

REGLAMENTĒJOŠĀS IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

**EASA SISTĒMAS PAPLAŠINĀŠANA
AR GAISA SATIKSMES PĀRVALDĪBAS UN AERONAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMU
(ATM/ANS) TIESISKO REGULĒJUMU**

SATURS

AKRONĪMU SARAKSTS	5
KOPSAVILKUMS	7
1. IEVADS UN JOMA	11
1.1 KONTEKSTS	11
1.2 ITERATĪVS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA PROCESS	12
1.2.1 „Labāks tiesiskais regulējums”	12
1.2.2 Problēmas apzināšana	12
1.2.3 Komisijas provizoriskais ietekmes novērtējums	13
1.2.4 Komisijas galīgais ietekmes novērtējums	13
1.2.5 Pašreizējais ietekmes novērtējums.....	14
2. REGLAMENTĒJOSĀS IETEKMES NOVĒRTĒJUMS	15
2.1 IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KONCEPCIJA	15
2.1.1 Kvalitatīvs un kvantitatīvs novērtējums.....	15
2.1.2 Novērtējuma metodika	15
2.2 APSPIEDES AR IEINTERESĒTAJĀM PUSĒM.....	17
2.3 PROBLĒMU ANALĪZE.....	18
2.3.1 ATM/ANS drošības līmenis Eiropā.....	18
2.3.1.1 Drošības informācijas avots	18
2.3.1.2 Drošības kultūra un ziņošana	18
2.3.1.3 ATM/ANS avāriju, incidentu un atgadījumu kopskaits.....	19
2.3.1.4 ATM/ANS avārijas, incidenti, atgadījumi un saistītās kategorijas	20
2.3.1.5 Ar ATM/ANS saistītas avārijas ar bojāgājušajiem	21
2.3.1.6 Galvenās risku jomas.....	23
2.3.1.7. Drošības notikumu izmaksas	24
2.3.2 Tiesiskais regulējums	25
2.3.2.1 Vispārējais tiesiskais regulējums: ICAO	25
2.3.2.2 Noteikumu izstrāde un standartizācija Eiropā.....	25
2.3.2.3 Tiesiskā regulējuma sadrumstalotība	26
2.3.3 Valsts mēroga procesi	27
2.3.3.1 ESIMS konstatētās desmit svarīgākās neatbilstības.....	27
2.3.3.2 ATM/ANS drošības uzraudzībā pašlaik nodarbinātais personāls	27
2.3.4 Ar attīstību saistītās problēmas.....	28
2.3.5 Secinājumi un ES iesaistīšanās pamatojums	28
2.4 MĒRĶI UN RĀDĪTĀJI.....	29
2.4.1 Mērķi	29
2.4.2 Vispārīgie mērķi	29
2.4.3 Konkrētie mērķi	29
2.4.4 Operatīvie mērķi.....	31
2.4.5 Rādītāji	31
2.5 IESPĒJAMIE VARIANTI.....	34
2.5.1 Provizoriskajā ietekmes novērtējumā aplūkoti varianti.....	34
2.5.2 Šajā RIA aplūkoti varianti.....	35
2.6 LABĀKAIS VARIANTS <i>EASA</i> KOMPETENCES PAPLAŠINĀŠANAI AR <i>ATM/ANS</i> DROŠĪBAS TIESISKO REGULĒJUMU	38
2.6.1 Alternatīvie varianti	38
2.6.2 Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits.....	38

2.6.2.1	Kompetentās iestādes	38
2.6.2.2	ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji	39
2.6.2.3	Citi vairāku pakalpojumu sniedzēji	41
2.6.2.4	Konstruēšanas, ražošanas un tehniskās apkopes organizācijas	42
2.6.2.5	Mācību organizācijas un medicīnas eksaminētāji	43
2.6.2.6	Ietekmēto organizāciju kopskaits	43
2.6.3	Ietekme uz drošību	44
2.6.4	Ekonomiskā ietekme	47
2.6.4.1	Aģentūras standartizācijas pārbaudes	48
2.6.4.2	Drošības un kvalitātes vadības sistēmu „horizontāls” tiesiskais regulējums	49
2.6.4.3	Tehniskās apkopes organizāciju uzraudzība	50
2.6.4.4	Trešo valstu gaisa kuģu avionikas atbilstības pārbaudes	50
2.6.4.5	Zaudējumu izmaksas	51
2.6.4.6	Aģentūras drošības analīze un noteikumu izstrāde	51
2.6.4.7	Ekonomiskās ietekmes kopsavilkums	52
2.6.5	Ietekme uz vidi	53
2.6.6	Sociālā ietekme	53
2.6.6.1	Kompetentās iestādes	53
2.6.6.2	Nozare	53
2.6.6.3	EUROCONTROL un Aģentūra	53
2.6.6.4	Sociālās ietekmes kopsavilkums	54
2.6.7	Ietekme uz citām Kopienas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā	55
2.6.7.1	„Jaunā nostāja”	55
2.6.7.2	Gaisa pārvadātāju licencēšana	55
2.6.7.3	Ietekme uz citām Kopienas prasībām: kopsavilkums	56
2.6.8	Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants	56
2.7	DARBĪBAS KONCEPCIJAS	57
2.7.1	Alternatīvie varianti	57
2.7.2	Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits	58
2.7.2.1	Dažādās lomas	58
2.7.2.2	Kompetentās iestādes	59
2.7.2.3	Koncepciju izstrādātāji	59
2.7.2.4	ATSPs	59
2.7.2.5	Ietekmēto organizāciju kopskaits	60
2.7.3	Ietekme uz drošību	60
2.7.4	Ekonomiskā ietekme	63
2.7.5	Ietekme uz vidi	66
2.7.6	Sociālā ietekme	66
2.7.7	Ietekme uz citām Kopienas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā	66
2.7.8	Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants	68
2.8	GAISA SATIKSMES PLŪSMAS PĀRVALDĪBA (ATFM)	68
2.8.1	Alternatīvie varianti	68
2.8.2	Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits	69
2.8.2.1	Kompetentās iestādes	69
2.8.2.2	ATFM pakalpojumu sniedzēji	69
2.8.2.3	Citas aviācijas operācijās iesaistītās puses	69
2.8.2.4	Citas aviācijas jomas ieinteresētās puses	70
2.8.2.5	Ietekmēto organizāciju kopskaits	70
2.8.3	Ietekme uz drošību	70
2.8.4	Ekonomiskā ietekme	72
2.8.5	Ietekme uz vidi	73
2.8.6	Sociālā ietekme	73
2.8.7	Ietekme uz citām Kopienas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā	74
2.8.8	Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants	74

2.9 GAISA Telpas pārvaldība (ASM)	74
2.9.1 Alternatīvie varianti	74
2.9.2 Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits	75
2.9.3 Ietekme uz drošību	75
2.9.4 Ekonomiskā ietekme	76
2.9.5 Ietekme uz vidi	78
2.9.6 Sociālā ietekme	78
2.9.7 Ietekme uz citām Kopienas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā	78
2.9.8 Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants	78
2.10 MAZIE UN VIDĒJIE UZŅĒMUMI	79
2.10.1 Alternatīvie varianti	79
2.10.2 Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits	79
2.10.3 Ietekme uz drošību	80
2.10.4 Ekonomiskā ietekme	81
2.10.5 Ietekme uz vidi	82
2.10.6 Sociālā ietekme	82
2.10.7 Ietekme uz citām Kopienas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā	82
2.10.8 Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants	83
2.11 EIROPAS ANSPs SERTIFIKĀCIJA	83
2.11.1 Alternatīvie varianti	83
2.11.2 Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits	84
2.11.3 Ietekme uz drošību	84
2.11.4 Ekonomiskā ietekme	85
2.11.5 Ietekme uz vidi	85
2.11.6 Sociālā ietekme	86
2.11.7 Ietekme uz citām Kopienas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā	86
2.11.8 Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants	87
3. SECINĀJUMI	87

Akronīmu saraksts

<i>ACC</i>	Lidojumu rajona <i>ATC</i> centrs
<i>AIB</i>	Avāriju izmeklēšanas struktūra
<i>AFIS</i>	Lidlauka lidojumu informācijas dienests
<i>AMC</i>	Pieņemamie atbilstības panākšanas līdzekļi
<i>ANS</i>	Aeronavigācijas pakalpojumi
<i>ANSP</i>	Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs
<i>AOC</i>	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecība
<i>ASM</i>	Gaisa telpas pārvaldība
<i>AST</i>	Gada drošības ziņojuma veidne
<i>ATC</i>	Gaisa satiksmes vadība
<i>ATCO</i>	Gaisa satiksmes vadības dispečers
<i>ATFM</i>	Gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība
<i>ATM</i>	Gaisa satiksmes pārvaldība
<i>ATS</i>	Gaisa satiksmes pakalpojumi
<i>ATSP</i>	Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs
<i>CFIT</i>	Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemes reljefu
<i>CFMU</i>	Centrālā gaisa satiksmes plūsmu pārvaldības institūcija
<i>CoO</i>	Darbības koncepcija
<i>CRD</i>	Atbildes dokuments
<i>CS</i>	Sertifikācijas specifikācija
<i>CTR</i>	Kontrolējama gaisa telpas daļa ap lidlauku
<i>DOA</i>	Konstruēšanas organizācijas apstiprinājums
<i>EASA</i>	Eiropas Aviācijas drošības aģentūra
<i>EK</i>	Eiropas Komisija
<i>ECAC</i>	Eiropas Civilās aviācijas konference
<i>EGNOS</i>	Eiropas Ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienests
<i>ERs</i>	Pamatprasības
<i>ESARR</i>	<i>EUROCONTROL</i> drošības normatīvās prasības
<i>ESIMS</i>	<i>ESARR</i> īstenošanas uzraudzības un atbalsta programma
<i>ES</i>	Eiropas Savienība
<i>FAB</i>	Funkcionāls gaisa telpas bloks
<i>FIR</i>	Lidojumu informācijas rajons
<i>FMP</i>	Satiksmes plūsmas pārvaldības punkts
<i>FTE</i>	Pilna laika ekvivalents
<i>FUA</i>	Gaisa telpas elastīga izmantošana
<i>GSA</i>	<i>GNSS</i> Uzraudzības iestāde
<i>GNSS</i>	Globālā navigācijas satelītu sistēma
<i>HLG</i>	Augsta līmeņa grupa
<i>HST</i>	Ātrgaitas vilciens

<i>ICAO</i>	Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija
<i>ICASC</i>	Starptautiskā gaisa telpas standartu un kalibrēšanas komiteja
<i>ICB</i>	Nozares konsultatīvā struktūra
<i>IFR</i>	Instrumentālo lidojumu noteikumi
<i>IRs</i>	Īstenošanas noteikumi
<i>IS-SG</i>	Dienestu koordinācijas grupa
<i>JAMC</i>	Kopīga (civilmilitāra) gaisa telpas pārvaldības grupa
<i>LCIP</i>	Vietējā konverģence un īstenošanas plāni
<i>MCA</i>	Daudzkritēriju analīze
<i>MS</i>	Dalībvalsts
<i>NAA/NSA</i>	Valsts (vai civilās) aviācijas iestāde /uzraudzības iestāde
<i>NPA</i>	Paziņojums par ierosinātajiem grozījumiem
<i>OPS</i>	Darbība
<i>POA</i>	Ražošanas organizācijas apstiprinājums
<i>QMS</i>	Kvalitātes vadības sistēma
<i>RIA</i>	Reglamentējošās ietekmes novērtējums
<i>RNAV</i>	Zonālā navigācija
<i>RVSM</i>	Samazināts vertikālās distancēšanās minimums
<i>SARPs</i>	Standarti un paraugprakse
<i>SES</i>	Eiropas vienotā gaisa telpa
<i>SESAR</i>	Eiropas vienotās gaisa telpas <i>ATM</i> izpēte
<i>SJU</i>	<i>SESAR</i> kopuzņēmums
<i>MVU</i>	Mazie un vidējie uzņēmumi
<i>SMS</i>	Drošības vadības sistēma
<i>SRC</i>	Drošības normatīvu komisija
<i>TSA</i>	Uz laiku nodalīts rajons
<i>TWR</i>	Tornis
<i>UAS</i>	Bezpilota aviācijas sistēmas
<i>UIR</i>	Augšējā (lidojumu) informācijas zona
<i>VLJ</i>	Ļoti viegla reaktīvā lidmašīna

Kopsavilkums

Šā Reglamentējošās ietekmes novērtējuma (*RIA*) mērķis ir novērtēt iespējamās sekas, ko Eiropas kontekstā varētu radīt Pamatregulas¹ darbības jomas paplašināšana ar gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) un aeronavigācijas pakalpojumu (*ANS*) tiesisko regulējumu.

Šā *RIA* pamatā ir pēc Komisijas dienestu ierosinājuma 2005. gadā veiktais provizoriskais ietekmes novērtējums. Šo *RIA* ir veikusi Aģentūra, ievērojot izpilddirektora izdoto metodiku saskaņā ar Aģentūras Noteikumu izstrādes procedūras 5.3. punkta noteikumiem.

Aģentūra ir rīkojusi plašas ieinteresēto pušu apspriedes, un pēc *NPA 2007-16* publicēšanas saņemtās 1860 ieinteresēto pušu atbildes ir iekļautas Aģentūras 2008. gada 18. martā publicētajā *CRD 2007-16*.

RIA apstiprina Aģentūras Atzinumā pausto viedokli, ka *EASA* sistēma² jāizmanto šādos nolūkos:

- lai uzlabotu *ATM* un *ANS* drošību, jo nepilnības šajā jomā nākamajos divdesmit gados varētu izraisīt aptuveni 18 avārijas gadā (1/3 no tām ar bojāgājušajiem) un aptuveni 90 000 incidentus;
- lai samazinātu izmaksas, ko ES 27+4³ varētu radīt ar *ATM/ANS* saistītas avārijas un incidenti un kas saskaņā ar aplēsēm varētu būt aptuveni 680 miljoni euro gadā;
- lai civilās aviācijas drošības tiesiskā regulējuma jomā īstenotu integrētas sistēmas nostāju;
- lai ES 27+4 izveidotu stabilu tiesisko regulējumu, kas būtu skaidri nošķirts no pakalpojumu sniegšanas, kā arī no citiem tiesiskā regulējuma vai valsts iesaistīšanās veidiem;
- lai atbalstītu Eiropas *SESAR* projektu, paredzot vienu drošības regulatoru, kas spēj sekot projekta virzībai un atvieglot tā īstenošanu, iepriekš apzinot sertifikācijas līdzekļus;
- lai ES līmenī uzlabotu incidentu un *ATM* atgadījumu ziņošanas rādītājus.

Aģentūra ir noteikusi vispārīgus, konkrētus un operatīvus mērķus. Šajā *RIA* ir izmantoti ar konkrētajiem mērķiem saistītie konkrēto rezultātu rādītāji.

Ievērojot pēc *NPA 2007-16* publicēšanas saņemtos apsvērumus, Aģentūra ir uzskatījusi par vajadzīgu novērtēt Pamatregulas paplašināšanas ietekmi salīdzinājumā ar Aģentūras drošību reglamentējošās lomas iekļaušanu *SES* sistēmā.

Aģentūra turklāt ir apzinājusi *NPA 2007-16* uzdotos jautājumus, saistībā ar kuriem pirms secinājumu izdarīšanas bija jāveic ietekmes novērtējums:

- 1. jautājums, kurā Aģentūra vēlējās uzzināt, vai ieinteresētās puses uzskata darbības koncepciju lēmumu pieņemšanu par valsts vai gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju funkciju;
- 3. jautājums, kurā Aģentūra vēlējās uzzināt, vai *ASM* un *ATFM* pēc būtības ir uzskatāmas par reglamentējošām vai pakalpojumu sniegšanas funkcijām;
- 6. jautājums, kurā Aģentūra vēlējās uzzināt, vai noteiktu pakalpojumu sniedzēji nebūtu jāsertificē;
- 8. jautājums, kurā Aģentūra vēlējās uzzināt, vai Eiropas *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzēju sertifikācija būtu jāveic Aģentūrai un saskaņā ar kādiem kritērijiem tādā gadījumā būtu jādefinē Eiropas pakalpojumi.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 079, 19.03.2008., 1. lpp).

² *EASA* "sistēma" aptver Aģentūras un dalībvalstu kompetento aviācijas iestāžu komplementārās funkcijas, pildot attiecīgos likumdevēja uzticētos reglamentējošos uzdevumus.

³ *EASA* "sistēmā" līdžās ES 27 valstīm ietilpst arī Islande, Lihtenšteina, Norvēģija un Šveice.

Saistībā ar katru analizējamo jautājumu Aģentūra ir izstrādājusi alternatīvus variantus. Analizējot variantus, Aģentūra ir vērtējusi to drošības, ekonomisko, vides un sociālo ietekmi, kā arī attiecības ar citiem attiecīgiem Kopienas normatīvajiem aktiem. Tad ir veikta daudzkritēriju analīze un salīdzināts variantu iegūtais bezizmēra „svērtais rezultāts”.

Pamatojoties uz novērtējuma rezultātiem, Aģentūra savā Atzinumā ir nolēmusi:

- izvēlēties 0.B variantu (skatīt 2.6. punktu), kas nozīmē paplašināt Pamatregulas darbības jomu, nevis iekļaut Aģentūras lomu SES tiesību aktos, jo drošības ziņā izvēlētais risinājums ir ieguvis gandrīz divreiz vairāk punktu nekā otrs risinājums, bet kopējā ekonomiskā ziņā tas ir lētākais. Tā negatīvā sociālā ietekme ir pavisam neliela, un to var viegli mazināt, pārceļot attiecīgos FTE (pilna laika ekvivalentus) uz Aģentūru. Visbeidzot, bet ne mazāk svarīgi - vienīgi šis variants nodrošina tiesiskā regulējuma drošības un pārējo aspektu nošķirumu;
- svītrot 1.A un 1.B variantu (skatīt 2.7. punktu), un tādēļ ierosināt Pamatregulā neiekļaut “vispārēju” darbības koncepciju drošības tiesiskā regulējuma noteikumos. Tas nekādā ziņā nekavēs SESAR kopuzņēmumu un Aģentūru attiecīgi vienoties, lai palīdzētu apstiprināt SESAR plānotos drošības rezultātus arī no reglamentējošā viedokļa;
- izvēlēties 1.C variantu, saskaņā ar kuru “īpašu” darbības koncepciju (kas uzliek pienākumus gan gaisa telpas izmantotājiem, gan pakalpojumu sniedzējiem) lēmumu pieņemšanu uzskata par reglamentējošu darbību neatkarīgi no tā, vai to veic ES vai valsts mērogā. Šis variants ir ieguvis divreiz vairāk punktu nekā 1.D variants (saskaņā ar kuru šādu lēmumu pieņemšanu uzskata par daļu no pakalpojumu nodrošināšanas); drošības ziņā šā varianta rezultāti ir daudz labāki, tas nav saistīts ar papildu izmaksām un līdz minimumam samazina ietekmi uz citiem aviācijas tiesību aktiem, kas neietilpst Aģentūras kompetencē, bet vides un sociālās ietekmes ziņā ir neitrāls;
- izvēlēties 3.C variantu (skatīt 2.8. punktu), saskaņā ar kuru ATFM centrālos elementus uzskata par reglamentējošu funkciju, bet vietējos/reģionālos ATFM elementus uzskata par darbības funkciju, jo šim variantam ir vislielākā pozitīvā ietekme uz drošību, vismazākās izmaksas, turklāt nav noliedzama tā saderība ar godīgas konkurences principiem un noteikumiem iekšējā tirgū;
- ieteikt 3.D variantu (skatīt 2.9. punktu), saskaņā ar kuru ASM ES vai valsts līmenī un stratēģiskajā, pirmstaktiskajā un taktiskajā posmā vienmēr ir reglamentējoša funkcija, jo drošības un ekonomiskā ziņā (tas nav saistīts ar papildu izmaksām) šis variants ir ieguvis vairāk punktu nekā divi alternatīvie varianti, turklāt tas būs saderīgs ar pašlaik spēkā esošajiem tiesību aktiem, uz kuriem Aģentūras pilnvaras neattiecas; tas tomēr nekavēs valstis pēc vēlēšanās deleģēt ANSPs vietēja mēroga ASM funkcijas;
- izvēlēties 6.B variantu (skatīt 2.10. punktu), kas nozīmē, ka uz MVU, kuri piedāvā AFIS (vai perona dienestu) pakalpojumus, būtu jāattiecinā samērīgi kopīgi noteikumi un pienākums deklarēt savas iespējas, jo šis variants ir ieguvis gandrīz četras reizes vairāk punktu nekā alternatīvie varianti, jo īpaši, ņemot vērā ekonomisko efektivitāti un attiecības ar citiem Kopienas tiesību aktiem;
- izvēlēties 8.C variantu (skatīt 2.11. punktu), saskaņā ar kuru ANSPs, kas sniedz pakalpojumus četrās vai vairāk valstīs, uzraudzīs Aģentūra, jo šis variants kopumā ir ieguvis gandrīz divreiz vairāk punktu nekā citi varianti, pārspēj tos ekonomiskā ziņā un vienlaikus ir labākais drošības ziņā.

