimo ir paslaugų teikimo struktūras ir užtikrinant, kad saugos reglamentavimo veikla būtų vykdoma nepriklausomai nuo kitų reglamentavimo formų.	<ul style="list-style-type: none"> • Panaikinti saugos reglamentavimo procesų dubliavimąsi • Užtikrinti saugos reglamentavimo veiklos struktūras, nepriklausomas nuo kitų reglamentavimo ar visuomeninio įsikišimo formų.
2	Didesnė atsakomybė pramonei	Suteikti daugiau atsakomybės pramonei, laikantis vidaus rinkos liberalizavimo strategijos. Sistemiskiau įtraukti pramonę į aviacijos sistemos taisyklių priėmimo procesą.	<ul style="list-style-type: none"> • Sistemiskai įtraukti pramonę į taisyklių priėmimo procesą
3	Geresnis reglamentavimas	Taikyti geresnio reglamentavimo principus, vengiant perteklinio reglamentavimo ir atliekant išsamius poveikių vertinimus bei konsultuojantis.	<ul style="list-style-type: none"> • Į taisyklių priėmimo procesą įtraukti išsamius poveikių vertinimus ir konsultacijas
4	Veiksmingumo didinimas	Pritaikyti ATM reglamentavimo sistemą ir valdymo struktūras, kad būtų paskatintas geresnis veiksmingumas. Kai įmanoma, lengvinti rinkos principų taikymą atsiejant ir liberalizuojant ANSP paslaugas.	<ul style="list-style-type: none"> • Skatinti europinių atsietųjų paslaugų teikėjų atsiradimą • Skatinti, kad AFIS ir peronų vadybos paslaugas teiktų MVĮ
5	Bendro Europos dangaus suformavimas	Skatinti Bendro Europos dangaus (SES) ir SESAR formavimą iniciatyvia vadyba ir kasmetine pažangos stebėseną ir pranešimu Europos Komisijai	<ul style="list-style-type: none"> • Panaikinti saugos reglamentavimo procesų dubliavimąsi

³⁶ Žr. http://europa.eu.int/comm/atwork/programmes/index_en.htm

6	Eurocontrol įgaliojimas ir sutelkimas	Įgalioti Eurocontrol imtis pagrindinio vaidmens siekiant Bendro Europos dangaus ir SESAR tikslų pagal ES nustatytą strateginę ir reglamentinę schemą. Sutelkti jos veiklą ties aukščiausios kokybės europinių funkcijų ir ATM tinklo projektavimu ir padėti reglamentavimui pagal Europos Komisijos ir valstybių narių prašymus. Perduoti atsakomybę už saugos reglamentavimo veiklą EASA.	<ul style="list-style-type: none"> • Panaikinti saugos reglamentavimo procesų dubliavimąsi
7	Oro uostų problemų išsprendimas	Sistemiškiau integruoti oro uostus į visuotinę sistemą.	<ul style="list-style-type: none"> • Suderinti skirtingų operatorių ir paslaugų teikėjų vadybą
8	Nuolatinis saugos didinimas	Įgalioti EASA kaip vienintelę ES aviacijos saugos reglamentavimo priemonę, įskaitant oro uostus ir ATM, ir užtikrinti, kad EASA būtų atitinkamai finansuojama ir turėtų būtinų išteklių. Pasirengti SESAR iššūkiams savalaikiais sertifikavimo procesais. Užtikrinti, kad valstybių saugos priežiūra būtų suderinta ir kad būtų skatinamas nacionalinių institucijų bendradarbiavimas bendram aukštesniam veiksmingumui pasiekti.	<ul style="list-style-type: none"> • Parengti vieną nuoseklią visuotinės aviacijos sistemos reglamentavimo schemą • Standartizuoti saugos priežiūrą visose valstybėse narėse, kad būtų pasiektas vienodai aukštas saugos lygis
9	Poveikio aplinkai mažinimas	Remiantis trimis pagrindinėmis priemonėmis: ATM nuo pradžios iki pabaigos, švaresniais bei tylesniais orlaiviais ir rinkai pritaikytais sprendiniais, paprašyti Europos Komisijos parengti integruotą aplinkosaugos strategiją.	<ul style="list-style-type: none"> • Panaikinti saugos reglamentavimo procesų dubliavimąsi
10	Valstybių narių įpareigojimas prisidėti	Pareikalauti ES valstybių narių sistemiskiau įgyvendinti esamus įsipareigojimus, ypač dėl susiskaidymo panaikinimo, kam skirta Bendro Europos dangaus iniciatyva. Valstybės turi išspręsti nenuoseklių nurodymų ANSP ir priežiūros veiksmingumo trūkumų problemas.	<ul style="list-style-type: none"> • Paskatinti racionalų saugos priežiūros išteklių panaudojimą ES lygiu • Standartizuoti saugos priežiūrą visose valstybėse narėse, kad būtų pasiektas vienodai aukštas saugos lygis

Dešimt specialiųjų tikslų, išvardytų 5 lentelės paskutinėje skiltyje bus panaudota tolesniuose šio RIA poskyriuose.

2.4.4 Darbiniai tikslai

Akivaizdu, kad numatyti EASA sistemos išplėtimo tikslai yra artimai susiję su 2.3 išanalizuotomis problemomis.

Todėl darbiniai tikslai yra susiję su konkrečiais veiksmais, susijusiais su siūlomu ES įsikišimu. Jų siekimo rezultatai galima stebėti ar netgi matuoti ir tiesiogiai priskirti atliktiems veiksams. Pirmiausi iš šių galimų stebėti (matuoti) darbinių tikslų yra šie:

- Reglamento (EB) Nr. 216/2008 pakeitimai, kuriuos turi padaryti Europos teisės aktų leidėjas;
- tinkamų ATM ir ANS, o taip pat jų teikimo organizacijoms, personalui ir sistemoms bei sudedamosioms dalims skirtų saugos taisyklių paskelbimas;
- dirbančios organizacijos įsteigimas;
- nuolatinė ATM ir ANS saugos stebėseną;

- artimų santykių su kitais veikėjais, pirmiausia EUROCONTROL ir SESAR, užmezgimas;
- europinių ANS teikėjų atsiradimas;
- tinkamų vykdymo užtikrinimo priemonių ATM ir ANS srityje parengimas ir įgyvendinimas.

2.4.5 Rodikliai

Gali būti nustatyti trys atitinkami skirtingų lygių rodikliai:

- *pasekmių* rodikliai: tokie rodikliai atspindi galutinį pageidaujamą poveikį visuomenei. Paprastai jie išreiškiami visuotiniais rodikliais ir jiems gali turėti įtakos daugelis kitų politikos krypčių; kai kuriais atvejais gali būti sunku ar net išvis neįmanoma koreliuoti pasiektus rezultatus su EASA sistemos išplėtimu;
- *rezultatų* rodikliai: tokie rodikliai atspindi tiesioginius siūlomos politikos tikslus, kuriuos būtina pasiekti, norint pasiekti bendrąjį tikslą. Jie išreiškiami tiesioginiais ir trumpalaikiais įgyvendinamų priemonių poveikiais ir jiems gali turėti įtakos kitos politikos kryptys;
- *pasiekimų* rodikliai: tokie rodikliai atspindi tiesioginius veiksmus arba poveikius, kuriuos Agentūros nuomone pasiūlyta politika turi pasiekti. Jų pasiekimą tiesiogiai kontroliuoja Komisija ir juos lengva tikrinti.

Rodikliai leidžia stebėti ar tikslai pasiekti ir kiek jie pasiekti. Svarbu juos nustatyti iš anksto, kadangi tai leidžia vertinti siūlomo įsikišimo daromą poveikį. Su specialiaisiais ir bendraisiais tikslais susiję rodikliai yra artimai susiję su problemomis ir numatomu poveikiu, tuo tarpu darbiniai tikslai turi paprastesnius ir pastebimesnius rodiklius, susijusius su veiksmų atlikimu.

Su bendraisiais tikslais susiję pasekmių rodikliai pateikiami šioje lentelėje:

6 lentelė. Nustatytos problemos, bendrieji tikslai ir pasekmių rodikliai

Nustatytos problemos	Bendrieji tikslai	Pasekmių rodikliai
Padidinti ATM ir ANS saugą	Piliečių <i>apsauga</i> : transporto ir aviacijos sauga	ATM ir ANS sauga pagal EASA sistemą
Sumažinti aviacijos avarijų, kurias bent iš dalies nulėmė ATM ir ANS veiksniai, nuostolius	<i>Gerovė</i> : sumažinti avarijų, kurias bent iš dalies nulėmė ATM ir ANS veiksniai, nuostolius	Žalos, kurią padarė tiesiogiai arba netiesiogiai su ATM ir ANS veiksniais susijusios avarijos ir incidentai, kaina
Saugos reglamentavimo sistemos susiskaidymo panaikinimas	<i>Stipresnis balsas pasaulyje</i>	Įtaka ICAO ATM ir ANS SARPS
	EASA sistemos <i>išplėtimas</i> už ES ribų	Sudaryti nauji bendradarbiavimo susitarimai arba išplėsta ECAA geografija
Parengti tvirtą reglamentavimo schemą, atitinkančią visuotinės sistemos požiūrį civilinės aviacijos saugai reglamentuoti	<i>Gerovė</i> : suformuoti vidaus rinką ir paskatinti darbo jėgos mobilumą	Europinių paslaugų teikėjų atsiradimas
	<i>Solidarumas</i> : visoje ES 27 pasiūlyti piliečiams vienodą apsaugos lygį	Bendrų kompetencijos schemų ATM ir ANS techniniam personalui parengimas
Paremti SESAR nustatant vieną saugos reglamentavimo instituciją, kuri gebėtų palengvinti ankstyvą ir sklandų įgyvendinimą pagreitindama	<i>Gerovė</i> : sumažinti su saugos reglamentavimu susijusias išlaidas	Įsteigti tinkamus mechanizmus saugai svarbioms išvadoms vertinti, patvirtinti ir sertifikuoti

savo išvadų patvirtinimą ir sertifikavimą saugos atžvilgiu

7 lentelėje pateikiami specialieji tikslai, susiję su 2.3 poskyryje išanalizuotomis problemomis, o taip pat jų pasiekimo stebėjimo rodikliai.

7 lentelė. Nustatytos problemos, bendrieji tikslai ir rezultatų rodikliai

Nustatytos problemos	Bendrieji tikslai	Rezultatų rodikliai
Padidinti ATM ir ANS saugą ir sumažinti avarijų ir incidentų nuostolius.	Saugos reglamentavimo veiksmai įsteigti nuo kitų formų reglamentavimo ar visuomeninio įsikišimo nepriklausomas struktūras	EASA įgaliojimai aiškiai atskirti nuo kitų formų reglamentavimo ar visuomeninio įsikišimo
	Sistemiškai įtraukti pramonę į taisyklių priėmimo procesą	Pastovus EASA taisyklių priėmimo procedūros taikymas
	Standartizuoti saugos priežiūrą visose valstybėse narėse	EASA standartizavimo patikrinimo išplėtimas į ATM ir ANS sritį
Saugos reglamentavimo sistemos susiskaidymo panaikinimas	Įsteigti vieną nuoseklią visuotinės aviacijos sistemos reglamentavimo schemą	ATM ir ANS reglamentavimas įtrauktas į pagrindinį reglamentą
	Suderinti skirtingų operatorių ir paslaugų teikėjų vadybą	Operatorių ir paslaugų teikėjų vadybos sistemai skirtų <i>horizontaliųjų</i> įgyvendinimo taisyklių priėmimas
Parengti tvirtą reglamentavimo schemą, atitinkančią visuotinės sistemos požiūrį civilinės aviacijos saugai reglamentuoti	Išlaikyti aiškia institucijų ir operatorių (paslaugų teikėjų) funkcijų atskyra	Nustatyta aiški institucijų ir operatorių (paslaugų teikėjų) funkcijų atskyra, ypač priimant operacijų sampratas
	Skatinti europinių atsietųjų paslaugų teikėjų atsiradimą	Įsteigta speciali sertifikavimo schema, skirta paslaugų teikėjams, veikiantiems daugiau kaip 3 valstybėse
	Skatinti, kad AFIS ir peronų vadybos paslaugas teiktų MVĮ	Supaprastintos oro uostų operatorių, kurie tiesiogiai organizuoja AFIS ir (arba) peronų vadybą, taisyklės
	Į taisyklių priėmimo procesą įtraukti išsamius poveikių vertinimus ir konsultacijas	Prie siūlomų įgyvendinimo taisyklių pridedami RIA
Parengti tvirtą reglamentavimo schemą, atitinkančią visuotinės sistemos požiūrį civilinės aviacijos saugai reglamentuoti	Panaikinti saugos reglamentavimo procesų dubliavimąsi	Reglamentavimo sąsajos tarp saugos ir kitų reglamentavimo formų formalizavimas
Poreikis racionalizuoti ATM ir ANS saugos reglamentavimo pastangas	Paskatinti racionalų saugos priežiūros išteklių panaudojimą ES lygiu	Kompetentingų institucijų susitarimų priežiūra
		Nuoseklus visų ACC funkcijų priežiūros procesas

Toliau esančioje lentelėje pateikiami darbiniai tikslai, kurie gali būti susieti su keletu detalizuotų galimų pastebėti ar išmatuoti pasiekimų rodiklių.

8 lentelė. Nustatytos problemos, bendrieji tikslai ir pasiekimų rodikliai

Darbiniai tikslai	Pasiekimų rodikliai
Pagrindinio Reglamento (EB) Nr. 216/2008 pakeitimai	Agentūros nuomonė pateikta Komisijai
	Komisija priėmė teisėkūros pasiūlymą
	Pirmasis svarstymas Europos Parlamente
	Tarybos pozicija
	Antrasis svarstymas Europos Parlamente
	Pataisų priėmimas
ATM ir ANS saugai ir susijusioms organizacijoms bei personalui skirtų bendrųjų įgyvendinimo taisyklių paskelbimas	Paskelbtos ATM ir ANS įgyvendinimo taisyklių NPA
	Paskelbtos ATM ir ANS teikėjų įgyvendinimo taisyklių NPA
	Paskelbti ATM ir ANS įgyvendinimo taisyklių CRD
	Paskelbti ATM ir ANS teikėjų įgyvendinimo taisyklių CRD
	Pateikta nuomonė apie ATM ir ANS įgyvendinimo taisykles
	Pateikta nuomonė apie ATM ir ANS teikėjų įgyvendinimo taisykles
Būtinų funkcijų EASA įsteigimas	Personalo įdarbinimas ATM ir oro uostų taisyklėms priimti
	Personalo įdarbinimas ATM ir ANS atsitikimų saugos analizei
	Personalo įdarbinimas ATM ir ANS srities standartizavimo patikrinimui
	Išorinių auditorių, kurie galėtų dalyvauti atliekant ATM ir ANS srities standartizavimo patikrinimą, paskyrimas
	ATM ir ANS bendruomenės įtraukimas į SSCC
Nuolatinė ATM ir ANS saugos stebėseną	ATM ir ANS saugos analizės įtraukimas į metinę saugos ataskaitą
Glaudžių santykių su SESAR užmezgimas	Parengtas ir vyksta stabilus SESAR saugos išvadų vertinimo procesas
Europinių ANS teikėjų atsiradimas rinkoje	Parengtas ir vyksta specialus europinių ANS teikėjų sertifikavimo procesas
Vienodas ATM ir ANS taisyklių įgyvendinimas ES	ATM ir ANS srities standartizavimo patikrinimo procedūrų parengimas
	Pirmosios standartizavimo patikrinimo serijos, aprėpiančios ir ATM ir ANS sritis, suplanavimas
	Pirmojo standartizavimo patikrinimo ATM ir ANS srityse atlikimas

2.5 Pasirinkimo variantai

2.5.1 Išankstinio poveikio vertinimo pasirinkimo variantai

Minėtame išankstiniame poveikio vertinime buvo apsvarstyti penki alternatyvūs pasirinkimo variantai:

- *A) nedaryti nieko* (t. y. nekeisti situacijos, kurios tikimasi po pirmojo EASA sistemos išplėtimo: Agentūra atsakinga už tinkamumą skraidyti, skrydžių įgulos licencijavimą ir oro operacijas; nacionaliniu lygiu paskirtos kompetentingos institucijos atsakingos už ANS, įskaitant europinius teikėjus, ir oro uostus);
- **B) palaipsniui išplėsti EASA sistemą, aprėpiant ATM, ANS ir oro uostų srities taisyklių priėmimą, sertifikavimą ir standartizavimo patikrinimą;**

- C) išplėsti SES EUROCONTROL įgaliojimų mechanizmą aprėpiant oro uostų saugos reglamentavimą ir pavesti EUROCONTROL dar ir sertifikavimo bei standartizavimo patikrinimo sričių užduotis;
- D) įsteigti visiškai naują Europos agentūrą, kuri padėtų Komisijai reglamentuoti ATM, ANS ir oro uostų saugą;
- E) *išplėstai* EASA (kaip B variante) pavesti atsakomybę ir už specialių ATM darbinių funkcijų (pvz., oro eismo srautų vadybos) vykdymą.

Tyrimas parodė, kad, remiantis konsultantų atlikta numatytų poveikių analize, tinkamiausias yra B variantas, kam pritarė ir suinteresuotosios šalys, su kuriomis buvo tartasi.

2.5.2 Šiame RIA nagrinėti variantai

Išvardyti A, C, D ir E variantai Komisijos buvo įvertinti jos galutiniame poveikio vertinime, todėl jų nebereikia iš naujo vertinti šiame RIA. Antra vertus, norint iš tiesų įgyvendinti B variantą, turi būti įvertinti kiti svarbūs aspektai.

NPA 2007-16 buvo 10 su tuo susijusių klausimų, laikant, kad galutinis tikslas buvo įgyvendinti jau pagrįstą ir pasirinktą (Komisijos³⁷) B variantą iš 2.5.1 poskyrio.

Iš minėtų 10 klausimų, klausimas Nr. 3 iš tiesų buvo sudarytas iš dviejų atskirų dalių: Oro erdvės vadybos (ASM) pobūdis ir reglamentavimo būtinumas ir tas pats klausimas, skirtas Oro eismo srautų vadybai (ATFM). Todėl laikyta, kad turi būti išnagrinėta iš viso 11 NPA pateiktų klausimų. Agentūros nuomone, iš tų 11 klausimų poveikio vertinimo požiūriu šešių nebereikia analizuoti.

Šie klausimai išvardyti toliau pateiktoje lentelėje, paaiškinančioje, kodėl laikoma, kad tolesnė poveikio analizė nebūtina.

³⁷ 2007 m. gruodžio 20 d. COM (2005) 845 galutinis.

9 lentelė. NPA 2007-16 nurodyti klausimai, kurių poveikio išsamiau nagrinėti nereikia

Klausimai iš NPA 2007-16		Alternatyvių variantų nenagrinėjimo priežastis
Nr.	Tekstas	
2	<i>Agentūrą domina, ar suinteresuotosios šalys pridėdamus esminius reikalavimus laiko tinkamu pagrindu ATM ir ANS saugai ir sąveikai reglamentuoti. Ji taip pat laukia bet kokių pasiūlymų dėl šių esminių reikalavimų tobulinimo.</i>	Kokybinis ER įvertinimas. Jokių tinkamų alternatyvių variantų nenustatyta.
4	<i>Agentūrą domina, ar suinteresuotosios šalys mano, kad Europos oro eismo vadybos tinklo kontekste vartojama sistemų ir sudedamųjų dalių apibrėžtis atitinka tas sistemas ir sudedamąsias dalis, kurioms turi būti taikomas išplėstas pagrindinis reglamentas.</i>	Absoliuti suinteresuotųjų šalių dauguma pasisakė už tai, kad apibrėžčių keisti nebūtina. Agentūra padarė išvadą, kad nesiūlys keisti ICAO arba SES nustatytų apibrėžčių ir derins savo IR su tomis, kurios atsakingos už veiksmingumą ir kitais sąveikumo aspektais. Tolesnis poveikio vertinimas nebūtinas.
5	<i>Agentūrą domina, ar suinteresuotosios šalys mano, kad būtina reglamentuoti saugai svarbių sistemų ir sudedamųjų dalių projektavimu, gamyba ir technine priežiūra užsiimančias, o taip pat atitikties patikrą vykdančias organizacijas, kad būtų įrodytos jų galimybės, taip palengvinant jų operatorių atsakomybę</i>	Jau nustatyta pagal EASA sistemą. Palaikyta į NPA 2007-16 atsiliepusių suinteresuotųjų šalių. Agentūra padarė išvadą, kad dėl tokios galimybės bus nusprendžiama kiekvienu konkrečiu atveju ir kad atitinkamiems IR pagrįsti bus atliekami tinkami RIA. Šiuo etapu išsamesnis vertinimas nebūtinas.
7	<i>Agentūra norėtų sužinoti suinteresuotųjų šalių požiūrį į galimybę ATM ir ATS paslaugų teikėjams suteikti teisę pagal vieną sertifikatą teikti keletą paslaugų ir (arba) turėti keletą funkcinį padalinių.</i>	Suinteresuotųjų šalių vertinimu, tokią galimybę jau numato parengtas SES reglamentas. Tolesnis poveikio vertinimas nebūtinas.
9	<i>Agentūrą domina, ar suinteresuotosios šalys mano, kad vertinimo institucijos turėtų atlikti kai kurių mažiau svarbių paslaugų teikėjų sertifikavimą. Jei taip, ar Agentūra taip pat turėtų būti įgaliota akredituoti tokias vertinimo institucijas?</i>	Ši galimybė jau įvertinta nagrinėjant oro uostus. Iš principo, poveikį ATM ir ANS apsprendžia tie patys veiksniai.
10	<i>Agentūrą domina, ar suinteresuotosios šalys mano, jog tiktų įdiegti atskiras sertifikavimo schemas tam tikroms saugai svarbioms sistemoms ir sudedamosioms dalims. Jei taip, kokios tai turėtų būti sistemos ir sudedamosios dalys?</i>	Šiuo etapu pagal suinteresuotųjų šalių atsiliepimus tokio proceso atvejų nustatyta nebuvo. Agentūra padarė išvadą, kad dėl tokios galimybės bus nusprendžiama kiekvienu konkrečiu atveju ir kad atitinkamiems IR pagrįsti bus atliekami tinkami RIA. Šiuo etapu išsamesnis vertinimas nebūtinas.

Likusiems penkiems NPA 2007-16 iškeltiems klausimams, priešingai, įmanomi alternatyvūs sprendiniai. Jie išvardyti 10 lentelėje. Jų poveikis išsamiai įvertintas 2.7–2.11 poskyriuose.