Šie priekšlikumi saskan ar viedokļiem, ko plašajās apspriedēs (skatīt 2.2. punktu) un jo īpaši 1860 apsvērumos, kas saņemti pēc NPA 2007-16 publikācijas, kā arī 100 atsauksmēs pēc saistītā CRD publikācijas ir paudušas daudzas ieinteresētās puses.

Sešu izvēlēto variantu kombinācijas ietekme ir apkopota tabulā:

Ietekme		Izvēlētie varianti						KOPĀ		
		O.B	1.C	3.C	3.D	6.B	8.B			
Aspekti	Mērvienības	Pamatre g. papl.	Visp. CoO* ārpus darb. jomas; īp. CoO reglam. funkc.	Centrāl ie ATFM el. reglam. funkc.; vietēji reglam entēja mi	ASM regla m. funkc .	MVU "pašde kl."	Eiropa s ANSPs uzr. EASA			
		Ietekme uz drošību	Svērtais rezultāts	9	7,4	7	7,5	7,2	9	47,1
Ietekme uz vidi	Svērtais rezultāts	0	0	0	0	1	0	1		
Ekonomis kā	Aģentūras izmaksas	tūkstoši euro gadā	3150	0	15	0	0	600	3765	
	KOPĀ	tūkstoši euro gadā	- 17 139	0	0	0	- 265,8	600	- 16 805	
Sociālā ietekme	Aģentūra	Darbavietu skaits	21	0	0	0	0	0	21	
	ECTL**		- 10	0	0	0	0	0	- 10	
	Iestādes		- 8	0	0	0	0	0	- 8	
	Dalītais kopskaits valsts sektorā		3	0	0	0	0	0	0	3
	Dalītais kopskaits privātajā sektorā		0	0	0	0	0	0	0	0
	KOPĀ		3	0	0	0	0	0	0	3
Ietekme uz citiem ES tiesību aktiem	Svērtais rezultāts	3	1,33	3	3	3	2,2	15,53		

* Darbības koncepcija

**EUROCONTROL

Neviens no izvēlētajiem variantiem neietekmē drošību negatīvi. Gluži pretēji, salīdzinot ar attiecīgajiem alternatīvajiem variantiem, visi izvēlētie varianti drošības ziņā ir ieguvuši visvairāk punktu.

Aģentūras izmaksas, ko radītu EASA sistēmas kompetences paplašināšana un attiecināšana uz ATM/ANS drošības tiesisko regulējumu, varētu būt aptuveni 1815 tūkstoši euro gadā, vienlaikus ieinteresētās puses ietaupītu aptuveni 17 miljonus euro gadā ne vien tādēļ, ka nedaudz (saskaņā ar aplēsēm tikai par 1 %) celtos drošības līmenis, bet galvenokārt procesu vienkāršošanas un tiesiskā regulējuma sistēmas sadrumstalotības novēršanas rezultātā.

Turklāt domājams, ka ierosinātā politika, lai gan pavisam nedaudz, tomēr pozitīvi ietekmēs vides aizsardzību.

Sociālā ziņā ierosinātās politikas ietekme būs neievērojama. Tā vispār neietekmēs privāto sektoru, uz kuru jau attiecas *SES* pienākumi. Valsts iestādēs darbavietas nāksies zaudēt astoņiem darbiniekiem, kurus tomēr viegli varēs nodarbināt, lai uzlabotu *ANSPs* uzraudzību. No *EUROCONTROL* atlaistos astoņus darbiniekus viegli varētu pārcelt uz Aģentūru. Aģentūrā tiks radītas sešpadsmit jaunas darbavietas, ieskaitot pakāpenisko *EUROCONTROL* darba apjoma pārņemšanu.

Visbeidzot, ierosinātā politika varētu sekmēt arī labāku *ATM/ANS* drošības tiesiskā regulējuma saderību ne vien ar pārējiem Pamatregulas, bet arī ar "jaunās nostājas" noteikumiem un citām aviācijas politikas jomām un iekšējā tirgus tiesisko regulējumu. Aģentūras kompetences joma saskaņā ar *HLG* ieteikumiem aptvers tikai drošības tiesisko regulējumu, un, runājot par *SES*, tas ļaus arī labāk nošķirt lomas.

Pamatojoties uz šo *RIA*, Aģentūra uzskata, ka *EASA* sistēmas paplašināšana ar *ATM/ANS* drošības un gaisa/zemes savietojamības jomu ir pamatota, ņemot vērā drošības un ekonomiskos ieguvumus, turklāt tā ļaus vienkāršot un labāk saskaņot ES aviācijas tiesisko regulējumu.

1. Ievads un joma

1.1 Konteksts

Saskaņā ar jaunāko publicēto *EUROCONTROL* ilgtermiņa prognozi⁴ (C scenāriju, kas paredz ilgtspējīgu saimniecisko izaugsmi vienlaikus ar ierobežojošākiem vides noteikumiem) nākamajās desmitgadēs ir gaidāms **gaisa satiksmes pieaugums**. Visas pārējās ieinteresētās puses piekrīt, ka šāda vispārīga tendence pastāv. Lai gan zinātniskās prognozes par nepārtrauktā pieauguma faktiskajiem skaitļiem un procentiem gadā atšķiras, var atzīmēt, ka Eiropā laikposmā no 2003. līdz 2007. gadam vidējais pieaugums gadā ir bijis 5,4 %.

Saskaņā ar Komisijas Paziņojumu⁵ par Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu īstenošanu enerģijas tirgū valdošā nestabilitāte ir radījusi dramatisku degvielas cenu kāpumu visā pasaulē un likusi aviosabiedrībām meklēt jaunus ekonomiskās veiktspējas uzlabošanas ceļus, ņemot vērā, ka aviosabiedrības darbojas lielā mērā liberalizētā iekšējā tirgū un konkurē arī ar citiem transporta veidiem. Šajā kontekstā aviosabiedrības ir atzinušas, ka ir ļoti svarīgi uzlabot aeronavigācijas pakalpojumu nodrošinājumu un lidojumu grafikus. Aviosabiedrību prasība uzlabot *ATM/ANS* pakalpojumu sniegšanu ir kļuvusi par galveno pārmaiņu virzītājspēku.

Tomēr var gaidīt, ka gaisa satiksmes pieaugums vienlaikus ar centieniem panākt lielāku ekonomisku efektivitāti radīs **jaunas drošības problēmas**, kā aprakstīts turpmāk 2.3.1. punktā.

Jaudas palielināšana un drošības uzlabošana, vienlaikus nodrošinot augstāko iespējamo ekonomisko efektivitāti, bija pamatā arī "Eiropas vienotās gaisa telpas" iniciatīvai, kuras rezultātā gaisa satiksmes pārvaldība (*ATM*) un aeronavigācijas pakalpojumi (*ANS*) jau ir Kopienas kompetencē⁶.

Arī *SESAR* plānotie rezultāti atspoguļo pastāvīgu satiksmes pieaugumu un apstiprina, ka svarīgs uzdevums ir radīt jaunu sistēmu, kam jābūt gatavai kopumā **trīskārtīgam gaisa satiksmes pieaugumam**⁷, vienlaikus saglabājot vismaz pašreizējo pakalpojumu kvalitāti un samazinot patērētāju izmaksas. Lielos vilcienos tas nozīmē, ka gadā Eiropā pašreizējo 10 miljonu *IFR* lidojumu vietā būs jāapkalpo aptuveni 30 miljoni lidojumu.

Tādēļ *EASA* sistēmai, kas ir radīta, lai rastu nozarei vajadzīgos risinājumus konkurences apstākļos, un vienlaikus ar uzdevumu nodrošināt augstu un vienādu civilās aviācijas drošības līmeni ir saņēmusi likumdevēja pilnvarojumu:

- atvieglināt personu un pakalpojumu brīvu kustību,
- veicināt reglamentējošo un sertifikācijas procesu rentabilitāti,
- nodrošināt vienādus spēles noteikumus visiem iekšējā aviācijas tirgus dalībniekiem,

vajadzētu spēt palīdzēt uzlabot ekonomisko efektivitāti vismaz divās jomās:

- ar reglamentējošajiem un sertifikācijas procesiem saistīto līdzekļu racionāla izlietošana;
- tādu noteikumu izstrāde, kas būtu proporcionāli ar attiecīgajām darbībām saistītajiem drošības riskiem un šo darbību veidam un sarežģītībai.

⁴ *EUROCONTROL* ilgtermiņa prognoze laikposmam no 2006. līdz 2025. gadam:

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

⁵ COM(2007) 845 galīgā redakcija, 2007. gada 20. decembris - KOMISIJAS PAZIŅOJUMS - Pirmais ziņojums par vienotās gaisa telpas tiesību aktu īstenošanu: sasniegumi un turpmākā rīcība.

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (*OV L 96. 31.03.2004., 1. lpp.*).

⁷ *SESAR* plānotais rezultāts D1, 3.0 variants, 2006. gada jūlijs: <http://www.sesar-consortium.aero/deliv1.php>

1.2 Iteratīvs ietekmes novērtējuma process

1.2.1 „Labāks tiesiskais regulējums”

Iesniedzot likumdevējam priekšlikumus, saskaņā ar „labāka tiesiskā regulējuma” principu Komisijai ir jāgatavo ietekmes novērtējums. Tas pats princips attiecas uz Aģentūru - gatavojot atzinumus, tā arī veic reglamentējošās ietekmes novērtējumu (*RIA*).

Pēc problēmu apzināšanas, kā aprakstīts 1.2.2. apakšpunktā, darbs ir organizēts, cenšoties samazināt dublēšanu. Komisija ir veikusi provizorisku ietekmes novērtējumu, administratīvo izmaksu novērtējumu un galīgo ietekmes novērtējumu, kurā tā galvenokārt ir centusies rast atbildi uz jautājumu, “vai” Aģentūras kompetence būtu jāpaplašina.

Saskaņā ar vienošanos Aģentūras uzdevums bija sagatavot īpašu *RIA* par to, “kā” varētu notikt Aģentūras kompetences paplašināšana, aptverot lidlaukus⁸, un šo dokumentu par to, “kā” šajā paplašināšanā varētu iekļaut arī *ATM/ANS*.

Turpmākajos šīs nodaļas apakšpunktos informācijas nolūkā ir sniegts īss kopsavilkums par plašo iteratīvo ietekmes novērtējuma procesu, ko, sinerģiski sadarbojoties, ir īstenojuši Komisijas dienesti un Aģentūra. Šā darba daļa bija arī plašas apspriedes ar ieinteresētajām pusēm.

1.2.2 Problēmas apzināšana

Kā norādīts minētajā Aģentūras *RIA* par lidlaukiem, Eiropā komerciālās aviācijas drošība ir krasi uzlabojusies laikposmā no 20. gadsimta 70. gadu sākuma (kad uz miljons *IFR* lidojumiem bija aptuveni 200 upuru) līdz 1995. gadam (kad upuru skaits bija samazinājies līdz aptuveni 10 upuriem uz miljons *IFR* lidojumiem). Kopš tā laika par spīti ievērojamiem tehnoloģiju uzlabojumiem avāriju statistika tikpat kā nav mainījusies. Runājot par *ATM/ANS*, jaunas problēmas varētu radīt jauna veida pieprasījums (jo īpaši bezpilota aviācijas sistēmas un ļoti vieglās reaktīvās lidmašīnas), gaisa satiksmes pieaugums un komerciāls spiediens.

Turpinot samazināt avāriju iespējamību, ir jāpievēršas ne vien tehnoloģijām, bet arī citiem „drošības ķēdes” aspektiem. Ir skaidrs, ka pašreizējā drošības veiktspēja ir profesionāla, augsti kvalificēta un drošības nozīmi izprotoša personāla kopīgu pūliņu rezultāts. Tomēr, runājot par problēmām un risinājumiem, pašreizējās drošības veiktspējas uzturēšana nav vienīgais uzdevums - lai varētu risināt jaunās problēmas, vienlaikus optimizējot līdzekļu izmantošanu Eiropas līmenī, jāmeklē arī iespējas drošības veiktspēju tuvākajā nākotnē pilnveidot. Var paredzēt, ka turpmāki drošības uzlabojumi būs ļoti atkarīgi no visu ieinteresēto pušu spējas efektīvi un saskaņoti visā Eiropā ieviest viendabīgas drošības vadības sistēmas (*SMS*). Bet *SMS* ir tikai viens no vajadzīgajiem instrumentiem; jāņem vērā arī drošību reglamentējošie procesi, kā arī dažādu organizāciju *SMS* saskarnes un *SMS* prasību konsolidācija visās aviācijas jomās. Lai gan pasaules mērogā par visaptverošu tiesisko regulējumu var uzskatīt *ICAO* noteikumus, tomēr jāievēro, ka to piemērošana ir atšķirīga. Turklāt *ICAO* izdod daudzus ieteikumus, kas līgumslēdzējām valstīm nav saistoši. Tādējādi pašreizējā situācijā *ATM/ANS* jomā starp valstīm pastāv acīmredzamas atšķirības, jo daudzi īstenošanas pasākumi tiek veikti valsts līmenī bez stingras centralizētas uzraudzības vai jauno Eiropas *ANSPs* centralizētas sertifikācijas. Arī jomās, kur īsteno centralizētus koordinācijas pasākumus (piemēram, *ATM* jomā), ir vērojama liela daudzveidība. Līdz ar to dalībvalstu sertifikācijas un drošības uzraudzības praktiskā metodika ievērojami atšķiras, ja tā vispār pastāv. Atšķiras arī dalībvalstu piešķirtie līdzekļi. Vēl viens pašreizējās situācijas trūkums ir tas, ka gaisa transporta drošībai nepiemēro visaptverošas „integrētas sistēmas” nostāju. Par dažādām jomām atbild dažādas organizācijas, kamēr arvien skaļāk izskan viedoklis, ka gaisa transporta drošībai nāktu par labu holistiska un konsekventa nostāja, piemērojot koncepciju „no vērtiem līdz vērtiem”, kurā būtu integrēti *ATM*, *ANS*, gaisa kuģu aprīkojums, gaisa un lidlauka operācijas, kā arī personāla kompetence.

ATM/ANS jomā īpaša uzmanība būtu jāpievērš šādām galvenajām problēmām:

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

- jāpaaugstina drošības līmenis, ņemot vērā nākamajās desmitgadēs paredzamo gaisa satiksmes pieaugumu (aptuveni +3 % gadā);
- jāatvieglina droša jaunu tehnoloģiju ieviešana;
- drošības tiesiskajā regulējumā jāievieš "integrētas sistēmas nostāja", kas aptver gaisa un zemes segmentus, kā arī cilvēkus un organizācijas, kas veic ar gaisa satiksmes pakalpojumiem (ATS) saistītus operatīvus uzdevumus, ņemot vērā to savstarpējās attiecības;
- jānovērš daudzkārtīga sertifikācija gadījumos, kad organizācijas sniedz pakalpojumus dažādās jomās⁹ vai saistībā ar aprīkojumu¹⁰;
- jādefinē juridiskie pienākumi un saistītā atbildība, jo īpaši ANS pakalpojumu "atdalīšanas" perspektīvā¹¹ vai ļoti sarežģītu sistēmu (piemēram satelītu sistēmu) nodrošinātāju gadījumā;
- jācenšas novērst aviācijas drošības tiesiskā regulējuma sadrumstalotību Eiropas līmenī, kā norādījusi Komisijas priekšsēdētāja vietnieka Jacques Barrot 2006. gadā izveidotā augsta līmeņa grupa¹².

1.2.3 Komisijas provizoriskais ietekmes novērtējums

Provizorisku ietekmes novērtējumu 2005. gadā ir veicis Komisijas nolīgts konsultantu uzņēmums¹³. Pētījumā ir secināts, ka Aģentūras kompetences paplašināšana tiešām ir loģiskākais, efektīvākais un rezultatīvākais variants. Saskaņā ar konsultantu atzinumu EASA sistēmas paplašināšana īpaši labvēlīgi ietekmētu drošību, sevišķi salīdzinājumā ar „neiesaistīšanās” variantu.

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

1.2.4 Komisijas galīgais ietekmes novērtējums

Komisijas dienesti 2008. gada martā ir sagatavojuši galīgo ietekmes novērtējumu, kas jāpievieno tās likumdošanas priekšlikumam par Aģentūras kompetences paplašināšanu; arī šajā dokumentā Komisija galvenokārt ir centusies rast atbildi uz jautājumu, "vai" Aģentūras kompetence būtu jāpaplašina ar lidlauku un ATM/ANS jomu. Pamatojoties uz līdz šim paveikto darbu un Komisijas rīkoto apspriežu rezultātiem, augsta līmeņa grupas ieteikumiem, Padomes secinājumiem par Komisijas Paziņojumu par Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu īstenošanu, kā arī uz Aģentūras veikumu un apspriežu rezultātiem, galīgajā ietekmes novērtējumā Komisija uz šo jautājumu ir atbildējusi apstiprinoši.

⁹ Kā piemēru var minēt Spānijas uzņēmumu AENA, kas ir gan lidlauka operators (un tādēļ uz to attieksies Pamatregulas pamatprasības, kad likumdevējs tās būs apstiprinājis), gan ANSP (tādēļ uz to attiecas Komisijas 2005. gada 20. decembra Regula (EK) Nr. 2096/2005, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai; OV L 335, 21.12.2005., 13. lpp.).

¹⁰ Piemēram, gaisa kuģos uzstādīto ATM daļu lietošanas piemērotības verifikācija ietilpst gan EASA Pamatregulas, gan Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulas (EK) Nr. 552/2004 par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (OV L 96, 31.03.2004., 26. lpp.) 5. panta darbības jomā.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulas (EK) Nr. 550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā 7. panta 3. punkts (OV L 96, 31.03.2004., 10. lpp.).

¹² Augsta līmeņa grupas aviācijas tiesiskā regulējuma nākotnes jautājumos galīgais ziņojums (2007. gada jūlijs): http://ec.europa.eu/transport/air_portal/hlg/doc/2007_07_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

1.2.5 Pašreizējais ietekmes novērtējums

Līdz ar SES tiesību aktu paketes pieņemšanu ATM un ANS jau atrodas Kopienas kompetencē. Kā minēts iepriekš, visos līdz šim veiktajos novērtējumos ir secināts, ka ir jāspēr vēl viens solis civilās aviācijas drošības tiesiskā regulējuma racionalizācijas virzienā Kopienas līmenī, paplašinot Aģentūras kompetenci ar ATM un ANS tiesisko regulējumu. Līdz ar to Aģentūra uzskata, ka atbilde uz jautājumu, "vai" Aģentūras kompetence būtu jāpaplašina, ir sniegta.

Aģentūrai atlika rast atbildi uz jautājumu, "kā" paplašināšanu veikt, tāpat kā tas jau bija darīts saistībā ar EASA sistēmas paplašināšanu ar lidlauku drošības tiesisko regulējumu¹⁴. Tādēļ šajā kontekstā šā dokumenta mērķis ir novērtēt¹⁵ iespējamu alternatīvu risinājumu ietekmi. Tā kā Aģentūras nolūks ir pēc iespējas pamatoties uz reglamentējošajiem procesiem, kas jau ir iedibināti saskaņā ar SES, tā nav uzskatījusi par lietderīgu vērtēt šo procesu ietekmi gadījumos, kad Aģentūras ierosinātā nostāja no tiem neatšķiras. Toties Aģentūra ir uzskatījusi par vajadzīgu sīkāk izvērtēt šo procesu iespējamās pārmaiņas, kā arī analizēt dažus jautājumus, ko tā SES kontekstā uzskatīja par nepietiekami skaidriem. Ņemot vērā šos apsvērumus, šajā ietekmes novērtējumā galvenā uzmanība ir pievērsta šādiem jautājumiem:

Vai Aģentūras kompetence būtu jānosaka, grozot Pamatregulu vai papildinot Eiropas vienotās gaisa telpas (SES) regulas¹⁶ ar noteikumiem, kas reglamentē Aģentūras lomu?

Vai darbības koncepciju lēmumu pieņemšana ir valsts vai gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju funkcija?

Vai ASM un ATFM pēc būtības ir uzskatāmas par reglamentējošām vai pakalpojumu sniegšanas funkcijām?

Vai noteiktu pakalpojumu sniedzēji būtu jāatbrīvo no sertifikācijas?

Vai Eiropas pakalpojumu sniedzēju sertifikācija būtu jāveic Aģentūrai un saskaņā ar kādiem kritērijiem tādā gadījumā būtu jādefinē Eiropas pakalpojumi?

Īsi sakot, šis ietekmes novērtējums papildina iteratīvo procesu, ko trīs gadu garumā ciešā sadarbībā ir īstenojusi Aģentūra, Komisijas dienesti un daudzās ieinteresētās puses, kas ir piedalījušās plašajās apspriedēs par EASA sistēmas iespējamu paplašināšanu ar lidlauku, ATM un ANS tiesisko regulējumu.

¹⁴ Eiropas Aviācijas drošības aģentūras Atzinums Nr. 3/2007 par grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regulā (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, paplašinot tās darbības jomu ar lidlauku drošības un savietojamības tiesisko regulējumu

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

¹⁵ Šeit nav sniegta visu ieinteresēto pušu viedokļu/atbilžu sīka analīze, jo apkopojums ir atrodams 2008. gada 18. martā Aģentūras tīmekļa vietnē publicētajā Atbildes dokumentā (CRD 2007-16),

http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/CRD-2007-16.pdf

¹⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 549/2004 (Pamatregula), (EK) Nr. 550/2004 (pakalpojumu regula), (EK) Nr. 551/2004 (gaisa telpas regula) un (EK) Nr. 552/2004 (savietojamības regula), (OV L 96, 31.03.2004., 1.-42. lpp.).