10 lentelė. NPA 2007-16 klausimai, kurių galimi alternatyvūs variantai

Klausimai iš NPA 16/2007		Alternatyvūs variantai	
Nr.	Tekstas		
1	<i>Ar suinteresuotosios šalys mano, kad sprendimo dėl operacijų sampratos priėmimas yra vyriausybinė, ar skrydžių valdymo paslaugos teikėjų funkcija</i>	1A	Tiek bendroji operacijų samprata (pvz., SESAR plėtra), tiek sprendimai dėl konkrečios oro erdvės yra reglamentinio pobūdžio ir jiems galioja pagrindinio reglamento teisinės nuostatos.
		1B	Tiek bendroji operacijų samprata (pvz., SESAR plėtra), tiek sprendimai dėl konkrečios oro erdvės yra reglamentuojama veikla, kurią paslaugų teikėjai vykdo remdamiesi ER.
		1C	Bendroji operacijų samprata (pvz., SESAR plėtra), nepatenka į EASA BR taikymo sritį. Tuo tarpu sprendimai dėl konkrečios oro erdvės yra vyriausybinių pobūdžio ir jiems galioja teisės nuostatos.
		1D	Bendroji operacijų samprata (pvz., SESAR plėtra), nepatenka į EASA BR taikymo sritį. Tuo tarpu sprendimai dėl konkrečios oro erdvės yra paslaugų teikimo pobūdžio ir vykdomi remiantis esminiais reikalavimais.
3 (FM)	<i>Ar suinteresuotosios šalys mano, kad ATFM yra reglamentinio, ar paslaugų teikimo pobūdžio</i>	3A	ATFM yra reglamentinio (vyriausybinių) pobūdžio.
		3B	ATFM, kuris yra paslaugos arba darbinė funkcija, yra reglamentuojamas dalykas.
		3C	ATFM ES lygiu yra reglamentinė funkcija. Vietinis (arba regioninis) ATFM yra reglamentuojamas dalykas.
3 (SM)	<i>Ar suinteresuotosios šalys mano, kad ASM yra reglamentinio, ar paslaugų teikimo pobūdžio</i>	3D	ASM yra reglamentinio (vyriausybinių) pobūdžio (įskaitant saugą, pajėgumą ir veiksmingumą).
		3E	ASM, kuris yra paslaugos arba darbinė funkcija, yra reglamentuojamas dalykas.
		3F	ASM ES lygiu yra reglamentinė funkcija. Vietinis ASM yra reglamentuojamas dalykas.
6	<i>Ar tam tikrų paslaugų teikimas neturi būti sertifikuojamas</i>	6A	Leisti nacionalinius variantus (leidžiančius nukrypti nuostatas) MVĮ.
		6B	Nustatyti proporcingas bendrąsias taisykles MVĮ, įskaitant savarankišką deklaravimą
		6C	Proporcingos bendrosios taisyklės MVĮ, įskaitant sertifikavimą.
8	<i>Ar Agentūra turi sertifikuoti europinių ANS ir ATM paslaugų teikėjus. Jei taip – pagal kokius kriterijus turėtų būti nustatyta, kad paslauga yra europinė</i>	8A	Nedaryti nieko, t. y. visos ANSP yra prižiūrimos NSA, kaip ir pagal Bendro dangaus nuostatas
		8B	Prižiūrėti Agentūrai, jei paslaugos teikiamos daugiau kaip vienai valstybei (sienų kirtimo funkcijas prižiūrės Agentūra)
		8C	Kaip ir 8B, jei paslaugos teikiamos daugiau kaip trims valstybėms (išskyrus paslaugų teikimą kertant sienas ir FAB ATS, jei teikia skirtingų ATSP grupę).

Galiausiai, nors ne mažiau svarbu, daugelis į NPA 2007-16 atsiliepusių suinteresuotųjų šalių pastebėjo, kad yra du alternatyvūs būdai suteikti Agentūrai įgaliojimus dėl ATM ir ANS. Pirmasis – iš dalies pakeisti pagrindinį reglamentą, o kitas – įtraukti Agentūros funkcijas į Bendro Europos dangaus teisinę sistemą. Agentūra palaikė šį pasiūlymą vertu dėmesio ir todėl, nors jam nebuvo skirti NPA klausimai, nusprendė įtraukti jį į šį RIA, šioms trims galimiems variantams išnagrinėti:

- 0A): nesuteikti Agentūrai jokių funkcijų dėl ATM ir ANS;
- 0B): išplėsti pagrindinį reglamentą aprėpiant ATM ir ANS;
- 0C): pakeisti SES reglamentus, įtraukiant Agentūros funkcijas dėl ATM ir ANS.

Jų poveikis išsamiai įvertinamas ir palyginamas kitame poskyryje.

2.6 Geriausias būdas išplėsti EASA įgaliojimus iki ATM ir ANS saugos reglamentavimo

2.6.1 Galimi variantai

Galimi EASA įgaliojimų išplėtimo aprėpiant ATM ir ANS saugos reglamentavimą variantai:

- 0A: nesuteikti Agentūrai jokių funkcijų dėl ATM ir ANS (t. y. *nedaryti nieko*);
- 0B): išplėsti pagrindinį reglamentą aprėpiant ATM ir ANS;
- 0C): pakeisti (pagrindinius) keturis SES reglamentus, įtraukiant Agentūros funkcijas dėl ATM ir ANS.

Varianto 0A vertinti nereikia, kadangi jis jau išanalizuotas ir nerekomenduojamas ECORYS pradiname poveikio vertinime, tačiau būtinas bendram pagrindui sudaryti, kad galima būtų įvertinti kitus du variantus 0B ir 0C.

2.6.2 Tikslinė grupė ir susijusių subjektų skaičius

2.6.2.1 Kompetentingos institucijos

Prieš atsirandant *Bendram dangui* kompetentingos nacionalinės institucijos vykdė dvi pagrindines su ATM ir ANS sauga susijusias užduotis:

- taisyklių priėmimo (t. y. ICAO nuostatų perkėlimo į nacionalinius teisės aktus ir jų integravimo);
- bendrosios ATM ir ANS priežiūros, kadangi specialiųjų ICAO standartų tam nebuvo.

SES jau iš esmės pakeitė minėtą situaciją, kadangi remiantis juo dabar ES lygiu³⁸ rengiamos bendrosios ATM ir ANS skirtos taisyklės, o valstybės turi paskirti arba įsteigti Nacionalines priežiūros institucijas (NSA)³⁹, kad galėtų oficialiai taikyti bendrosiomis taisyklėmis pagrįstus paslaugų teikėjų sertifikavimo ir priežiūros mechanizmus. Bendro dangaus nuostatos taip pat nustato prievolę atlikti NSA auditą *ekspertinio įvertinimo* procedūromis⁴⁰.

Taigi, esamas pagrindas (t. y. 0A variantas) toks, kad:

- ATM ir ANS (įskaitant saugą) skirtos bendrosios taisyklės toliau nustatomos SES mechanizmais;
- NSA toliau sertifikuoja ir prižiūri ANSP pagal atitinkamus savo geografinius įgaliojimus;
- periodiškai atliekami NSA auditai pagal EUROCONTROL ESIMS programą.

Saugos **taisyklių priėmimo** (pirmosios užduoties, tarp tik ką išvardytųjų) užduoties perdavimas Agentūrai nepakeistų minėto principo. Kitaip tariant, 0A, 0B arba 0C variantai neturi įtakos kompetentingoms institucijoms nacionaliniu lygiu. **Priešingai, pagal 0B arba 0C variantus poveikis būtų Agentūrai ir EUROCONTROL**, kuri šiuo metu paprastai gauna *įgaliojimus* atitinkamoms įgyvendinimo taisyklėms parengti.

³⁸ SES pagrindų reglamento 549/2004 8 straipsnis.

³⁹ 4 straipsnis.

⁴⁰ 2005 m. gruodžio 20 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 2096/2005, nustatančio bendruosius oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimus (*OL L 335, 2005.12.21, p.13*), 9 straipsnis.

Kalbant apie antrąją užduotį (t. y. ATM ir ANS teikėjų sertifikavimą ir priežiūrą), reikia pastebėti, kad SES šiuo metu dalyvauja 30 valstybių⁴¹; pasirinkus 0B arba 0C variantą niekas šioms valstybėms iš esmės nepasikeistų, kadangi bet kuriuo atveju dėl artumo sumetimų atitinkamos jų kompetentingos institucijos liktų atsakingos už pagrindinių nacionalinių ANSP sertifikavimą ir priežiūrą.

Galiausiai, pagal bet kurį variantą atliekamas NSA auditas. Pasirinkus 0B arba 0C variantą tai turėtų paveikti Agentūrai ir 30 institucijų bei EUROCONTROL, kuris šiuo metu vykdo ESIMS (ESARR įgyvendinimo stebėsenos ir paramos) programą.

Todėl, pagal 0B arba 0C variantą bendras susijusių NSA skaičius būtų 30. Taip pat, pasirinkus minėtus variantus, tai turėtų paveikti EUROCONTROL ir Agentūrai.

2.6.2.2 ATM ir ANS paslaugų teikėjai

Iš esmės ANS teikėjai jau yra sertifikuojami⁴². Daugumai jų niekas iš esmės nepasikeis, ar Agentūros funkcijos būtų įtrauktos į vienus ar į kitus teisės aktus, kadangi jie atitinka tradicinę civilinės oro navigacijos paslaugų teikėjų, kurie yra viena valstybinė institucija, teikianti ANS įprastam oro eismui vienos valstybės oro erdvėje, sąvoką. Tačiau ši situacija keičiasi, taip pat ir dėl SES.

Iš tiesų kai kuriais atvejais stambūs civiliniai ANSP yra ne tik ATS, bet ir navigacijos, AIS, sekimo arba ryšio paslaugų teikėjai. O MET teikėjai, priešingai, yra labai specializuoti ir todėl nesama jokių žymesnių pavyzdžių, kad vienas jų teiktų skirtingo tipo paslaugas. Todėl MET teikėjai ir kariniai paslaugų teikėjai toliau nenagrinėjami.

Daugelis (bet ne visi minėti pagrindiniai ATM ir ANS subjektai) per savo personalą teikia saugai svarbias techninės priežiūros paslaugas.

Tačiau įdomu pažymėti, kad keletas jų taip pat yra komerciniai radijo ryšio sistemų operatoriai, teikiantys skrydžio inspektavimo ir radijo navigacijos signalų paslaugas. Iš tiesų **6 iš jų** (ATSA-Bulgaria, Avinor, LFV, DSNA, ENAV ir HCAA) Oro erdvės standartų ir kalibravimo tarptautinio komiteto (ICASC)⁴³ tinklalapyje buvo išvardyti (2008 m. balandžio 10 d.) kaip **skrydžių kalibravimo paslaugų teikėjai**. Šios paslaugos jau patenka į EASA sistemos taikymo sritį. Todėl reglamentavimo sistemos susiskaidymas gali turėti įtakos tokiems aviacijos operatoriams (ATSP).

EUROCONTROL vietiniuose konvergencijos ir įgyvendinimo planuose (LCIP)⁴⁴ keletas stambių ATSP taip pat nurodomi kaip didelių oro uostų operatoriai savo šalyje ir (arba) nemažo skaičiaus oro uostų skirtingose šalyse operatoriai. Šios informacijos suvestinė pateikta toliau esančioje lentelėje.

⁴¹ Lichtenšteinas yra asocijuota Bendrijos narė, tačiau istoriškai delegavusi ATM ir ANS reikalus savo kaimynėms.

⁴² Paslaugų teikimo Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnis.

⁴³ http://avnwww.jccbi.gov/icasc/fi_service_providers.html

⁴⁴ http://www.eurocontrol.int/lcip/public/subsite_homepage/homepage.html

11 lentelė. Stambūs civiliniai ATSP, teikiantys ne vien ATM ir ANS paslaugas

Nr.	Valstybė	Stambūs civiliniai ATSP (kurių pagrindinė veikla yra ATM)	Paslaugas, teikiamos be ATM ir ANS
1	Austrija	<i>Austrocontrol</i>	Jokių
2	Belgija	<i>Belgocontrol</i>	Jokių
3	Bulgarija	ATSA	Radijo ryšio sistemos
4	Kipras	Civilinės aviacijos departamentas - ANS	Jokių
5	Čekija	<i>ANS - Czech Republic</i>	Jokių
6	Danija	<i>Naviair</i>	Jokių
7	Estija	EANS	Jokių
8	Suomija	<i>Finavia</i>	Oro uostų operatorius (25)
9	Prancūzija	DSNA	Radijo ryšio sistemos
10	Vokietija	DFS	Jokių
11	Graikija	HCAA	Radijo ryšio sistemų ir oro uostų operatorius (43)
12	Vengrija	<i>HungarControl Pte. Ltd. Co</i>	Jokių
13	Airija	<i>IAA Operations Directorate</i>	Jokių
14	Italija	ENAV	Radijo ryšio sistemos
15	Latvija	LGS	Jokių
16	Lietuva	<i>ORO NAVIGACIJA</i>	Jokių
17	Liuksemburgas	Nėra	Netaikoma
18	Malta	MATS	Jokių
19	Nyderlandai	LVNL	Jokių
20	Lenkija	PANSA	Jokių
21	Portugalija	<i>NAV Portugal</i>	Jokių
22	Rumunija	<i>ROMATSA</i>	Jokių
23	Slovakija	LPS SR	Jokių
24	Slovėnija	<i>Slovenia Control</i>	Jokių
25	Ispanija	AENA	Oro uostų operatorius (47)
26	Švedija	LFV	Radijo ryšio sistemų ir oro uostų operatorius (16)
27	Jungtinė Karalystė	NATS	Jokių
28	Islandija*	<i>Isavia (Flugstoðir)</i>	Oro uosto operacijos
29	Lichtenšteinas*	ATS neteikiamos	Netaikoma
30	Norvegija	<i>Avinor</i>	Radijo ryšio sistemų ir oro uostų operatorius (46)
31	Šveicarija	<i>Skyguide</i>	Jokių

*LCIP joms neparengti.

Kaip matyti iš lentelės, šeši ATS teikėjai dar užsiima radijo ryšio sistemomis, o trys yra oro uostų operatoriai.

Todėl, nagrinėjant OB arba OC variantus, dėmesys turi būti sutelktas į minėtus devynis operatorius (teikėjus), kadangi jie yra reglamentuojami vieno ar kelių teisės aktų paketu, todėl numatomi pakeitimai jiems gali turėti poveikį.

2.6.2.3 Kiti keleto paslaugų teikėjai

Remiantis Agentūros turima informacija, yra ir keletas kitų įmonių (subjektų), kurie nėra pagrindiniai šalies civilinių ATS teikėjai ir kurie teikia dar ir ATM (ANS) paslaugas. Turimos informacijos suvestinė pateikiama toliau esančioje lentelėje.

Nors tikėtina, kad Agentūros įgaliojimų nustatymo būdas neturės poveikio *Tower Company GmbH*, kadangi ji teikia tik ATM paslaugas, ir Rumunijos CA AIS departamentui, kadangi jis priklauso vietiniam CAA, kitiems subjektams, kurie daugiausia yra oro uostų operatoriai, tas poveikis gali būti.

12 lentelė. Smulkūs civiliniai ATSP, kurių pagrindė veikla – oro uostų operacijos

Subjektų skaičius	Valstybė	Kiti žinomi ANSP	Pagrindė veikla
1	Čekija	Prahos oro uosto valdyba	Oro uostų valdymas
1	Estija	<i>Tallin Airport Ltd</i>	Oro uostų valdymas
3	Suomija	<i>Mikkeli</i> bendrijos oro uostas <i>Seinäjoki</i> bendrijos oro uostas <i>Sodankylä</i> bendrijos oro uostas	Oro uostų valdymas
66	Prancūzija	66 privatūs AFIS operatoriai	Oro uostų valdymas
5 - 1	Vokietija	<i>Tower Company GmbH</i>	ATC (tik TWR paslaugas)
		<i>Fraport*</i> <i>Munchen Flughafen*</i> 2 regioniniai oro uostai (<i>Lahr & Mannheim</i>) tiesiogiai teikiantys TWR	Oro uostų valdymas
8	Vengrija	<i>Budapest airport</i> (CNS) <i>FlyBalaton</i> LHSM (CNS) <i>Debrecen</i> LHDC (CNS) <i>LHPP Pécs-Pogány</i> (CNS ir AFIS) <i>Békéscsaba</i> (CNS ir AFIS) <i>Győr-Pér</i> (CNS ir AFIS) <i>Nyíregyháza</i> (CNS ir AFIS) <i>Szeged</i> (CNS ir AFIS)	Oro uostų valdymas
8	Airija	<i>Waterford Airport</i> <i>Kerry Airport PLC</i> <i>Galway Airport</i> <i>Ireland West Airport Knock</i> <i>Sligo Airport Co LTD</i> <i>Donegal Airport</i> <i>Weston Airport</i>	Oro uostų valdymas
10	Italija	Nepriklausomi AFIS teikėjai	Oro uostų valdymas
1	Liuksemburgas	<i>Adm. de l'Aéroport de Luxembourg</i>	Oro uostų valdymas
0	Rumunija	RCAA AIS departamentas	NAA departamentas
10	Slovėnija	Vietiniai AFIS teikėjai (10)	Oro uostų valdymas
40	Švedija	Vietiniai AFIS maždaug 40 oro uostų	Oro uostų valdymas
1	Jungtinė Karalystė	<i>SERCO Aviation</i>	Paslaugų vadyba
153	IŠ VISO		

*Peronų vadybos paslauga

Be to, kiek tai susiję su šia Nuomone, oro uostų operatoriai gali teikti paprasčiausias vietines paslaugas: t. y. AFIS ir (arba) peronų vadybos paslauga, nebūtinai tapdami pilnaverčiais ANS teikėjais ir nesamdydami licencijuotų ATCO. Jeigu jie nuspręstų tapti TWR skrydžių valdymo teikėjais, tuomet, žinoma, jie ir atitinkamas jų personalas būtų reglamentuojami pagal ATS paslaugos teikimo ER. Galimas AFIS (peronų vadybos) reikalavimų supaprastinimas toliau aptartas 2.10, tačiau **šiame vertinime galima laikyti, kad oro uostų operatorių, kuriems gali turėti poveikį 0B arba 0C variantai, yra 150.**

2.6.2.4 Projektavimo, gamybos ir techninės priežiūros organizacijos

Orlaivių, variklių ir jų dalių, įskaitant navigacijos ir ryšio avioniką, projektavimo, gamybos ir techninės priežiūros organizacijos jau yra reglamentuojamos pagal EASA sistemą. Pagal SES nustatyta vienoda projektuotojų ir gamintojų atsakomybė, kadangi privaloma pasirašyti sudedamųjų dalių atitikties deklaraciją⁴⁵.

Tačiau pagal SES, su sauga susijusios techninės priežiūros organizacijos⁴⁶, jei jos nėra sertifikuoti ANSP, yra prižiūrimos minėto teikėjo, laikantis *bendrujų reikalavimų*⁴⁷. Pasirinkus 0A variantą tai nepasikeis, todėl techninės priežiūros organizacijoms poveikio nebūtų.

Techninės priežiūros organizacijoms poveikio nebūtų ir 0C varianto atveju (t. y. suteikiant EASA funkcijas, bet išlaikant dabartinį SES).

0B varianto atveju, priešingai, techninės priežiūros organizacijos galėtų būti reglamentuojamos ANSP atskirais konkrečiais atvejais. Šiuo metu ES žinomos tik trys stambios įmonės ar subjektai, kurie teikia minėtas su sauga susijusias techninės priežiūros paslaugas: Kipro telekomunikacijų agentūra (CYTA), Eltel Networks⁴⁸ ir Techno Sky⁴⁹. Jei jos yra sertifikuojamos, joms turės įtakos Agentūros taisyklės.

Trys projektavimo ir gamybos subjektai taip pat teikia ATM ir CNS paslaugas, kaip nurodyta lentelėje.

13 lentelė. Techninės organizacijos, dar teikiančios ATM ir ANS paslaugas

Valstybė	Kiti žinomi civiliniai ANSP	Pagrindinė veikla
Vokietija	<i>Airbus Deutschland GmbH</i> (ATS Hamburg-Finkenwerder)	Didelių lėktuvų projektavimas ir gamyba
	<i>BAN 2000 GmbH</i> <i>THALES ATM Navigation GmbH</i> (CNS paslaugos)	Baigtiniai CNS įrangos sprendiniai ir ATM/CNS sistemų projektavimas bei gamyba
Airija	<i>IAA Technology Directorate (CNS)</i>	CNS išdėstymas, pirkimas ir naudojimas

Taigi, pasirinkus 0B arba 0C variantą, tai turėtų poveikį 3 ATM ir ANS teikiančioms ir 3 projektavimo, gamybos arba techninės priežiūros organizacijoms.

2.6.2.5 Mokymo organizacijos ir medicinos ekspertai

Kai rodo Agentūros turima informacija, **4 subjektai** užsiima **ATCO mokymu, nors neteikia ATM ir ANS paslaugų**; jie išvardyti lentelėje.

⁴⁵ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 552/2004 dėl Europos oro eismo valdymo tinklo sąveikos (OL L 96, 2004.3.31, p. 26) 5 straipsnis.

⁴⁶ T.y. tų, kurių personalas stebi ir perkonfigūruoja saugai svarbias sistemas realiuoju laiku ir pasirašo leidimą eksploatuoti po planinės arba taisomosios techninės priežiūros vietoje.

⁴⁷ 2005 m. gruodžio 20 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 2096/2005, nustatančio bendruosius oro navigacijos paslaugų teikimo reikalavimus (OL L 335, 2005.12.21, p.13), 8 straipsnis.

⁴⁸ <http://www.eltelnetworks.com/main.aspx?ID=B2B538BF-3D54-4640-984A-D3DE847ED006>

⁴⁹ <http://www.technosky.it/Lang1/>

14 lentelė. ATCO mokymo organizacijos

Vieta	Kiti žinomi civiliniai ANSP	Pagrindinė veikla iš reglamentuojamų aviacijos paslaugų srities
Latvija	ANS rengimo centras	ATCO mokymas
Lietuva	Vilnius Gedimino technikos universitetas	ATCO mokymas
Liuksemburgas	Oro navigacijos paslaugų institutas (IANS)	ATCO mokymas
Švedija	EPN (<i>Entry Point North</i>)	ATCO mokymas

Tačiau medicinos ekspertai⁵⁰ ir ATCO rengėjai⁵¹ jau turi būti tvirtinami (sertifikuojami) NSA pagal SES sistemą. Todėl pagal 0A, 0B arba 0C variantus **niekam iš jų papildomo poveikio nebus.**

2.6.2.6 Subjektų, kuriems būtų poveikis, suvestinė

Apibendrinant ir remiantis 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3, 2.6.2.4 ir 2.6.2.5 poskyriuose pateikiama informacija, susijusių subjektų skaičius įvertintas 15 lentelėje.

15 lentelė. Institucijų, kurioms būtų poveikis įvairiais būdais išplečiant Agentūros įgaliojimus

VARIANTAS		Apytikslis skaičius				
Nr.	Aprašas	Institucijos	ANSP	Oro uostų operatoriai	Projektavimo, gamybos ir techninės priežiūros organizacijos	ATCO mokymo organizacijos arba medicinos ekspertai
0A	Nedaryti nieko	0	0	0	0	0
0B	Išplėsti pagrindinio reglamento taikymo sritį	30 + 2*	9	150	3 (ir ANSP) + 3 (techninės priežiūros)	0
0C	Įtraukti EASA funkcijas į SES	30 + 2*	9	150	3 + 3	0

*EUROCONTROL ir EASA.

Todėl ypač svarbu įvertinti poveikį oro uostų operatoriams lyginant tarpusavyje 0B ir 0C variantus.

⁵⁰ 2006 m. balandžio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/23/EB dėl Bendrijos skrydžių vadovo licencijos 12 straipsnio 1 dalis.

⁵¹ 13 straipsnio 1 dalis.

2.6.3 Poveikis saugai

Pasirinkus OA variantą, niekaip nebūtų keičiamos nei SES pagrindinės⁵² nuostatos, nei Pagrindinis reglamentas.

Pasirinkus OC variantą, keletas straipsnių aprašytų Agentūros funkcijas, tačiau bendra SES nuostatų koncepcija ir tekstas išliktų. Ši prielaida galioja net atsiradus teisėkūros pasiūlymui dėl SES *antrojo paketo*, kadangi šis daugiausiai būtų skirtas veiksmingumo stebėsenai ir gerinimui, o ne saugos reglamentavimui. Todėl saugos požiūriu OA ir OC variantai yra lygiaverčiai, kadangi abu grindžiami esamomis SES saugos nuostatomis.

Pagal OB variantą Pagrindinį reglamentą būtų įtraukta dar keletas specialiai ATM ir ANS skirtų straipsnių. Šiuo metu tą reglamentą sudaro 70 teisės aktų leidėjo priimtų straipsnių; šiame RIA laikoma, kad šių straipsnių koncepcija ir tekstai nepasikeis, todėl esama EASA sistema bus taikoma ATM ir ANS sričiai.

OB variantui palyginti su kitais dviem saugos požiūriu toliau pateikiamoje lentelėje išdėstyti keletas bendrųjų ypatybių.

16 lentelė. OA, OB ir OC variantų saugos palyginimas

Aspektas	SES sistema (OA ir OC variantai)		EASA B.R. (OB variantas)		Palyginamasis poveikis saugai	
	Str.	Nuostata	Str.	Nuostata	SES	EASA
					☹	☺
Projektavimo, gamybos ir techninės priežiūros atskyrimas nuo paslaugų	5 (552)	Tik atitikties įvertinimas perkant. Darant tolesnius pakeitimus gamintojas nebedalyvauja	1.1(a)	Labai aiški	☹	☺
Visuotinės sistemos požiūris į civilinės aviacijos saugą	Netaikoma	SES pagal apibrėžimą apsiriboja ATM ir ANS, kas neatitinka darnaus požiūrio į aviacijos saugą	4	Jau įtraukta į EASA sistemą	☹	☺
Visuotinės sistemos požiūris į ATM ir ANS	Netaikoma	SES sistema leidžia darnų požiūrį į ATM klausimus, tačiau per keletą subjektų, kurie turi būti koordinuojami, dėl ko atsiranda spragų ar dubliavimosi	Netaikoma	Pagal apibrėžimą EASA sistema apsiriboja saugos klausimais, dėl ko gali atsirasti spragų	☹	☹
Tinkamumas taikyti avionikai (ES operatoriai)	5 (552)	Taip pat aprėpia orlaivių sudedamąsias dalis	8 + I priedo 1.c.2 ir IV priedo 5.a	Aprėpia tinkamumą skraidyti ir naudoti	☺	☺
Tinkamumas taikyti avionikai (ne ES operatoriai)	5 (552)	Taip pat aprėpia orlaivių sudedamąsias dalis	9 + priedo 1.c.2 ir IV priedo 5.a	Aprėpia tinkamumą skraidyti ir naudoti	☺	☺
Kolektyvinė priežiūra	2.4 (550)	Turi būti sudaromi susitarimai kiekvienu konkrečiu atveju – dėl to atsiranda neišsamumo ir nenuoseklumo rizika	10.2	Taikytina iškart visoje ES	☹	☺
Keitimasis informacija (rezultatais)	2.4 (550)	Turi būti sudaromi susitarimai kiekvienu konkrečiu atveju	10.4	Taikytina iškart visoje ES	☹	☺

⁵² Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentai 549, 550, 551 ir 552/2004.

Sertifikatų atitikties tikrinimas ES	18.1	Ribotas	11.2	Įmanomas	☹	☺
Saugos priemonės	9 & 13 (549)	Apsiriboja sankcijomis ir apsauga; pagrindinėse nuostatose saugos direktyvos neminimos	14.1	Galima nedelsiama reakcija	☹	☺
Įgyvendinimo taisyklių lankstumas	8 (549)	Tekstas apsiriboja taisyklių rengimu. Apie jų lankstumą nekalbama	14.6	Aiški taisyklių hierarchija ir aiškios procedūros lygiaverčiam saugos lygiui pasiekti kitomis priemonėmis nei įgyvendinimo taisyklės	☹	☺
(Saugos) informacijos tinklas	18 (552)	Pabrėžiamas konfidencialumas, o ne keitimasis saugos informacija: tai prieštarauja Direktyvoje 2003/42/EB nurodytiems saugos principams	15.1	Keitimasis saugos informacija tarp valstybių, EB, EASA ir AIB, privalomai ir laikantis Direktyvos 2003/42/EB	☹	☺
Metinė saugos ataskaita	11.1d (549)	Veiksmingumo peržiūra apsiriboja ATM: visuotinės sistemos vizijos nėra	15.4	Visoje ES ir visose srityse	☹	☺
Savanoriškų pranešėjų apsauga	Netaikoma	Neminima	16.1	Nurodoma tiesiogiai	☹	☺
Apsauga nuo grupinės atakos	Netaikoma	Neminima	16.3	Nurodoma tiesiogiai	☹	☺
Švelniosios taisyklės (CS)	4 (549)	Sudėtingas procesas	18 (c)	Paprastesnis procesas (t. y. greitesnė reakcija į atsirandančius saugos poreikius)	☹	☺
Leidimas trečiosios šalies orlaiviui	5 (549)	Apsiriboja avionikos įranga prieš įrengiant orlaivyje	23.1b	Oficialus leidimo procesas	☹	☺
Standartizacijos kontrolė	9 (2096)	Tik IR lygiu. Įmonių tikrinti neįmanoma. Nėra auditorių kompetencijos reikalavimų	24.1	MS tikrinimas privalomas ir apima reglamentuojamų įmonių tikrinimą	☹	☺
Sankcijos europiniams teikėjams	9 (549)	Procedūros neaiškios, jei pažeidimas įvyksta ne sertifikavimo valstybėje	25.1	Administracinės nuobaudos, kurias Komisija skiria EASA prašymu	☹	☺
Nesutartinė atsakomybė	Netaikoma	Nėra nuostatų dėl EUROCONTROL ar ekspertinį įvertinimą atliekančių auditorių atsakomybės	31.3	Pagal įstatymą EASA ir jos personalas visiškai atsako už savo veiksmus	☹	☺
NSA bendradarbiavimas	2.3 (550)	Paliekama dvišaliams arba daugiašaliams susitarimams, dėl ko gali atsirasti nevienodumas	38.3(c)	Paprastas procesas	☹	☺
Konsultacijų procesas ir rašytiniai atsakymai	8.1 (549)	Per EUROCONTROL susitarimus, kurie nebūtinai būna vieši	52.1(c)	Įstatymu privalomas pramonės įtraukimas ir atviros viešos konsultacijos	☹	☺

Parama EB dėl pažeidimų	9 (2096)	Nėra aiškaus ryšio su EB pareiga prižiūrėti Bendrijos teisės aktų taikymą	54.1	Aiški patikrinimo rezultatų pranešimo EB sistema	☹	☺
ATCO skirtos taisyklės	5 (550)	Direktyva 23/2006 = perkelti į nacionalinius teisės aktus būtinas laikas + išlieka nenuoseklumo galimybė	Įgyvendinimo taisyklės	Nedelsiamas nuoseklus taikymas	☹	☺
Institucijoms skirtos <i>horizontaliosios</i> taisyklės	Netaikoma	SES taikymo sritis apsiriboja ATM ir ANS	EASA įgyvendinimo taisyklių B skyriai	Nustatyta visose aviacijos srityse abipusio pripažinimo tikslais	☹	☺
Vadybos sistemai skirtos <i>horizontaliosios</i> taisyklės	Netaikoma	Skirtingoms sritims gali egzistuoti skirtingos taisyklės, dėl kurių vadybos sistema tampa mažiau aiški arba brangesnė	Rengiamos įgyvendinimo taisyklės	Vienas taisyklių rinkinys, taikomas visose srityse, kad būtų sumažinta reglamentavimo našta ir siekiama vienodo sertifikavimo proceso keletu tipų veiklai	☹	☺

Iš pateiktos lentelės matyti, kad Pagrindiniame reglamente yra išsamus *horizontaliųjų* aviacijos saugos nuostatų rinkinys. Į šią sistemą įtraukus ATM ir ANS pirmiausia būtų galima įgyvendinti visuotinės sistemos požiūrį į aviacijos saugą; tai leistų nustatyti ir sušvelninti riziką, susijusią su įvairių subjektų tarpusavio ryšiais, ko negalima padaryti vien atskirais kiekvieno jų nekoordinuotais veiksmais. Taip pat tikimasi, kad visų saugos reglamentavimo procesų sujungimas į vieną sistemą leis supaprastinti sertifikavimo procesą operatoriams, veikiantiems keliose aviacijos srityse.

SES sistema, kuri buvo skirta padidinti ATM ir ANS pajėgumą ir veiksmingumą, priešingai, yra mažiau pažangi saugos reglamentavimo požiūriu. Be to, Agentūros vaidmens įtraukimas į ją priverstų keletą aviacijos sričių veikiančius operatorius laikyti atskirų teisės aktų paketų, t. y. dalį turimų vadybos sistemos išteklių skirti su sauga nesusijusioms užduotims.

Apibendrinant, taikant 2.1.2 poskyryje nurodyta metodiką (įskaitant poveikio saugai svartinį koeficientą 3) ir pasirinkus taikomus rezultatų rodiklius, susijusius su 2.4.5 nurodytais specialiaisiais tikslais, galima nustatyti kiekvieno iš trijų variantų poveikio saugai įvertį, kaip nurodyta toliau esančioje lentelėje.

17 lentelė. ES teisės aktų taikymo srities išplėtimo poveikio saugai įverčiai

Specialieji tikslai/rezultatų rodikliai	Variantų įverčiai		
	0A	0B	0C
EASA funkcijos	Neišplečiama iki ATM ir ANS	EASA B.R.	EASA į SES
Saugos reglamentavimas aiškiai atskirtas nuo kitų reglamentavimo formų	0	3	1
EASA taisyklių priėmimo procedūros taikymas (ATM ir ANS)	- 3	3	3
ATM ir ANS standartizavimo patikrinimas	1	3	2
ATM ir ANS įtraukimas į EASA saugos reglamentavimo sistemą	- 3	3	1
Vadybos sistemų horizontaliosios taisyklės	- 3	3	- 1
Aiškus institucijų ir paslaugų teikėjų funkcijų atskyrimas	Tiesiogiai nesusiję su teisės aktu		
Daugiau kaip trijose valstybėse paslaugas teikiančių organizacijų sertifikavimo pagrindas	- 3	3	2
AFIS ir peronų vadybos taisyklių supaprastinimas	Aptariama 2.10 poskyryje		
Bet kurios pasiūlytos taisyklės poveikio vertinimas	1	3	2
Sąsaja su kitomis reglamentavimo formomis	- 1	3	2
Institucijų susitarimai dėl racionalaus išteklių naudojimo	- 2	3	3
Nuoseklus visų ACC funkcijų priežiūros procesas	Tiesiogiai nesusiję su teisės aktu		
IŠ VISO	- 13	27	15
VIDUTINIS ĮVERTIS (□/9 įvertintų parametru)	- 1,44	3	1,67
SVERTINIS VIDURKIS (saugos įvertis x 3)	- 4,32	9	5,01

2.6.4 Ekonominis poveikis

Šiame poskyryje įvertinamos Agentūros išlaidos. Bendros Agentūros personalo išlaidos (atlyginimai + administravimas, tačiau neįskaitant kelionių išlaidų) 2008 m. sudaro maždaug 43,8 mln. EUR, skaičiuojant sudarytą iš 338 žmonių personalą. Todėl **1 FTE EASA** kainuoja maždaug 130 tūkst. EUR per metus, įskaičiuojant ir laikinuosius B kategorijos agentus, sutarčių agentus ir pagalbinių personalą. Tačiau šiam RIA svarbus personalas daugiausia sudarytas iš laikinųjų A kategorijos darbuotojų. Jiems numatytos 15 % didesnės išlaidos (t. y. **150 tūkst. EUR per metus**). Per vienerius metus (365 dienas) yra 52 savaitgaliai. Be to, reikia įvertinti 30 dienų atostogų ir 16 šventinių dienų. Tuomet likęs darbo dienų skaičius: 365 – 104 – 30 – 16 = 215 dienų. Atimant 5 dienas ligoms ir nedarbui dėl kitų priežasčių, likęs grynasis skaičius yra **210 dienų per metus**. Imant 7,5 darbo valandų per dieną tai sudaro **1 575 darbo valandų per metus**. Laikoma, kad **maždaug 20 % laiko praleidžiama prie kasdienių reikalų**, planavimo, ataskaitų ir kitų administracinių užduočių, todėl **apskaitinių valandų skaičius yra maždaug 1 260**. Tuomet Agentūros personalo **vienos apskaitinės valandos kaina yra 120 EUR** (150 000/1 260). Maždaug **25 EUR per valandą** vertinamos **kelionių išlaidos**, kadangi standartizavimo patikrinimas turi aprėpti visą žemyną, įskaitant jo pakraščius. **Taigi, šiame RIA laikoma, kad bendros vienos apskaitinės valandos išlaidos sudaro 145 EUR (įskaitant kelionių išlaidas).**

Apibendrinant, šiame poskyryje ir toliau šiame RIA, laikoma, kad Agentūros **1 FTE atitinka:**

- vidutines 150 000 EUR išlaidas per metus;
- **210 darbo dienų** ir 1 260 apskaitinių valandų, kurių išlaidos yra 120 EUR;
- kelionių išlaidos sudaro 25 EUR per valandą.

2.6.4.1 Agentūros atliekamas standartizavimo patikrinimas

Agentūros standartizavimo patikrinimo išplėtimas aprėpiant ATM ir ANS vyks pagal dabartinį bendrąjį periodinių auditų planą, pagrįstą 1 apsilankymu kas 2 metus (dažnis = $1 : 2 = 0,5$ apsilankymo per metus). Tačiau ypatingomis aplinkybėmis papildomai gali būti atliekamas *ad hoc* patikrinimas. Todėl laikoma, kad dažnis yra 10 % didesnis: 0,55.

Tokie apsilankymai paprastai trunka 5 dienas ir juose dalyvauja 3 auditorių grupė iš Agentūros arba NSA, skirta ATM ir ANS⁵³. Tuomet vidutinės vieno kontrolės apsilankymo sąnaudos yra 5 dienos x 8 valandos x 3 asmenys = 120 darbo valandų.

Kadangi apsilankymų dažnumas per metus sudaro 0,55, tai reiškia, kad vidutiniškai **vienos kompetentingos institucijos standartizavimo apsilankymui atlikti per dviejų metų planavimo laikotarpį būtinos 66 (120 x 0,55) darbo valandos kasmet.**

Tačiau pagal Reglamentą (EB) Nr. 736/2006 Agentūros pavedimus vykdančys auditoriai rengia ir taiso audito protokolus ir klausimynus.

Taigi, **Agentūrai vienos ATM ir ANS sričių kompetentingos institucijos standartizavimui atlikti būtina 66 x 5 = 330 valandų**, į kurias įskaičiuotas pats apsilankymas ir susiję darbai biure prieš apsilankymą ir po jo.

2.6.2.1 poskyryje buvo įvertinta, kad susijusių institucijų skaičius yra 30, todėl standartizavimo patikrinimams Agentūrai kasmet prireiks:

- 330 valandų x 30 institucijų = maždaug 9 900 apskaitinių valandų per metus;
- tai, padalijus iš 1 260, atitinka **maždaug 8 FTE, skirtų standartizacijos veiklai;**
- minėtam patikrinimų skaičiui **papildomai reikia 1 padalinio vadovo ir 1 padėjėjo; taigi, FTE skaičius sudarys 10**, laikantis patvirtinto Agentūros personalo plano;
- skaičiuojant 150 000 EUR/FTE, brangiausiu vien Agentūros personalo naudojimo atveju, tai sudaro **Agentūrai maždaug 1 500 000 EUR per metus bendrųjų išlaidų.**

Standartizavimo patikrinimai taip pat pareikalauja tikrinamų institucijų indėlio. Tačiau laikoma, kad:

- pagal Komisijos Reglamento (EB) Nr. 2096/2005 (*bendrųjų reikalavimų*) 9 straipsnį jau atliekami institucijų *ekspertiniai įvertinimai*: todėl 0B arba 0C variantai, kadangi Agentūros patikrinimai akivaizdžiai pakeistų minėtus *ekspertinius įvertinimus*, **institucijoms nesudarys jokios papildomos su patikrinimais susijusios ekonominės naštos;**
- **institucijos suteiks auditorių EB pagalbai atliekant ekspertinius įvertinimus**, maždaug 6 930 valandų per metus, kurios, padauginus iš 110 EUR per valandą, **sutaupo joms maždaug 762 300 EUR per metus;**
- EUROCONTROL ESIMS apsilankymai reikalauja tų pačių pastangų, kaip ir numatytos Agentūrai, ir vyksta lygiagrečiai su *ekspertiniais įvertinimais*. Laikant, kad darbo įkainiai yra tokie patys kaip ir EASA ir remiantis tomis pačiomis prielaidomis, tai atitinka EUROCONTROL išlaidas **1 500 000 EUR per metus**, kurios gali būti sutaupytos, jei standartizavimo patikrinimus atliktų Agentūra.

Apibendrinant, Agentūros standartizavimo patikrinimų išplėtimo į ATM ir ANS sritį **išlaidų skirtumas** (palyginti su 0A variantu), turint omenyje, kad paslaugų teikėjai negali tiesiogiai dalyvauti šioje veikloje, gali būti įvertintas kaip nurodyta 18 lentelėje.

⁵³ Pagal 2006 m. gegužės 16 d. Komisijos reglamentą (EB) Nr. 736/2006 dėl Europos aviacijos saugos agentūros darbo metodų vykdančių standartizacijos patikrinimus, Agentūros audito grupė turi būti sudaryta iš ne mažiau kaip 3 narių. 1 arba 2 narius gali suteikti valstybės narės. Ši nuostata gali būti lengvai pakeista komitologijos procedūra, kad būtų galima įtraukti EUROCONTROL personalą, anksčiau dalyvavusį ESIMS programoje.

18 lentelė. Apytikslės standartizavimo patikrinimų ATM ir ANS srityje išlaidos

Parametras	Agentūros	Iš viso 30 institucijų	EUROCONTROL	IŠ VISO
FTE	10	- 8	- 10	- 8
tūkst. EUR	1 500	- 762	- 1 500	- 762

2.6.4.2 Saugos ir kokybės vadybos sistemos horizontalusis reglamentavimas

2.6.2.6 poskyryje apskaičiuota, kad **įvairiose aviacijos srityse paslaugas teikia 162 subjektai** (pvz., ANSP, kurie užsiima ir radijo ryšio sistemomis, arba oro uostų operatoriai, kurie teikia kai kurias ATM arba ANS paslaugas, ar techninės institucijos, kartu teikiančios ATM ir ANS). Kai kurie iš šių subjektų yra mažos ir vidutinės įmonės (MVĮ). Tačiau pagal OA variantą dėl sistemos susiskaidymo jos turi:

- susipažinti su dviem skirtingais aviacijos saugos reglamentavimo paketais;
- saugos vadyba užsiimančių savo personalą supažindinti su abiem reglamentų rinkiniais;
- galbūt pritaikyti savo vadybos sistemas prie skirtingų (ir galimai prieštarų) reikalavimų arba kiekvienai verslo šakai įdiegti atskirą saugos vadybos sistemą.

Laikoma, kad minėtas susiskaidymas, vidutiniškai galėtų reikšti **ne mažiau kaip 0,5 FTE nuostolį vienoje įmonėje per metus**. Šis labai atsargus įvertinimas pagrįstas tuo, kad, kaip minėta, didžioji tų įmonių dalis yra MVĮ. Antra vertus, MVĮ net ir 0,5 FTE yra daug.

Laikoma, kad darbo įkainiai tose įmonėse vidutiniškai yra tokie patys, kaip ir institucijų, todėl **1 FTE kaina joms sudaro (1 260 apskaitinių valandų x 110 EUR per valandą) = 138 600 EUR**.

Pagal OA variantą 0,5 FTE vienai įmonei nuostolių negalės būti išvengta. Iš viso tai atitinka $0,5 \times 162 = 81$ FTE nuostolius, o pinigine išraiška atitinka $81 \times 138\,600\text{EUR} = \mathbf{11\,227\,000\,EUR}$ per metus.

Pagal OB variantą parengiamos *horizontaliosios* integruotos vadybos sistemos įgyvendinimo taisyklės. Net jei pagal šias taisykles kai kurios sudedamosios dalys išliks susietos su tam tikra sritimi, bendrais bruožais tai bus vienas teisės aktas, paremtas ta pačia koncepcija. Tai reiškia, kad minėtų **nuostolių, palyginti su esama padėtimi, galima būtų visiškai išvengti**.

Galiausiai, pagal OC variantą būtų galima kažkiek sutaupyti, tačiau galiausiai, labiausiai tikėtina, ATM ir ANS saugos vadybai būtų taikomos skirtingos taisyklės nei kitoms aviacijos sritims. Todėl laikoma, kad šiuo atveju būtų galima sutaupyti pusę minėtos sumos, t. y. **5 613 tūkst. EUR per metus**.

Apibendrinant, ATM ir ANS teikėjams nebūtų papildomų išlaidų dėl Agentūros veiklos srities išplėtimo į jų sritį, o tik sutaupoma, kaip apytiksliai nurodyta toliau esančioje lentelėje.

19 lentelė. Numatomas ANSP sutaupymas

Parametras	VARIANTAS		
	OA	OB	OC
	Neišplečiama iki ATM ir ANS	EASA B.R.	EASA į SES
FTE	0	- 81	- 40,5
tūkst. EUR	0	- 11 227	- 5 613

2.6.4.3 Techninės priežiūros organizacijų priežiūra

2.6.2.4 poskyryje nurodytos trys saugai svarbios techninės priežiūros institucijos iš ATM ir ANS sričių. Šiuo metu, pagal SES reglamentinę sistemą jas prižiūri ne kompetentingos institucijos, o sertifikuotas paslaugų teikėjas, kuris jas samdo.

Pagal OA ir OC variantus ši situacija išliks, dėl ko:

- saugos priežiūros procesai bus mažiau formalizuoti, kas administravimo požiūriu reiškia mažesnę našta, tačiau teisinio apibrėžtumo ir galimybės įvertinti reikiamus išteklius požiūriu gali būti blogesnis variantas;
- reikia sudaryti susitarimus tarp dviejų ar daugiau ANSP, jei jos nuspręstų samdyti tas pačias techninės priežiūros organizacijas, kad būtų išvengta audito dubliavimosi;
- pirmesniame punkte nurodyta priežastis taip pat gali būti kliūtis formuojant vidaus rinką.