2. Reglamentējošās ietekmes novērtējums

2.1 Ietekmes novērtējuma koncepcija

2.1.1 Kvalitatīvs un kvantitatīvs novērtējums

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

Izpētes dziļumam jābūt samērīgam ar priekšlikuma iespējamo ietekmi, kā noteikts spēkā esošajās Komisijas ietekmes novērtējuma pamatnostādņēs. Ietekmi analizē, raugoties no dažādiem viedokļiem (aspektiem). Tādēļ šajā *RIA*, kas skar aviācijas nozari un jo īpaši *ATM/ANS*, ietekmes novērtējums ir veikts, raugoties no šādiem aspektiem:

- ietekme uz drošību;
- ekonomiskā ietekme;
- ietekme uz vidi;
- sociālā ietekme;
- ietekme uz citām ES tiesību aktu prasībām, kas neietilpst pašreizējā *EASA* darbības jomā, bet arī ir tieši vai netieši saistītas ar aviāciju.

Konkrētāk Aģentūra ir veikusi minēto ietekmes aspektu kvalitatīvu vai kvantitatīvu novērtējumu, kā redzams 1. tabulā:

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

1. tabula. Kvalitatīvs un kvantitatīvs ietekmes novērtējums

Katrs no pieciem minētajiem ietekmes novērtējuma aspektiem 2.6. līdz 2.11. punktā ir aplūkots atsevišķi.

2.1.2 Novērtējuma metodika

Ietekmes novērtējumā izmantotā metodika ir strukturēta 6 posmos:

- problēmu analīze, kas aprakstīta 2.3. punktā;
- mērķu (vispārīgo, konkrēto un operatīvo) un rādītāju noteikšana, kas aprakstīta 2.4. punktā;
- apspriežu laikā noskaidroto svarīgāko jautājumu (t.i., attiecības ar *SES* tiesību aktiem; darbības koncepcijas; gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība – *ATFM*; gaisa telpas pārvaldība – *ASM*; mazie/vidējie uzņēmumi, piemēram, lidlauka lidojumu informācijas dienesti – *AFIS*; Eiropas *ANSPs* sertifikācija) risinājumu alternatīvo variantu apzināšana, kas aprakstīta 2.5. punktā;
- mērķgrupu apzināšana un to lieluma noteikšana;

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

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

Vispārīgos mērķus var izmantot galvenokārt saistībā ar ierosinātās politikas konkrēto mērķu noteikšanu. Ar konkrētajiem mērķiem saistīto konkrēto rezultātu rādītāji šajā *RIA* tiks izmantoti pēc vajadzības; tos varētu izmantot arī turpmāk, lai regulāri vērtētu *EASA* sistēmas veiktspēju. Šajā kontekstā 2.4.5. punktā ir apzināti operatīvie rādītāji; lai gan šajā *RIA* tie nav izmantoti, arī tos turpmāk varētu izmantot kā kritērijus, lai nepārtraukti vērtētu ierosinātās iniciatīvas virzību.

Pēc katra svarīgākā jautājuma un katra saistītā politikas varianta visu veidu ietekmes noskaidrošanas, ievērojot iepriekš minētos konkrētos mērķus, Aģentūra nobeigumā, t.i., 2.6. līdz 2.11. punktā ir apkopojusi konkrētos rezultātus ietekmes matricā. Lai sagatavotu šādu matricu, Aģentūra ir veikusi detalizētu daudzkritēriju analīzi (*MCA*), kas sastāv no šādiem posmiem:

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

2.2 Apspriedes ar ieinteresētajām pusēm

Kā redzams 2. tabulā sniegtajā apkopojumā, līdz šim ir rīkotas strukturētas un iteratīvas apspriedes ar ieinteresētajām pusēm (līdztekus apspriedēm vēstuļu formā un neoficiālai viedokļu apmaiņai), izmantojot divpadsmit apspriežu mehānismus.

Nr.	Atbildīgais	Apspriežu laiks	Mērķgrupa	Mehānisms	Rezultāti
1.	<i>ECORYS</i>	2005. g. vidus	Vairāk nekā 70 izvēlētas ieinteresētās puses	Anketēšana	Saņemtas 56 atbildes. Atbilžu apkopojums <i>ECORYS</i> ziņojumā
2.	<i>ECORYS</i>	2005. g. vidus	25 svarīgākās ieinteresētās puses	Pārrunas	Atbilžu apkopojums <i>ECORYS</i> ziņojumā
3.	<i>EASA</i>	2005. g. dec.	Valsts iestāžu konsultatīvā grupa (<i>AGNA</i>)	Apspriedes par <i>EASA</i> noteikumu izstrādes gada plānu	Uzdevums <i>BR. 003</i> apstiprināts
4.	<i>EASA</i>	2005. g. dec.	Drošības standartu padomdevēja komiteja (<i>SSCC</i>)		Uzdevums <i>BR. 003</i> apstiprināts
5.	<i>EASA</i>	2005. g. dec.	<i>AGNA</i>	Apspriedes par uzdevuma <i>BR. 003 ToRs</i>	Publicēti <i>ToRs</i>
6.	<i>EASA</i>	2005. g. dec.	<i>SSCC</i>		Publicēti <i>ToRs</i>
7.	<i>EASA</i>	2007. g. dec.	Sabiedrība, rīkojot apspriedes tīmeklī	<i>NPA 2007-16</i>	Saņemti 1860 apsvērumi. Publicēts <i>CRD</i>
8	<i>EASA</i>	2008. g. marts	Sabiedrība, rīkojot apspriedes tīmeklī	<i>CRD 2007-16</i>	Saņemtas 100 atsauksmes no 18 ieinteresētajām pusēm. Atsauksmes ņemtas vērā, gatavojot Atzinumu
9	EK	Kopš 2006. g. sākuma	Valsts uzraudzības iestādes	Piedalīšanās <i>EUROCONTROL SRC</i> sanāksmēs	Pastāvīga piedalīšanās sanāksmēs un diskusijās
10	EK	Kopš 2007. g. sākuma	Valsts iestādes	<i>SES</i> komiteja	Pastāvīga informācijas sniegšana sanāksmēs
11	<i>EASA</i>	Kopš 2007. g.	<i>EGNOS</i> un <i>Galileo</i>	Regulāra piedalīšanās <i>GALCERT</i> sanāksmēs	Labāka saprašanās ar <i>GSA</i> un <i>ESA</i>
12	<i>EASA</i>	Kopš 2007. g.	<i>IRIS</i> (satelītu saziņas pakalpojumu sniedzēji)	Regulāra piedalīšanās ārējo ekspertu grupas darbā	Labāka saprašanās ar <i>ESA</i>

2. tabula. Apspriedes ar ieinteresētajām pusēm

Par EASA sistēmas paplašināšanas darba gaitu Komisija ir pastāvīgi informējusi Vienotās gaisa telpas komiteju (SSC), minēto ICB un EUROCONTROL Drošības normatīvu komisiju (SRC).

Savukārt Aģentūra, kā noteikts tās noteikumu izstrādes procedūrā, divas reizes ir apspriedusies attiecīgi ar AGNA un ar SSCC - vispirms par uzdevuma BR. 003 iekļaušanu noteikumu izstrādes programmā un pēcāk par detalizētiem uzdevuma izpildes ToRs. Kopš 2007. gada Aģentūra ir veltījusi arī daudz pūļu, lai uzturētu sakarus ne vien ar kompetentajām iestādēm, bet arī ar galvenajām ieinteresētajām pusēm, kas ir saistītas ar ļoti sarežģītām Eiropas sistēmām, piemēram tādām, kurās ietilpst kosmosa segmenti. Pie šīm ieinteresētajām pusēm pieder GNSS Uzraudzības iestāde (GSA) un Eiropas Kosmosa aģentūra (ESA). Šīs pūles ir palīdzējušas nodrošināt saistībā ar NPA 2007-16 saņemto apsvērumu kvantitāti un kvalitāti. Kā teikts 2008. gada 18. martā publicētajā CRD 2007-16, Aģentūra ir analizējusi vairāk nekā 1800 saņemtos apsvērumus. Visbeidzot, arī pēc CRD publicēšanas Aģentūra ir saņēmusi 100 atsauksmes, ko tā arī ir analizējusi, gatavojot šo atzinumu.

Nobeigumā var teikt, ka visām ieinteresētajām pusēm saskaņā ar "labāka tiesiskā regulējuma" principiem - protams, pieejamo līdzekļu robežās - ir bijis daudz iespēju paust savus viedokļus Komisijai un Aģentūrai.

2.3 Problēmu analīze

2.3.1 ATM/ANS drošības līmenis Eiropā

2.3.1.1 Drošības informācijas avots

EUROCONTROL Drošības normatīvu komisija (SRC) katru gadu publicē gada drošības pārskatu, kas ir pieejams tīmeklī. Galvenais šajā punktā izmantoto faktu datu avots ir šā ziņojuma 2007. gada izdevums¹⁷, kurā ir iekļauti dati līdz 2006. gadam.

2.3.1.2 Drošības kultūra un ziņošana

EUROCONTROL iesniegtajos AST¹⁸ ziņojumos par ATM atgadījumiem 2006. gadā ir informējušas 24 valstis salīdzinājumā ar 21 valsti iepriekšējā gadā. **Informāciju nav sniegušas visas (ir sniegušas aptuveni 63 %) EUROCONTROL dalībvalstis¹⁹** - vai nu tādēļ, ka to koordinācijas centriem²⁰ nav bijuši pieejami ANSP drošības dati, vai tādēļ, ka valstis vienkārši nevāc informāciju par šāda veida atgadījumiem. Turklāt valstu paziņoto atgadījumu kopskaits un datu kvalitāte ir ļoti atšķirīga.

Valstīs, kuru AST koordinācijas centriem ANSP drošības dati ir bijuši pieejami un kurās turklāt ir labi organizēta ziņošanas sistēma, paziņoto ATM atgadījumu skaits ir liels, lai gan tajā ir iekļauti arī mazsvarīgi tehniski notikumi, kas drošību nav ietekmējuši. Tomēr 2006. gadā 5 valstis ir ziņojušas par vairāk nekā 500 ATM atgadījumiem katra, bet 10 (t.i., 42 %) no 24 valstīm, kas ir ziņojušas par ATM atgadījumiem, ir ziņojušas par mazāk nekā 10 atgadījumiem gadā.

Tas ir atspoguļots EUROCONTROL SRC gada ziņojumā, kur ir norādīts, ka organizāciju un iestāžu ziņošanas kultūra ir ļoti atšķirīga, un uzsvēta vajadzība pēc efektīvākas ES mēroga standartizācijas.

¹⁷ EUROCONTROL Drošības normatīvu komisija - 2007. gada drošības ziņojums: http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc43_e1.0_r1%20-%20EPR%20Final.pdf

¹⁸ Gada drošības ziņojuma veidne.

¹⁹ Pašlaik 38, ieskaitot 25 ES valstis (izņemot Igauniju un Latviju), 2 EASA asociētas valstis (Norvēģija un Šveice), 6 Eiropas kopējās gaisa telpas valstis (Albānija, Bosnija un Hercegovina, Horvātija, FYROM, Melnkalne un Serbija) un vēl 5 ECAC valstis (Armēnija, Moldova, Monako, Turcija un Ukraina).

²⁰ Saskaņā ar 2 ESARR tos izraugās dalībvalstis.

Ziņojumā ir arī atzīmēts, ka 1999. gada 12. novembrī ir publicēts *EUROCONTROL* 2. normatīvās drošības prasības (*ESARR*)²¹ par *ATM* drošības atgadījumu paziņošanu un izvērtēšanu 1.0 variants, ko piemēro no 2000. gada 1. janvāra, un ka pēc septiņiem gadiem tikko 2/3 no iesaistītajām valstīm ziņo *EUROCONTROL*. Tā ir uzskatāma par skaidru pazīmi, kas liecina, ka starpvaldību vienošanās situācijā attīstība norit gausi.

Tomēr saskaņā ar 2. *ESARR* un Direktīvu 2003/42/EK²² 2007. gadā *EUROCONTROL* iesniegtajos koordinācijas centru ziņojumos ir redzams, ka atsevišķi darbinieki ir turpinājuši attīstīt drošības atgadījumu ziņošanas kultūru. Taču saskaņā ar minēto *SRC* gada ziņojumu virkne jautājumu vēl gaida risinājumu, tostarp šādi:

- virknē *ECAC*²³ valstu saistībā ar ziņošanu par atgadījumiem nepastāv "taisnīguma kultūra", un attīstība šajā virzienā joprojām ir nepiedodami gausa, lai gan šis ļoti svarīgais jautājums tiek risināts pasaules, Eiropas un valsts līmenī;
- pastāvīgs līdzekļu un drošības datu vākšanā un analizē iesaistītu kvalificētu darbinieku trūkums valsts līmenī.

Līdzekļu trūkums ir plašāk aplūkots 2.3.3.2. punktā. "Taisnīguma kultūras" jautājums šajā *RIA* sīkāk nav aplūkots, jo likumdevējs jau nesen ir pieņēmis īpašus noteikumus par informācijas avotu aizsardzību²⁴.

2.3.1.3 ATM/ANS avāriju, incidentu un atgadījumu kopskaits

Provizoriski dati par avāriju kopskaitu Eiropā 2006. gadā (ar gaisa kuģiem, kuru *MTOM* > 2250 kg) salīdzinājumā ar 2005. gadu liecina par pieaugumu (no 85 uz 96). Mazāk nekā 10 % no šīm avārijām ir bijuši bojāgājušie. Tomēr saskaņā ar minēto *SRC* 2007. gada ziņojumu veicinošu *ATM/ANS* faktoru (tiešu vai netiešu) klātbūtne joprojām ir konstatēta tikai nelielā daļā avāriju: kādās 6 no 96 avārijām (t.i., aptuveni 6 %). Runājot par avārijām, var pieņemt, ka paziņoto avāriju skaits (salīdzinājumā ar līdzīgu nepaziņotu notikumu aplēsto kopskaitu) ir 100 %.

Lai gan augstas riska pakāpes *ATM* incidentu skaits 2006. gadā ir nedaudz samazinājies, gadā joprojām notiek aptuveni 600 šādu incidentu. Arī šajā gadījumā optimistiski ir pieņemts, ka paziņoto incidentu skaits ir 100 %.

Turklāt *EUROCONTROL* lēš, ka 2006. gadā pavisam paziņotie 9600 ar *ATM* saistītie incidenti (ieskaitot notikumus ar vieglām sekām, kas drošību īpaši nav apdraudējuši) varētu būt tikai 31 % no faktiskā kopskaits. Tādēļ Aģentūra rēķina, ka ar *ATM* saistīto incidentu kopskaits *ECAC* 2006. gadā varētu būt aptuveni 30 000 incidentu uz aptuveni 10 miljoniem *IFR* lidojumu.

EUROCONTROL arī atzīmē, ka 2006. gadā ir paziņoti 15 658 ar *ATM* saistīti atgadījumi²⁵. *EUROCONTROL* neaprēķina šāda veida paziņoto notikumu proporciju. Aģentūra pieņem, ka tāpat kā incidentu gadījumā paziņoto atgadījumu skaits varētu būt aptuveni 30 %.

Saskaņā ar *ECORYS* 2005. gadā veikto provizorisko pētījumu 10 gados no 1994. līdz 2004. gadam Eiropā gadā ir bijušas vidēji 3,9 komerciālās aviācijas avārijas ar bojāgājušajiem, kurās *ATM/ANS* aspekti ir bijuši veicinoši faktori. Ja turpmāk nekas netiktu darīts, lai uzlabotu drošības līmeni, t.i., ja avāriju skaits paliktu pašreizējās robežās, 2025. gadā

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

²² Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. jūnija Direktīva 2003/42/EK attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā (*OV L 167, 04.07.2003., 23. lpp.*).

²³ Eiropas Civilās aviācijas konference, kurā pašlaik piedalās 42 valstis, ieskaitot visas ES 27 dalībvalstis.

²⁴ Jau minētās 2008. gada 20. februāra Pamatregulas (EK) Nr. 216/2008 16. pants.

²⁵ Jāievēro, ka šajā skaitā ietilpst liela daļa mazsvarīgu tehnisku notikumu, kas drošību neietekmē, jo pastāv pienācīgi risku mazināšanas pasākumi, piemēram, rezerves un automātiska konfigurācijas maiņa.

notiktu 6 līdz 8 komerciālās aviācijas avārijas ar bojāgājušiem, kurās ATM/ANS būtu cēlonisks faktors.

Iepriekš 1.1. punktā ir atgādināts, ka saskaņā ar SESAR aplēsēm ECAC ir gaidāms trīskārtīgs satiksmes pieaugums, t.i., 30 miljoni IFR lidojumu gadā salīdzinājumā ar pašreizējiem 10 miljoniem. Visi eksperti ir vienprātis - ja nekas netiks darīts, lai uzlabotu drošību, ievērojams satiksmes pieaugums radīs drošības notikumu skaita pieaugumu. Ņemot vērā, ka satiksmes pieaugums radīs lielāku satiksmes blīvumu gan laikā, gan telpā, daži eksperti lēš, ka saistītais drošības notikumu skaits pieaugs nevis lineāri, bet gan eksponenciāli (t.i., daudz straujāk). Aģentūra tomēr ir konstatējusi, ka pagaidām nav vienprātības attiecībā uz šāda iespējama eksponenciāla pieauguma kvantitatīvu analīzi. Tādēļ 3. tabulā ir atspoguļots tikai ļoti piesardzīgs lineārs drošības notikumu skaita pieaugums.

Drošības notikumi ar ATM/ANS faktoriem (tiešiem vai netiešiem)	EUROCONTROL 2006. gadā paziņotie notikumi	Aprēķinātā paziņoto gadījumu u proporcija	Aprēķinātais notikumu kopskaits uz 10 miljoniem IFR lidojumu gadā	Lineāri ekstrapolētais notikumu kopskaits uz 30 miljoniem IFR lidojumu gadā
Avārijas ar bojāgājušajiem	3,9 (saskaņā ar ECORYS pētījumu)	100 %	N.P.	6-8 (saskaņā ar ECORYS aplēsēm)
Avārijas	6	100 %	6	18
Ar riskiem saistīti incidenti	600	100 %	600	1800
Incidentu kopskaits	9600	31 %	30 000	90 000
ATM atgadījumi	15 658	30 %	50 000	150 000

3. tabula. Aprēķinātais ar ATM/ANS saistīto drošības notikumu kopskaits

2.3.1.4 ATM/ANS avārijas, incidenti, atgadījumi un saistītās kategorijas

Minētajā 2007. gada drošības ziņojumā EUROCONTROL SRC ir novērtējusi arī svarīgākās avāriju/incidentu kategorijas. No avāriju kategorijām svarīgākā ir izrādījusies kategorija „**Sadursmes uz zemes**”, pie kuras ir pieskaitāmi 11 % no 2006. gadā notikušo avāriju kopskaita. Šajā kategorijā ar lielāko risku saistītais notikums ir „**Neatļauta uzbraukšana uz skrejceļa**” - ECAC 2006. gadā ir paziņoti 667 gadījumi, kad ir notikusi neatļauta uzbraukšana uz skrejceļa, tātad gandrīz 2 notikumi dienā. Šis kopskaits liecina par 6 % pieaugumu 2006. gadā salīdzinājumā ar 2005. gadu. Lai gan kopējā tendence rāda, ka augstākās bīstamības pakāpes neatļautu uzbraukšanu uz skrejceļa kļūst mazāk, ņemot vērā arī gaidāmo nepārtraukto lidostu caurlaides spēju pieaugumu, šim atgadījumu veidam būs jāvelta pastāvīga uzmanība un pūles.

Notikumu skaits kategorijā „**Kontrolēta lidojuma sadursme ar zemes reljefu (CFIT)**” 2006. gadā salīdzinājumā ar 2005. gadu ir pieaudzis (no 5 līdz 7). CFIT joprojām ir otra svarīgākā kategorija. Jāievēro, ka CFIT var notikt arī mazos lidlaukos, kur notiek IFR vispārējās aviācijas satiksme un mūsdienās bieži nav nodrošināti vertikālās radio navigācijas signāli. Incidentu kopskaits kategorijā „Gandrīz notikusi vadāma lidojuma sadursme ar zemes reljefu (gandrīz CFIT)” ir samazinājies (2006. gadā 21, 2005. gadā 31). Tomēr ar riskiem saistītu incidentu augstais līmenis salīdzinājumā ar 2005. gadu

tikpat kā nav krities (2006. gadā 3 A bīstamības pakāpes incidenti salīdzinājumā ar 4 incidentiem 2005. gadā, un 6 B bīstamības pakāpes incidenti 2006. un 2005. gadā). Turklāt ir bijis proporcionāli ļoti daudz augstas riska pakāpes "gandrīz CFIT" gadījumu.

Incidentu kopskaits kategorijā „**Distancēšanās minimuma neievērošana**” salīdzinājumā ar 2005. gadu ir nedaudz samazinājies - par mazāk nekā 2 % (absolūtos skaitļos) un 6 % normētos skaitļos. Šis samazinājums atspoguļojas arī augstas riska pakāpes distancēšanās minimuma neievērošanas gadījumu skaitā. Kopumā uz miljons lidojuma stundām gadā joprojām ir aptuveni 100 šīs kategorijas notikumu.

Pēc ievērojamā pieauguma 2005. gadā (30 %) incidentu kopskaita pieaugums kategorijā „**Nesankcionēta iekļūšana gaisa telpā**” saskaņā ar 2006. gada provizoriskajiem datiem ir bijis mazāk izteikts - 4 %, kas kopumā atbilst gandrīz 1500 paziņotiem incidentiem. Ļoti iespējams, ka nepaziņotu notikumu skaits varētu būt daudz lielāks.

Kategorijā „**Gaisa kuģa novirzīšanās no ATC atļautā kursa**” ir apkopotas visas novirzes no dotajām atļaujām, ieskaitot novirzīšanos no noteiktā lidojuma līmeņa, noteiktā maršruta, noteiktā laika, kā arī no minimālā drošā augstuma, ja tas ir noteikts. Šīs kategorijas incidentu lielais kopskaits, kas 2006. gadā atbilstoši satiksmes pieaugumam ir pieaudzis par 5 %, ir skaidrojams ar visu šo notikumu apkopojumu vienā kategorijā. Paziņotais šīs kategorijas notikumu skaits ir aptuveni 140 notikumi uz miljons lidojuma stundām.

Turklāt *EUROCONTROL* ziņojumā ir aplūkota kategorija „**Gaisa kuģa atkāpšanās no piemērojamo ATM noteikumu ievērošanas**”, ko varētu saukt par „groza” kategoriju. Jāievēro, ka dažas gaisa kuģu atkāpšanās no piemērojamo ATM noteikumu ievērošanas ir reģistrētas arī citās kategorijās, ja ir atbilstoši atgadījumu apstākļi (piemēram, nesankcionēta iekļūšana gaisa telpā). Tomēr šajā kategorijā 2006. gadā ir pieaudzis gan paziņoto notikumu kopskaits (2370 atgadījumi), gan ar riskiem saistīto incidentu skaits (43).

2.3.1.5 Ar ATM/ANS saistītas avārijas ar bojāgājušajiem

ECAC ATM stratēģijā 2000+ ir izvirzīts augsta līmeņa drošības mērķis: „**...Celt drošības līmeni, gādājot, lai ATM izraisītu avāriju un nopietnu jeb ar riskiem saistītu incidentu skaits nepalielinās un, ja iespējams, samazinās**”. *EUROCONTROL* paziņoto avāriju skaits gadu no gada mainās, un tas nav nekas neparasts, tomēr kopējā tendence liecina, ka uz pieaugoša satiksmes līmeņa fona avāriju skaits pašlaik nepalielinās. Tātad attiecībā uz avārijām ar bojāgājušajiem *ECAC* drošības mērķis pašlaik ir sasniegts. **Piemēram, 2006. gadā nav reģistrēts neviens bojāgājušais, kura nāve būtu ar ATM/ANS saistītas avārijas sekas.**

Tomēr desmit gadus no 1997. līdz 2006. gadam ES 27+4 ir reģistrētas vismaz deviņas avārijas ar bojāgājušajiem, ko tieši vai netieši ir veicinājuši ATM vai, iespējams, ANS faktori (piemēram, nepietiekami navigācijas pakalpojumi vai laicīgas/viegli uztveramas AIS informācijas trūkums).

- 1997. gada 30. jūlijs, ATR-42, Air Littoral, Itālija, 1 bojāgājušais.
Gaisa kuģa piezemēšanās bija gara un ātra, un tad tas pārskrēja pāri Florences lidostas 1650 m garā 23. skrejceļa galam. Skrejceļa sliekšnis bija pārvietots, līdz ar to atlikušais skrejceļa garums bija 1030 m.
- 1997. gada 17. decembris, Yakovlev 42, Aerosweet, Grieķija, 70 bojāgājušie.
Pēc tam, kad gaisa kuģim neizdevās ILS nolaišanās, tas saņēma norādījumu pacelties augstāk, doties ziemeļu virzienā un veikt otru apli. Gaisa kuģis novirzījās uz rietumiem/dienvidrietumiem un 3300 pēdu augstumā 71,8 km attālumā no lidostas ietricās kalnā.

- 1998. gada 30. jūlijs, Beech 1900, Proteus Air, Francija, 14 bojāgājušie.
Gaisa kuģis 2000 pēdu augstumā sadūrās ar *Cessna 177*. Gaisa kuģis bija lūdzis atļauju mainīt lidojuma plānu un nolaisties nekontrolējamā gaisa telpā zemāk par 3000 pēdām, lai pārlidotu pāri kruīza kuģim "Norway". Gaisa kuģi neizmantoja vienu un to pašu frekvenci, un abas lidojuma apkalpes visticamāk bija pievērsušas visu uzmanību kruīza kuģim.
- 1999. gada 25. februāris, Dornier 328, Minerva Airlines, Itālija, 4 bojāgājušie.
Saskaņā ar pieejamo informāciju, nolaizoties uz Dženovas lidostas 29. skrejceļa, gaisa kuģa piezemēšanās bija „gara un ātra”, turklāt pūta ceļavējš. Izskatās, ka skrejceļa sākumā pilots centās pagriezt gaisa kuģi uz sāniem, bet tas neizdevās. Tad gaisa kuģis pārskrēja pāri skrejceļa galam un iekrita Dženovas liča ūdeņos.
- 1999. gada 11. decembris, British Aerospace ATP, SATA Air Açores, Portugāle (Azoru salas), 35 bojāgājušie.
Ņemot vērā laikapstākļus - frontālu sistēmu ar izkliedētiem negaisa mākoņiem, stiprām lietusgāzēm, turbulenci un spēcīgiem dienvidrietumu vējiem - apkalpe nolēma mainīt lidojuma plānu, izvēloties maršrutu, kurā bija jāsamazina augstums, lidojot pāri jūras šaurumam starp Piko un Sanhorhes salu, lai pārtvertu 250 grādu VOR Hortas radiālo līniju. Hortas tornis sākotnēji atļāva gaisa kuģim lidot FL 100. Tad apkalpe lūdza atļauju samazināt augstumu līdz 5000 pēdām, tā saņēma atļauju un norādījumu saglabāt vizuālu kontaktu ar Piko salu. Saskaņā ar pieejamo informāciju, samazinot augstumu, bija stiprs lietus un turbulence. Septiņas minūtes pēc augstuma samazināšanas sākuma gaisa kuģis IMC sadūrās ar Sanhorhes salas Piko da Esperanca ziemeļu nogāzi. GPWS (*Zemes tuvuma brīdināšanas sistēma*) brīdināja apkalpi 17 sekundes pirms sadursmes.
- 2000. gada 25. maijs - sadursme uz Šarla de Golla lidostas (Francija)²⁶ skrejceļa, 1 bojāgājušais.
Iespējamie cēloņi bija, pirmkārt, dispečera kļūdainā izpratne par viena gaisa kuģa atrašanās vietu, ko pastiprināja situācijas konteksts un darba metodes, tādēļ viņš atļāva *Shorts* gaisa kuģim nostāties rindā. Un, otrkārt, nepietiekamas ATC sistemātiskas pārbaudes procedūras, kuru dēļ kļūdu nevarēja labot.
- 2001. gada 8. oktobris - sadursme uz Linates lidostas (Itālija)²⁷ skrejceļa, 114 bojāgājušie.
Saskaņā ar izmeklēšanas secinājumiem varētu pieņemt, ka avārijas tiešais cēlonis bija gaisa kuģa *Cessna* neatļauta uzbraukšana uz aktīvā skrejceļa. Tomēr ir skaidrs, ka šajā gadījumā *Cessna* apkalpes cilvēkfaktoru ietekmētā rīcība (sliktas redzamības apstākļos) ir jāizvērtē tā scenārija kontekstā, kas ļāva attīstīties notikumiem, kuri noveda pie traģiskās sadursmes; tāpat var teikt, ka Milānas Linates lidostā iedibinātā sistēma nebija piemērota pārpratumu novēršanai, nemaz nerunājot par, *inter alia*, nepietiekamām procedūrām un acīmredzamām cilvēku kļūdām.
- 2001. gada 24. novembris, British Aerospace 146, Crossair, Šveice, 24 bojāgājušie.
Gaisa kuģis 2001. gada 24. novembrī plkst. 20:01 UTC izlidoja no Berlīnes Tēgeles lidostas regulārā reisā uz Cīrihi. Pēc mierīga lidojuma plkst. 20:58 UTC gaisa kuģis saņēma atļauju veikt standarta VOR/DME nolaišanos uz Cīrihes lidostas 28. skrejceļa. Pirms avārijā iesaistītā gaisa kuģa uz Cīrihes lidostas 28. skrejceļa bija nolaidies reisa CRX 3891 *Embraer EMB 145*. Apkalpe bija informējusi vadības torni, ka laikapstākļu piemērotība, lai nolaistos uz šā skrejceļa, ir gandrīz minimāla. Plkst. 21:00 UTC reisa CRX 3597 gaisa kuģis pa radio sazinājās ar lidlauka vadības dienestu. Kad plkst. 21:06 gaisa kuģis bija sasniedzis 2390 pēdu minimālo nolaišanās augstumu (MDA), kapteinis teica otrajam pilotam, ka viņam ir drošs

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

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

vizuāls kontakts ar zemi, un turpināja nolaišanos. Drīz vien gaisa kuģis sadūrās ar koku galotnēm un tad ietriecās zemē.

- 2002. gada 1. jūlijs - sadursme lidojumā (virs Īberlingenas)²⁸, 71 bojāgājušais; ir apzināti, *inter alia*, šādi cēloņi:
 - ATC laikus nepamanīja draudošo distancēšanās neievērošanu. TU154M saņēma norādījumu samazināt augstumu, kad noteikto distancēšanos no B757-200 vairs nebija iespējams nodrošināt.
 - TU154M apkalpe ievēroja ATC norādījumu samazināt augstumu, un turpināja to darīt arī pēc tam, kad TCAS ieteica augstumu palielināt. Šo manevru apkalpe veica, neievērojot ģenerēto TCAS RA.
 - ACAS/TCAS II integrācija integrētajā aviācijas sistēmā bija nepietiekama un visos aspektos neatbilda sistēmas filozofijai.
 - ICAO publicētie noteikumi, kas attiecas uz ACAS/TCAS, un līdz ar to valsts aviācijas iestāžu noteikumi, TCAS ražotāja un operatoru darbības un procedūru instrukcijas nebija standartizētas, bija nepilnīgas un daļēji pretrunīgas.
 - Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja vadības un kvalitātes kontroles sistēma naktī nenodrošināja nepārtrauktu dispečeru atrašanos pie visām atvērtajām darbstacijām.
 - Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja vadības un kvalitātes kontroles sistēma pieļāva, ka gadiem ilgi mazas satiksmes plūsmas situācijās naktī strādāja tikai viens dispečers, kamēr otrs atpūtās.

Piecās no septiņām CFIT avārijām 2006. gadā ir bijuši bojāgājušie. Lai gan šajās avārijās ATM nav bijusi ne tiešs, ne netiešs cēlonisks faktors, EUROCONTROL nesniedz datus, kas ļautu secināt, ka pienācīgu ANS pieejamība būtu varējusi palīdzēt novērst šīs avārijas.

2.3.1.6 Galvenās risku jomas

Apkopojot, minētajā 2007. gada drošības ziņojumā EUROCONTROL SRC ir nosaukusi šādas galvenās risku jomas:

- **sadursmes uz zemes, jo īpaši neatļauta uzbraukšana uz skrejceļa;**
- **nesankcionēta iekļūšana gaisa telpā;**
- **kontrolēta lidojuma sadursme ar zemes reljefu (CFIT) vai „gandrīz CFIT”- ar risku saistītu (A un B bīstamības pakāpes) incidentu skaits CFITs kopskaitā ir ļoti liels (2006. gadā 43 % salīdzinājumā ar 32 % 2005. gadā) un turpina augt. Salīdzinājumam: ar riskiem saistītu incidentu skaits distancēšanās minimuma neievērošanas kategorijā ir aptuveni 20 %, bet neatļautas uzbraukšanas uz skrejceļa kategorijā 10 %;**
- **gaisa kuģu novirzīšanās no ATC atļautā kursa;**
- **novirzes no noteiktā lidojuma augstuma;**
- **ATS līmenis lidlaukos.**

Runājot par ATS līmeni lidlaukos, jo īpaši sekundāras nozīmes lidlauku tuvumā, SRC jau 2005. gadā ir paudusi bažas par gaisa telpas klasifikācijas un ATS līmeņa atšķirībām valstu starpā. Minētajā 2007. gada ziņojumā EUROCONTROL ir secinājusi, ka saistībā ar ATS pakalpojumu sniegšanu un komerciālu lidojumu kontrolējamās gaisa telpas noteikšanu nepastāv standartizēta nostāja. Tādēļ saskaņā ar SRC šī svarīgā riska joma jo īpaši prasa reglamentējošu iesaistīšanos.

Tādēļ, ņemot vērā iepriekš teikto, Aģentūra secina:

- ATM/ANS drošības uzlabošana prasa integrētas sistēmas nostāju;
- vienlaikus ar ATM uzmanība jāpievērš arī ANS pakalpojumiem;

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

- avāriju (vai avāriju ar bojāgājušajiem) kopskaits ir tik mazs, ka drošības rādītājus būs iespējams ticami novērtēt tikai, pilnveidojot incidentu ziņošanas sistēmas un organizējot centralizētu analīzi integrētas sistēmas perspektīvā.

2.3.1.7. Drošības notikumu izmaksas

Vissmagākajās ar *ATM* saistītajās avārijās var notikt divu ļoti lielu gaisa kuģu spēcīga sadursme, kuras rezultātā tiek sadragāti abu gaisa kuģu korpusi un iet bojā pat vairāk nekā 500 cilvēku²⁹.

Cilvēka dzīvības cena ir ļoti strīdīgs jēdziens, ja uz to raugās no morāles viedokļa. Tomēr šajā dokumentā, pamatojoties uz publicēto informāciju par apdrošināšanas izmaksām³⁰, ir pieņemts, ka tā ir aptuveni 1 miljons euro. Viena *ATM/ANS* avārija, kurā ir iesaistīts vismaz viens liels komerciāls gaisa kuģis, var prasīt apmēram 50 cilvēku dzīvības. Tātad var lēst, ka šādu avāriju upuru kopējās izmaksas ir 50 miljoni euro.

Tīmeklī 2008. gada 30. martā tika piedāvāti vairāki lietoti gaisa kuģi. Modernas, samērā lielas biznesa klases reaktīvās lidmašīnas varēja iegādāties par aptuveni 15-34 miljoniem ASV dolāru³¹, t.i., var pieņemt, ka biznesa klases reaktīvo lidmašīnu atlikumvērtība vidēji ir aptuveni 20 miljoni euro. Līdz ar to var pieņemt, ka liela komerciāla gaisa lainera atlikumvērtība nav mazāka par 100 miljoniem euro (ļoti liels gaisa kuģis, piemēram, *B-747* maksātu divtik).

Tādēļ, runājot par gaisa kuģu korpusiem, viena avārija, kurā ir iesaistīti divi *B-747*, izmaksātu $200 + 200 = 400$ miljonus euro. Šai summai jāpieskaita zaudēto dzīvību cena 500×1 miljons euro = 500 miljoni euro. Kopējās izmaksas varētu būt aptuveni 900 miljoni euro, pieņemot, ka necieš trešās puses uz zemes. Tomēr šāda veida avāriju iespējamība (aviācijas vēsturē ir bijis tikai viens šāds gadījums) ir ļoti maza, tādēļ šā *RIA* turpmākajos punktos šādas ārkārtīgi lielas izmaksas aplūkot nebūtu lietderīgi.

Avārijās, kurās tieši vai netieši ir iesaistīti *ATM* vai *ANS* faktori, caurmērā visticamāk varētu iet zudumā komerciāla reaktīvā lainera korpus (atlikumvērtība aptuveni 100 miljoni euro) un ietu bojā 50 cilvēki, un kopumā šādas avārijas varētu izmaksāt aptuveni 150 miljonus euro. Šajā *RIA* ir pieņemts, ka šai kategorijai varētu atbilst viena no piecām (t.i., 20 %) ar *ATM/ANS* saistītajām avārijām.

Runājot par pārējiem 80 % avāriju, ir zināms, ka ES 27+4 visbiežākie drošības notikumi, vadot gaisa kuģus pa zemi, ir sadursmes ar nekustīgiem objektiem vai zemes iekārtām. *ATM* bieži var būt šādu avāriju veicinošs faktors.

Šādi **atgadījumi lidlaukos parasti gan neprasa cilvēku dzīvības un netiek sadragāti arī gaisa kuģu korpusi, tomēr izmaksas ir ievērojamas.** Saskaņā ar Lidojumu drošības fonda³² (*FSF* ir neatkarīga starptautiska bezpeļņas organizācija) 2003. gadā sāktās Lidlauka avāriju novēršanas (*GAP*) programmas sniegtajiem datiem arī pavisam neliels incidents var būt saistīts ar dārgu gaisa kuģa remontu, bet grafika izjaukšana un laiks, ko gaisa kuģis remonta dēļ pavada uz zemes, izmaksā vēl dārgāk; visā pasaulē šīs izmaksas ir aptuveni 10 000 miljoni ASV dolāru gadā, tātad viena avārija vai incidents vidēji izmaksā 370 000 ASV dolārus. Pie *ATM* avārijām pieder notikumi, vadot gaisa kuģus pa manevrēšanas ceļu. *FSF* aplēsēs ir iekļauti arī mazsvarīgāki (un līdz ar to lētāki un ātrāk novēršami) uz perona novietotu gaisa kuģu bojājumi. Izmantojot *FSF* aplēstos skaitļus, šajā *RIA* izmaksas tādēļ drīzāk varētu būt novērtētas par zemu, nevis par augstu. Pieņemot, ka 1 euro = 1,35 ASV dolāri (2006. g.), **vidējās viena šāda notikuma**

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

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

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

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

izmaksas varētu būt aptuveni 270 000 euro. Šajā RIA ir pieņemts, ka šai kategorijai atbilst 80 % ar ATM/ANS saistīto avāriju.

Var lēst, ka vienas ar ATM/ANS saistītas avārijas caurmēra izmaksas ir aptuveni:
 $(1 \times 150 \text{ miljoni euro}) \times 20 \% + (4 \times 270 \text{ 000 euro}) \times 80 \% = 37 \text{ 770 000 euro}$

Iepriekš 2.3.1.3. punktā ir aplēsts, ka nākotnē ar ATM/ANS saistīto avāriju skaits gadā varētu sasniegt 18, ja turpmāk nekas netiktu darīts, lai uzlabotu drošību.

Tātad nākamajos divdesmit gados ar ATM/ANS saistīto avāriju caurmēra izmaksas Eiropā varētu būt $18 \times 37,77 = 680$ miljoni euro gadā.

2.3.2 Tiesiskais regulējums

2.3.2.1 Vispārējais tiesiskais regulējums: ICAO

Attiecībā uz ICAO sistēmu paliek spēkā Aģentūras Atzinumam 03/2007³³ pievienotajā RIA paustie apsvērumi. Īsumā, ICAO sistēmai, kuras pamatā ir ICAO pielikumi un to juridiskā transponēšana valsts līmenī, piemīt šādi galvenie trūkumi:

- neviens noteikums starptautiskā mērogā nav juridiski saistošs;
- noteikumos bieži ir minētas tikai veicamās darbības, bet nav noteikts, kam šīs darbības jāveic (t.i., nav norādītas organizācijas) un kā tās jāveic (piemēram, kompetento iestāžu pārziņā esošā sertifikācija un uzraudzība);
- katrai līgumslēdzējai valstij jāveic paralēls juridiskās transponēšanas process, kam raksturīga neviendabība, dažādi termiņi un darba multiplikācija.

2.3.2.2 Noteikumu izstrāde un standartizācija Eiropā

Lai gan ir pieņemti Eiropas mēroga drošības noteikumi un kārtība ziņošanai par drošības veiktspēju, saskaņā ar SESAR plānoto rezultātu D1³⁴ to īstenošana notiek nekonekventi un ļoti gausi. Tas ir nepieņemami, turklāt rīcībai šajā jomā ir jābūt pārredzamai, lai galapatērētāji to varētu apzināti izvērtēt. Ar pašreizējo nostāju pārvaldības un īstenošanas nodrošinājuma jomā nevar panākt, lai valstis īstenotu pieņemtos noteikumus. Šī situācija ir jāmaina, izveidojot vienotu institucionālu sistēmu ar organizāciju un vadības struktūru, kas ir pilnvarota rīkoties saskaņoti un konsekventi. Jauda nevar pieaugt, ja nepaaugstina drošības veiktspējas līmeni.