Galima išvardyti daug kitų argumentų, tačiau juntama, kad objektyviai įvertinti šio klausimo ekonominį poveikį yra labai sunku ir neproporcinga, kadangi yra labai mažai susijusių subjektų (t. y. daugiausia 3 sertifikuotos organizacijos). Kai kurie veiksniai lemia sutaupymą, o kai kurie – išlaidų padidėjimą, pvz., priežiūros veiklos padaugėjimas, jei techninės priežiūros organizacija turi keletą klientų. Taip yra OA ir OB variantų atvejais. Todėl OB variantas galėtų būti pigiausias, nors jo ekonominis poveikiai šiame RIA išsamiai nenagrinėjamas.

2.6.4.4 Trečiųjų šalių orlaivių avionikos atitikties patikra

Pagal Pagrindinio reglamento 12 straipsnį Agentūra gali pripažinti trečiųjų šalių aeronautikos institucijų išduotus sertifikatus, kaip numatyta galiojančiuose Bendrijos ir tos šalies susitarimuose. Tai galioja ne tik avionikos įrangai, bet ir jos vežimui, atsižvelgiant į oro eismo reglamentus ir aviacijos taisykles. Be to, tai apima tinkamumą taikyti bet kokiomis numatomomis darbo sąlygomis. Nesant minėtų abipusio pripažinimo susitarimų, prieš suteikdama trečiosios šalies operatorių prašomą leidimą patekti į ES oro erdvę, Agentūra turi išnagrinėti visus susijusius aspektus.

Jei Agentūros funkcijos dėl ATM ir ANS būtų įtrauktos į SES teisinę sistemą, turėtų galioti šios nuostatos:

- Reglamento (EB) Nr. 549/2004 7 straipsnis, kuris suteikia ne ES valstybėms galimybę sudaryti susitarimus dėl SES reikalų, tačiau šis straipsnis nebuvo skirtas įrangos reikalavimams nustatyti ir nesudaro atitinkamo teisinio pagrindo atleisti nuo Pagrindiniame reglamente nustatytų sertifikavimo reikalavimų;
- Reglamento (EB) Nr. 552/2004 5 straipsnis, kuriame reikalaujama, kad gamintojai pasirašytų orlaivių sudedamųjų dalių atitikties deklaraciją, kuri aprėptų avionikos įrenginį, tačiau ne jos saugą ir veiksmingumą ją įrengus orlaivyje.

Šiame poskyryje aprašytos padėties poveikis saugai jau įvertintas 2.6.3 poskyryje. Ekonominiu požiūriu galima pastebėti, kad SES sistemai gali pritrūkti teisinio aiškumo ir likti tam tikrų spragų. Kad neliktų spragų ir būtų aiškiau, žinoma, prireiks pastangų. Deja, remiantis jokia tikroviška prielaida neįmanoma kiekybiškai įvertinti šių pastangų. **Todėl OA arba OC variantų ekonominis poveikis gali būti vertinamas tik neigiamai.** OB variantas, priešingai, nesusijęs su jokiais papildomomis išlaidomis.

2.6.4.5 Žalos kaina

Nėra patikimų priemonių, kuriomis būtų galima tiksliai įvertinti naujų teisėkūros priemonių kiekybinį poveikį saugai. Todėl labai sunku parengti atitinkamą tikslų ekonominį įvertinimą.

Tačiau 2.6.3 poskyryje buvo padaryta išvada, jog OA variantas turi neigiamą poveikį saugai, atsižvelgiant į būsimus sunkumus, kitos dvi galimybės – OB ir OC – turi teigiamą

poveikį saugai: OB varianto nauda beveik dvigubai didesnė už OC varianto. Be to, 2.3.1.8 poskyryje padaryta išvada, kad tiesiogiai ar netgi netiesiogiai su ATM ir ANS veiksniais susijusių aviacijos avarijų ir incidentų nuostoliai ES 27 + 4 siekia 680 mln. EUR per metus = 680 000 tūkst. EUR per metus.

Tuomet laikoma, kad **OA variantas** tikrai neturės jokios naudos saugai, atsižvelgiant į laukiančius sunkumus; **nieko nesutaupoma ir pinigine išraiška**. Antra vertus, nors atliekant saugos vertinimą OB įvertis yra didesnis už OC, labai atsargus tik 1 % naudingumo įvertis abiem **OB ir OC variantams** pagal **išvengtus nuostolius sudaro beveik 6 800 tūkst. EUR per metus**.

2.6.4.6 Agentūros saugos analizė ir taisyklių priėmimas

Kadangi Bendrijos įgaliojimai nustatyti SES sistema, laikoma, kad nė vienas variantas nenumato pokyčių, turinčių įtakos kompetentingoms institucijoms ar pramonės suinteresuotosioms šalims dėl taisyklių priėmimo ir saugos analizės.

Tuomet laikoma, kad **FTE skaičius, būtinas Agentūrai taisyklių priėmimo veiklai** ATM ir ANS srityse, **yra 9 (1 vadovas + 7 administratoriai + 1 pavaduotojas)**. Laikoma, kad dar 2 FTE būtini taisyklių priėmimui palengvinti atliekant pakankamą saugos duomenų analizę ir saugos tyrimus.

Vertinama, kad pagal abu OB ir OC variantus Agentūrai būtini papildomi ištekliai yra 11 FTE = 1 650 000 EUR per metus, neįskaičiuojant misijų, darbo grupėje ir studijų.

Laikoma, kad pagal OB arba OC variantą EUROCONTROL toliau padės EB su SES susijusiais klausimais, kurie nesusiję su saugos reglamentavimu. Todėl nemanoma, kad EUROCONTROL sumažėtų etatų, nors kai kurie personalo padaliniai, šiuo metu užsiimantys SRU taisyklių priėmimo veikla, galėtų būti priskirti kitoms funkcijoms.

2.6.4.7 Ekonominio poveikio suvestinė

Pagal OB arba OC variantą **Agentūros biudžetas** turėtų išlaikyti maždaug **21 papildomą FTE** (10 standartizavimo patikrinimams + 9 taisyklių priėmimui + 2 saugos analizei). Laikant, kad išlaidos sudaro 150 000 tūkst. EUR vienam FTE, tai atitinka tiesiogines **Agentūros išlaidas 3 150 tūkst. EUR per metus**, neįskaitant misijų, darbo grupėje ir studijų, kadangi tai vykdoma ir pagal dabartinę sistemą.

Vertinant ekonominį poveikį suinteresuotosioms šalims ir atsižvelgiant į ankstesniuose poskyriuose padarytas išvadas, buvo parengta toliau pateikta suvestinė lentelė, kurioje palyginamas trijų variantų ekonominis poveikis.

20 lentelė. Pasirinkto teisinio sprendinio ekonominio poveikio suvestinė

Numatomos teisinės sistemos veiklos išlaidos	Tūkstančiais EUR per metus		
	OA	OB	OC
	Neišplečiama iki ATM ir ANS	EASA B.R.	EASA į SES
EASA standartizavimo patikrinimai	0	- 762	- 762
Horizontaliosios vadybos sistemų taisyklės	0	- 11 227	- 5 613
Techninės priežiūros organizacijų priežiūra	0	0	0
Trečiųjų šalių orlaivių avionikos atitiktis	Neigiamas, nors neįvertinamas	0	Neigiamas, nors neįvertinamas
Išvengti nuostoliai	0	- 6 800	- 6 800
Bendrosios taisyklės	0	1 650	1 650
IŠ VISO	0	- 17 139	- 11 525

Iš lentelės matyti, kad **abu OB ir OC variantai, nors reiškia didesnes išlaidas Agentūrai, visai Bendrijai duoda ekonominės naudos maždaug už 11 mln. EUR per metus pasirinkus OC variantą ir maždaug 17 mln. EUR per metus pasirinkus OB variantą.**

20 lentelės piniginiai rodikliai išraiška paversti įverčiais toliau pateikiamoje lentelėje.

21 lentelė. OA, OB ir OC variantų ekonominio poveikio įverčiai

Specialieji tikslai/rezultatų rodikliai	Variantų įverčiai		
	OA	OB	OC
EASA funkcijos	Neišplečiama iki ATM ir ANS	EASA B.R.	EASA į SES
Saugos reglamentavimas aiškiai atskirtas nuo kitų reglamentavimo formų	Nesusiję su ekonomiškumu		
EASA taisyklių priėmimo procedūros taikymas (ATM ir ANS)	0	- 2	- 2
ATM ir ANS standartizavimo patikrinimas	- 2	2	2
ATM ir ANS įtraukimas į EASA saugos reglamentavimo sistemą	- 3	3	2
Vadybos sistemų horizontaliosios taisyklės	0	3	2
Aiškus institucijų ir paslaugų teikėjų funkcijų atskyrimas	Nesusiję su ekonomiškumu		
Daugiau kaip trijose valstybėse paslaugas teikiančių organizacijų sertifikavimo pagrindas	Įvertinta 2.11 poskyryje		
AFIS ir peronų vadybos taisyklių supaprastinimas	Įvertinta 2.10 poskyryje		
Bet kurios pasiūlytos taisyklės poveikio vertinimas	0	0	0
Sąsaja su kitomis reglamentavimo formomis			
Institucijų susitarimai dėl racionalaus išteklių naudojimo	Įvertinta 2.11 poskyryje		
Nuoseklus visų ACC funkcijų priežiūros procesas	Tiesiogiai nesusiję su teisės aktu		
IŠ VISO	- 5	6	4
VIDUTINIS ĮVERTIS (□/5 įvertintų parametru)	- 1	1,2	0,8
SVERTINIS VIDURKIS (ekonomiškumo įvertis x 2)	- 2	2,4	1,6

2.6.5 Poveikis aplinkai

Nagrinėjamame teisėkūros pasiūlyme nenumatoma statyti naujos infrastruktūros ar švelninti aplinkosaugos taisyklių. Laikoma, kad visų trijų variantų poveikis aplinkosaugos požiūriu yra neutralus.

2.6.6 Socialinis poveikis

2.6.6.1 Kompetentingos institucijos

Remiantis tais pačiais ekonominio įvertinimo iš 2.6.4 poskyrio duomenimis, galima numatyti tokį pagrindinį poveikį:

- 30 kompetentingų institucijų iš viso sutaupys 8 FTE, nes nebeteiks auditorių ekspertiniam įvertinimui;
- vidutiniškai tai yra mažiau kaip 0,3 FTE vienai institucijai;
- atsižvelgiant į tai, kad daugelis ekspertų pritaria, jog institucijose turimų ATM ir ANS sričių sertifikavimo ir priežiūros pajėgumų vos pakanka arba nepakanka, šie sumažinti FTE gali būti lengvai perkelti į panašias pareigas toje pačioje organizacijoje.

Išvada – socialinis poveikis institucijoms būtų menkas bet kurio iš galimų variantų pasirinkimo atveju.

2.6.6.2 Pramonė

2.6.4.2 poskyryje buvo apskaičiuota, kad OB variantas kiekvienai iš 162 susijusių subjektų leidžia sutaupyti po 0,5 FTE. Socialine prasme 0,5 FTE kiekvienai įmonei gali būti lengvai kompensuojama, todėl net joms socialinis poveikis būtų nedidelis.

0C varianto atveju socialinis poveikis yra perpus mažesnis.

2.6.6.3 EUROCONTROL ir Agentūra

Aviacijos saugos srityje ATM ir ANS kompetentingose institucijose, be ICAO USOAP apsilankymų, gali būti atliekami trijų skirtingų rūšių auditai:

- EUROCONTROL vykdoma ESIMS;
- SES *ekspertiniai įvertinimai*;
- EASA standartizavimo patikrinimai ATM ir ANS srityse.

Akivaizdu, kad toks daugiau ar mažiau tapačių auditų dubliavimasis nėra nei būtinas, nei pageidautinas. Todėl 2.6.4.1 poskyryje numatyta, kad, norint išvengti patikrinimų dubliavimosi, ES 27 + 4 skirta EUROCONTROL ESIMS programa turi būti nutraukta. **Dėl to būtų atsisakyta 10 FTE**, daugiausia iš SRU.

Tačiau pereinamuoju laikotarpiu su naujoms funkcijoms susipažinti Agentūrai reikės pakankamo skaičiaus kvalifikuotų ekspertų; tokiu būdu socialinis poveikis EUROCONTROL bus sumažintas iki minimumo.

2.6.4.7 poskyryje taip pat buvo nurodyta, kad Agentūroje palaipsniui bus įsteigtas maždaug 21 naujas etatas.

2.6.6.4 Socialinio poveikio suvestinė

Toliau pateikiamoje lentelėje ankstesnių poskyrių argumentai perskaičiuoti į taikomų rezultatų rodiklių įverčius.

22 lentelė. 0A, 0B ir 0C variantų socialinio poveikio įverčiai

Specialieji tikslai/rezultatų rodikliai	Variantų įverčiai		
	0A	0B	0C
EASA funkcijos	Neišplečiama iki ATM ir ANS	EASA B.R.	EASA į SES
Saugos reglamentavimas aiškiai atskirtas nuo kitų reglamentavimo formų	Tiesiogiai nesusiję su teisės aktu		
EASA taisyklių priėmimo procedūros taikymas (ATM ir ANS)	0	0	0
ATM ir ANS standartizavimo patikrinimas	0	2	3
ATM ir ANS įtraukimas į EASA saugos reglamentavimo sistemą	Tiesiogiai nesusiję su teisės aktu		
Vadybos sistemų horizontaliosios taisyklės	Tiesiogiai nesusiję su teisės aktu		
Aiškus institucijų ir paslaugų teikėjų funkcijų atskyrimas	Tiesiogiai nesusiję su teisės aktu		
Daugiau kaip trijose valstybėse paslaugas teikiančių organizacijų sertifikavimo pagrindas	Tiesiogiai nesusiję su teisės aktu		
AFIS ir peronų vadybos taisyklių supaprastinimas	Tiesiogiai nesusiję su teisės aktu		
Bet kurios pasiūlytos taisyklės poveikio vertinimas	Tiesiogiai nesusiję su teisės aktu		
Sąsaja su kitomis reglamentavimo formomis	Tiesiogiai nesusiję su teisės aktu		
Institucijų susitarimai dėl racionalaus išteklių naudojimo	Tiesiogiai nesusiję su teisės aktu		
Nuoseklus visų ACC funkcijų priežiūros procesas	Tiesiogiai nesusiję su teisės aktu		

IŠ VISO	0	2	3
VIDUTINIS ĮVERTIS (□/2 įvertintų parametų)	0	1	1,5
SVERTINIS VIDURKIS (socialinio poveikio įvertis x 2)	0	2	3

2.6.7 Poveikis kitiems Bendrijos reikalavimams, šiuo metu nepatenkantiems į EASA taikymo sritį

2.6.7.1 Naujasis požiūris

Naujasis požiūris į pramonės gaminių standartizavimą ir saugą buvo inicijuotas 1985 m. Tarybos Rezoliucija⁵⁴. Jis aprėpia keturis pagrindinius principus:

- teisinis kišimasis apribojamas esminiais reikalavimais (ER);
- techninių taisyklių priėmimas patikimas pakankamą patirtį ir kompetenciją turinčioms organizacijoms;
- Bendrijos (arba sertifikavimo) specifikacijos (CS) nėra teisiškai privalomos;
- galimos alternatyvios priimtinos atitikties priemonės (AMC).

EASA sistema ne tik visiškai atitinka naująjį požiūrį dėl gaminių, bet ir taiko jo principus atsižvelgiant į saugą.

SES, priešingai, nėra esminių reikalavimų paslaugoms (tik sistemoms, kaip nurodyta Reglamento (EB) Nr. 552/2004 prieduose), o techninės detalės kartais pateikiamos privalomose įgyvendinimo taisyklėse.

Be to, naująjį požiūrį sudaro dešimt pagrindinių elementų. Pirmasis iš jų – vengti teisinių nuostatų daugėjimo iš skirtingų šaltinių. Akivaizdu, kad OA ir OC variantai šios sąlygos neatitinka, o OB variantas – atitinka.

2.6.7.2 Oro vežėjų licencijavimas

Tarybos Reglamento (EB) Nr. 2047/2002⁵⁵ 9 straipsnyje aiškiai sakoma, kad Veiklos licencijos išdavimas ir jos galiojimas visada priklauso nuo turimo galiojančio Oro transporto operatoriaus sertifikato (AOC), nurodančio veiklos, kuriai išduota veiklos licencija, rūšis ir atitinkančio tam tikrame Tarybos reglamente nustatytus kriterijus. Taigi, saugos kriterijai dabar nurodyti Pagrindiniame reglamente, o pirmiau minėtame Tarybos Reglamente yra visi kiti su verslu susiję aspektai (verslo planas, finansinis stabilumas, draudimas ir kt.).

Pagal OA ir OC variantus būtų išlaikyti SES principai ir todėl, nors *sertifikavimo* ir *skyrimo* procesai jame skirtingi, pirmesnis apima minėtus ekonominius (verslo) aspektus, o paskesnis Bendrijos lygiu nėra apibrėžtas.

Pasirinkus OB variantą minėti dalykai būtų geriau atskirti, laikantis HLG rekomendacijų ir kitose aviacijos srityse jau taikomos metodikos.

⁵⁴ 1985 m. gegužės 7 d. Tarybos rezoliucija dėl naujojo požiūrio į techninį derinimą ir standartizavimą (OL C 136, 1985.6.4, p. 1).

⁵⁵ 1992 m. liepos 23 d. Tarybos Reglamentas (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo (OL L 240, 1992.8.24m p.1).

2.6.7.3 Poveikio kitiems Bendrijos reikalavimams suvestinė

Toliau pateikiamoje lentelėje ankstesnių poskyrių argumentai perskaičiuoti į taikomų rezultatų rodiklių įverčius.

23 lentelė. 0A, 0B ir 0C variantų poveikio kitiems Bendrijos teisės aktams įverčiai

Specialieji tikslai/rezultatų rodikliai	Variantų įverčiai		
	0A	0B	0C
EASA funkcijos	Neišplečiama iki ATM ir ANS	EASA B.R.	EASA į SES
Saugos reglamentavimas aiškiai atskirtas nuo kitų reglamentavimo formų	Šiuo atžvilgiu nesusiję		
EASA taisyklių priėmimo procedūros taikymas (ATM ir ANS)	Šiuo atžvilgiu nesusiję		
ATM ir ANS standartizavimo patikrinimas	Šiuo atžvilgiu nesusiję		
ATM ir ANS įtraukimas į EASA saugos reglamentavimo sistemą	Šiuo atžvilgiu nesusiję		
Vadybos sistemų horizontaliosios taisyklės	-3	3	-2
Aiškus institucijų ir paslaugų teikėjų funkcijų atskyrimas	Šiuo atžvilgiu nesusiję		
Daugiau kaip trijose valstybėse paslaugas teikiančių organizacijų sertifikavimo pagrindas	Šiuo atžvilgiu nesusiję		
AFIS ir peronų vadybos taisyklių supaprastinimas	Šiuo atžvilgiu nesusiję		
Bet kurios pasiūlytos taisyklės poveikio vertinimas	Šiuo atžvilgiu nesusiję		
Sąsaja su kitomis reglamentavimo formomis	- 3	3	1
Institucijų susitarimai dėl racionalaus išteklių naudojimo	Šiuo atžvilgiu nesusiję		
Nuoseklus visų ACC funkcijų priežiūros procesas	Šiuo atžvilgiu nesusiję		
IŠ VISO	- 6	6	- 1
VIDUTINIS ĮVERTIS (□/2 įvertintų parametru)	- 3	3	- 0,5
SVERTINIS VIDURKIS (santykio su kitais teisės aktais įvertis x 1)	- 3	3	- 0,5

2.6.8 Daugiakriterinė analizė (MCA) ir rekomenduojamas variantas

Remiantis 2.1.2 poskyryje aprašyta metodika, kiekvieno varianto įverčiai pateikiami toliau nurodyta MCA matrica.

24 lentelė. Teisinės sistemos daugiakriterinė analizė

Teisinės sistemos variantų svertinis įvertis		0A	0B	0C
Poveikio aspektas	Svertinis daugiklis	Neišplečiama iki ATM ir ANS	EASA B.R.	EASA į SES
Sauga	3	- 4,32	9	5,01
Ekonomiškumas	2	- 2	2,4	1,6
Aplinkosauga	3	0	0	0
Socialinis	2	0	2	3
Poveikis kitiems ES reglamentams	1	- 3	3	- 0,5
SUMINIS SVERTINIS ĮVERTIS		- 9,32	16,4	9,11

Iš pateiktos lentelės matyti, kad 0B varianto įvertis yra maždaug dvigubai geresnis nei 0C, o 0A varianto bendrasis įvertis yra neigiamas. Konkrečiai, 0B variantas:

- saugos požiūriu yra beveik dvigubai geresnis nei OC variantas;
- yra pigiausias, kainuosiantis EB maždaug 3,15 mln. EUR per metus 21 papildomiems Agentūros etatams, tačiau leisiantis sutaupyti maždaug 17 mln. EUR per metus aviacijos suinteresuotųjų šalių lygiu;
- neturi jokio reikšmingesnio socialinio poveikio;
- visiškai atitinka *naująjį požiūrį* ir saugos bei kitų reglamentavimo formų arba viešojo įsikišimo atskirties principus.

2.7 Operacijų samprata

2.7.1 Galimi variantai

Sąvoka *operacijų samprata* (arba ATM funkcinė samprata) gali būti aiškinama skirtingai, tačiau labiausiai paplitę šie apibrėžimai:

- a) abstrakčių koncepcinių modelių, nesusijusių su konkrečia oro erdvės dalimi, kurių būdingo tipo oro erdvėje naudojamos tam tikros technologijos, taikomos tam tikros taisyklės ir skirtingi subjektai (pvz., oro erdvės naudotojai ir ATS paslaugų teikėjai) atlieka skirtingas funkcijas, rengimas;
- b) prieigos ir aptarnavimo konkrečiose oro erdvės dalyse taisyklių, skirtų konkrečioms juridiniams subjektams (pvz., oro erdvės naudotojams ir ANSP), nustatymas ir skleidimas.

Per paskutinius dešimtmečius Europoje EUROCONTROL darbas dažnai buvo susijęs su pirmuoju apibrėžimu, pvz., dešimtajame praėjusio amžiaus dešimtmetyje, rengiant *bendrają* operacijų sampratą, skirtą įtraukti į pagrindinę RNAV, arba šio dešimtmečio pradžioje, tą patį darant su RVSM. Šiandien bendrųjų operacijų sampratų parengimas skirtingų tipų oro erdvei (ir skirtingais laiko tarpais) yra viena iš pagrindinių SESAR užduočių. Tai gali būti laikoma vyriausybinių pobūdžio veikla arba paslaugų teikimo veikla ar netgi plačiau – plėtros veikla. Pastaruoju atveju tai nepatektų į Pagrindinio reglamento taikymo sritį, nors ankstyvas ir savanoriškas saugos vertinimų parengimas ir dialogas su reglamentavimo institucijomis būtų labiausiai pageidaujamas.

Antrasis apibrėžimas susijęs su konkrečiais sprendimais dėl tikslaus atitinkamos oro erdvės nustatytoje geografinėje srityje dydžio, formos ir ribų (pvz., CTR, kontroliuojama oro erdvė aplink oro uostą); tos oro erdvės klasės nustatymo (pvz., ICAO A klasė, kuri reiškia, kad paprastai leidžiama įskristi tik IFR orlaiviams); susijusiais oro erdvės naudotojų avionikos ir atitinkamo pilotų parengimo reikalavimais; patvirtintais standartiniais išskridimo, artėjimo pagal prietaisus ir leidimosi maršrutais; teiktinomis ATC paslaugomis ir kt. Ši veikla, kuriai gali būti naudinga pasinaudoti bendrosiomis nuostatomis, parengtomis pagal aprašytą veiklą, kaip pirmuoju galimu išaiškinimu, taip pat suponuoja tam tikras įvairių aviacijos suinteresuotųjų šalių, pirmiausia – oro erdvės naudotojų ir ANSP, tačiau taip pat ir oro uostų operatorių, vykdančių tam tikras žemo lygio operacijas, prievoles ir teises. Šis antro tipo operacijų sąvokos apibrėžimas gali būti laikomas vyriausybinių pobūdžio arba paslaugų teikimo pobūdžio veikla.

Remiantis suinteresuotųjų šalių atsakymais į 1 klausimą (pateiktą NPA 2007-16) dėl pirmiau aptartų dalykų, šio dokumento 2.5.2 poskyryje nustatyta tokia operacijų samprata:

- 1A): Tiek bendroji operacijų samprata (pvz., SESAR plėtra), tiek sprendimai dėl konkrečios oro erdvės yra reglamentinio pobūdžio ir jiems galioja pagrindinio reglamento teisinės nuostatos;
- 1B): Tiek bendroji operacijų samprata (pvz., SESAR plėtra), tiek sprendimai dėl konkrečios oro erdvės yra reglamentuojama veikla, kurią paslaugų teikėjai vykdo remdamiesi Pagrindinio reglamento esminiais reikalavimais;

- 1C): Bendroji operacijų samprata (pvz., SESAR plėtra), nepatenka į Pagrindinio reglamento taikymo sritį. Tuo tarpu sprendimai dėl konkrečios oro erdvės yra vyriausybinių pobūdžio ir jiems galioja teisės nuostatos;
- 1D): Bendroji operacijų samprata (pvz., SESAR plėtra), nepatenka į Pagrindinio reglamento taikymo sritį. Tuo tarpu sprendimai dėl konkrečios oro erdvės yra paslaugų teikimo pobūdžio ir vykdomi remiantis Pagrindinio reglamento esminiais reikalavimais.

2.7.2 Tikslinė grupė ir susijusių subjektų skaičius

2.7.2.1 Skirtingos funkcijos

Remiantis keturiais nurodytais galimais operacijų sampratos pobūdžio nustatymo variantais, skirtingi subjektai turėtų skirtingas funkcijas, kaip nurodyta 24 lentelėje. Lentelėje sąvoką *sampratos rengėjai* vartojama nurodyti su SESAR susijusius subjektus, kurie iš tiesų užsiima **bendrujų** operacijų sampratų rengimu skirtingo tipo Europos erdvėje.

25 lentelė. Skirtingų subjektų vaidmuo

Variantas	Agentūra*	Sampratų rengėjai (bendrieji)	Kompetentingos institucijos	ATSP	Kitos suinteresuotosios šalys
1A	Sąveikauja su SESAR pagal įgyvendinimo taisykles, kurios bus parengtos	Pagal EASA taisykles	Sprendžia dėl specialiųjų sampratų atitinkamoje jų oro erdvėje	Laikosi taisyklių ir sprendimų (pvz., įdiegti antžeminę įrangą)	Laikosi taisyklių ir sprendimų (pvz., privalomai turėti avioniką)
1B	Kaip ir 1A + vykdo SESAR subjektų priežiūrą	Reglamentuojama veikla	Atsako už ANSP sertifikavimą ir priežiūrą	Sprendžia dėl specialiųjų sampratų atitinkamoje jų oro erdvėje	Žr. pirmiau
1C	Bendrajai sampratai netaikomos jokios formalios taisyklės	Nepatenka į EASA Pagrindinio reglamento taikymo sritį	Sprendžia dėl specialiųjų sampratų atitinkamoje jų oro erdvėje	Laikosi taisyklių ir sprendimų (pvz., įdiegti antžeminę įrangą)	Žr. pirmiau
1D	Bendrajai sampratai netaikomos jokios formalios taisyklės	Nepatenka į EASA Pagrindinio reglamento taikymo sritį	Atsako už ANSP sertifikavimą ir priežiūrą	Sprendžia dėl specialiųjų sampratų atitinkamoje jų oro erdvėje	Žr. pirmiau

* Papildomai prie standartizavimo patikrinimų, kaip jau aprašyta 2.6 poskyryje.

Iš pateiktos lentelės galima matyti, kad aviacijos suinteresuotosios šalys, kaip ir kitos suinteresuotosios šalys, bet kuriuo atveju turės laikytis atitinkamų taisyklių ir sprendinių, pastaruosius priimant kompetentingai institucijai arba kompetentingam ATSP. Kitaip tariant, jų funkcija, pasirinkus bet kurį iš keturių galimų variantų, nepasikeis. Taigi, nebūtina detalai vertinti susijusių šios kategorijos subjektų skaičiaus. Be to, tiesiogiai su oro transporto operacijomis nesusijusiems subjektams, pvz., projektavimo, gamybos ir techninės priežiūros organizacijoms, nė vienas iš šių variantų neturės įtakos.

Todėl tolesniuose 2.7.2.2, 2.7.2.3 ir 2.7.2.4 poskyriuose bus įvertintas tik susijusių institucijų, ATSP ir (bendrujų) sampratų rengėjų skaičius.

2.7.2.2 Kompetentingos institucijos

Visoms 30 kompetentingoms institucijoms (pagal 2.6.2.1 poskyrio skaičiavimus) **ir Agentūrai**, turės įtakos **bet kuris iš keturių galimų variantų**, o EUROCONTROL saugos veikla jau išnagrinėta 2.6 poskyryje.

2.7.2.3 Sampratų rengėjai

EUROCONTROL ATM strategijos direktoratui (DAS), kuris atsako už naujų bendrųjų operacijų sampratų rengimą, turės įtakos 1A ir 1B variantai. Ir priešingai, 1C ir 1D variantai jam įtakos neturėtų, kadangi tuo atveju bendroji operacijų samprata nepatektų į Pagrindinio reglamento taikymo sritį.

Tas pats galioja ir SESAR bendrai įmonei bei SESAR konsorciui.

Todėl galima laikyti, kad, pasirinkus 1A ir 1B variantus, tai turės įtakos 3 subjektams, o likusių dviejų variantų atvejų sampratų rengėjams poveikio nebūtų.

2.7.2.4 ATSP

ANPS bendruomenė yra labai plati ir apima tokias įmones kaip palydovinių navigacijos signalų, aeronautinės informacijos, sekimo tinklų, meteorologinių tarnybų ir ryšio tinklų paslaugų teikėjus. Paprastai minėtos įmonės aprėpia dideles oro erdvės sritis, tačiau ne jos sprendžia dėl bendrųjų arba specialiųjų operacijų sampratų. Todėl joms neturės įtakos nė vienas iš čia numatytų keturių variantų.

Kita priešingybė – paprastų ATS paslaugų labai ribotoje geografinėje teritorijoje teikėjai (pvz. AFIS) – taip pat nevaizduoja jokio vaidmens apibrėžiant ar sprendžiant dėl operacijų sampratų. Todėl ir šiai įmonių kategorijai jokio poveikio nebūtų.

Tačiau civiliniams ATSP, kurie teikia ATC skrydžio maršrute arba didžiausiose ribinėse zonose, turės poveikį visi keturi galimi variantai, kadangi jų vaidmuo gali būti kitoks. Šiuo metu yra kiekvienoje ES valstybėje narėje arba EASA asocijuotoje valstybėje (išskyrus Lichtenšteiną) yra bent po vieną tokių paslaugų teikėją. **Todėl galima laikyti, kad bet kuris iš nurodytų keturių variantų gali turėti įtakos 30-čiai ATSP.**

2.7.2.5 Subjektų, kuriems būtų poveikis, suvestinė

Apibendrinant ir remiantis 2.7.2.1–2.7.2.4 poskyriuose pateikta informacija, 26 lentelėje nurodytas numatytas susijusių subjektų skaičius.

26 lentelė. Subjektų, kuriems turės poveikį operacijų samprata, skaičius

VARIANTAS		Nustatytas skaičius			
Nr.	Aprašas	Institucijos	Sampratų rengėjai	ATSP	Kitos suinteresuotosios šalys
1A	Tiek bendroji operacijų samprata, tiek sprendimai dėl konkrečioje oro erdvėje vartojamos operacijų sampratos yra reglamentinio pobūdžio ir jiems galioja teisinės nuostatos	30 + Agentūra	3	30	0
1B	Tiek bendroji operacijų samprata, tiek sprendimai dėl konkrečioje oro erdvėje vartojamos operacijų sampratos yra veikla, kurią vykdo paslaugų teikėjai		3	30	0
1C	Bendroji operacijų samprata, nepatenka į EASA taikymo sritį. Sprendimai dėl konkrečioje oro erdvėje vartojamos operacijų sampratos yra vyriausybinių pobūdžio		0	30	0
1D	Bendroji operacijų samprata, nepatenka į EASA taikymo sritį. Sprendimai dėl konkrečioje oro erdvėje vartojamos operacijų sampratos yra veikla, kurią vykdo paslaugų teikėjai		0	30	0

2.7.3 Poveikis saugai

Pagal 1C variantą bendrųjų operacijų sampratų rengimas ir tvirtinimas (pvz., aukštutinei oro erdvei, bet kuriai intensyvaus eismo ribinei zonai ar kitais panašiais atvejais) nebūtų reglamentuojamas pagal Pagrindinį reglamentą, kaip yra dabar. Tačiau tai neuždraudžia sampratų rengėjams kuo anksčiau atlikti savų (bendrųjų) saugos vertinimų ir, kaip rekomenduojama, pasikeisti informacija su saugos reglamentuotojais ir paprašyti jų pateikti savo vertinimus. Tuomet pagal 1C variantą už tam tikrą konkrečią oro erdvės dalį atsakinga kompetentinga institucija nuspręstų dėl toje dalyje taikytinų taisyklių ir dėl ribų tarp skirtingų ATS padalinių atsakomybės zonų, dėl turimų skrydžio pagal prietaisus maršrutų patvirtinimo, dėl privalomo orlaivio įrangos turėjimo reikalavimo ir kt. Nėra tikslų priemonių šio varianto poveikiui saugai įvertinti. Tačiau neturima įrodymų, kurie patvirtintų, joga bendrųjų operacijų sampratų rengimo neįtraukimas į saugos taisykles būtų kėlęs kokių nors saugos problemų. Bet kuriuo atveju, vyriausybinių institucijų turi pakankamai teisinių galių nustatyti bet kokią taisyklę ar priimti sprendimą ne tik dėl ANSP ir ATSP, bet ir dėl kitų aviacijos suinteresuotųjų šalių, įskaitant ir oro uostų operatorius.

Todėl, atlikus pirmiau pateiktą kokybinį įvertinimą, laikoma, kad 1C variantas yra labai teigiamas saugos požiūriu.

Kalbant apie bendrąsias operacijų sampratas, situacija pagal 1D variantą lygiai tokia pati. Tačiau šiuo atveju sprendimus dėl vykdomų įsipareigojimų, net ir skrydžių operatorių arba

oro uostų operatorių, priimtų didžiausi civiliniai ATSP, kuriuos paskiria (ir kurių saugos priežiūrą vykdo kompetentinga institucija) valstybė arba valstybės (jei FAB yra daugiašalis).

Nėra elementų, patvirtinančių, kad šis variantas nebūtų pakankamai saugus. Tačiau, kadangi ATSP neturi vykdymo užtikrinimo galių kitų suinteresuotųjų šalių atžvilgiu, jų sprendimus tektų perduoti kompetentingai institucijai, kad pastaroji juos formaliai išplatintų ir nurodytų vykdyti. Kitaip tariant, su saugos klausimais susiję sprendimų priėmimo ir įgyvendinimo procesai neišvengiamai sulėtėtų. Todėl, Agentūros nuomone, **saugos požiūriu 1D variantas yra kiek mažiau optimalus už 1C**

Norint įvertinti galimą papildomą naudą saugai, kurią duotų 1A arba 1B variantai, reikia pastebėti, kad ES Taryba, steigdama SESAR bendrą įmonę⁵⁶ (SJU), (2) konstatuojamojoje dalyje nurodė, kad ji turėtų parengti technologinę SES dalį, **suteikiančią galimybę plėtoti saugų ir aplinką tausojantį oro transportą**. Taigi, tame pačiame akte Taryba patikėjo SJU užduotį:

- užtikrinti (1 straipsnio 5 dalies trečioji įtrauka), kad dalyvautų ANSP, oro operatoriai, profesinės asociacijos, oro uostai, sektoriaus gamybos pramonė, ir mokslinė bendruomenė, t. y. visuomenės sluoksnis, pažymintis tvirta aviacijos saugos kultūra;
- organizuoti (ketvirtoji įtrauka) *inter alia* tikrinimo darbą, kuris Agentūros supratimu aprėpia ankstyvą saugos vertinimą.

Taigi, jau veikia nuostatos, užtikrinančios, kad SESAR (bendrosios) sampratos būtų tikrinamos atsižvelgiant ir į saugos vertinimą. Todėl saugos požiūriu **1A variantas nebūtų geresnis už 1C, o 1B – už 1D**.

Apibendrinant, taikant 2.1.2 poskyryje nurodytą metodiką (įskaitant poveikio saugai svertinį koeficientą 3) ir pasirinkus atitinkamus rezultatų rodiklius, susijusius su specialiaisiais tikslais iš 2.4.5 poskyrio, keturiems variantams, susijusiems su operacijų sampratomis (CoO) galima priskirti 27 lentelėje nurodytus įverčius.

⁵⁶ 2007 m. vasario 27 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 219/2007 dėl bendros įmonės naujos kartos Europos oro eismo vadybos sistemai (SESAR) sukurti įsteigimo (OL L 64, 2007.3.2, p. 1).

27 lentelė. Variantų poveikio saugai įvertis atsižvelgiant į operacijų sampratas

Specialieji tikslai/rezultatų rodikliai	Variantų įverčiai			
	1A	1B	1C	1D
CoO pobūdis ir reglamentavimas	Bendrosios ir specialiosios CoO – vyriausybinių pobūdžio	Bendrosios ir specialiosios CoO – paslaugų teikimo pobūdžio	Bendrosios CoO netaikomos. Specialiosios – vyriausybinių pobūdžio	Bendrosios CoO netaikomos. Specialiosios – paslaugų teikimo pobūdžio
Saugos reglamentavimas aiškiai atskirtas nuo kitų reglamentavimo formų	- 1	3	3	2
EASA taisyklių priėmimo procedūros taikymas (ATM ir ANS)	- 1	- 1	3	3
ATM ir ANS standartizavimo patikrinimas	Šiuo atžvilgiu nesusiję			
ATM ir ANS įtraukimas į EASA saugos reglamentavimo sistemą	Šiuo atžvilgiu nesusiję			
Vadybos sistemų horizontaliosios taisyklės	Šiuo atžvilgiu nesusiję			
Aiškus institucijų ir paslaugų teikėjų funkcijų atskyrimas	3	- 3	3	- 3
Daugiau kaip trijose valstybėse paslaugas teikiančių organizacijų sertifikavimo pagrindas	Šiuo atžvilgiu nesusiję			
AFIS ir peronų vadybos taisyklių supaprastinimas	Šiuo atžvilgiu nesusiję			
Bet kurios pasiūlytos taisyklės poveikio vertinimas	Šiuo atžvilgiu nesusiję			
Sąsaja su kitomis reglamentavimo formomis	- 1	1	3	3
Institucijų susitarimai dėl racionalaus išteklių naudojimo	- 1	- 2	2	2
Nuoseklus visų ACC funkcijų priežiūros procesas	Šiuo atžvilgiu nesusiję			
IŠ VISO	- 1	- 3	14	7
VIDUTINIS ĮVERTIS (□/5 įvertintų parametru)	- 0,2	- 0,6	2,8	1,4
SVERTINIS VIDURKIS (saugos įvertis x 3)	- 0,6	- 1,8	7,4	4,2

2.7.4 Ekonominis poveikis

1C variantas, t. y. jokių papildomų taisyklių SESAR plėtrai ir tradicinių aviacijos institucijų funkcijų išlaikymas priimant sprendimus dėl jų atsakomybės sričiai priklausančios oro erdvės naudojimo ir paslaugų joje, laikomas atitinkančiu dabartinę situaciją. Jos apiforminimas teisės aktais nesudarytų papildomų išlaidų, o EASA atliekamų standartizavimo patikrinimų įsteigimo ekonominis poveikis jau įvertintas 2.6.4.1 poskyryje. Todėl daroma išvada, kad **nebūtų nei papildomų išlaidų, nei sutaupyta**.

1D variantas, pagal kurį ATSP deleguojama atsakomybė už sprendimų, kuriuos paskui reikia išplatinti ir nurodyti vykdyti institucijoms, priėmimą, numato tam tikrą papildomą darbo krūvį ir todėl turi kiek mažiau optimalų ekonominį poveikį, nors šių **papildomų pastangų** kiekį labai sunku įvertinti pakankamai tiksliai. Taigi, daromas labai atsargus

įvertinimas, skirtas šiam poveikio vertinimui: palyginti su 1C variantu prireiktų tik vieno papildomo FTE, kas atitinka **138,6 tūkst. EUR per metus**.

Pagal **1A variantą 3 SESAR sampratų rengėjams** prireiktų užmegzti formalias sąsajas ir ryšius. Skaičiuojama, kad 1 FTE kaina šiose institucijose sudaro 150 tūkst. EUR. Minėtam formaliam koordinavimui užtikrinti prireiktų maždaug 1 FTE vienai institucijai, t. y. iš viso 4 FTE, kas lygu **600 tūkst. EUR per metus**.

Galiausiai, pagal **1B variantą**, Agentūra turėtų vykdyti 3 SESAR rengėjų priežiūrą. 2.6.4.1 poskyryje buvo įvertinta, kad standartizavimo veiklai su viena aviacijos institucija Agentūrai būtina **vidutiniškai 330 valandų per metus**, kas atitinka patį audito apsilankymą ir susijusį darbą biure prieš apsilankymą ir po jo.

Jei audituojamų subjektų būtų 3, tikrasis būtinas darbas būtų daug sudėtingesnis, nei pagal 2.6.4.1 poskyrio standartinį įvertinimą. Čia laikoma, kad reikėtų trigubai didesnių pastangų. Taigi, Agentūros darbas sudarytų 330 valandų x 3 = 990 valandų per metus. Jei institucijų būtų 3, tai atitiktų 2,35 FTE (2 970/1 260), o pinigine išraiška – **352,5 tūkst. EUR per metus** (1 FTE = 150 tūkst. EUR).

Tačiau standartizavimo patikrinimams būtinos ir tikrinamų institucijų pastangos. Laikoma, kad vidutiniškai joms prireiktų tiek pat žmonių darbo valandų, kaip ir Agentūrai, o darbo įkainis būtų tas pats. Taigi, jei būtų **trys sampratų rengėjai, tam prireiktų dar 352,5 tūkst. EUR per metus**.

1B varianto ekonominis poveikis ATSP būtų toks pat kaip ir 1D varianto.

Minėtų įverčių suvestinė pateikiama 28 lentelėje.

28 lentelė. Operacijų sampratos reglamentavimo išlaidų suvestinė

Įvertintos operacijų sampratos išlaidos	Tūkstančiai EUR per metus			
	1A	1B	1C	1D
	Bendrosios ir specialiosios CoO – vyriausybinių pobūdžio	Bendrosios ir specialiosios CoO – paslaugų teikimo pobūdžio	Bendrosios CoO netaikomos. Specialiosios – vyriausybinių pobūdžio	Bendrosios CoO netaikomos. Specialiosios – paslaugų teikimo pobūdžio
EASA	150	352,5	0	0
Nacionalinės institucijos	0	0	0	0
ATSP	0	138,6	0	138,6
SESAR rengėjai	450	352,5	0	0
IŠ VISO	600	843,6	0	138,6

Visas minėti ekonominio poveikio įvertinimas gali būti išreikštas įverčiais, kaip nurodyta 29 lentelėje.

29 lentelė. Variantų ekonominio poveikio įvertis atsižvelgiant į operacijų sampratas

Specialieji tikslai/rezultatų rodikliai	Variantų įverčiai			
	1A	1A	1A	1A
CoO pobūdis ir reglamentavimas	Bendrosios ir specialiosios CoO – vyriausybinio pobūdžio	Bendrosios ir specialiosios CoO – vyriausybinio pobūdžio	Bendrosios ir specialiosios CoO – vyriausybinio pobūdžio	Bendrosios ir specialiosios CoO – vyriausybinio pobūdžio
Saugos reglamentavimas aiškiai atskirtas nuo kitų reglamentavimo formų	Nesusiję su CoO ekonominiu poveikiu			
EASA taisyklių priėmimo procedūros taikymas (ATM ir ANS)	Nesusiję su CoO ekonominiu poveikiu			
ATM ir ANS standartizavimo patikrinimas	0	- 3	0	0
ATM ir ANS įtraukimas į EASA saugos reglamentavimo sistemą	Nesusiję su CoO ekonominiu poveikiu			
Vadybos sistemų horizontaliosios taisyklės	Nesusiję su CoO ekonominiu poveikiu			
Aiškus institucijų ir paslaugų teikėjų funkcijų atskyrimas	0	- 1	0	- 1
Daugiau kaip trijose valstybėse paslaugas teikiančių organizacijų sertifikavimo pagrindas	Nesusiję su CoO ekonominiu poveikiu			
AFIS ir peronų vadybos taisyklių supaprastinimas	Nesusiję su CoO ekonominiu poveikiu			
Bet kurios pasiūlytos taisyklės poveikio vertinimas	Nesusiję su CoO ekonominiu poveikiu			
Sąsaja su kitomis reglamentavimo formomis	- 2	- 3	0	0
Institucijų susitarimai dėl racionalaus išteklių naudojimo	Nesusiję su CoO ekonominiu poveikiu			
Nuoseklus visų ACC funkcijų priežiūros procesas	Nesusiję su CoO ekonominiu poveikiu			
IŠ VISO	- 2	- 7	0	- 1
VIDUTINIS ĮVERTIS (□/3 įvertinti parametrai)	- 0,67	- 2,33	0	- 0,33
SVERTINIS VIDURKIS (ekonomiškumo įvertis x 2)	- 1,34	- 4,66	0	- 0,66

2.7.5 Poveikis aplinkai

Kaip pažymėta 2.7.3 poskyryje, ES Taryba jau pavedė SESAR parengti *nekenksmingas aplinkai* operacijų sampratas. Todėl visi keturi nagrinėjami variantai turi būti vertinami kaip neturintys įtakos aplinkai.