Jau minētajā EUROCONTROL SRC 2007. gada drošības ziņojumā ir piebilsts, ka SRC jau 2005. gadā ir paudusi bažas par ATS nodrošinājuma līmeni sekundāras nozīmes lidlauku tuvumā, īpaši norādot, ka šos lidlaukus arvien vairāk izmanto komerciāli gaisa pārvadātāji, un pievēršot uzmanību gaisa telpas klasifikācijas un gaisa satiksmes pakalpojumu līmeņa atšķirībām dalībvalstu starpā.

SRC ir veikusi anketēšanu, lai noskaidrotu svarīgu informāciju, galveno uzmanību pievēršot komerciālu gaisa pārvadātāju izmantojamās gaisa telpas klasifikācijai un sniedzamo ATS pakalpojumu veidiem. Anketēšanas rezultāti ir atklājuši sekojošo:

... saistībā ar ATS pakalpojumu sniegšanu un komerciālu lidojumu kontrolējamas gaisa telpas noteikšanu nepastāv standartizēta nostāja

Tādēļ papildus valsts līmenī īstenojamiem pasākumiem SRC ir ieteikusi saskaņot AFIS pakalpojumu sniegšanu Eiropas līmenī.

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

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

Konkrētāk, pamatojoties uz *ESARR* īstenošanas uzraudzības un atbalsta programmu (*ESIMS*), *EUROCONTROL* (2007. gada drošības ziņojumā) ir minējusi dažus "vispārējus" konstatējumus, kas attiecas uz samērā daudziem gadījumiem visā Eiropā. Šie "vispārējie konstatējumi" rāda, ka pastāv dažas Eiropas problēmas, kas prasa Eiropas mēroga rīcību. Tās ir šādas:

- nav *ATFM* un *ASM* drošības uzraudzības pasākumu;
- netiek īstenoti daži *ESARR* noteikumi;
- nav oficiālu drošības uzraudzības pasākumu pārrobežu situācijām;
- neapmierinoša sistēmu modifikāciju drošības uzraudzība;
- nav noteikta kārtība, kādā *NSAs* saņem un pārbauda *ANSPs* sagatavotās EK sistēmu verificēšanas deklarācijas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 552/2004;
- nav īstenošanas nodrošināšanas pasākumu, ja sertificēti pakalpojumu sniedzēji neievēro *SES* regulu noteikumus;
- citās aviācijas jomās (lidojumderīguma direktīvas iespaidā) plaši izmantojamās "drošības direktīvu" koncepcijas neapmierinoša īstenošana;
- jānoskaidro *SES* sertifikācijas noteikumu darbības joma un piemērojamība, ja informāciju gaisa kuģiem sniedz mazas organizācijas, īpaši ņemot vērā *FIS* kategorijas pakalpojumu sarežģītības līmeņa lielās atšķirības.

Citus apsvērumus par pašreizējo drošības tiesisko regulējumu Eiropā Aģentūra jau ir paudusi Atzinumam 03/2007 pievienotajā *RIA*, kur ir secināts, ka nevienu no pastāvošo starpvaldību organizāciju pieņemtajiem un publicētajiem noteikumiem, standartiem un prasībām nevar tieši piemērot bez juridiskas transponēšanas valsts līmenī un ka nevienai no šīm organizācijām nav nedz sertifikātu izdošanas, nedz standartu īstenošanas nodrošinājuma pilnvaru attiecībā uz saviem biedriem.

2.3.2.3 Tiesiskā regulējuma sadrumstalotība

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

ECORYS 2005. gadā aptaujāto ieinteresēto pušu nostājai līdzīgs viedoklis ir pausts arī 2007. gada jūlijā klajā nākušā *SESAR* projekta „Plānotā rezultāta 3” (*DLM-0612-001-01-00*) 5.2.4.1. punktā par Eiropas civilās aviācijas tiesību aktiem piemērojamas Eiropas līmeņa drošības tiesiskā regulējuma pārmaiņu vadības sistēmas izveidi, paredzot stabilas procedūras un līdzdalības procesus.

Lai palīdzētu izstrādāt šo sistēmu un nodrošinātu sekmīgu pārmaiņu īstenošanu, *SESAR* ir formulēti trīs galvenie ieteikumi:

- Eiropas Savienībai un ES dalībvalstīm būtu jāizrauga Eiropas līmeņa drošību reglamentējoša iestāde, kas vienlaikus būtu arī pārmaiņu vadības reglamentējošā saskarne un sadarbotos ar *SESAR JU*, ko paredzēts izveidot vēlākais līdz *SESAR* definēšanas posma beigām;
- izraudzītajai Eiropas drošību reglamentējošajai iestādei vajadzētu izstrādāt pārmaiņu vadības (pārbaudes) procedūru un vajadzības gadījumā ierosināt Eiropas civilās aviācijas tiesību aktu un pastāvošo normatīvo drošības prasību un pasākumu grozījumus.

Līdzīgu viedokli ir paudusi Komisijas priekšsēdētāja vietnieka *Jacques Barrot* 2006. gada beigās izveidotā augsta līmeņa grupa (*HLG*), kas 2007. gada jūlijā klajā nākušā galīgā ziņojuma 1. ieteikumā atzīmē, ka viena no Eiropas aviācijas sistēmas vājākajām vietām ir sadrumstalotība, kas traucē uzlabot veiktspēju. Tā kā šo problēmu var risināt tikai Eiropas līmenī, *HLG* ir ieteikusi stiprināt Eiropas Kopienas lomu un Kopienas metodi kā vienīgo Eiropas aviācijas tiesiskā regulējuma izstrādes līdzekli. Tādējādi tiktu novērsta arī ES un citu reglamentējošo procesu pārklāšanās, nodrošinot neatkarīgas reglamentējošas un pakalpojumu sniegšanas struktūras un nodrošinot, ka drošības tiesiskā regulējuma

izstrāde notiek neatkarīgi no citu jomu (piemēram, ekonomikas vai finanšu) regulējuma izstrādes. HLG 6. ieteikumā vēl konkrētāk ir ierosināts EUROCONTROL pārziņā atstāt vajadzīgās Eiropas funkcijas, ATM tīkla projektēšanu un ar tiesisko regulējumu saistītu atbalstu Eiropas Komisijai un dalībvalstīm, ja tās šādu atbalstu lūdz, bet drošības tiesiskā regulējuma izstrādi nodot Aģentūras pārziņā. Visbeidzot, 8. ieteikumā HLG ir lūgusi Komisiju pilnvarot Aģentūru kā vienīgo visu aviācijas jomu, ieskaitot lidostas un ATM, drošības tiesiskā regulējuma instrumentu.

Eiropas Komisija ir apstiprinājusi HLG sagatavotos secinājumus un paziņojusi, ka 2008. gadā publicēs aviācijas likumdošanas priekšlikumu paketi, lai, *inter alia*, ES līmenī atrisinātu drošības tiesiskā regulējuma sadrumstalotības jautājumus³⁵.

Tāpat ieinteresētās puses, SESAR un HLG, atzīst, ka problēmas, ko rada drošības tiesiskā regulējuma pašreizējā sadrumstalotība un starpvaldību nostājas juridiskie trūkumi, prasa tūlītēju koriģējošu rīcību. Turklāt EUROCONTROL SRC atzīst, ka ATM noteikumu viendabības trūkums Eiropas mērogā ir faktors, kas iespaido Eiropas AT/ANS sistēmas kopējo ekonomisko un drošības veiktspēju. Tādēļ Komisija jau ir paziņojusi par gatavību uzņemties iniciatīvu, lai ķerties pie šiem jautājumiem un tos atrisinātu.

2.3.3 Valsts mēroga procesi

2.3.3.1 ESIMS konstatētās desmit svarīgākās neatbilstības

Jau minētajā SRC ziņojumā norādītās ESIMS revīzijās līdz 2006. gadam konstatētās desmit svarīgākās neatbilstības ir atspoguļotas 4. tabulā.

Id.	Neatbilstības	Neatbilstīgo valstu skaits,%
RLMK0240	Risku novērtēšanas un mazināšanas noteikumi	90
ESIM0030	ANSPs SMS īstenošanas pārbaudes	90
ESIM0020	2. ESARR īstenošanas pārbaudes	90
PERS0340	ATM/ANS inženierpersonāla drošības noteikumi	90
FRAM0430	Valsts mēroga drošības rādītāji	80
ESIM0050	Inženierpersonāla 5. ESARR īstenošanas pārbaudes	80
RESD0160	Drošības ieteikumi vai drošības pasākumi	80
PERS0350	Inženierpersonāla drošības uzraudzība	80
PERS0360	Apakšuzņēmēju (piemēram, tehniskās apkopes organizāciju) uzraudzība	70
PERS0280	ATCO kompetences novērtēšanas procedūru revīzija	70
ESIM0040	ATCOs 5. ESARR īstenošanas pārbaudes	70
ESIM0010	1. ESARR īstenošanas pārbaudes	70
RLMK0220	Ar ATM saistītu atgadījumu ziņošana	70

4. tabula. Aprēķinātais ar ATM/ANS saistīto drošības notikumu kopskaits

2.3.3.2 ATM/ANS drošības uzraudzībā pašlaik nodarbinātais personāls

SRC turklāt atzīmē, ka vairākās valstīs joprojām trūkst atbilstoši kvalificētu darbinieku, kas varētu uzņemties drošību reglamentējošas funkcijas. Kompetentās iestādes to izjūt lielākā mērā nekā ANSPs - daudzas iestādes cīnās, lai iegūtu vajadzīgos līdzekļus un varētu piedāvāt potenciālajiem darbiniekiem pievilcīgu atalgojumu un karjeras iespējas. Iespējams, šīs problēmas risināšanā enerģiskāk vajadzētu iesaistīties valstīm, veidojot

³⁵ Pirmais ziņojums par vienotās gaisa telpas tiesību aktu īstenošanu: sasniegumi un turpmākā rīcība, COM(2007) 845 galīgā redakcija, 2007. gada 20. decembris.

stabilas un uzticamas valsts aviācijas/uzraudzības iestādes. No otras puses, Aģentūra domā, ka loģiskāks risinājums pieejamo trūcīgo līdzekļu optimālai izmantošanai, iespējams, varētu būt līdzekļu apvienošana ES vai apakšreģionu līmenī, ņemot vērā arī *ATM/ANS* augošo sarežģītību.

Tā kā noteikumu izstrāde jau ir centralizēta saskaņā ar *SES*, šajā *RIA* tomēr ir pieņemts, ka šādas pagātnē notikušas atbildības nodošanas ietekme nav jāvērtē.

Turklāt Aģentūra neierosinās nodot tai lielu daļu ar sertifikāciju saistīto uzdevumu, tādēļ nav arī vajadzības precīzi aprēķināt valsts līmenī *ATM/ANS* sertifikācijā un uzraudzībā iesaistīto *FTEs* skaitu, jo tam nevajadzētu mainīties.

2.3.4 Ar attīstību saistītās problēmas

SESAR projekta īstenošanas laikā nāksies risināt vairākas potenciāli svarīgas ar drošību saistītas problēmas, ko radīs satiksmes pieaugums vienlaikus ar jaunu tehnoloģiju/koncepciju ieviešanu. Dažas no tām varētu būt šādas:

- satiksmes pieaugums no jaunajām dalībvalstīm (ES 10+2) un uz tām, kas nozīmē sarežģītākus satiksmes grafikus, tādēļ ka austrumu-rietumu maršruti šķērsos tradicionālos ziemeļu-dienvidu maršrutus;
- rezultātā pieaugs ES iekšējo lidojumu samērs;
- *RNAV* plaša piemērošana augšējā gaisa telpā, kas novedīs pie sarežģītākiem satiksmes grafikiem;
- lielo mezgla lidostu absorbcija un „superblīvas satiksmes” lidlauku rajonu saplūšana ap tām;
- reģionālu lidlauku attīstība, kas palielinās satiksmes sarežģītību vidējā/nelielā augstumā;
- pastāvīgs vispārējās aviācijas pieaugums un ļoti vieglu reaktīvo lidmašīnu (*VLJ*) parādīšanās, kas palielinās satiksmes sarežģītību un blīvumu nelielā augstumā;
- gaisa/zemes datu posmu izmantošanas pieaugums;
- *EGNOS* instrumentālo pieejas procedūru operatīvas izmantošanas sākums, kas vienlaikus ļaus vairāk izmantot mazsvarīgākus lidlaukus;
- instrumentālas procedūras helikopteriem;
- bezpilota aviācijas sistēmu (*UAS*) integrācija nenodalītā gaisa telpā.

2.3.5 Secinājumi un ES iesaistīšanās pamatojums

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

- uzlabot *ATM* un *ANS* drošību, jo nepilnības šajā jomā varētu izraisīt aptuveni 18 avārijas gadā (1/3 no tām ar bojāgājušajiem);
- samazināt izmaksas, ko ES rada ar *ATM/ANS* saistītas avārijas un incidenti un kas saskaņā ar aplēsēm sasniedz aptuveni 680 miljonus euro gadā (2006. g.);
- pakāpeniski izveidot konsekventu un nesadrumstalotu drošības tiesisko regulējumu, kas būtu skaidri nošķirts no pakalpojumu sniegšanas un citiem tiesiskā regulējuma vai valsts iesaistīšanās veidiem;
- izveidot stabilu tiesisko regulējumu, kas civilās aviācijas drošības tiesiskā regulējuma jomā nodrošinātu integrētas sistēmas nostāju;
- atbalstīt *SESAR* projektu, izraugoties vienu drošības regulatoru, kas spētu atvieglināt ātru un gludu projekta īstenošanu, veicot tā plānoto rezultātu iepriekšēju drošības apstiprināšanu un sertifikāciju;
- ES līmenī uzlabot incidentu un *ATM* atgadījumu ziņošanu un analīzi.

2.4 Mērki un rādītāji

2.4.1 Mērķi

Paredzētās EASA sistēmas paplašināšanas mērķis ir risināt ar ATM/ANS jomu saistītās problēmas, ko rada drošības noteikumu izstrādes pašreizējā organizācija, drošības uzraudzības standartizācijas trūkums un kompetento iestāžu ziņošanas nepilnības.

Noteiktos mērķus var iedalīt trīs līmeņos, ko Komisijas dienesti parasti izmanto, veicot ietekmes novērtējumu:

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

Ar EASA sistēmas paplašināšanu ar ATM un ANS tiesisko regulējumu saistītie mērķi un rādītāji ir aprakstīti 2.4.2. līdz 2.4.5. punktā.

2.4.2 Vispārīgie mērķi

Vispārīgie mērķi ir Eiropas Komisijas vispārīgie sociālie mērķi, kas aprakstīti Komisijas darba programmā un ikgadējā politikas stratēģijā³⁶, kura savukārt lielā mērā pamatojas uz „Lisabonas stratēģiju”, un tie ir šādi:

- sekmēt Eiropas virzību uz *labklājību*, kas vienlaikus ar iekšējā tirgus izveidi, kura pamatā ir godīga konkurence, nozīmē arī transporta sistēmas lielāku efektivitāti un rezultativitāti,
- stiprināt Eiropas apņemšanos panākt *solidaritāti*, kas nozīmē arī vienāda iedzīvotāju aizsardzības līmeņa nodrošināšanu visu ES 27 + 4 valstu teritorijā;
- uzlabot iedzīvotāju *aizsardzību*, šajā gadījumā drošumu un arī *satiksmes drošību*;
- projicēt un popularizēt šos mērķus ārpus ES robežām, gādājot par to *labāku ārējo atspoguļojumu*.

2.4.3 Konkrētie mērķi

Konkrētie mērķi ir saistīti ar konkrētajiem gaisa transporta mērķiem, ko atbalsta arī citas iniciatīvas, piemēram, Eiropas vienotās gaisa telpas un EASA sistēmas izveides iniciatīva. Sīkāk šie konkrētie mērķi ir izklāstīti HLG ziņojuma desmit ieteikumos un atspoguļoti 5. tabulā.

HLG ieteikumu īss izklāsts			Saistītie konkrētie mērķi
Nr.	Nosaukums	Teksts	
1.	ES kā Eiropas aviācijas tiesiskā regulējuma virzītājspēks	Viena no Eiropas aviācijas sistēmas vajātajām vietām ir sadrumstalotība, kas traucē uzlabot veiktspēju. Tā kā šo problēmu var risināt tikai Eiropas līmenī, ir jāstiprina Kopienas loma un Kopienas metode kā vienīgais Eiropas aviācijas tiesiskā regulējuma izstrādes līdzeklis, novēršot ES un citu reglamentējošo procesu pārklāšanos, nodrošinot neatkarīgas reglamentējošas un pakalpojumu sniegšanas struktūras un	<ul style="list-style-type: none"> • Novērst drošību reglamentējošo procesu pārklāšanos. • Nodrošināt no citiem tiesiskā regulējuma izstrādes vai valsts iesaistīšanās veidiem neatkarīgas drošību reglamentējošas

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

		nodrošinot, ka drošības tiesiskā regulējuma izstrāde notiek neatkarīgi no citu jomu tiesiskā regulējuma izstrādes.	struktūras.
2.	Lielāka nozares atbildība	Saskaņā ar iekšējā tirgus liberalizāciju jāuztic lielāka atbildība nozarei. Nozare sistemātiskāk jāiesaista aviācijas sistēmas noteikumu izstrādes procesā.	Sistemātiski iesaistīt nozari noteikumu izstrādes procesā.
3.	Labāks tiesiskais regulējums	Jāpiemēro labāka tiesiskā regulējuma principi, izvairoties no pārmērīga tiesiskā regulējuma, veicot pilnus ietekmes novērtējumus un rīkojot apspriedes.	Noteikumu izstrādes procesos iekļaut pilnus ietekmes novērtējumus un apspriedes.
4.	Sekmēt veikspējas uzlabošanu	ATM jomā tiesiskais regulējums un pārvaldības struktūras jāpielāgo, lai sekmētu ATM veikspējas uzlabošanu. Kad vien iespējams, jāatvieglina tirgus principu piemērošana, atdalot un liberalizējot ANSP pakalpojumus.	<ul style="list-style-type: none"> • Atvieglināt atdalītu pakalpojumu Eiropas pakalpojumu sniedzēju parādīšanos tirgū. • Radīt MVU vairāk AFIS un perona pakalpojumu sniegšanas iespēju.
5.	Pabeigt Eiropas vienotās gaisa telpas izveidi	Ar aktīvu pārvaldību un Eiropas Komisijas gada progresa uzraudzību un ziņojumiem jāpaātrina Eiropas vienotās gaisa telpas (SES) izveides pabeigšana un SESAR īstenošana.	<ul style="list-style-type: none"> • Novērst drošību reglamentējošo procesu pārklāšanos.
6.	Pilvarot un reformēt Eurocontrol	ES izveidotajā stratēģiskajā un reglamentējošajā sistēmā EUROCONTROL jāuztic svarīga loma Eiropas vienotās gaisa telpas un SESAR rezultātu īstenošanā. EUROCONTROL pārziņā jāatstāj vajadzīgās Eiropas funkcijas, ATM tīkla konstruēšana un ar tiesisko regulējumu saistīts atbalsts Eiropas Komisijai un dalībvalstīm, ja tās šādu atbalstu lūdz. Drošības tiesiskā regulējuma izstrāde jānodod EASA pārziņā.	<ul style="list-style-type: none"> • Novērst drošību reglamentējošo procesu pārklāšanos.
7.	Uzlabot lidostu jaudu	Uz lidostām sistemātiskāk jāattiecinā integrētas sistēmas nostāja.	Saskaņot operatoru/dažādu pakalpojumu sniedzēju pārvaldību.
8.	Nodrošināt pastāvīgu drošības uzlabošanu	Jāpilnvaro EASA kā vienīgais visu aviācijas jomu, ieskaitot lidostas un ATM, drošības tiesiskā regulējuma ES instruments un jānodrošina EASA ar atbilstošu finansējumu un resursiem. Jāgatavojas SESAR īstenošanai ar laicīgiem sertifikācijas procesiem. Lai sasniegtu kopumā augstāku veikspējas līmeni, jānodrošina valstu drošības uzraudzības saskaņotība un jāveicina valsts iestāžu sadarbība.	<ul style="list-style-type: none"> • Izveidot vienotu, konsekventu visas aviācijas sistēmas tiesisko regulējumu. • Standartizēt drošības uzraudzību dalībvalstīs, lai panāktu augstu un vienādu drošības līmeni.
9.	Uzlabot vides aizsardzību	Pamatojoties uz trim pilāriem – uzlabotu ATM saskaņā ar koncepciju „no vārtiem līdz vārtiem”, videi draudzīgākiem gaisa kuģiem ar mazāku trokšņa līmeni un uz tirgu orientētiem risinājumiem - jāvēršas pie Eiropas Komisijas ar lūgumu izstrādāt integrētu vides stratēģiju.	<ul style="list-style-type: none"> • Novērst drošību reglamentējošo procesu pārklāšanos.
10.	Nodrošināt dalībvalstu saistību izpildi	Jāpanāk, lai ES dalībvalstis sistemātiskāk pildītu pastāvošās saistības, jo īpaši tas attiecas uz sadrumstalotības novēršanu, kas ir Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvas mērķis. Valstīm būtu jānovērš ANSPs pamatnostādņu nekoncekvence un uzraudzības veikspējas	<ul style="list-style-type: none"> • Atvieglināt drošības uzraudzības resursu racionālu izmantošanu ES mērogā. • Standartizēt drošības uzraudzību dalībvalstīs,

	nepilnības.	lai panāktu augstu un vienādu drošības līmeni.
--	-------------	--

5. tabula. Ar HLG ieteikumiem saistītie konkrētie mērķi

Turpmākajos šā RIA punktos ir izmantoti 4. tabulas pēdējā slejā minētie desmit konkrētie mērķi.