2.7.6 Socialinis poveikis

Kaip nurodyta 2.7.4 poskyryje, susijusių FTE yra tiek mažai, kad nė vienam iš galimų keturių variantų negalima priskirti jokio žymesnio socialinio poveikio.

2.7.7 Poveikis kitiems Bendrijos reikalavimams, šiuo metu nepatenkantiems į EASA taikymo sritį

1C variantas neturėtų poveikio nei minėtam Tarybos reglamentui, kuriuo įsteigiama SESAR bendra įmonė, nei SES Reglamento (EB) Nr. 551/2004 nuostatomis, kiek tai susiję su valstybių atsakomybe už sprendimus dėl jų nuosavos oro erdvės naudojimo. Atsakomybės taikymas pagal šio varianto nuostatas nedraustų sudaryti savanoriškų susitarimų tarp SJU ir Agentūros, laikantis atitinkamų įgaliojimų ir išteklių.

1B ir 1D variantai, priešingai – turėtų įtakos esamam funkcijų pasidalijimui tarp institucijų ir ATSP ir prireiktų gerokai pakeisti Reglamentą (EB) Nr. 551/2004.

Be to, 1A ir 1B variantai taip pat turėtų įtakos Tarybos Reglamentui 219/2007, nes atsirastų poreikis turėti formalias bendrųjų CoO rengimo tikrinimo pagal atitinkamas saugos nuostatas taisykles.

Visas minėti dalykai gali būti išreikšti skaitiniais įverčiais, nurodytais 30 lentelėje.

30 lentelė. CoO poveikis kitiems Bendrijos teisės aktams

Specialieji tikslai/rezultatų rodikliai	Variantų įverčiai			
	1A	1A	1A	1A
CoO pobūdis ir reglamentavimas	Bendrosios ir specialiosios CoO – vyriausybinių pobūdžio	Bendrosios ir specialiosios CoO – vyriausybinių pobūdžio	Bendrosios ir specialiosios CoO – vyriausybinių pobūdžio	Bendrosios ir specialiosios CoO – vyriausybinių pobūdžio
Saugos reglamentavimas aiškiai atskirtas nuo kitų reglamentavimo formų	- 1	3	2	2
EASA taisyklių priėmimo procedūros taikymas (ATM ir ANS)	Nesusiję su poveikiu kitiems Bendrijos teisės aktams			
ATM ir ANS standartizavimo patikrinimas	Nesusiję su poveikiu kitiems Bendrijos teisės aktams			
ATM ir ANS įtraukimas į EASA saugos reglamentavimo sistemą	Nesusiję su poveikiu kitiems Bendrijos teisės aktams			
Vadybos sistemų horizontaliosios taisyklės	Nesusiję su poveikiu kitiems Bendrijos teisės aktams			
Aiškus institucijų ir paslaugų teikėjų funkcijų atskyrimas	0	- 2	0	- 2
Daugiau kaip trijose valstybėse paslaugas teikiančių organizacijų sertifikavimo pagrindas	Nesusiję su poveikiu kitiems Bendrijos teisės aktams			
AFIS ir peronų vadybos taisyklių supaprastinimas	Nesusiję su poveikiu kitiems Bendrijos teisės aktams			
Bet kurios pasiūlytos taisyklės poveikio vertinimas	Nesusiję su poveikiu kitiems Bendrijos teisės aktams			
Sąsaja su kitomis reglamentavimo formomis	- 2	- 3	2	2
Institucijų susitarimai dėl racionalaus išteklių naudojimo	Nesusiję su poveikiu kitiems Bendrijos teisės aktams			
Nuoseklus visų ACC funkcijų priežiūros procesas	Nesusiję su poveikiu kitiems Bendrijos teisės aktams			
IŠ VISO	- 3	- 2	4	2
VIDUTINIS ĮVERTIS (□/3 įvertinti parametrai)	- 1	- 0,66	1,33	0,66
SVERTINIS VIDURKIS (poveikio kitiems teisės aktams įvertis x 1)	- 1	- 0,66	1,33	0,66

2.7.8 Daugiakriterinė analizė (MCA) ir rekomenduojamas variantas

Remiantis 2.1.2 poskyryje aprašyta metodika ir 2.7.3–2.7.7 poskyriuose priskirtais įverčiais, gali būti sudaryta toliau nurodyta MCA matrica.

31 lentelė. Operacijų sampratos daugiakriterinė analizė

Operacijų sampratos variantų svertinis įvertis		Variantai			
		1A	1B	1C	1D
Poveikio aspektas	Svertinis daugiklis	Bendrosios ir specialiosios CoO – vyriausybinio pobūdžio	Bendrosios ir specialiosios CoO – vyriausybinio pobūdžio	Bendrosios ir specialiosios CoO – vyriausybinio pobūdžio	Bendrosios ir specialiosios CoO – vyriausybinio pobūdžio
Sauga	3	- 0,6	- 0,8	7,4	4,2
Ekonomiškumas	2	- 1,34	- 4,66	0	- 0,66
Aplinkosauga	3	0	0	0	0
Socialinis	2	0	0	0	0
Poveikis kitiems ES reglamentams	1	- 1	- 0,66	1,33	0,66
SUMINIS SVERTINIS ĮVERTIS		- 2,94	- 6,12	8,73	4,2

Iš pateiktos lentelės matyti, kad 1A ir 1B variantų suminis svertinis įvertis yra neigiamas. Todėl rekomenduojama į Pagrindinį reglamentą neįtraukti *bendrujų operacijų sampratų saugos reglamentavimo nuostatų*. Tačiau tai nedraudžia SESAR JU ir Agentūrai sudaryti abipusių savanoriškų susitarimų, palengvinančių SESAR rezultatų tikrinimą dar ir reglamentavimo požiūriu. Iš likusių variantų **1C įvertis yra dvigubai didesnis už 1D**. Konkrečiai 1C variantas:

- saugos požiūriu yra dvigubai geresnis nei 1D variantas;
- nenumato papildomų išlaidų;
- iki minimumo sumažina poveikį kitiems aviacijos teisės aktams, nepakliūnantiems į EASA sritį, o aplinkosaugos ir socialine prasme yra neutralus.

2.8 Oro eismo srautų valdymas (ATFM)

2.8.1 Galimi variantai

2.5.2 poskyryje nustatyti šie ATFM skirti galimi variantai:

- 3A): ATFM yra reglamentinio (vyriausybinio) pobūdžio;
- 3B): ATFM, kaip paslaugos arba darbinė funkcija, yra reglamentuojama veikla;
- 3C): ATFM ES lygiu yra reglamentinė funkcija. Vietinis (arba regioninis) ATFM yra reglamentuojamas dalykas.

2.8.2 Tikslinė grupė ir susijusių subjektų skaičius

2.8.2.1 Kompetentingos institucijos

Visoms 30 kompetentingoms institucijoms (kaip apskaičiuota 2.6.2.1 poskyryje) **ir Agentūrai** turės įtakos **visi trys galimi variantai**.

EUROCONTROL saugos reglamentavimo funkcijos aptartos 2.6 poskyryje. Joms poveikio nebūtų.

2.8.2.2 ATFM paslaugų teikėjai

Šiuo metu pagrindinis ATFM ramstis Europoje yra netoli Briuselio esantis Centrinis srautų valdymo padalinys (CFMU), kurį valdo EUROCONTROL. Šiam padaliniui poveikį turėtų kiekvienas iš trijų galimų variantų.

Be to, srautų valdymo postai (FMP) yra praktiškai kiekviename Europos zonos valdymo centre (ACC), išskyrus Islandiją, kurios oro eismas valdomas pagal Šiaurės Atlanto regiono sistemą. Kitose ES valstybėse narės ir EASA asocijuotose valstybės ACC savo ruožtu valdo 28 ATSP, priskirti valdyti maršrutinį eismą atitinkamoje jų atsakomybės oro erdvėje; tokių paskirtųjų paslaugų teikėjų nėra tik Lichtenšteine ir Liuksemburge.

Ateityje galbūt galėtų būti įsteigti *regioniniai* FMP (pvz., po vieną kiekviename FAB, o ne po vieną kiekviename ACC). Tai nepakeistų funkcijos pobūdžio. Taigi, vietiniai ir regioniniai FMP gali būti laikomi panašiais savo veiklos pobūdžio prasme. Kiekybine prasme tokia tendencija, jeigu ji būtų įgyvendinta, sumažintų FMP skaičių. Kadangi galimas poveikis yra dviejų veiksmų sandauga (t. y. poveikis vienam subjektui, padaugintas iš subjektų skaičiaus) ir kadangi šiuo metu neįmanoma pakankamai tiksliai įvertinti galimo FMP susitelkimo regioniniu lygiu, šiame RIA laikoma, kad didžiausias FMP skaičius apskaičiuotas tariant, kad kiekvienas ATSP savo ACC turi po FMP. RIA požiūriu tai yra pesimistiškiausia prielaida. Jei iš tiesų tas skaičius mažėtų, mažės ir bendras poveikis.

Todėl galima laikyti, kad pasirinkus bet kurį variantą **paveiktų ATFM paslaugų teikėjų (kurių kiekvienas valdo vieną ar daugiau FMP) skaičius būtų 28 + CFMU, iš viso 29.**

2.8.2.3 Kitos aviacijos operacijose dalyvaujančios suinteresuotosios šalys

Oro operacijoms ATFM apribojimais galiotų bet kuriuo atveju, neatsižvelgiant į pasirinktus saugos reglamentavimo principus. Pasirinkus bet kurį iš pateiktų variantų tai neturėtų įtakos oro erdvės naudotojams šio poveikio įvertinimo prasme.

Taip pat nepasikeistų ir oro uostų operatorių bei tiesiogiai ATFM nedalyvaujančių ATSP (pvz., Liuksemburgo oro uosto artėjimo padalinys ir valdymo TWR) vaidmuo, koks iš trijų variantų bebūtų pasirinktas.

2.8.2.4 Kitos aviacijos suinteresuotosios šalys

Kaip minėta, pasirinkus bet kurį iš pateiktų variantų šio poveikio vertinimo prasme tai neturėtų poveikio ir būtų visiškai nesvarbu kitiems aviacijos subjektams, pvz., projektavimo, gamybos ar techninės priežiūros organizacijoms ir mokymo institutams.

2.8.2.5 Subjektų, kuriems būtų poveikis, suvestinė

Apibendrinant ir remiantis 2.8.2.1–2.8.2.4 poskyriuose pateikiama informacija, susijusių subjektų skaičius įvertintas 32 lentelėje.

32 lentelė. Subjektų, kuriems turėtų poveikį ATFM, skaičius

VARIANTAS		Nustatytas skaičius			
Nr.	Aprašas	Institucijos	ATFM paslaugų teikėjai	Kitos aviacijos suinteresuotosios šalys	
				Užsiimančios operacijomis	Techninės ir mokymo
3A	ATFM reglamentinio pobūdžio	30 + Agentūra	28 + CFMU	0	0
3B	ATFM funkcinio pobūdžio				
3C	CFMU – reglamentinis; FMP – funkcinis				

2.8.3 Poveikis saugai

ATFM statusas SES reglamentuose nėra iki galo aiškus. Pagal pagrindų Reglamento (EB) Nr. 549/2004 2 straipsnio 9 dalį ATFM laikoma funkcija, o ne paslauga. Tai galbūt teisinga, tačiau teisinis skirtumas tarp šių dviejų nuostatų ir atitinkamo priežiūros režimo teisiniuose tekstuose niekur neapibrėžtas, tuo tarpu nėra vienas iš dviejų terminų (t. y. *funkcija* arba *paslauga*) pats nepaaiškina, ar ATFM yra reglamentavimo ar funkcinio pobūdžio. bet kuriuo atveju, pagrindų reglamento 2 straipsnio 4 dalyje yra pateikta ANS apibrėžtis, ir ATFM aiškiai į ją nepatenka. Kadangi ši apibrėžtis yra išsami, tai reiškia, kad esamoje SES versijoje ATFM nelaikoma paslauga.

Taigi, ATFM netaikoma ANSP sertifikavimo prievolė, nustatyta (tik) SES paslaugų teikimo Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsnio 1 dalimi. Nepaisant to, SES įgyvendinimo taisyklių⁵⁷ lygmeniu NSA pavesta vykdyti ir jų atsakomybės srityse teikiamų ATFM (ir ASM) paslaugų priežiūrą. Taigi, ATFM priežiūros atsakomybė yra nustatyta, nenustačius aiškaus teisinio pagrindo, kaip įrodyti atitiktį saugos reikalavimams ar bet kurioms kitoms taikomoms sąlygoms.

Visuotinai sutariama, kad iki šiol nebuvo jokių reikšmingų ar skubių veiksmų pareikalavusių saugos dalykų, susijusių su ATFM veikla. Tačiau iš esamos padėties galima matyti, kad:

- nepakanka aiškumo, kuo remiantis turi būti vykdoma ATFM priežiūra;
- ATFM vaidmuo gali turėti įtakos oro erdvės naudotojų ekonominiams interesams (pvz., atidėjimai arba maršruto pakeitimai) ir ATSP ekonominiams interesams (pajėgumo užtikrinimas tam tikru metu), todėl neapibrėžtumo palikimas gali būti ne optimalus sprendimas;
- numatyta, kad ateityje ATFM vaidmuo galbūt aprėps ir skrendančius orlaivius (pvz., jų maršrutui pakeisti arba greičio ar laiko apribojimams nustatyti), kam vėlgi būtina, kad saugos interesai nesikirstų su ekonominiu spaudimu;
- ypatingomis situacijomis ATFM gali prireikti nukreipti jau skrendantį orlaivį arba pakeisti jo maršrutą (taip jau atsitiko 2001 m. rugsėjo 9 d., kai JAV buvo priversta staiga uždaryti savo oro erdvę, kai keletas į ją skrendančių orlaivių buvo bepaliekantys Europos žemyną), kas taip pat gali turėti poveikį oro uostų operatorių ekonominiams interesams (pvz., dėl peronuose stovinčių orlaivių skaičiaus).

⁵⁷ 2007 m. lapkričio 8 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 1315/2007 dėl oro eismo valdymo saugos priežiūros, iš dalies keičiančio Reglamentą (EB) Nr. 2096/2005 (OL L. 291, 2007.11.9, p. 16), 3 straipsnio 1 dalis.

Remiantis tuo, kas pasakyta pirmiau, daroma išvada, kad šiuo metu ATFM saugos reglamentavimas yra neoptimalus. Bendraja prasme ateityje 3A variantas neleistų aiškiai atskirti reglamentuojamo subjekto ir vietiniu arba regioniniu lygiu priežiūrą vykdančios institucijos vaidmenų. O štai 3B variantas žadėtų geresnį kompromisą tarp ekonominio spaudimo ir saugos poreikių centriniu lygiu. Pasirinkus 3C variantą galima laikyti, kad vietinei (arba regioninei) funkcijai būtų taikomas ATSP skirtas sertifikavimo procesas ir būtų įtrauktas į sertifikatą kaip bet kurios kitos atitinkamos reglamentuojamos institucijos užduotys. Šių argumentų suvestinė skaitinių koeficientų išraiška pateikta 33 lentelėje.

33 lentelė. ATFM variantų poveikis saugai

Specialieji tikslai/rezultatų rodikliai	Variantai		
	3A	3B	3C
ATFM pobūdis ir reglamentavimas	Reglamen- tinio pobūdžio	Funkcinio pobūdžio	CFMU – reglamentinio; FMP – funkcinio
Saugos reglamentavimas aiškiai atskirtas nuo kitų reglamentavimo formų	Nesusiję su ATFM		
EASA taisyklių priėmimo procedūros taikymas (ATM ir ANS)	Nesusiję su ATFM		
ATM ir ANS standartizavimo patikrinimas	2	0	2
ATM ir ANS įtraukimas į EASA saugos reglamentavimo sistemą	Nesusiję su ATFM		
Vadybos sistemų horizontaliosios taisyklės	Nesusiję su ATFM		
Aiškų institucijų ir paslaugų teikėjų funkcijų atskyrimas	3	- 3	2
Daugiau kaip trijose valstybėse paslaugas teikiančių organizacijų sertifikavimo pagrindas	Nesusiję su šiuo poskyriu		
AFIS ir peronų vadybos taisyklių supaprastinimas	Nesusiję su ATFM		
Bet kurios pasiūlytos taisyklės poveikio vertinimas	Nesusiję su ATFM		
Sąsaja su kitomis reglamentavimo formomis	Nesusiję su ATFM		
Institucijų susitarimai dėl racionalaus išteklių naudojimo	Toliau aptariama 2.11 poskyryje		
Nuoseklus visų ACC funkcijų priežiūros procesas	- 1	3	3
IŠ VISO	4	0	7
VIDUTINIS ĮVERTIS (□/5 įvertintų parametrų)	1,33	0	2,33
SVERTINIS VIDURKIS (saugos įvertis x 3)	4	0	7

2.8.4 Ekonominis poveikis

Pagal 3A variantą (ATFM yra reglamentinio pobūdžio):

- Agentūra vykdytų NSA standartizavimo patikrinimus be papildomos naštos, išskyrus tą, kuri įvertinta 2.6.4.1 poskyryje;
- Agentūra, remdamasi savo Pagrindinio reglamento 54 straipsnio 4 dalimi ir jei pavestų Europos Komisija, galėtų tikrinti ir CFMU. Apytikslu vertinimu tam prireiktų 126 darbo valandų per metus, kas atitinka 0,1 FTE (15 tūkst. EUR); nors ši galimybė gali likti neįgyvendinta, šiame RIA ji įvertinta, kadangi potencialiai gali reikšti papildomas išlaidas;
- CFMU, kurie jau yra prižiūrimi remiantis SES įgyvendinimo Reglamentu (EB) Nr. 1315/2007, pastangos, kurių prireiks auditams priimti, išliks tokios pačios;
- tas pats principas galioja ATSP valdantiems FMP.

Pagal 3B variantą (ATFM yra funkcinio pobūdžio):

- Agentūra vykdytų NSA standartizavimo patikrinimus be papildomos naštos, išskyrus tą, kuri įvertinta 2.6.4.1 poskyryje;
- konkrečiai dėl CFMU, kuriuos sertifikuoja ir prižiūri kompetentinga institucija, Agentūrai nereikės papildomų pastangų tokiems patikrinimams;
- kompetingos NSA turi ne tik toliau, kaip ir dabar, vykdyti priežiūrą remdamosi Reglamentu (EB) Nr. 1315/2007, bet ir susitarti dėl sertifikavimo pagrindo ir atitinkamų sertifikatų išdavimo; susitarimą dėl sertifikavimo pagrindo reikia sudaryti vienašy, o nedidelės sertifikato išdavimo po priežiūros (audito) išlaidos laikomos po truputį didėjančiomis;
- kadangi pagrindinis ATFM teikėjas vis tiek naudosis ES lygiu suteiktais vykdomaisiais įgaliojimais, reikės parengti naujas ir specialias taisykles; tai galėtų kainuoti maždaug 5 FTE (750 tūkst. EUR);
- kaip ir pirmiau, CFMU pastangos, kurių prireiks auditams priimti, išliks tokios pačios;
- tas pats principas galioja ATSP valdantiems FMP.

Galiausiai, ekonominiu požiūriu, 3C variantas turėtų tokį patį poveikį kaip 3A variantas.

Be piniginės išraiškos, bent kokybine prasme būtina atsižvelgti ir į teisinius neapibrėžtumus, susijusius su priskirtais teisiniais įgaliojimais vykdyti vyriausybės funkcijas (t. y. CFMU) priežiūrą.

Apibendrinant, trijų nagrinėjamų variantų **papildomos išlaidos** gali būti įvertintos kaip nurodyta 34 lentelėje.

34 lentelė. Numatomos ATFM priežiūros išlaidos

Numatomos ATFM išlaidos	Tūkstančiais EUR per metus		
	3A	3B	3C
	Reglamentinio pobūdžio	Funkcinio pobūdžio	CFMU – reglamentinio; FMP – funkcinio
EASA	15	750	15
Nacionalinės institucijos	0	0	0
ATSP	0	0	0
ATSP valdantys FMP	0	0	0
IŠ VISO	15	750	15

Minėti ekonominio poveikio kiekybiniai įvertinimai ir kokybinės pastabos gali būti išreikšti įverčiais, pateiktais 35 lentelėje.

35 lentelė. ATFM ekonominio poveikio įvertis

Specialieji tikslai/rezultatų rodikliai	Variantai		
	3A	3B	3C
ATFM pobūdis ir reglamentavimas	Reglamentinio pobūdžio	Funkcinio pobūdžio	CFMU – reglamentinio; FMP – funkcinio
Saugos reglamentavimas aiškiai atskirtas nuo kitų reglamentavimo formų	Nesusiję su ATFM ekonominiu poveikiu		
EASA taisyklių priėmimo procedūros taikymas (ATM ir ANS)	Nesusiję su ATFM ekonominiu poveikiu		
ATM ir ANS standartizavimo patikrinimas	- 1	1	- 1
ATM ir ANS įtraukimas į EASA saugos reglamentavimo sistemą	Nesusiję su ATFM ekonominiu poveikiu		
Vadybos sistemų horizontaliosios taisyklės	Nesusiję su ATFM ekonominiu poveikiu		
Aiškų institucijų ir paslaugų teikėjų funkcijų atskyrimas	Nesusiję su ATFM ekonominiu poveikiu		
Daugiau kaip trijose valstybėse paslaugas teikiančių organizacijų sertifikavimo pagrindas	2	- 3	2
AFIS ir peronų vadybos taisyklių supaprastinimas	Nesusiję su ATFM ekonominiu poveikiu		
Bet kurios pasiūlytos taisyklės poveikio vertinimas	Nesusiję su ATFM ekonominiu poveikiu		
Sąsaja su kitomis reglamentavimo formomis	Nesusiję su ATFM ekonominiu poveikiu		
Institucijų susitarimai dėl racionalaus išteklių naudojimo	Aptariama 2.11 poskyryje		
Nuoseklus visų ACC funkcijų priežiūros procesas	- 2	3	3
IŠ VISO	- 1	1	4
VIDUTINIS ĮVERTIS (□/3 įvertinti parametrai)	- 0,67	0,33	1,33
SVERTINIS VIDURKIS (ekonomiškumo įvertis x 2)	- 1,34	0,66	2,66

2.8.5 Poveikis aplinkai

Visi trys pateikti variantai neturės jokio poveikio aplinkai, kadangi yra susiję tik su kai kurių vadybos ir priežiūros procesų organizavimu.

2.8.6 Socialinis poveikis

Kaip nurodyta 2.8.4 poskyryje, susijusių FTE yra tiek mažai, kad visi iš galimų trijų variantų neturėtų jokio žymesnio socialinio poveikio.