2.4.4 Operatīvie mērķi

Mērķi, ko paredzēts sasniegt, paplašinot EASA sistēmu, acīmredzami ir cieši saistīti ar 2.3. punktā analizētajām problēmām. Izvēlētās politikas nolūks ir novērst vai mazināt pastāvošās problēmas un panākt uzlabojumus.

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

- Eiropas likumdevēja veicamie Pamatregulas (EK) Nr. 216/2008 grozījumi;
- uz ATM/ANS drošību, kā arī uz tās nodrošināšanā iesaistītajām organizācijām, personālu un sistēmām un komponentiem attiecināmu pienācīgu īstenošanas noteikumu publicēšana;
- darba organizācijas izveide;
- pastāvīga ATM/ANS drošības uzraudzība;
- ciešu attiecību uzturēšana ar citām iesaistītajām pusēm, jo īpaši EUROCONTROL un SESAR;
- Eiropas pakalpojumu sniedzēju parādīšanās tirgū;
- pienācīgu izpildes nodrošinājuma līdzekļu ieviešana un īstenošana ATM/ANS jomā.

2.4.5 Rādītāji

Atbilstoši dažādajiem mērķiem var noteikt trīs dažādu līmeņu rādītājus:

- *vispārīgo rezultātu* rādītāji: šie rādītāji atspoguļo galīgo vēlamu ietekmi uz sabiedrību. Tos parasti izsaka ar vispārējiem rādītājiem, un tos var iespaidot daudzas citas politikas jomas; dažos gadījumos ir grūti vai pat neiespējami sasaistīt sasniegtos rezultātus ar EASA sistēmas paplašināšanu;
- *konkrēto rezultātu* rādītāji: šie rādītāji atspoguļo ierosinātās politikas tuvākos mērķus, kas jāpanāk, lai sasniegtu vispārīgo mērķi. Tos izsaka kā īstenoto pasākumu tiešus un īstermiņa rezultātus, un tos arī var iespaidot citas politikas jomas;
- *operatīvo rezultātu* rādītāji: šie rādītāji atspoguļo precīzos pasākumus vai tiešos rezultātus, ko iecerēts panākt, īstenojot Aģentūras Atzinumā ierosināto politiku. Šo rezultātu sasniegšanu Komisija tieši kontrolē, un tie ir viegli pārbaudāmi.

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

Ar vispārīgajiem mērķiem saistītie vispārīgo rezultātu rādītāji ir apkopoti tabulā:

Apzinātās problēmas	Vispārīgie mērķi	Vispārīgo rezultātu rādītāji
Jāuzlabo ATM un ANS drošība.	Iedzīvotāju aizsardzība: transporta un aviācijas drošība.	ATM/ANS drošība EASA sistēmas pārziņā.
Jāsamazina to aviācijas avāriju izmaksas, ko vismaz daļēji izraisa ATM/ANS faktori.	Labklājība: samazinātas to aviācijas avāriju izmaksas, ko vismaz daļēji izraisa ATM/ANS faktori.	Ar ATM/ANS faktoriem tieši vai netieši saistītajās avārijās un incidentos nodarīto bojājumu izmaksas.
Jānovērš drošības tiesiskā regulējuma sadrumstalotība.	Labāks ārējais atspoguļojums.	Ietekme uz ICAO ATM/ANS SARPS.
	EASA sistēmas paplašināšana aiz ES robežām.	Jaunu asociācijas nolīgumu noslēgšana vai ECAA ģeogrāfiskās darbības jomas paplašināšana.
Jāizveido stabils tiesiskais regulējums, kas civilās aviācijas drošības tiesiskā regulējuma jomā nodrošinātu integrētas sistēmas nostāju.	Labklājība: iekšējā tirgus veidošana un darbaspēka mobilitātes veicināšana.	Eiropas pakalpojumu sniedzēju parādīšanās tirgū. ATM/ANS tehniskajiem darbiniekiem paredzētu kopīgu kompetences programmu izstrāde.
	Solidariāte: vienāda iedzīvotāju aizsardzības līmeņa nodrošināšana visā ES 27 valstu teritorijā.	Kopīgu drošības noteikumu vienāda īstenošana.
Jāatbalsta SESAR, izraugoties vienu drošības regulatoru, kas spētu atvieglināt ātru un gludu projekta īstenošanu, veicot tā plānoto rezultātu iepriekšēju drošības apstiprināšanu un sertifikāciju.	Labklājība: ar drošības tiesisko regulējumu saistīto izmaksu samazināšana.	Pienācīgu mehānismu izveide drošībai kritiski svarīgu plānoto rezultātu vērtēšanai, apstiprināšanai un sertifikācijai.

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

Ar 2.3. punktā analizētajām problēmām saistītie konkrētie mērķi un to sasniegšanas uzraudzības rādītāji ir apkopoti 7. tabulā:

Apzinātās problēmas	Konkrētie mērķi	Konkrēto rezultātu rādītāji
Jāuzlabo <i>ATM</i> un <i>ANS</i> drošība un jāsamazina ar avārijām un incidentiem saistītās izmaksas.	Izveidot no citiem tiesiskā regulējuma izstrādes vai valsts iesaistīšanās veidiem neatkarīgas drošību reglamentējošas struktūras.	<i>EASA</i> kompetence skaidri nošķirta no citiem tiesiskā regulējuma vai valsts iesaistīšanās veidiem.
	Sistemātiski iesaistīt nozari noteikumu izstrādes procesā.	Pastāvīga <i>EASA</i> noteikumu izstrādes procedūras piemērošana.
	Standartizēt drošības uzraudzību dalībvalstīs.	<i>EASA</i> standartizācijas pārbaudi piemērošana arī <i>ATM/ANS</i> jomā.
Jānovērš drošības tiesiskā regulējuma sadrumstalotība.	Izveidot vienotu, konsekventu integrētas aviācijas sistēmas tiesisko regulējumu.	<i>ATM/ANS</i> tiesiskais regulējums iekļauts Pamatregulā.
	Saskaņot operatoru/dažādu pakalpojumu sniedzēju pārvaldības noteikumus.	„Horizontālu” īstenošanas noteikumu pieņemšana saistībā ar operatoru un pakalpojumu sniedzēju vadības sistēmām.
Jāizveido stabils tiesiskais regulējums, kas civilās aviācijas drošības tiesiskā regulējuma jomā nodrošinātu integrētas sistēmas nostāju.	Saglabāt iestāžu un operatoru/pakalpojumu sniedzēju lomu skaidru nošķirumu.	Iestāžu un operatoru/pakalpojumu sniedzēju lomu skaidra nošķiršana, jo īpaši pieņemot darbības koncepcijas.
	Atvieglināt atdalītu pakalpojumu Eiropas pakalpojumu sniedzēju parādīšanos tirgū.	Īpašas sertifikācijas kārtības izstrāde pakalpojumu sniedzējiem, kas darbojas 4 vai vairāk valstīs.
	Radīt MVU vairāk <i>AFIS</i> un perona pakalpojumu sniegšanas iespēju.	Noteikumu vienkāršošana lidlauku operatoriem, kas tieši organizē <i>AFIS</i> un/vai perona pakalpojumus.
	Noteikumu izstrādes procesos iekļaut pilnus ietekmes novērtējumus un apspriedes.	Ierosinātiem īstenošanas noteikumiem pievienoti <i>RIAs</i> .
Jāatbalsta <i>SESAR</i> projekts, izraugoties vienu drošības regulatoru, kas spētu atvieglināt ātru un gludu projekta īstenošanu, veicot tā plānoto rezultātu iepriekšēju drošības validāciju un sertifikāciju.	Novērst drošību reglamentējošo procesu pārklāšanos.	Oficiāla tiesiskā regulējuma saskarne starp drošības un cita veida tiesisko regulējumu.
Jāracionalizē <i>ATM/ANS</i> drošības tiesiskā regulējuma izmaksas.	Atvieglināt drošības uzraudzības resursu racionālu izmantošanu ES mērogā.	Vienotības par uzraudzību kompetento iestāžu starpā.
		Visu <i>ACC</i> funkciju uzraudzības konsekvents process.

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

Operatīvie mērķi, ko var saistīt ar vairākiem detalizētiem saskatāmiem vai izmērāmiem operatīvo rezultātu rādītājiem, ir apkopoti tabulā.

Operatīvie mērķi	Operatīvo rezultātu rādītāji
Pamatregulas (EK) Nr. 216/2008 grozījumi.	Komisijai iesniegts Aģentūras Atzinums.
	Komisijas pieņemts likumdošanas priekšlikums.
	Pirmais lasījums Eiropas Parlamentā.
	Padomes nostāja.
	Otrais lasījums Eiropas Parlamentā.
ATM un ANS un saistīto organizāciju un personāla drošības prasību kopīgu īstenošanas noteikumu publicēšana.	NPA publicēšana par ATM/ANS prasību īstenošanas noteikumiem.
	NPA publicēšana par ATM/ANS pakalpojumu sniedzēju prasību īstenošanas noteikumiem.
	CRD publicēšana par ATM/ANS prasību īstenošanas noteikumiem.
	CRD publicēšana par ATM/ANS pakalpojumu sniedzēju prasību īstenošanas noteikumiem.
	Atzinuma iesniegšana par ATM/ANS prasību īstenošanas noteikumiem.
	Atzinuma iesniegšana par ATM/ANS pakalpojumu sniedzēju prasību īstenošanas noteikumiem.
Vajadzīgo funkciju izveide EASA.	Darbinieku pieņemšana ATM/lidlauku noteikumu izstrādei.
	Darbinieku pieņemšana, lai varētu veikt ATM/ANS atgadījumu drošības analīzi.
	Darbinieku pieņemšana, lai varētu veikt ar ATM/ANS jomu saistītas standartizācijas pārbaudes.
	Tādu ārēju revidentu izraudzīšana, kuri varētu piedalīties ar ATM/ANS jomu saistītās standartizācijas pārbaudēs.
	ATM/ANS aprindu iekļaušana SSCC.
Nepārtraukta ATM/ANS drošības uzraudzība.	ATM/ANS drošības analīzes iekļaušana ikgadējā drošības pārskatā.
Ciešu attiecību izveide ar SESAR.	Stabila un funkcionējoša SESAR plānoto drošības rezultātu novērtēšanas procesa izveide.
Eiropas ANS pakalpojumu sniedzēju parādīšanās tirgū.	Īpašas un funkcionējošas Eiropas ANS pakalpojumu sniedzēju sertifikācijas kārtības izstrāde.
ATM/ANS noteikumu vienāda īstenošana ES.	Procedūru izstrāde standartizācijas pārbaudēm ATM/ANS jomā.
	Pirmās standartizācijas pārbaudžu sērijas plānošana, aptverot arī ATM/ANS jomu.
	Pirmās standartizācijas pārbaudes veikšana ATM/ANS jomā.

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

2.5 Iespējamie varianti

2.5.1 Provizoriskajā ietekmes novērtējumā aplūkoti varianti

Iepriekš minētajā provizoriskajā ietekmes novērtējumā ir aplūkoti pieci alternatīvi varianti:

- A) „neiesaistīšanās” (t.i., pēc EASA sistēmas pirmās paplašināšanas gaidāmā situācija turpmāk vairs nemainās: Aģentūra atbild par lidojumderīgumu, gaisa kuģu apkopes locekļu licencēšanu un gaisa pārvadājumiem; par ANS, ieskaitot

Eiropas pakalpojumu sniedzējus, un par lidlaukiem atbild valsts līmenī izraudzītas kompetentas iestādes);

- **B) pakāpeniska EASA sistēmas paplašināšana, attiecinot noteikumu izstrādi, sertifikāciju un standartizācijas pārbaudes arī uz ATM, ANS un lidlauku jomu;**
- C) SES EUROCONTROL pilnvarojuma mehānisma paplašināšana, attiecinot to arī uz lidlauku drošības tiesisko regulējumu un uzticot EUROCONTROL arī ar sertifikācijas un standartizācijas pārbažu jomu saistītus uzdevumus;
- D) pilnīgi jaunas Eiropas aģentūras izveide, lai palīdzētu Komisijai ar ATM, ANS un lidlauku drošības tiesisko regulējumu saistītos jautājumos;
- E) ar ATM saistītu konkrētu, darbības papildu funkciju (piemēram, gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības) uzticēšana „paplašinātajai” EASA (saskaņā ar B variantu).

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

2.5.2 Šajā RIA aplūkoti varianti

Tātad šajā RIA nebija iemesla atkārtoti vērtēt provizoriskā ietekmes novērtējuma A, C, D un E variantu, ko turklāt galīgajā šiem jautājumiem veltītajā ietekmes novērtējumā ir aplūkojusi arī Komisija. Tomēr, lai B variantu varētu faktiski īstenot, šajā RIA ir novērtēti citi svarīgi jautājumi.

NPA 2007-16 ieinteresētajām pusēm šajā sakarā ir uzdoti 10 jautājumi, arī pieņemot, ka galīgais mērķis ir īstenot jau pamatoto un (Komisijas³⁷) izvēlēto 2.5.1. punktā minēto B variantu.

No šiem 10 jautājumiem 3. jautājums faktiski aptvēra divus atsevišķus jautājumus: gaisa telpas pārvaldības (ASM) būtība un vajadzība pēc tiesiskā regulējuma un gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības (ATFM) būtība un vajadzība pēc tiesiskā regulējuma. Tādēļ jāuzskata, ka NPA pavisam ir uzdoti 11 jautājumi. Aģentūra uzskata, ka no ietekmes novērtējuma viedokļa 6 no šiem 11 jautājumiem plašāk nav jāanalizē.

³⁷ COM (2005) 845 galīgā redakcija, 2007. gada 20. decembris.

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

NPA 2007-16 jautājumi		Kādēļ alternatīvu variantu aplūkošana nav lietderīga
Nr.	Jautājumu formulējums	
2.	<i>Aģentūra vēlas uzzināt, vai ieinteresētās puses uzskata pievienotās pamatprasības par labu ATM/ANS drošības un savietojamības tiesiskā regulējuma pamatu. Aģentūra arī labprāt uzklaušīs ikvienu ierosinājumu par pamatprasību pilnveidošanu.</i>	ERs kvalitatīvs vērtējums. Nav apzināti būtiski alternatīvi varianti.
4.	<i>Aģentūra vēlas uzzināt, vai ieinteresētās puses piekrīt, ka Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla kontekstā izmantotā sistēmu un komponentu definīcija atbilstoši konkrētīzē sistēmas un komponentus, uz kuriem jāattiecinā paplašinātā Pamatregula.</i>	Lielais vairums ieinteresēto pušu uzskata, ka definīcijas nav jāgroza. Aģentūra ir nolēmusi neierosināt grozīt ICAO un SES definīcijas un koordinēt tās IRs ar veiktspējas un citu savietojamības aspektu IRs. Plašāku ietekmes novērtējumu nevajag.
5.	<i>Aģentūra vēlas uzzināt, vai ieinteresētās puses piekrīt, ka reglamentējošām organizācijām, kas ir iesaistītas drošībai kritiski svarīgu sistēmu un komponentu projektēšanā, ražošanā un tehniskajā apkopē, kā arī organizācijām, kas nodarbojas ar atbilstības pārbaudēm, būtu jāliek pierādīt savas iespējas, lai mazinātu izmantotāju atbildību.</i>	Šāda kārtība EASA sistēmā jau ir iedibināta. NPA 2007-16 respondenti to atbalsta. Aģentūra ir secinājusi, ka lēmumi jāpieņem katrā gadījumā atsevišķi, pirms saistīto IRs pieņemšanas veicot pienācīgus RIAs. Dziļāku novērtējumu šajā posmā nevajag.
7.	<i>Aģentūra vēlētos uzzināt, vai ieinteresētās puses uzskata, ka ATM/ANS pakalpojumu sniedzējiem pietiktu ar vienu sertifikātu, lai sniegtu vairākus pakalpojumus un/vai pārvaldītu vairākas struktūrvienības.</i>	Ieinteresētās puses uzskata, ka šāda iespēja jau pastāv saskaņā ar spēkā esošajām SES regulām. Plašāku ietekmes novērtējumu nevajag.
9.	<i>Aģentūra vēlas uzzināt, vai ieinteresētās puses piekrīt, ka dažu drošībai mazāk svarīgu pakalpojumu sniedzēju sertifikāciju varētu veikt vērtēšanas struktūras. Vai tādā gadījumā Aģentūrai būtu jāuztic arī šo vērtēšanas struktūru akreditācija?</i>	Šī iespēja jau ir novērtēta lidlauku kontekstā. Principā ATM/ANS ietekmēs tādi paši faktori.
10.	<i>Aģentūra vēlētos uzzināt, vai ieinteresētās puses uzskata, ka noteiktu drošībai kritiski svarīgu sistēmu un komponentu sertifikācija būtu jāveic, piemērojot īpašu sertifikācijas kārtību. Kādām sistēmām un komponentiem tādā gadījumā šī kārtība būtu jāpiemēro?</i>	Ieinteresēto pušu viedokļi šajā stadijā neļauj apzināt šādus gadījumus. Aģentūra ir secinājusi, ka lēmumi jāpieņem katrā gadījumā atsevišķi, pirms saistīto IRs pieņemšanas veicot pienācīgus RIAs. Dziļāku novērtējumu šajā stadijā nevajag.

9. tabula. NPA 2007-16 jautājumi, kuru sīkāka ietekmes analīze nav lietderīga

Savukārt saistībā ar pārējiem pieciem NPA 2007-16 uzdotajiem jautājumiem bija iespējami alternatīvi risinājumi. Tie ir norādīti 10. tabulā. To ietekmes sīkāka analīze ir sniegta 2.7. līdz 2.11. punktā.

NPA 2007-16 jautājumi		Alternatīvie varianti	
Nr.	Jautājumu formulējums		
1.	<i>Vai ieinteresētās puses uzskata darbības koncepciju lēmumu pieņemšanu par valsts vai gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniedzēju funkciju?</i>	1.A	Vispārējas darbības koncepcijas (piemēram, SESAR izstrādes) un lēmumi par īpašām gaisa telpas daļām ir valsts funkcija, ko reglamentē Pamatregulas panti.
		1.B	Vispārējas darbības koncepcijas (piemēram, SESAR izstrādes) un lēmumi par īpašām gaisa telpas daļām ir reglamentējama funkcija, ko saskaņā ar ERs pilda pakalpojumu sniedzēji.
		1.C	Vispārējas darbības koncepcijas (piemēram, SESAR izstrādes) ir ārpus EASA Pamatregulas darbības jomas. Savukārt lēmumi par īpašām gaisa telpas daļām ir valsts funkcija, ko reglamentē likuma panti.
		1.D	Vispārējas darbības koncepcijas (piemēram, SESAR izstrādes) ir ārpus EASA Pamatregulas darbības jomas. Savukārt lēmumi par īpašām gaisa telpas daļām ir pakalpojumu sniedzēju funkcija, ko tie pilda saskaņā ar pamatprasībām.
3. (FM)	<i>Vai ATFM pēc būtības ir uzskatāma par reglamentējošu vai pakalpojumu sniegšanas funkciju?</i>	3.A	ATFM ir reglamentējoša/valsts funkcija.
		3.B	AFTM ir pakalpojumu sniegšanas vai darbības, tātad reglamentējama funkcija.
		3.C	ES līmeņa ATFM ir reglamentējoša funkcija. Vietēja (vai reģionāla) līmeņa ATFM ir reglamentējama funkcija.
3. (SM)	<i>Vai ASM pēc būtības ir uzskatāma par reglamentējošu vai pakalpojumu sniegšanas funkciju?</i>	3.D	ASM ir reglamentējoša/valsts funkcija (ieskaitot drošību, jaudu un efektivitāti).
		3.E	ASM ir pakalpojumu sniegšanas vai darbības, tātad reglamentējama funkcija.
		3.F	ES līmeņa ASM ir reglamentējoša funkcija. Vietēja līmeņa ASM ir reglamentējama funkcija.
6.	<i>Vai noteiktu pakalpojumu sniedzēji nebūtu jāsertificē?</i>	6.A	Jāatļauj MVU piemērot valsts alternatīvas/atkāpes.
		6.B	MVU jāpiemēro samērīgi kopīgi noteikumi, ieskaitot „pašdeklarācijas”.
		6.C	MVU jāpiemēro samērīgi kopīgi noteikumi, ieskaitot sertifikāciju.
8.	<i>Vai Eiropas ATM/ANS pakalpojumu sniedzēju sertifikācija būtu jāveic Aģentūrai? Saskaņā ar kādiem kritērijiem tādā gadījumā būtu jādefinē Eiropas pakalpojumi?</i>	8.A	„Neiesaistīšanās”, t.i., visus ANSPs tāpat kā „Vienotās gaisa telpas” gadījumā uzrauga NSAs.
		8.B	Aģentūra uzrauga ANSPs, kas sniedz pakalpojumus divās vai vairāk valstīs (Aģentūra uzraudzīs „pārrobežu” pakalpojumu sniedzējus).
		8.C	Tāds pats kā 8.B variants, tikai ANSPs sniedz pakalpojumus četrās vai vairāk valstīs (izņemot pārrobežu pakalpojumus un FAB sniedzamus ATS, ja tos sniedz dažādu ATSPs grupa).

10. tabula. NPA 2007-16 jautājumi ar alternatīviem variantiem

Visbeidzot, bet ne mazāk svarīgi - atbildot uz *NPA 2007-16*, daudzas ieinteresētās puses ir norādījušas, ka ir divas alternatīvas iespējas, kā attiecināt Aģentūras kompetenci uz *ATM* un *ANS*. Viena iespēja ir grozīt Pamatregulu, bet otra iespēja ir definēt Aģentūras lomu Eiropas vienotās gaisa telpas tiesiskajā regulējumā. Lai gan *NPA* šāds jautājums nav uzdots, Aģentūra uzskata, ka šis priekšlikums pelna uzmanību, tādēļ Aģentūra to ir iekļāvusi šajā *RIA*, aplūkojot šādus trīs alternatīvus variantus:

- 0.A: Aģentūrai nav nekādas saistības ar *ATM/ANS*;
- 0.B: Pamatregulas paplašināšana, iekļaujot *ATM/ANS*;
- 0.C: *SES* regulu grozījumi, lai iekļautu Aģentūras lomu *ATM/ANS* jomā.

Nākamajā punktā ir sniegts šo variantu ietekmes izvērstis novērtējums un salīdzinājums.

2.6 Labākais variants EASA kompetences paplašināšanai ar ATM/ANS drošības tiesisko regulējumu

2.6.1 Alternatīvie varianti

Iespējamie varianti *EASA* kompetences paplašināšanai ar *ATM/ANS* drošības tiesisko regulējumu ir šādi:

- 0.A: Aģentūrai nav nekādas saistības ar *ATM/ANS* (t.i., „neiesaistīšanās”);
- 0.B: Pamatregulas paplašināšana, iekļaujot *ATM* un *ANS*;
- 0.C: *SES* četru (pamat)regulu grozījumi, lai iekļautu Aģentūras lomu *ATM* un *ANS* jomā.

Ņemot vērā, ka 0.A variants jau ir analizēts un atzīts par nepiemērotu *ECORYS* provizoriskajā ietekmes novērtējumā, šajā *RIA* atkārtots tā vērtējums nebūtu lietderīgs, tomēr to var izmantot kā kopīgu atskaites punktu, veicot 0.B un 0.C varianta novērtējumu.

2.6.2 Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits

2.6.2.1 Kompetentās iestādes

Pirms “Vienotās gaisa telpas” noteikumu pieņemšanas valsts kompetentās aviācijas iestādes pildīja divus galvenos ar *ATM/ANS* drošību saistītos pienākumus:

- nodarbojās ar noteikumu izstrādi (t.i., ar *ICAO* noteikumu transponēšanu un integrēšanu valsts tiesību aktos);
- veica vispārēju *ATM/ANS* uzraudzību, jo šajā jomā nebija īpašu *ICAO* standartu.

Līdz ar *SES* noteikumu pieņemšanu šī situācija jau ir krasi mainījusies, jo, pamatojoties uz šiem noteikumiem, pašlaik notiek kopīgu ES līmeņa *ATM/ANS* noteikumu izstrāde³⁸, bet dalībvalstīm ir jāizraugās vai jāizveido valsts uzraudzības iestādes (*NSAs*)³⁹, lai oficiāli piemērotu pakalpojumu sniedzēju sertifikācijas un uzraudzības mehānismus, kuru pamatā ir kopīgie noteikumi. Vienotās gaisa telpas noteikumi turklāt paredz *NSAs* salīdzinošu izvērtēšanu, ko veic citu *NSAs* speciālisti⁴⁰.

Līdz ar to pašreizējais atskaites punkts (t.i., 0.A variants) ir šāds:

³⁸ *SES* Pamatregulas 549/2004 8. pants.

³⁹ 4. pants, turpat.

⁴⁰ Komisijas 2005. gada 20. decembra Regulas (EK) Nr. 2096/2005, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, 9. pants (*OV L 335, 21.12.2005., 13. lpp.*).

- kopīgu *ATM/ANS* noteikumu (ieskaitot drošības noteikumus) izstrāde turpinās saskaņā ar *SES* mehānismiem;
- *NSAs* savas ģeogrāfiskās kompetences robežās turpina sertificēt un uzraudzīt *ANSPs*;
- notiek periodiska *NSAs* izvērtēšana saskaņā ar *EUROCONTROL ESIMS* programmu.

Nododot drošības **noteikumu izstrādi** (ievilkmumos minētais pirmais uzdevums) Aģentūras pārziņā, situācija principiāli nemainīsies. Citiem vārdiem sakot, 0.A, 0.B un 0.C variants valsts līmeņa kompetentās iestādes neietekmēs. **Toties 0.B vai 0.C variants ietekmēs Aģentūru un arī EUROCONTROL**, kas pašlaik parasti saņem „uzdevumus” pēc vajadzības izstrādāt īstenošanas noteikumus.

Runājot par otro uzdevumu (t.i., *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzēju sertifikāciju un uzraudzību), jāievēro, ka pašlaik *SES* piedalās 30 valstīs⁴¹; ne 0.B, ne 0.C variants šīs valstis ievērojami neietekmēs, jo vietējās kompetentās iestādes tāpat paliks atbildīgas par valsts galveno *ANSPs* sertifikāciju un uzraudzību ģeogrāfiskā tuvuma dēļ.

Visbeidzot, *NSAs* izvērtēšana notiek abos variantos. Gan 0.B, gan 0.C variants ietekmēs Aģentūru un arī 30 iestādes un *EUROCONTROL*, kuras pārziņā pašlaik ir *ESIMS (ESARR)* īstenošanas uzraudzības un atbalsta) programma.

Tādēļ iesaistīto NSAs kopskaits gan 0.B, gan 0.C variantā būs 30. Gan 0.B, gan 0.C variants ietekmēs arī EUROCONTROL un Aģentūru.

2.6.2.2 ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji

Būtībā *ANS* pakalpojumu sniedzēju sertifikācija jau notiek⁴². Vairumā gadījumu šos pakalpojumus sniedzējus visai maz ietekmēs Aģentūras lomas iekļaušana vienā vai otrā tiesību aktā, ciktāl šie pakalpojumu sniedzēji atbilst tradicionālajai civilo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju definīcijai, proti, ir vienotas valsts organizācijas, kas sniedz *ANS* vispārējās gaisa satiksmes dalībniekiem vienas valsts gaisa telpā. Tomēr šī situācija attīstās, tostarp *SES* tiesību aktu ietekmē.

Faktiski dažkārt galvenie civilie *ANSPs* ir ne vien *ATS* pakalpojumu sniedzēji, bet sniedz arī navigācijas, *AIS*, uzraudzības vai saziņas pakalpojumus. Savukārt *MET* pakalpojumu sniedzēji ir šauri specializēti, tādēļ gadījumi, kad kāds no šiem pakalpojumu sniedzējiem būtu iesaistīts arī cita veida pakalpojumu sniegšanā, ir reti. Tādēļ *MET* pakalpojumu sniedzēji un militāro pakalpojumu sniedzēji turpmāk nav aplūkoti.

Lielākoties (bet ne visu minēto galveno civilo *ATM/ANS* pakalpojumu sniedzēju organizācijās) pakalpojumu sniedzēju darbinieki sniedz drošībai kritiski svarīgus tehniskās apkopes pakalpojumus.

Tomēr šķiet interesanti, ka vairāki galvenie pakalpojumu sniedzēji vienlaikus ir arī komerciālu aviācijas darbu uzņēmumi, kas nodrošina lidojumu pārbaudes un radio navigācijas signālu kalibrēšanu. Faktiski **6 šādas organizācijas** (*ATSA-Bulgaria, Avinor, LFV, DSNA, ENAV* un *HCAA*) Starptautiskās gaisa telpas standartu un kalibrēšanas komitejas (*ICASC*)⁴³ tīmekļa vietnē ir minētas (2008. gada 4. aprīlī) starp **lidojumu kalibrēšanas pakalpojumu sniedzējiem**. Šie pakalpojumi jau ir *EASA* sistēmas kompetences jomā. Tādēļ tiesiskā regulējuma sadrumstalotība, iespējams, varētu ietekmēt šādus aviācijas uzņēmumus/*ATSP*.

⁴¹ Lihtenšteina ir Kopienas asociētā valsts, bet vēsturiski tās *ATM/ANS* funkcijas ir deleģētas kaimiņvalstīm.

⁴² Pakalpojumu Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. pants.

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

EUROCONTROL Vietējos konverģences un īstenošanas plānos (LCIP)⁴⁴ arī ir apzināta virkne galveno ATSPs, kas vienlaikus ir savas valsts galveno lidostu operatori un/vai apsaimnieko ievērojamu skaitu lidlauku vairākās valstīs. Šī informācija ir apkopota tabulā.

Nr.	Valsts	Galvenie civilie ATSP (kuru galvenā uzņēmējdarbība ir ATM)	Operatīvi pakalpojumi ārpus ATM/ANS jomas
1.	Austrija	<i>Austrocontrol</i>	Nav
2.	Beļģija	<i>Belgocontrol</i>	Nav
3.	Bulgārija	<i>ATSA</i>	Aviācijas darbi
4.	Kipra	<i>Department of Civil Aviation - ANS</i>	Nav
5.	Čehija	<i>ANS – Czech Republic</i>	Nav
6.	Dānija	<i>Naviair</i>	Nav
7.	Igaunija	<i>EANS</i>	Nav
8.	Somija	<i>Finavia</i>	Lidlauku operators (25)
9.	Francija	<i>DSNA</i>	Aviācijas darbi
10.	Vācija	<i>DFS</i>	Nav
11.	Grieķija	<i>HCAA</i>	Aviācijas darbi + lidlauku operators (43)
12.	Ungārija	<i>HungarControl Pte. Ltd. Co</i>	Nav
13.	Īrija	<i>IAA Operations Directorate</i>	Nav
14.	Itālija	<i>ENAV</i>	Aviācijas darbi
15.	Latvija	<i>LGS</i>	Nav
16.	Lietuva	<i>ORO NAVIGACIJA</i>	Nav
17.	Luksemburga	Nav	N.P.
18.	Malta	<i>MATS</i>	Nav
19.	Nīderlande	<i>LVNL</i>	Nav
20.	Polija	<i>PANSA</i>	Nav
21.	Portugāle	<i>NAV Portugal</i>	Nav
22.	Rumānija	<i>ROMATSA</i>	Nav
23.	Slovākija	<i>LPS SR</i>	Nav
24.	Slovēnija	<i>Slovenia Control</i>	Nav
25.	Spānija	<i>AENA</i>	Lidlauku operators (47)
26.	Zviedrija	<i>LFV</i>	Aviācijas darbi + lidlauku operators (16)
27.	Apvienotā Karaliste	<i>NATS</i>	Nav
28.	Islande*	<i>Isavia (Flugstoðir)</i>	Lidlauku ekspluatācija
29.	Lihtenšteina*	ATS pakalpojumu sniedzēju nav	Nav piemērojams
30.	Norvēģija	<i>Avinor</i>	Aviācijas darbi + lidlauku operators (46)
31.	Šveice	<i>Skyguide</i>	Nav

*Šīm valstīm LCIP nav sagatavoti.

11. tabula. Galvenie civilie ATSPs, kas sniedz pakalpojumus arī ārpus ATM/ANS jomas

Tabulā redzams, ka seši ATS pakalpojumu sniedzēji veic arī aviācijas darbus, bet trīs turklāt ir **lidlauku operatori**.

Tādēļ gan O.B, gan O.C variantā galvenā uzmanība jāvelta 9 minētajiem operatoriem/pakalpojumu sniedzējiem, jo tos var ietekmēt pienākums ievērot viena vai vairāku virzienu tiesību aktu noteikumus.

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

2.6.2.3 Citi vairāku pakalpojumu sniedzēji

Saskaņā ar Aģentūras rīcībā esošo informāciju līdzās katras valsts galvenajam civilo *ATS* pakalpojumu sniedzējam pastāv virkne citu uzņēmumu/organizāciju, kas arī sniedz *ATM/ANS* pakalpojumus. Pieejamā informācija ir apkopota tabulā.

Jādomā, ka Aģentūras kompetences paplašināšanas veids neietekmēs *Tower Company GmbH*, jo šis uzņēmums piedāvā tikai *ATM* pakalpojumus, un Rumānijas *CAA AIS* departamentu, jo tas ietilpst vietējā *CAA*, tomēr tas varētu ietekmēt visus pārējos uzņēmumus, kas pirmām kārtām ir lidlauku operatori.

Organizāciju skaits	Valstis	Citi zināmie civilie ANSPs	Galvenā uzņēmējdarbība
1	Čehija	<i>Prague Airport Authority</i>	Lidlauku ekspluatācija
1	Igaunija	<i>Tallin Airport Ltd</i>	Lidlauku ekspluatācija
3	Somija	<i>Mikkeli community airport</i> <i>Seinäjoki community airport</i> <i>Sodankylä community airport</i>	Lidlauku ekspluatācija
66	Francija	66 privāti <i>AFIS</i> operatori	Lidlauku ekspluatācija
5 - 1	Vācija	<i>Tower Company GmbH</i>	<i>ATC</i> (tikai <i>TWR</i> pakalpojumi)
		<i>Fraport*</i> <i>Munchen Flughafen*</i> 2 reģionālas lidostas (<i>Lahr</i> un <i>Mannheim</i>), kas tieši sniedz <i>TWR</i> pakalpojumus	Lidlauku ekspluatācija
8	Ungārija	<i>Budapest airport (CNS)</i> <i>FlyBalaton LHSM (CNS)</i> <i>Debrecen LHDC (CNS)</i> <i>LHPP Pécs-Pogány (CNS un AFIS)</i> <i>Békéscsaba (CNS un AFIS)</i> <i>Győr-Pér (CNS un AFIS)</i> <i>Nyíregyháza (CNS un AFIS)</i> <i>Szeged (CNS un AFIS)</i>	Lidlauku ekspluatācija
8	Īrija	<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>	Lidlauku ekspluatācija
10	Itālija	Neatkarīgi <i>AFIS</i> pakalpojumu sniedzēji	Lidlauku ekspluatācija
1	Luksemburga	<i>L'Aéroport de Luxembourg</i> administrācija	Lidlauku ekspluatācija
0	Rumānija	<i>RCAA AIS</i> departaments	<i>NAA</i> departaments
10	Slovēnija	Vietēji <i>AFIS</i> pakalpojumu sniedzēji (10)	Lidlauku ekspluatācija
40	Zviedrija	Vietēji <i>AFIS</i> pakalpojumu sniedzēji aptuveni 40 lidlaukos	Lidlauku ekspluatācija
1	Apvienotā Karaliste	<i>SERCO Aviation</i>	Pakalpojumu pārvaldība
153		KOPĀ	

*Perona pakalpojumu dienests

12. tabula. Mazāk svarīgi civilie ATSPs, kuru galvenā uzņēmējdarbība ir lidlauku ekspluatācija

Turklāt šā atzinuma kontekstā lidlauku operatori varētu piedāvāt pašus vienkāršākos vietējos pakalpojumus, t.i., *AFIS* un/vai perona dienestu pakalpojumus, nekļūstot par pilntiesīgiem *ANS* pakalpojumu sniedzējiem un nenodarbinot licencētus *ATCOs*. Protams, ja šie uzņēmumi vēlētos kļūt par *TWR* gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniedzējiem, uz tiem un uz to iesaistītajiem darbiniekiem attiektos *ATS* pakalpojumu sniegšanas *ERs*. *AFIS*/perona dienestu pakalpojumu prasību iespējamā vienkāršošana plašāk ir aplūkota 2.10. punktā, bet, **runājot par pašreizējā novērtējuma jomu, var lēst, ka 0.B vai 0.C variants varētu ietekmēt 150 lidlauka pakalpojumu sniedzējus.**

2.6.2.4 Konstruēšanas, ražošanas un tehniskās apkopes organizācijas

Gaisa kuģu, dzinēju un to daļu, ieskaitot navigācijas un saziņas avioniku, konstruēšanas, ražošanas un tehniskās apkopes organizācijas jau tiek reglamentētas saskaņā ar *EASA* sistēmu. Arī *SES* sistēmā projektētāju/ražotāju atbildība jau ir noteikta ar prasību parakstīt komponentu atbilstības deklarāciju⁴⁵.

Tomēr saskaņā ar *SES* sistēmu ar drošību saistītas tehniskās apkopes organizācijas⁴⁶, kas nav sertificēti *ANSP*, pamatojoties uz „kopīgajām prasībām”, uzrauga attiecīgie pakalpojumu sniedzēji⁴⁷. Šī situācija 0.A variantā nemainīsies, tādēļ šis variants neietekmēs nevienu tehniskās apkopes organizāciju.

Arī 0.C variants (t.i., piešķirot *EASA* lomu, bet saglabājot *SES* sistēmu tās pašreizējā veidolā) neietekmēs nevienu tehniskās apkopes organizāciju.

Savukārt 0.B variantā tehniskās apkopes organizācijas būtu iespējams reglamentēt atsevišķi no *ANSP* katrā gadījumā atsevišķi. Pašlaik ES ir zināmi tikai trīs vērā ņemami uzņēmumi vai organizācijas, kas sniedz minētos ar drošību saistītos tehniskās apkopes pakalpojumus: *Cyprus Telecommunications Agency (CYTA)*, *Eltel Networks*⁴⁸ un *Techno Sky*⁴⁹. Ja šīs organizācijas būs jāsertificē, Aģentūras noteikumi tās ietekmēs.

Kā norādīts tabulā, ir zināmas arī **trīs konstruēšanas un ražošanas organizācijas**, kas sniedz *ATM/CNS* pakalpojumus.

Valstis	Citi zināmie civilie <i>ANSPs</i>	Galvenā uzņēmējdarbība
Vācija	<i>Airbus Deutschland GmbH</i> (<i>ATS</i> Hamburgas Finkenverdera lidostā)	Lielu lidmašīnu konstruēšana un ražošana
	<i>BAN 2000 GmbH</i> <i>THALES ATM Navigation GmbH</i> (<i>CNS</i> pakalpojumi)	Ekspluatācijai gatavu <i>CNS</i> iekārtu + <i>ATM/CNS</i> sistēmu projektēšana un ražošana
Īrija	<i>IAA Technology Directorate (CNS)</i>	<i>CNS</i> izvietošana, iepirkšana un organizēšana

13. tabula. Tehniskās organizācijas, kas sniedz arī *ATM/ANS* pakalpojumus

Tātad 0.B vai 0.C variants varētu ietekmēt 3 (*ATM/ANS* pakalpojumu sniegšanas) + 3 konstruēšanas, ražošanas un tehniskās apkopes organizācijas.

⁴⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulas (EK) Nr. 552/2004 par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību 5. pants (*OV L 96, 31.03.2004., 26. lpp.*).

⁴⁶ T.i., tādās organizācijās, kuru darbinieki uzrauga drošībai kritiski svarīgas sistēmas un veic to konfigurācijas maiņu reālā laikā un pēc plānveida vai ārpuskārtas tehniskās apkopes darbiem uz vietas nodod sistēmas ekspluatācijā.

⁴⁷ Komisijas 2005.gada 20.decembra Regulas (EK) Nr.2096/2005, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, 8. pants (*OV L 335, 21.12.2005., 13. lpp.*).

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

⁴⁹ <http://www.technosky.it/Lang1/>

2.6.2.5 Mācību organizācijas un medicīnas eksaminētāji

Saskaņā ar Aģentūras rīcībā esošo informāciju **ATCO profesionālās sagatavošanas pakalpojumus** sniedz 4 tabulā norādītās **organizācijas, kas nav ATM/ANS pakalpojumu sniedzēji**.

Valstis	Citi zināmie civilie ANSPs	Galvenā uzņēmējdarbība reglamentējamo aviācijas pakalpojumu jomā
Latvija	Aeronavigācijas serviss. Mācību centrs	ATCOs apmācība
Lietuva	Viļņas Gedimīna tehniskā universitāte	ATCOs apmācība
Luksemburga	<i>Institute of Air Navigation Services (IANS)</i>	ATCOs apmācība
Zviedrija	<i>EPN (Entry Point North)</i>	ATCOs apmācība

14. tabula. ATCOs mācību organizācijas

Tomēr saskaņā ar SES sistēmu medicīnas eksaminētājus⁵⁰ un ATCO profesionālās sagatavošanas pakalpojumu sniedzējus⁵¹ jau apstiprina/sertificē NSAs. Tādēļ 0.A, 0.B un 0.C variants **šīs organizācijas neietekmēs**.

2.6.2.6 Ietekmēto organizāciju kopskaits

Nobeigumā, pamatojoties uz 2.6.2.1, 2.6.2.2, 2.6.2.3, 2.6.2.4 un 2.6.2.5 apakšpunktā sniegto informāciju, 15. tabulā ir aprēķināts iesaistīto organizāciju kopskaits.