2.8.7 Poveikis kitiems Bendrijos reikalavimams, šiuo metu nepatenkantiems į EASA taikymo sritį

Variantų 3A arba 3C konkretaus poveikio kitiems Bendrijos teisės aktams nenustatyta, todėl jų įvertis turėtų būti didžiausias (t. y. +3). 3B variantas, pagal kurį kai kuriems ekonominiams subjektams suteikiami įgaliojimai bausti kitus, priešingai, gali būti labai diskutuotinas vidaus rinkos ir reglamentavimo bei ekonominių funkcijų atskirties požiūriu. Todėl jo įvertis laikomas neigiamu (-3).

2.8.8 Daugiakriterinė analizė (MCA) ir rekomenduojamas variantas

Remiantis 2.1.2 poskyryje aprašyta metodika ir 2.7.3–2.7.7 poskyriuose priskirtais įverčiais, gali būti sudaryta toliau nurodyta MCA matrica.

36 lentelė. AFTM daugiakriterinė analizė

AFTM variantų svertinis įvertis		3A	3B	3C
Poveikio aspektas	Svertinis daugiklis	Reglamentinio pobūdžio	Funkcinio pobūdžio	CFMU – reglamentinio; FMP – funkcinio
Sauga	3	4	0	7
Ekonomiškumas	2	- 1,34	0,66	2,66
Aplinkosauga	3	0	0	0
Socialinis	2	0	0	0
Poveikis kitiems ES reglamentams	1	3	- 3	3
SUMINIS SVERTINIS ĮVERTIS		5,66	- 2,34	12,66

Iš šios analizės galima matyti, kad 3B variantas turi neigiamą bendrąjį poveikį, ypač atsižvelgiant į galimą vidaus rinkos iškraipymą, ir neturėtų jokios reikšmingos naudos saugai. 3A ir 3C variantai, priešingai, turi teigiamą įvertį, kuris antrojo yra dvigubai didesnis už pirmojo.

Taigi, 3C variantas turi didžiausią teigiamą poveikį saugai, mažiausias išlaidas ir pasižymi neginčijamu suderinamumu su sąžiningos konkurencijos vidaus rinkoje principais ir taisyklėmis.

Būtent todėl Agentūra į savo Nuomonę įtraukė 3C variantą (t. y. centrinis AFTM yra reglamentinio pobūdžio, o vietiniai (regioniniai) – funkcinio).

2.9 Oro erdvės valdymas (ASM)

2.9.1 Galimi variantai

Agentūros nuomone, Oro erdvės valdymas (ASM) apima šiuos dalykus:

- strateginį etapą, daugiausia susijusį su skirtingų ATS subjektų FIR (UIR) viduje atsakomybės ribų nustatymu pritarus ICAO tarybai (daugiausia politiniu sprendimu) ir su savo konkrečios oro erdvės struktūrų (pvz., laikinai suskirstytų zonų – TSA karinėms pratyboms ir pan.);
- taktikos parengimo etapą, paprastai – 24 valandas prieš operacijas, kai TSA ir kitų oro erdvės dalių naudojimas planuojamas pagal FUA koncepciją⁵⁸ artimai bendradarbiaujant civiliniams ir kariniams oro erdvės naudotojams;
- taktinį etapą, skirtą konkrečioms oro erdvės struktūroms (pvz., sąlyginiams maršrutams) aktyvinti ir išaktyvinti operacijų dieną; tai vėlgi atliekama artimai bendradarbiaujant civiliniams ir kariniams oro erdvės naudotojams.

Kalbant apie ASM saugos reglamentavimą, 2.5.2 poskyryje nustatyti šie galimi variantai:

- 3D): ASM yra reglamentinio (vyriausybinių) pobūdžio;
- 3E): ASM, kaip paslaugos arba funkcinio pobūdžio, yra reglamentuojama veikla;
- 3F): ASM ES lygiu yra reglamentinio pobūdžio, o vietiniu lygiu – funkcinio pobūdžio.

⁵⁸ 2005 m. gruodžio 23 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 2150/2005 nustatantis lankstaus oro erdvės naudojimo bendrąsias taisykles (OL L 342, 2005.12.24, p. 20).

2.9.2 Tikslinė grupė ir susijusių subjektų skaičius

Taigi, laikantis 2.8.2 poskyryje išsakytų argumentų, galima laikyti, kad bet kuris variantas gali turėti įtakos:

- 30 civilinės aviacijos institucijų ir Agentūrai;
- 30 karinės aviacijos institucijų;
- daugiausia 30 bendrų civilinių ir karinių padalinių (JAMC), jei valstybės juos įsteigia remdamosi minėto Komisijos reglamento (EB) Nr. 2150/2005 5 straipsnio 1 dalimi.

Jokioms kitoms suinteresuotosioms šalims poveikio dėl ASM saugos reglamentavimo užtikrinimo metodo nebūtų. Apibendrinant, kiekvieno varianto galimai paveiktų subjektų skaičius nurodytas 37 lentelėje.

37 lentelė. Dėl ASM paveiktų subjektų skaičius

VARIANTAS		Numatomas skaičius			
Nr.	Aprašas	Karinės aviacijos institucijos	Civilinės institucijos	JAMC	Kitos aviacijos suinteresuotosios šalys
3D	ASM yra reglamentinio pobūdžio	30	30 + Agentūra	30	0
3E	ASM yra funkcinio pobūdžio				
3F	ASM ES lygiu – reglamentinio pobūdžio; vietiniu lygiu – funkcinio pobūdžio				

2.9.3 Poveikis saugai

Pagal Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2150/2005 ASM šiuo metu aiškiai laikoma reglamentine (vyriausybine) veikla⁵⁹ tiek ES, tiek nacionaliniu lygiu. Todėl 3D variantas jau šiandien įgyvendintas pagal SES įgyvendinimo taisykles, net nors jo teisinis pagrindas per Pagrindinį reglamentą taptų dar aiškesnis. Ši situacija nesukėlė jokių savitų ar nustatytų saugos problemų. Jei Bendrija, priimdama antrąjį SES paketą, įsteigtų kokias nors centralizuotas ASM funkcijas, už kurias būtų atsakinga Europos Komisija, tai nepakeistų šios veiklos vyriausybinių pobūdžio. Taigi, **galima 3D varianto nauda pasireikštų tik didesniu teisiniu apibrėžtumu**, kas netiesiogiai dar galėtų būti traktuojama ir kaip aviacijos saugos didinimas.

Antra vertus **3F variantas**, pagal kurį diferencijuojama veikla ES lygiu ir nacionaliniu lygiu, **suskaidytų** vientisumą tarp strateginio, taktikos parengimo ir taktinio ASM etapų. Be to, tai sukeltų **JAMC dalyvaujančio karinio personalo reglamentavimo problemą** arba tektų nustatyti du skirtingus civilinio ir karinio personalo kompetencijos režimus.

Tokios pačios problemos vietiniu lygiu kiltų ir pasirinkus **3E variantą**, kuris, be to, ES lygiu galėtų **susikirsti su Europos Komisijos prerogatyvomis, nustatytomis SES teisės aktais**.

⁵⁹ Iš tiesų valstybėms narėms ten pavesta atlikti strategines (4 str.), taktikos parengimo (5 str.) arba taktines (6 str.) užduotis.

Šių argumentų suvestinė skaitinių koeficientų išraiška pateikta 38 lentelėje.

38 lentelė. ATFM variantų poveikis saugai

Specialieji tikslai/rezultatų rodikliai	Variantai		
	3D	3E	3F
ATFM pobūdis ir reglamentavimas	Regla- mentinio pobūdžio	Funkci- nio pobūdžio	ES lygiu – reglamenti- nio; vietiniu lygiu – funkcinio
Saugos reglamentavimas aiškiai atskirtas nuo kitų reglamentavimo formų	3	- 2	- 2
EASA taisyklių priėmimo procedūros taikymas (ATM ir ANS)	Nesusiję su ASM		
ATM ir ANS standartizavimo patikrinimas	Nesusiję su ASM		
ATM ir ANS įtraukimas į EASA saugos reglamentavimo sistemą	3	- 2	- 3
Vadybos sistemų horizontaliosios taisyklės	Nesusiję su ASM		
Aiškų institucijų ir paslaugų teikėjų funkcijų atskyrimas	2	- 1	- 2
Daugiau kaip trijose valstybėse paslaugas teikiančių organizacijų sertifikavimo pagrindas	Nesusiję su ASM		
AFIS ir peronų vadybos taisyklių supaprastinimas	Nesusiję su ASM		
Bet kurios pasiūlytos taisyklės poveikio vertinimas	Nesusiję su ASM		
Sąsaja su kitomis reglamentavimo formomis	2	- 1	- 1
Institucijų susitarimai dėl racionalaus išteklių naudojimo	Nesusiję su ASM		
Nuoseklus visų ACC funkcijų priežiūros procesas	Nesusiję su ASM		
IŠ VISO	10	- 6	- 8
VIDUTINIS ĮVERTIS (□/4 įvertintų parametru)	2,5	- 1,5	- 2
SVERTINIS VIDURKIS (saugos įvertis x 3)	7,5	- 4,5	- 6

2.9.4 Ekonominis poveikis

Pasirinkus 3D variantą Agentūra turėtų užtikrinti saugą ES lygiu standartizavimo patikinimais, kam nereikėtų papildomų išlaidų, išskyrus nurodytąsias 2.6.4.1.

Nacionalinėms institucijoms (tiek civilinėms, tiek karinėms) nebūtų pokyčių nuo šandieninės praktikos, todėl joms papildomos išlaidos nenumatomos. Tas pats pasakytina ir apie JAMC.

Pasirinkus 3E ir 3F variantus, dėl specifinio ASM pobūdžio (kai kurios veiklos rūšys būtinai išliktų vyriausybės atsakomybei, o JAMC toliau dalyvautų karinis personalas), Agentūrai prireiktų tam tikrų pastangų savitai taisyklių priėmimo veiklai, kurios vertinamos maždaug 1 FTE, kas atitinka 150 tūkst. EUR per metus.

Pasirinkus 3E ir 3F variantus, nacionalinės (civilinės) aviacijos institucijos turėtų sertifikuoti ir prižiūrėti ASM veiklą (kas taptų reglamentuojamomis paslaugomis) vietiniu lygiu. Tačiau, kadangi šios paslaugos daugiausia teikiamos ACC patalpose, numatoma, kad prireiks kiek mažesnių papildomų išteklių. Todėl laikoma, kad sertifikavimui ir priežiūrai kiekviena NSA galėtų skirti maždaug 0,25 FTE. Iš viso tai sudarytų: 30 institucijų x 0,25 FTE = 7,5 FTE, kas skaičiuojant po 138,6 tūkst. EUR/FTE sudarytų 1 040 tūkst. EUR papildomų išlaidų per metus.

Jei sertifikavimas ir priežiūra galėtų apimti ir ES lygį, skaičiuojama, kad tam prireiktų 1 papildomo FTE, t. y. 138,6 tūkst. EUR per metus. Taigi, iš viso susidarytų 1 040 + 138,6 = 1 178,6 tūkst. EUR per metus.

Pagal abu 3E ir 3F variantus karinių institucijų papildomo pastangos būtų menkos.

O štai kiekvienam JAMC naujiems reikalavimams vykdyti prireiktų ne mažiau kaip po 0,25 FTE. 30 JAMC tai iš viso sudarytų $0,25 \times 30 = 7,5$ FTE ir papildomos išlaidos (padauginus iš 138,6 tūkst. EUR) siektų 1 040 tūkst. EUR per metus.

Minėtų įverčių suvestinė pateikiama 39 lentelėje.

39 lentelė. ASM ekonominio poveikio suvestinė

Numatomos ASM išlaidos	Tūkstančiais EUR per metus		
	3D	3E	3F
EASA	0	150	150
Nacionalinės (civilinės) institucijos	0	1 178,6	1 040
Nacionalinės (karinės) institucijos	0	0	0
JAMC	0	1 040	1 040
IŠ VISO	0	2 368,6	2 230

Minėti įvertinimai gali būti išreikšti įverčiais, pateiktais 40 lentelėje.

40 lentelė. ASM ekonominio poveikio įvertis

Specialieji tikslai/rezultatų rodikliai	Variantai		
	3D	3E	3F
ASM pobūdis ir reglamentavimas	Regla- mentinio pobūdžio	Funkci- nio pobūdžio	ES lygiu – reglamentini- o; vietiniu lygiu – funkcinio
Saugos reglamentavimas aiškiai atskirtas nuo kitų reglamentavimo formų	Nesusiję su ASM ekonominiu poveikiu		
EASA taisyklių priėmimo procedūros taikymas (ATM ir ANS)	Nesusiję su ASM ekonominiu poveikiu		
ATM ir ANS standartizavimo patikrinimas	Nesusiję su ASM ekonominiu poveikiu		
ATM ir ANS įtraukimas į EASA saugos reglamentavimo sistemą	0	- 3	- 2
Vadybos sistemų horizontaliosios taisyklės	Nesusiję su ASM ekonominiu poveikiu		
Aiškus institucijų ir paslaugų teikėjų funkcijų atskyrimas	2	2	- 2
Daugiau kaip trijose valstybėse paslaugas teikiančių organizacijų sertifikavimo pagrindas	2	- 2	- 2
AFIS ir peronų vadybos taisyklių supaprastinimas	Nesusiję su ASM ekonominiu poveikiu		
Bet kurios pasiūlytos taisyklės poveikio vertinimas	Nesusiję su ASM ekonominiu poveikiu		
Sąsaja su kitomis reglamentavimo formomis	Nesusiję su ASM ekonominiu poveikiu		
Institucijų susitarimai dėl racionalaus išteklių naudojimo	2	- 3	- 2
Nuoseklus visų ACC funkcijų priežiūros procesas	Nesusiję su ASM ekonominiu poveikiu		
IŠ VISO	6	- 6	- 8
VIDUTINIS ĮVERTIS (□/4 įvertinti parametrai)	1,5	- 1,5	- 2
SVERTINIS VIDURKIS (ekonomiškumo įvertis x 2)	3	- 3	- 4

2.9.5 Poveikis aplinkai

Visų nagrinėjamų variantų poveikis aplinkai laikomas neutraliu.

2.9.6 Socialinis poveikis

2.9.4 poskyryje įvertintas FTE skaičius yra labai mažas. Be to, nenumatyta, kad kažkam iš personalo reikėtų keisti pareigas ar prireiktų naujos kvalifikacijos. Todėl bet kuris iš trijų variantų socialiniu požiūriu yra neutralus.

2.9.7 Poveikis kitiems Bendrijos reikalavimams, šiuo metu nepatenkantiems į EASA taikymo sritį

3D variantas puikiai atitinka SES Reglamentą (EB) Nr. 551/2004 ir jo įgyvendinimo taisykles (jau minėtą Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2150/2005). Be to, galima laikyti, kad jis taip pat atitinka oro erdvės priklausymo nacionaliniam suverenitetui principą. Todėl poveikio kitiems Bendrijos reikalavimams, šiuo metu nepatenkantiems į EASA taikymo sritį, prasme jam turėtų būti priskirtas didžiausias įvertis (t. y. 3).

3F ir 3E variantams, turintiems poveikį ne tik įgyvendinimo taisyklėms, bet ir didesnės svarbos dalykams, priešingai, turi būti suteiktas mažiausias galimas įvertis (t. y. -3).

2.9.8 Daugiakriterinė analizė (MCA) ir rekomenduojamas variantas

Remiantis 2.1.2 poskyryje aprašyta metodika ir 2.9.3–2.9.7 poskyriuose priskirtais įverčiais, gali būti sudaryta toliau nurodyta MCA matrica.

41 lentelė. ASM daugiakriterinė analizė

ATFM variantų svertinis įvertis		3D	3E	3F
Poveikio aspektas	Svertinis daugiklis	Reglamentinio pobūdžio	Funkcinio pobūdžio	ES lygiu – reglamentinio; vietiniu lygiu – funkcinio pobūdžio
Sauga	3	7,5	- 4,5	- 6
Ekonomiškumas	2	3	- 3	- 4
Aplinkosauga	3	0	0	0
Socialinis	2	0	0	0
Poveikis kitiems ES reglamentams	1	3	- 3	- 3
SUMINIS SVERTINIS ĮVERTIS		13,5	- 10,5	- 13

Iš šios analizės galima matyti, kad tik 3D variantas turi teigiamą bendrąjį poveikį.

Konkrečiai, 3D variantas lenkia kitus du saugos ir ekonomine prasme (nėra papildomų išlaidų), o taip pat atitinka esamus teisės aktus ne iš EASA srities.

Todėl Agentūra į savo Nuomonę įtraukė šį 3D variantą (t. y. ASM yra reglamentinio (vyriausybinių) pobūdžio tiek ES, tiek nacionaliniu lygiu). Tačiau valstybės gali nuspręsti deleguoti ASM funkciją sertifikuotam ANS teikėjui ir taip priskirti ją kompetentingos institucijos vykdomai saugos priežiūrai.

2.10 Mažos ir vidutinės įmonės

2.10.1 Galimi variantai

ATM ir ANS srityse mažos ir vidutinės įmonės (MVĮ) yra, pvz., radijo navigacijos signalų, kuriuos skleidžia palyginti pigūs ir paprasti švyturiai, paslaugų teikėjai arba oro uostų operatoriai, patys teikiantys TWR paslaugas vienoje vietoje, AFIS arba peronų vadybos paslaugas. Todėl Agentūra NPA 2007-16 6 klausimu paprašė suinteresuotųjų šalių pateikti savo požiūrį į šiuos dalykus.

Šio RIA 2.5.2 poskyryje pateikti tokie galimi variantai, skirti MVĮ:

- 6A): leisti nacionalinius variantus (leidžiančias nukrypti nuostatas) MVĮ;
- 6B): proporcingai pritaikyti bendrąsias taisykles MVĮ, įskaitant *savarankišką deklaravimą*;
- 6C): proporcingai pritaikyti bendrąsias taisykles MVĮ, įskaitant sertifikavimą.

2.10.2 Tikslinė grupė ir susijusių subjektų skaičius

Kaip įvertinta 2.6.2.1 poskyryje, su bet kuriuo iš trijų galimų variantų susijusių institucijų skaičius yra 30. Agentūra dalyvautų (priimant taisykles) tik pasirinkus 6B arba 6C variantą.

Be to, 2.6.2.3 poskyryje apskaičiuota, kad šiandien ATM ir ANS paslaugas teikia maždaug 150 oro uostų operatorių (ATM ir ANS srityse laikomų MVĮ). Jei Pagrindinio reglamento išplėtimas sudarytų palankias sąlygas, šis skaičius galbūt išaugtų 10 %. Todėl skaičiuojama, kad 6A variantas susijęs su 150 MVĮ (t. y. dabartinė situacija), o variantas 6B arba 6C galėtų dominti 165 MVĮ (t. y. 150 + 10 %).

Kaip apskaičiuota 2.6.2.4 poskyryje, šiuo metu yra 3 projektavimo ir (arba) gamybos organizacijos, kurios teikia ATM ir ANS paslaugas ir šiose srityse laikomos MVĮ. Šis skaičius atitinka 6A variantą, o 6B ir 6C variantų atveju galbūt galėtų išaugti iki 6. Minėtų skaičių suvestinė pateikiama 42 lentelėje.

42 lentelė. Susijusių MVĮ subjektų skaičius

VARIANTAS		Numatytas skaičius		
Nr.	Aprašas	Civilinės institucijos	MVĮ	
			Oro uostų operatoriai	Techninės organizacijos
6A	Nacionaliniai variantai MVĮ	30	150	3
6B	Proporcingos bendrosios taisyklės MVĮ ir savarankiškas deklaravimas	30 + Agentūra	165	6
6C	Proporcingos bendrosios taisyklės MVĮ ir sertifikavimas		165	6

2.10.3 Poveikis saugai

Pagal *bendrujų reikalavimų* (t. y. Komisijos reglamento 2096/2005) 4 straipsnį, ATM ir ANS užsiimančios MVĮ gali prašyti taikyti nuo minėtų reikalavimų leidžiančias nukrypti nuostatas. Kai kurie oro navigacijos paslaugų teikėjai gali nepasinaudoti galimybe teikti tarptautines paslaugas ir atsisakyti abipusio pripažinimo teisės, jei laikomasi tam tikrų kriterijų. Nesant suderintų kriterijų dėl šių leidžiančių nukrypti nuostatų, kiekvienu konkrečiu atveju sprendžia NSA, todėl gali atsirasti nevienodumų. Be to, NSA gali suteikti specialias nuostatas, leidžiančias nukrypti nuo reikalavimų organizacijoms (pvz., atskaitingo vadovo, užimančiųjų postus ir subordinacijos), atsakomybei ir (arba) draudimui, o taip pat dėl AFIS personalo rengimo ir kompetencijos.

Reikia atminti, kad 2.3.4 poskyryje pateiktas galimų ateities saugos iššūkių sąrašas. Kai kurie tie iššūkiai susiję ir su ATM bei ANS paslaugas mažesniuose viešam naudojimui prieinamuose oro uostuose teikiančiomis MVĮ, pvz.:

- tolesnė regioninių oro uostų plėtra dėl didžiųjų užimtumo ir kitų ekonominių veiksnių, kas didina vidutinio ir žemo lygio eismo sudėtingumą;

- pastovus bendrosios aviacijos augimas ir labai lengvų reaktyvinių lėktuvų (VLJ), funkciškai ir ekonomiškai pajėgių teikti oro taksi paslaugas tarp nedidelių oro uostų, atsiradimas, kas didina vidutinio ir žemo lygio eismo sudėtingumą ir tankumą;
- pradėjimas naudotis EGNOS pagrįstomis artėjimo prietaisų procedūromis, kad taip pat didina nedidelių oro uostų panaudojimo galimybę;
- sraigtasparniams skirtos prietaisų procedūros;
- automatinių radijo tinklų (UAS), kas yra auganti ir galimai reikšminga būsimų nesegreguotos oro erdvės naudotojų kategorija, naudojimas.

6A variantas iš esmės reiškia *bendrujų reikalavimų* 4 straipsnio išlaikymą, kas leidžia didelę nacionalinę įvairovę abipusio pripažinimo netekimo kaina. 6B ir 6C variantai, priešingai, reikštų bendrąsias taisykles. Pagrindinė jų įgyvendinimo patikros priemonė būtų *savarankiškas deklaravimas* 6B varianto atveju arba įprastas sertifikavimo procesas 6C varianto atveju.

Remiantis išdėstytais argumentais, trijų nagrinėjamų variantų poveikis saugai nurodytas 43 lentelėje.

43 lentelė. MVĮ variantų poveikis saugai

Specialieji tikslai/rezultatų rodikliai	Variantai		
	6A	6B	6C
ATM ir ANS sričių MVĮ saugos reglamentavimas	Nacionaliniai variantai	Proporcingos bendrosios taisyklės ir savarankiškas deklaravimas	Proporcingos bendrosios taisyklės ir sertifikavimas
Saugos reglamentavimas aiškiai atskirtas nuo kitų reglamentavimo formų	Nesusiję su MVĮ		
EASA taisyklių priėmimo procedūros taikymas (ATM ir ANS)	- 3	3	3
ATM ir ANS standartizavimo patikrinimas	- 1	1	1
ATM ir ANS įtraukimas į EASA saugos reglamentavimo sistemą	- 1	2	2
Vadybos sistemų horizontaliosios taisyklės	Šiame poskyryje nenagrinėjama		
Aiškus institucijų ir paslaugų teikėjų funkcijų atskyrimas	Nesusiję su šiuo poskyriu		
Daugiau kaip trijose valstybėse paslaugas teikiančių organizacijų sertifikavimo pagrindas	Nesusiję su MVĮ		
AFIS ir peronų vadybos taisyklių supaprastinimas	- 3	3	1
Bet kurios pasiūlytos taisyklės poveikio vertinimas	- 1	3	3
Sąsaja su kitomis reglamentavimo formomis	Nesusiję su MVĮ		
Institucijų susitarimai dėl racionalaus išteklių naudojimo	Nesusiję su MVĮ		
Nuoseklus visų ACC funkcijų priežiūros procesas	Nesusiję su šiuo poskyriu		
IŠ VISO	- 9	12	10
VIDUTINIS ĮVERTIS (□/5 įvertintų parametrų)	- 1,8	2,4	2
SVERTINIS VIDURKIS (saugos įvertis x 3)	- 5,4	7,2	6

Iš 43 lentelės matyti, kad 6A varianto sauga yra mažesnė už optimalią, o 6B ir 6C variantai abu panašiu dydžiu atitinka saugos poreikius.

2.10.4 Ekonominis poveikis

Kadangi 6A variantas atitinka esamą padėtį, laikoma, kad jis nereikia nei papildomų išlaidų, nei sutaupymo. Todėl 6B ir 6C variantų papildomos išlaidos bus lyginamos 6A varianto atžvilgiu.

Pagal abu 6B ir 6C variantus Agentūrai papildomų išlaidų nebūtų nei sertifikavimui (nenumatyta su MVĮ susijusių funkcijų), nei standartizavimui (jau įvertinta 2.6.4.1 poskyryje).

EASA, priešingai, abiejų variantų atveju numatoma skirti 1 FTE MVĮ skirtoms taisyklėms rengti, kas reiškia 150 tūkst. EUR išlaidas per metus.

Šiuo metu NSA turi atskirai spręsti dėl leidžiančių nukrypti nuostatų kiekvienu konkrečiu atveju (t. y. 6A variantas). Pagal abu 6B ir 6C variantus, priešingai, būtų bendros taisyklės, bendros priimtinos laikymosi priemonės ir bendra rekomendacinė medžiaga. Kadangi bet kuriuo atveju MVĮ reikalauja tik nedidelių NSA pastangų, laikoma, kad 6B ir 6C variantai suteiktų joms tik nedidelę naudą (t. y. tik 0,1 FTE) sutaupyto pastangų išraiška.

Todėl, kadangi susijusių institucijų skaičius pagal skaičiavimus būtų lygus 30, iš viso būtų sutaupyta $30 \times 0,1 = 3$ FTE, kas pagal 138,6 EUR įkainį atitiktų $138,6 \times 3 = 415,8$ tūkst. EUR sutaupymą per metus.

150 oro uostų operatorių jau taikomos su 6A variantu susijusios nuostatos, todėl jiems šiuo atveju niekas nepasikeistų.

Pasirinkus 6B variantą (bendros taisyklės ir savarankiškas deklarasavimas), vertinama, kad kiekvienas iš 165 susijusių oro uostų (t. y. $150 + 10\%$) turės paskirti po 0,2 FTE, kad susipažintų su taisyklėmis. Tačiau šias pastangas kompensuos tai, jog nebeliks poreikio derėtis su institucija dėl leidžiančių nukrypti nuostatų. Kitaip tariant, tuos dalykus galima laikyti kompensuojančiais vienas kitą ir todėl, kadangi *savarankiškam deklarasavimui* būtinos pastangos laikomos menkomis, laikoma, kad 6B variantas išlaidų prasme jiems būtų neutralus.

6C varianto atveju, priešingai, kiekvienos MVĮ sertifikavimo procesui prireiktų po 0,1 FTE. Taigi, iš viso tai sudarytų $0,1 \times 165 = 16,5$ FTE ir $16,5 \times 138,6$ tūkst. EUR = 2 286,9 tūkst. EUR per metus.

Taip pat ir 6 techninių organizacijų, kurioms galėtų turėti įtakos 6C variantas, išlaidos prilyginamos $0,1$ FTE \times 6 subjektai = 0,6 FTE \times 138,6 tūkst. EUR = 83 tūkst. EUR per metus.

44 lentelė. Finansinis poveikis MVĮ

Numatomos ASM išlaidos	Tūkstančiais EUR per metus		
	6A	6B	6C
	Nacionaliniai variantai	Proporcingos bendrosios taisyklės ir savarankiškas deklarasavimas	Proporcingos bendrosios taisyklės ir sertifikavimas
EASA	0	150	150
Nacionalinės institucijos	0	- 415,8	- 415,8
Oro uostų operatoriai	0	0	2 286,9
Techninės organizacijos	0	0	83
IŠ VISO	0	- 265,8	2 104,1

Galima nesunkiai padaryti išvadą, kad 6A variantas yra neutralus išlaidų atžvilgiu, o sistemos supaprastinimas pagal 6B variantą leistų šiek tiek sutaupyti. O štai 6C variantas, priešingai, MVĮ kainuotų maždaug 2 mln. EUR per metus.

Apibendrinant, 6A variantui galima suteikti neutralų įvertį (t. y. 0), 6B variantui – nedidelį teigiamą įvertį (t. y. 1), o 6C variantui – neabejotinai neigiamą įvertį (t. y. -3).

Skaičiuojant ekonominį poveikį, šiuos bemačius skaičius reikėtų dauginti iš svartinio koeficiento 2.

2.10.5 Poveikis aplinkai

Aplinkosaugos požiūriu 6A variantas laikomas neutraliu, kadangi nekeistų esamos situacijos. Abu 6B ir 6C variantai, priešingai, dėl bendrųjų taisyklių ir abipusio pripažinimo, galėtų paskatinti daugiau naudotis mažesniais oro uostais, todėl sumažintų triukšmą ir taršą tankesnio eismo zonose. Todėl jų suteikiamas šiek tiek teigiamas poveikis aplinkai (t. y. +1) turi būti padaugintas iš svartinio koeficiento 3.

2.10.6 Socialinis poveikis

Kaip įvertinta 2.10.4 poskyryje, susijusių FTE skaičius kiekvienoje įmonėje yra mažas. Todėl visi trys galimi variantai laikomi neutraliais socialine prasme.

2.10.7 Poveikis kitiems Bendrijos reikalavimams, šiuo metu nepatenkantiems į EASA taikymo sritį

6A variantas atitinka įgyvendinimo taisyklės, nustatytas komitologijos tvarka pagal SES sistemą. Kiti du variantai savo laiku pareikalautų *bendrųjų reikalavimų* 4 straipsnio panaikinimo

Reikia atminti, kad nuo 1985 m. Taryba inicijavo *naująjį požiūrį*⁶⁰ į bendros rinkos gaminių saugą. Pagrindinis *naujojo požiūrio* principas, viena vertus, yra saugoti piliečius, bet, antra vertus, juo siekiama:

- užtikrinti abipusį pripažinimą;
- palengvinti patekimą į rinką MVĮ;
- supaprastinti reikalavimus, užtikrinant vienodumą;
- kai įmanoma, leisti produktą siūlančiam subjektui taikyti savarankišką deklaravimą;

Atsižvelgiant į tai, kas pasakyta, akivaizdu, kad:

- 6A variantas visiškai neatitinka *naujojo požiūrio*, todėl jo įvertis turėtų būti neigiamas (t. y. -2);
- 6B variantas, priešingai, visiškai atitinka *naująjį požiūrį*, įskaitant *savarankiško deklaravimo* galimybę (įvertis +3);
- 6C variantas taip pat atitinka *naująjį požiūrį*, tačiau numato sertifikavimo procesą (įvertis +1).

⁶⁰ 1985 m. gegužės 7 d. Tarybos rezoliucija dėl naujojo požiūrio į techninį derinimą ir standartizavimą (OL C 136, 1985.6.4, p. 1).

2.10.8 Daugiakriterinė analizė (MCA) ir rekomenduojamas variantas

Remiantis 2.1.2 poskyryje aprašyta metodika ir 2.9.3–2.9.7 poskyriuose priskirtais įverčiais, gali būti sudaryta toliau nurodyta MCA matrica.

45 lentelė. MVĮ daugiakriterinė analizė

MVĮ variantų svertinis įvertis		6A	6B	6C
Poveikio aspektas	Svertinis daugiklis	Nacionaliniai variantai	Proporcingos bendrosios taisyklės ir savarankiškas deklarasavimas	Proporcingos bendrosios taisyklės ir sertifikavimas
Sauga	3	- 5,4	7,2	6
Ekonomiškumas	2	0	2	- 6
Aplinkosauga	3	0	3	3
Socialinis	2	0	0	0
Poveikis kitiems ES reglamentams	1	- 2	3	1
SUMINIS SVERTINIS ĮVERTIS		- 7,4	15,2	4

Iš to, kas pasakyta, matyti, kad 6A variantas turi neigiamą bendrąjį poveikį. Iš dviejų likusiųjų 6B varianto įvertis beveik keturis kartus didesnis už 6C varianto. Konkrečiai 6B variantas lenkia 6C variantą pagal ekonomiškumo rodiklius ir pagal santykio su kitais Bendrijos teisės aktais rodiklius.

Todėl Agentūra į savo Nuomonę įtraukė 6B variantą (t. y. bendrąsias, bet proporcingai pritaikytas MVĮ taisykles ir savarankiško deklarasavimo galimybę).

2.11 Europinių ANSP sertifikavimas

2.11.1 Galimi variantai

2.5.2 poskyryje nustatyti šie europinių ANSP sertifikavimo galimi variantai:

- 8A): *nedaryti nieko*, t. y. visus ANSP prižiūri NSA;
- 8B): daugiau kaip vienai valstybei paslaugas teikiančius teikėjus prižiūri Agentūra;
- 8C): daugiau kaip trimis valstybėms paslaugas teikiančius *pavienius* teikėjus prižiūri Agentūra.

Konkrečiai 8C variantas:

- neapima ribotų tarpvalstybinių paslaugų, kurios niekuomet neaprepia keturių valstybių;
- neapima ATS teikimo FAB, jei tai organizuota per keleto nacionalinių ATSP, kurios išlieka nepriklausomais subjektais, nors vykdo bendrą projektą, bendradarbiavimą;
- **apima** atvejį, kai pavienis ATS teikėjas teikia paslaugas FAB, kuris aprėpia ne mažiau kaip keturias valstybes: tokiu būdu **Maastricht Upper ACC** būtų prižiūrima Agentūros.

2.11.2 Tikslinė grupė ir susijusių subjektų skaičius

Visais atvejais gamybos arba techninės priežiūros pramonei įtakos neturėtų nė vienas variantas, kadangi tai nėra paslaugų teikimas. Oro erdvės naudotojų tai taip pat nepaveiktų, kadangi jiems taikomos kitos sertifikavimo schemas.

Pagal 8A variantą poveikis būtų visoms 30 NSA (bet ne Agentūrai). ANSP poveikio nebūtų, nes jie jau yra sertifikuojami.

Pagal 8B ir 8C variantus poveikis būtų visoms 30 NSA ir Agentūrai. Kalbant apie NSP, poveikis galėtų būti tokiems iš jų:

- palydovinių navigacijos signalų, pvz., *EGNOS* arba *Galileo*, teikėjams;
- ryšio tinklo paslaugų – stacionariųjų, mobiliųjų arba abiejų rūšių – teikėjams;
- sekimo duomenų teikėjams daugiau kaip vienoje valstybėje;
- aeronautinės informacijos teikėjams (pvz., grupinio EAD arba būsimo SWIM teikėjams) daugiau kaip vienoje valstybėje;
- pavieniams ATS teikėjams daugiau kaip vienoje valstybėje.

Pagal 8C variantą jų skaičius vertinamas maždaug 10.

Pagal 8B variantą poveikis būtų visiems nacionaliniams ATSP, kadangi jie teikia ribotas tarptautines paslaugas. Todėl pagal šį variantą jų skaičius vertinamas $30 + 10 = 40$.

46 lentelė. Susiję europinių paslaugų teikėjai

VARIANTAS		Numatomas skaičius	
Nr.	Aprašas	Institucijos	ANSP
8A	Visi teikėjai yra prižiūrimi NSA	30	0
8B	Daugiau kaip vienai valstybei (net tarp valstybių) paslaugas teikiantys teikėjai yra prižiūrimi EASA	30 + Agentūra	40
8C	EASA prižiūri tik daugiau kaip trims valstybėms paslaugas teikiančius teikėjus		10

2.11.3 Poveikis saugai

Daugiausia susijusių teikėjų yra sudėtingos organizacijos, teikiančios modernias paslaugas, pasinaudamos didelėmis ir tarpusavyje susijusiomis techninėmis sistemomis. Tačiau jų priežiūrai turimi išteklių yra palyginti riboti. Vykdomų sudėtingų sertifikavimo projektų (*Maastricht ACC* arba *EGNOS*) patirtis rodo, kad būtina bendradarbiauti kompetentingoms institucijoms, nesvarbu, kuri iš jų galiausiai pasirašys sertifikatą. Tai galiotų ir tuomet, jei teisės aktų leidėjas perkeltų sertifikavimo atsakomybę Agentūrai. Tam būtinai prireiktų išteklių, kuriuos dabar turi NSA.

Todėl laikoma, kad tų sudėtingų teikėjų sertifikavimas ir priežiūra būtų kolektyvus darbas, bet tol, kol reglamentuotojų bendrija parengtų reglamentavimo procesus srityje, kuri tik neseniai tapo reglamentavimo objektu. Taigi, visi trys galimi variantai turi būti laikomi labai teigiamais, kadangi įgyvendintų geriausių turimų išteklių santalką žemyno mastu, kas savo ruožtu palengvintų abipusį pripažinimą ir nedelsiamą keitimąsi saugos informacija, jei to prireiktų. Tačiau galima tikėti, kad 8B ir 8C variantai būtų tinkamesni, nes Agentūra turi tinkamos patirties vykdant sudėtingus sertifikavimo projektus kitose aviacijos saugos srityse, kuri galėtų būti perduota ATM ir ANS. Tačiau pripažįstama, kad Agentūros vieta ir jos daugiatautė darbo jėga gali būti ne visiškai tinkama visoje Bendrijos teritorijoje išsklaidytoms organizacijoms; todėl minėto privalumo greičiausiai neliktų pasirinkus 8B variantą. Dėl ilgesnio laikotarpio raidos išteklių palaipsniui persikeltų iš NSA į Agentūrą; laikoma, kad tai duotų stabilių rezultatų 8C varianto atveju, o čia minėtas trūkumas dėl 8B varianto net padidėtų.

Apibendrinus laikoma, kad 8A ir 8B variantai atitinka vienodą teigiamą įvertį +2, o 8C varianto įvertis dar didesnis: +3. Visi įverčiai turi būti padauginami iš svertinio koeficiento 3.

2.11.4 Ekonominis poveikis

Kadangi ANSP jau dabar yra sertifikuojami remiantis Reglamento (EB) Nr. 550/2004 7 straipsniu, šiame RIA nebus vertinamas įvairių variantų poveikis sertifikavimo išlaidoms, o jų kaita, atsižvelgiant į variantus.

SES Reglamento (EB) Nr. 550/2004 2 straipsnio 3 dalis nustato, kad, kai yra tarptautinių paslaugų teikėjų, šalys kiekvienu konkrečiu atveju turi sudaryti specialius susitarimus dėl kolektyvinės priežiūros. Šis daugiašalių susitarimų parengimo ir laikymosi procesas gali pareikalauti pakankamai didelių pastangų. Pagal 8A variantą laikoma, kad kiekviena NSA

vidutiniškai tam skirtų po 0,5 FTE ir išlaidos siektų $0,5 \text{ FTE} \times 30 \text{ susijusių NSA} = 15 \text{ FTE} \times 138,6 \text{ tūkst. EUR} = 2\,079 \text{ tūkst. EUR per metus}$.

Pagal 8B ir 8C variantus, remiantis Pagrindinio reglamento 10 straipsniu, neprireiktų nei ilgų derybų tarp NSA, nei daugiašalių susitarimų. Todėl maždaug 2 mln. EUR išlaidų per metus NSA galėtų išvengti. Pagal tuos variantus niekas nepasikeistų ir ANSP, kurie bet kuriuo atveju yra sertifikuojami.

Tačiau Agentūra, net ir pasinaudodama NSA turimais ištekliais, vis tiek turės skirti tam tikras pajėgas tokiems sudėtingiems sertifikavimo projektams. Skaičiuojama, kad kiekvienam europiniam ANSP Agentūrai vidutiniškai prireiks po 0,4 FTE per metus.

Tuomet 8C varianto atveju išlaidos būtų tokios: $0,4 \text{ FTE} \times 10 \text{ ANSP} = 4 \text{ FTE} \times 150 \text{ tūkst. EUR} = 600 \text{ tūkst. EUR per metus}$.

8B varianto atveju išlaidos numatomos tokios: $0,4 \text{ FTE} \times 40 \text{ ANSP} = 16 \text{ FTE} \times 150 \text{ tūkst. EUR} = 2\,400 \text{ tūkst. EUR per metus}$.

47 lentelė. Numatomos europinių teikėjų priežiūros išlaidos

Numatomos ASM išlaidos	Tūkstančiais EUR per metus		
	8A	8B	8C
	Visus ANSP prižiūri NSA	Visus tarptautinius ANSP prižiūri EASA	> 3 valstybėse paslaugas teikiančius ANSP prižiūri EASA
EASA	0	2 400	600
NSA	2 079	0	0
ANSP	0	0	0
IŠ VISO	2 079	2 400	600

8C variantas būtų pigiausias; jam turėtų būti priskirtas didžiausias įvertis: $3 \times \text{svertinis koeficientas } 2 = 6$. 8A ir 8B variantai, atvirkščiai, turėtų būti laikomi šiek tiek neigiamais (t. y. įvertis $-1 \times 2 = -2$).

2.11.5 Poveikis aplinkai

Visi variantai poveikio aplinkai požiūriu laikomi neutraliais.

2.11.6 Socialinis poveikis

Atsižvelgiant į tai, kad susijusio personalo skaičius nedidelis, laikoma, kad visų variantų pasirinkimas socialine prasme yra neutralus

2.11.7 Poveikis kitiems Bendrijos reikalavimams, šiuo metu nepatenkantiems į EASA taikymo sritį

SES nuostatomis siekiama panaikinti ES aviacijos sistemos susiskaidymą. Tas pats tikslas pabrėžtas ir minėtoje HLG ataskaitoje. Be to, EB pasirašė susitarimą dėl abipusio bendradarbiavimo su Europos kosmoso agentūra (ESA)⁶¹, kuri šio metu neturi ES lygio partnerio saugai reglamentuoti pagal visuotinę aviacijos sistemą. Tas pats pasakytina ir apie GNSS priežiūris instituciją (GSA)⁶². Neatmetama, kad pagal SESAR programą galėtų atsirasti ir daugiau europinių ANSP.

Atsižvelgiant į minėtus veiksnius, poveikis gali būti įvertintas kaip nurodyta 48 lentelėje.

48 lentelė. Poveikis kitiems europinių ANSP teisės aktams

Specialieji tikslai/rezultatų rodikliai	Variantai		
	8A	8B	8C
Europinių ANSP reglamentavimas	Visus ANSP prižiūri NSA	Visus tarptautinius ANSP prižiūri EASA	Tikrai europinius ANSP prižiūri EASA
Saugos reglamentavimas atskirtas nuo kitų reglamentavimo formų	- 2	3	3
EASA taisyklių priėmimo procedūra	Nesusiję su šiuo poskyriu		
Standartizavimo patikrinimai	Nesusiję su šiuo poskyriu		
ATM ir ANS įtraukimas į EASA saugos sistemą	- 3	3	1
Vadybos sistemų taisyklės	Nesusiję su šiuo poskyriu		
Aiškus institucijų ir paslaugų teikėjų funkcijų atskyrimas	Nesusiję su šiuo poskyriu		
Daugiau kaip trijose valstybėse paslaugas teikiančių organizacijų sertifikavimas	- 3	3	3
AFIS ir peronų vadybos taisyklių supaprastinimas (bet vienodų)	Nesusiję su šiuo poskyriu		
Bet kurios taisyklės poveikio vertinimas	Nesusiję su šiuo poskyriu		
Sąsaja su kitomis reglamentavimo formomis	- 2	3	3
Racionalus išteklių naudojimas	- 1	2	1
Visų ACC funkcijų priežiūra	Nesusiję su šiuo poskyriu		
IŠ VISO	- 11	14	11
VIDUTINIS ĮVERTIS (□/5 įvertintų parametru)	- 2,2	2,8	2,2
SVERTINIS VIDURKIS (saugos įvertis x 1)	- 2,2	2,8	2,2

⁶¹ Europos Bendrijos ir Europos kosmoso agentūros pagrindų susitarimas (OL L 261, 2004.8.6, p. 64).

⁶² Įsteigtą 2004 m. liepos 12 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1321/2004 dėl Europos palydovinės radijo navigacijos programų valdymo struktūrų sukūrimo (OL L 246, 2004.7.27, p. 1).

2.11.8 Daugiakriterinė analizė (MCA) ir rekomenduojamas variantas

Remiantis 2.1.2 poskyryje aprašyta metodika ir pirmesniuose poskyriuose priskirtais įverčiais, gali būti sudaryta toliau nurodyta MCA matrica.

49 lentelė. Europinių ANSP daugiakriterinė analizė

Europinių ANSP variantų svertinis įvertis		8A	8B	8C
Poveikio aspektas	Svertinis daugiklis	Visus ANSP prižiūri NSA	Visus tarptautinius ANSP prižiūri EASA	Tikrai europinius ANSP prižiūri EASA
Sauga	3	6	6	9
Ekonomiškumas	2	-2	- 2	6
Aplinkosauga	3	0	0	0
Socialinis	2	0	0	0
Poveikis kitiems ES reglamentams	1	- 2,2	2,8	2,2
SUMINIS SVERTINIS ĮVERTIS		1,8	6,8	17,2

MCA rodo, kad nė vienas variantas neturi neigiamo bendrojo įverčio. Tačiau 8C varianto įvertis daug geresnis nei 8A arba 8B.

Konkrečiai 8C variantas lenkia kitus saugos ir ekonominiu požiūriu.

Būtent todėl Agentūra į savo Nuomonę įtraukė 8C variantą (t. y. Agentūra sertifikuoja ir prižiūri pavienius subjektus, kurie teikia ANS daugiau kaip 3 valstybėse).

3. Išvados

Įvertinusi kiekvieno nagrinėto varianto poveikį pagal specialiuosius siūlomos politikos tikslus, atsižvelgiant į saugos, ekonomiškumo, aplinkosaugos ir socialinius aspektus, o taip pat į santykį su kita politika, Agentūra mano, kad jos įgaliojimų išplėtimas apimant ATM ir ANS saugos reglamentavimą yra pateisinamas, ypač atsižvelgiant į saugą ir ekonominę naudą.