VARIANTI		Aprēķinātais kopskaits				
Id.	Apraksts	Iestādes	ANSPs	Lidlauku operatori	Konstruēšana, ražošanas un tehniskās apkopes organizācijas	ATCOs mācību organizācijas un medicīnas eksaminētāji
0.A	„Neiesaistīšanās”	0	0	0	0	0
0.B	Pamatregulas darbības jomas paplašināšana	30 + 2*	9	150	3 (arī ANSPs) + 3 (tehn. apk.)	0
0.C	EASA lomas iekļaušana SES	30 + 2*	9	150	3 + 3	0

*EUROCONTROL un EASA.

15. tabula. Ietekmēto organizāciju kopskaits dažādos Aģentūras kompetences paplašināšanas variantos

⁵⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. aprīļa Direktīvas 2006/23/EK par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci 12. panta 1. punkts.

⁵¹ 13. panta 1. punkts, turpat.

Tātad, salīdzinot 0.B un 0.C variantu, pats svarīgākais uzdevums būs novērtēt ietekmi uz lidlauku operatoriem.

2.6.3 Ietekme uz drošību

Izvēloties 0.A variantu, nekādi *SES* pamatnoteikumu⁵² un Pamatregulas grozījumi netiks veikti.

Izvēloties 0.C variantu, dažos *SES* tiesību aktu pantos tiks aprakstīta Aģentūras loma, bet lielos vilcienos *SES* noteikumu filozofija un formulējums nemainīsies. Šis pieņēmums paliek spēkā arī, ņemot vērā likumdošanas priekšlikumu par *SES* noteikumu "otro paketi", jo tās mērķis pārsvarā būs veiktspējas uzraudzība un efektivitātes uzlabošana, nevis drošības reglamentēšana. Tādēļ no drošības viedokļa 0.A un 0.C variants ir līdzvērtīgi, jo abu šo variantu pamatā būs pašreizējie *SES* drošības noteikumi.

Savukārt 0.B variantā Pamatregulā tiks iekļauti daži jauni panti, kas attieksies tieši uz *ATM/ANS*. Pašlaik Pamatregulā ir 70 panti, ko likumdevējs jau ir pieņēmis; šajā *RIA* ir pieņemts, ka šo pantu filozofija un arī formulējums nemainīsies, tātad *EASA* sistēma tiks piemērota *ATM/ANS* jomai savā pašreizējā veidolā.

Dažas vispārīgas iezīmes, kas ļauj salīdzināt 0.B varianta un pārējo divu variantu ietekmi uz drošību, ir apkopotas tabulā.

Tēmas	SES sistēma (0.A un 0.C variants)		EASA Pamatregula (0.B variants)		Drošības ietekmes salīdzinājums	
	Panti	Noteikumi	Panti	Noteikumi	SES	EASA
					SES	EASA
Konstruēšanas, ražošanas un tehniskās apkopes noteikumu nošķirums no pakalpojumu sniegšanas	5. (552)	Tikai atbilstības novērtējums iegādājoties. Ražotājs nav saistīts ar turpmākām modifikācijām	1.1 a)	Ļoti skaidrs	☹	☺
Integrētas sistēmas nostāja civilās aviācijas drošības jomā	N.P.	SES pēc definīcijas aptver tikai <i>ATM/ANS</i> , un tas neļaus aviācijas drošības jomā piemērot saskaņotu nostāju	4.	Jau iekļauta <i>EASA</i> sistēmā	☹	☺
Integrētas sistēmas nostāja <i>ATM/ANS</i> jomā	N.P.	SES sistēma ļaus <i>ATM</i> jautājumos piemērot saskaņotu nostāju, tomēr šajā nolūkā koordinēti būs jādarbojas vairākām organizācijām, un tas varētu radīt robus vai pārklāšanos	N.P.	<i>EASA</i> sistēma pēc definīcijas aptver tikai drošības jautājumus, bet tas varētu radīt robus	☹	☹
Avionikas lietošanas piemērotība (ES ekspluatanti)	5. (552)	Aptver arī gaisa kuģos uzstādītus komponentus	8. + I piel. 1.c.2 & IV piel. 5.a	Aptver lidojumderīgumu un lietošanas piemērotību	☺	☺
Avionikas lietošanas piemērotība (ārvalstu	5. (552)	Aptver arī gaisa kuģos uzstādītus komponentus	9. + I piel. 1.c.2 & IV piel. 5.a	Aptver lidojumderīgumu un lietošanas	☺	☺

⁵² Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas 549, 550, 551 un 552/2004.

ekspluatanti)				piemērotību		
Kopēja uzraudzība	2.4 (550)	Katrā gadījumā atsevišķa vienošanās = risks, ka uzraudzība nebūs visaptveroša un viendabīga	10.2	Tieši piemērojama visā ES	☹	☺
Informācijas apmaiņa (konstatējumi)	2.4 (550)	Katrā gadījumā atsevišķa vienošanās	10.4	Tieši piemērojama visā ES	☹	☺
EK sertifikātu atbilstības pārbaudes	18.1	Ierobežotas	11.2	Iespējamās	☹	☺
Drošības pasākumi	9. & 13. (549)	Aptver tikai sankcijas un drošumu; pamatnoteikumos nav minētas drošības direktīvas	14.1	Iespējama tūlītēja reakcija	☹	☺
Īstenošanas noteikumu elastīgums	8. (549)	Tekstā minēta tikai noteikumu izstrāde. Par elastīgumu nekas nav teikts.	14.6	Skaidra noteikumu hierarhija un skaidras procedūras, lai panāktu līdzvērtīgu drošības līmeni nevis ar īstenošanas noteikumiem, bet ar citiem līdzekļiem	☹	☺
(Drošības) informācijas tīkls	18. (552)	Uzsvars likts nevis uz drošības informācijas apmaiņu, bet uz konfidencialitāti: tas ir pretrunā Direktīvā 2003/42/EK paustajiem principiem	15.1	Drošības informācijas apmaiņa valstu, EK, EASA un AIBs starpā ir obligāta un saskaņā ar Direktīvu 2003/42/EK	☹	☺
Gada drošības ziņojums	11.1d (549)	Veiktspējas pārskats aptver tikai ATM: trūkst integrētas sistēmas redzējuma	15.4	Aptver visu ES + visas jomas	☹	☺
Brīvprātīgu ziņotāju aizsardzība	N.A.	Nav minēta	16.1	Skaidri noteikta	☹	☺
Aizsardzība pret represijām	N.A.	Nav minēta	16.3	Skaidri noteikta	☹	☺
Juridiski nesaistoši instrumenti (CSs)	4. (549)	Aprūtinošs process	18. c)	Vienkāršāks process (t.i., iespējams ātrāk reaģēt uz jaunām drošības vajadzībām)	☹	☺
Atļaujas trešo valstu gaisa kuģiem	5. (549)	Aptver tikai avionikas aprīkojumu pirms uzstādīšanas gaisa kuģos	23.1b	Oficiāls atļauju piešķiršanas process	☹	☺
Standartizācijas pārbaudes	9. (2096)	Tikai IRs līmenī. Uzņēmumu pārbaudes nav iespējamās. Nav vērtētāju kompetences prasību	24.1	MS pārbaudes ir obligātas un aptver arī reglamentējamu uzņēmumu pārbaudes	☹	☺
Eiropas pakalpojumu sniedzējiem piemērojamas sankcijas	9. (549)	Ja pārkāpums noticis nevis valstī, kas izdevusi sertifikātu, bet citur, procedūras ir neskaidras	25.1	Komisija pēc EASA pieprasījuma var uzlikt administratīvus sodus	☹	☺

Saistības, kas nav līgumsaistības	N.P.	Nav noteikumu par <i>EUROCONTROL</i> atbildību un par speciālistu salīdzinošajos vērtējumos iesaistīto vērtētāju atbildību	31.3	<i>EASA</i> un tās darbinieki likuma priekšā ir pilnā mērā atbildīgi par savu rīcību	☹	☺
<i>NSAs</i> sadarbība	2.3 (550)	Jāslēdz div- vai daudzpusējas vienošanās, kas varētu radīt neviendabību	38.3 c)	Vienkāršs process	☹	☺
Apspriežu process un rakstiskas atbildes	8.1 (549)	Saskaņā ar <i>EUROCONTROL</i> kārtību, kas ne vienmēr nozīmē publiskas apspriedes	52.1 c)	Nozares iesaistīšana un atklātas publiskas apspriedes ir noteiktas ar likumu	☹	☺
Atbalsts EK pārkāpumu gadījumā	9. (2096)	Nav skaidras saiknes ar EK pienākumu uzraudzīt Kopienas tiesību piemērošanu	54.1	Skaidri noteikts, ka par pārbaudēs konstatētajiem faktiem jāziņo EK	☹	☺
Noteikumi <i>ATCOs</i>	5. (550)	Direktīva 23/2006 = transponēšanai vajadzīgais laiks + joprojām iespējams neviendabīgums	Īstenošana s noteikumi	Tūlītēja vienāda piemērojamība	☹	☺
"Horizontāli" noteikumi iestādēm	N.P.	<i>SES</i> darbības joma aptver tikai <i>ATM/ANS</i>	<i>EASA</i> īstenošana s noteikumu B sadaļas	Īpaši noteikumi visās aviācijas jomās, lai sekmētu savstarpēju atzišanu	☹	☺
"Horizontāli" noteikumi vadības sistēmām	N.P.	Dažādās jomās var būt spēkā dažādi noteikumi, kas padara vadības sistēmas neskaidrākas vai dārgākas	Notiek īstenošana s noteikumu izstrāde	Viens noteikumu kopums, ko piemēro visās jomās, lai mazinātu reglamentējošo slogu un censtos panākt vairāku darbības veidu vienotus sertifikācijas procesus	☹	☺

16. tabula. Drošības ietekmes salīdzinājums 0.A, 0.B un 0.C variantā

Tabulā redzams, ka Pamatregulā ietilpst visaptverošs „horizontālu” aviācijas drošības noteikumu kopums. *ATM/ANS* iekļaušana šajā sistēmā jo īpaši sekmēs integrētas sistēmas nostāju civilās aviācijas drošības jomā; tas ļautu apzināt un mazināt ar dažādo iesaistīto pušu saskarnēm saistītos riskus, jo drošību nevar panākt, vienkārši summējot visu pušu nesaskaņotu rīcību. Ir gaidāms arī, ka visu drošību reglamentējošo procesu apkopošana vienā sistēmā ļaus vienkāršot vairākās aviācijas jomās iesaistīto tirgus dalībnieku sertifikācijas procesu.

Savukārt *SES* sistēma, kas ir radīta, lai uzlabotu *ATM/ANS* jaudu un efektivitāti, no drošības reglamentēšanas viedokļa nav tik pilnvērtīga. Turklāt, iekļaujot šajā sistēmā Aģentūras lomu, vairākās jomās iesaistītiem tirgus dalībniekiem nāksies ievērot atšķirīgu virzienu tiesību aktus: t.i., daļa pieejamo līdzekļu būs jānovirza uz vadības sistēmu, lai pildītu uzdevumus, kas nav cieši saistīti ar drošību.

Visbeidzot, tabulā ir atspoguļots punktu skaits, kas raksturo trīs variantu drošības ietekmi un ir iegūts, izmantojot 2.1.2. punktā izklāstīto metodiku (ieskaitot drošības ietekmi

piemērojamo koeficientu 3) un izvēloties atbilstošos, ar 2.4.5. punktā minētajiem konkrētajiem mērķiem saistītos konkrēto rezultātu rādītājus.

Konkrētie mērķi/rezultātu rādītāji	Variantu punktu skaits		
	O.A	O.B	O.C
EASA loma, uz ko attiecas:	EASA neaptver ATM/ANS	EASA Pamatregula	EASA SES sistēmā
Drošības tiesiskais regulējums skaidri nošķirts no citiem tiesiskā regulējuma veidiem	0	3	1
EASA noteikumu izstrādes procedūras piemērošana (ATM/ANS)	- 3	3	3
ATM/ANS standartizācijas pārbaudes	1	3	2
ATM/ANS EASA drošības tiesiskajā regulējumā	- 3	3	1
Horizontāli noteikumi vadības sistēmām	- 3	3	- 1
Iestāžu un pakalpojumu sniedzēju lomu skaidrs nošķirums	Nav tiešas saistības ar tiesību aktu		
Pamats, lai sertificētu pakalpojumu sniedzējus, kas darbojas 4 vai vairāk valstīs	- 3	3	2
Vienkāršāki (bet viendabīgi) noteikumi AFIS un perona pakalpojumu sniedzējiem	Aplūkots 2.10. punktā		
Visu ierosināto noteikumu ietekmes novērtējums	1	3	2
Saskarnes ar citiem tiesiskā regulējuma veidiem	- 1	3	2
Iestāžu vienošanās par resursu racionālu izmantošanu	- 2	3	3
Konsekvents visu ACC funkciju uzraudzības process	Nav tiešas saistības ar tiesību aktu		
KOPĀ	- 13	27	15
VIDĒJAIS PUNKTU SKAITS (□/9 skaitļos izteikti rādītāji)	- 1,44	3	1,67
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x drošības ietekmes koeficients 3)	- 4,32	9	5,01

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

2.6.4 Ekonomiskā ietekme

Šajā iedaļā Aģentūras izmaksas ir aprēķinātas, ievērojot turpmāk izklāstīto kārtību. Aģentūras aptuveni 338 darbinieku kopējās izmaksas (algas + administratīvie izdevumi, izņemot ceļošanas izdevumus) 2008. gadā ir apmēram 43,8 miljoni euro. Tādējādi **1 FTE EASA** izmaksā aptuveni 130 tūkstošus euro gadā, ņemot vērā arī B kategorijas pagaidu darbiniekus, līgumdarbiniekus un palīgpersonālu. Tomēr šajā RIA aplūkojamo personālu veido galvenokārt A kategorijas pagaidu darbinieki. Šo darbinieku aprēķinātās izmaksas ir par 15 % augstākas (t.i., **150 tūkstoši euro gadā**). Gadā (365 dienas) ir 52 sestdienas un tikpat daudz svētdienu. Turklāt jāņem vērā aptuveni 30 atvaļinājuma dienas un 16 oficiālās brīvdienas. Tātad paliek 365 – 104 – 30 – 16 = 215 darbadienas. Pieņemot, ka darbinieki 5 dienas neierodas darbā slimības un citu iemeslu dēļ, palikušo dienu tīrais skaits ir **210 dienas gadā**. Pieņemot, ka dienā ir 7,5 darba stundas, iznāk, ka **gadā ir 1575 darba stundas**. Ir pieņemts, ka aptuveni **20 % no šīm stundām tiek pavadītas, veicot kārtējos darbus**, ar plānošanu un ziņošanu saistītus un citādus administratīvus uzdevumus, tātad **par „apmaksājamām” var uzskatīt aptuveni 1260 stundas**. Tātad **viena apmaksājamā Aģentūras personāla stunda (150 000/1260) izmaksā aptuveni 120 euro**. Saskaņā ar aplēsēm **25 euro stundā ir ceļošanas izdevumi**, jo standartizācijas pārbaudes ir jāveic visā kontinentā, ieskaitot perifēriju. **Līdz ar to šajā RIA ir pieņemts, ka viena apmaksājamā Aģentūras personāla stunda kopumā izmaksā aptuveni 145 euro (ieskaitot ceļošanas izdevumus)**.

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

- caurmērā 150 000 euro gadā;
- **210 darbadienas** un 1260 apmaksājamas stundas, vienas stundas izmaksas - 120 euro;
- aprēķinātie ceļošanas izdevumi - 25 euro stundā.

2.6.4.1 Aģentūras standartizācijas pārbaudes

Aģentūras veicamo standartizācijas pārbaudzi paplašināšana, aptverot arī *ATM* un *ANS*, notiks saskaņā ar pašreizējo vispārējo periodisko revīziju plānu, kas paredz vienu apmeklējumu divos gados (biežums = 1: 2 = 0,5 apmeklējumi gadā). Turklāt īpašos gadījumos ir iespējamās *ad hoc* pārbaudes. Līdz ar to ir pieņemts, ka pārbaudes notiek par 10 % biežāk: 0,55 reizes gadā.

Parasti šādi apmeklējumi ilgst 5 dienas, un pārbaudes veic specializētu *ATM/ANS* jomas revidentu grupu, kurā ietilpst 3 Aģentūras vai *NSAs* revidenti⁵³. Tātad vienā pārbaudes apmeklējumā jāiegulda 5 dienas x 8 stundas x 3 personas = 120 darba stundas.

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

Tomēr saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 736/2006 revidentiem, kas veic Aģentūras uzticēto uzdevumu, būs jāiesaistās arī revīzijas protokolu un revīzijas anketu sagatavošanā un precizēšanā. Turklāt revidentiem būs jāgatavo revīzijas plāni, jākoordinē un jāgatavo apmeklējumi, jāziņo par rezultātiem un jāseko iespējamo koriģējošo pasākumu plāna izpildei. Tādēļ var pieņemt, ka vienas kompetentās iestādes standartizācijai ļoti sarežģītajā *ATM/ANS* jomā Aģentūrai caurmērā gadā vajadzēs vismaz 5 reizes vairāk darba stundu nekā minētās 66 stundas (t.i., viena nedēļa apmeklējumam plus 4 nedēļas, lai veiktu saistīto administratīvo darbu).

Tādējādi iznāk, ka **vienas *ATM/ANS* jomas kompetentās iestādes standartizācijai Aģentūrai gadā vidēji vajag 66 x 5 = 330 stundas**, ieskaitot faktisko apmeklējumu un saistīto administratīvo darbu pirms un pēc apmeklējuma.

Iepriekš 2.6.2.1. punktā aprēķinātais iesaistīto iestāžu skaits ir 30, tādēļ Aģentūras kopējās ar standartizācijas pārbaudēm saistītās izmaksas gadā būs šādas:

- 330 stundas x 30 iestādes = aptuveni 9900 apmaksājamas stundas gadā;
- dalot šo skaitli ar 1260, iznāk, ka **standartizācijas pasākumiem vajadzēs aptuveni 8 FTEs;**
- šim inspektoru skaitam jāpieskaita **vēl viens nodaļas vadītājs un viens palīgs; tātad pavisam vajadzēs desmit FTEs**, kas atbilst apstiprinātajam Aģentūras personāla komplektēšanas plānam;
- izmantojot tikai Aģentūras darbiniekus, t.i., visdārgākajā scenārijā, kur 1 *FTE* izmaksā 150 000 euro, **Aģentūras kopējās aplēstās izmaksas būs aptuveni 1 500 000 euro gadā.**

Standartizācijas pārbaudes ir saistītas arī ar noteiktiem pārbaudāmo iestāžu tēriņiem. Tomēr ir pieņemts sekojošais:

- saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 2096/2005 9. pantu („kopīgas prasības”) iestādes jau ir pakļautas speciālistu salīdzinošam izvērtējumam; tā kā Aģentūras

⁵³ Saskaņā ar 6. panta 1. punktu Komisijas 2006. gada 16. maija Regulā (EK) 736/2006 par *EASA* standartizācijas pārbaudzi darba metodēm Aģentūras pārbaudes grupā jābūt ne mazāk par 3 dalībniekiem. Viens vai divi dalībnieki var būt dalībvalstu pārstāvji. Ar komitejas procedūru šo noteikumu varētu viegli grozīt, lai pārbaudēs varētu iesaistīties arī līdz šim *ESIMS* programmā iesaistītie *EUROCONTROL* darbinieki.

pārbaudes acīmredzami aizstās šo speciālistu veikto izvērtējumu, 0.B vai 0.C variantā **pārbaudāmajām iestādēm nekāds papildu ekonomisks slogs nedraud;**

- **iestāžu pienākums gādāt par revidentiem, kas palīdz EK veikt speciālistu salīdzinošo izvērtējumu,** izmaksā aptuveni 6930 stundas gadā; sareizinot šo skaitli ar 110 euro stundā, iznāk, ka iestādes gadā varēs **ietaupīt aptuveni 762 300 euro;**
- *EUROCONTROL ESIMS* apmeklējumu izmaksas ir apmēram tādas pašas kā aplēstās Aģentūras izmaksas, un šīs pārbaudes notiek paralēli speciālistu salīdzinošajam izvērtējumam. Pieņemot, ka darbaspēka izmaksas ir tādas pašas kā *EASA*, un pamatojoties uz tādiem pašiem pieņēmumiem, iznāk, ka *EUROCONTROL* izmaksas ir aptuveni **1 500 000 euro gadā;** ja standartizācijas pārbaudes veiks Aģentūra, šo summu varētu ietaupīt.

Tātad saskaņā ar aprēķiniem gan 0.B, gan 0.C variantā Aģentūras standartizācijas pārbažu paplašināšana un attiecināšana uz ATM/ANS jomu, ņemot vērā, ka pakalpojumu sniedzēji šajās pārbaudēs var nebūt tieši iesaistīti, būs saistīta ar 18. tabulā atspoguļotajām diferencētajām izmaksām (salīdzinājumā ar 0.A variantu).

Kritēriji	Aģentūras izmaksas	Visu 30 kompetento iestāžu izmaksas	EUROCONTROL izmaksas	KOPĀ
<i>FTEs</i>	10	- 8	- 10	- 8
tūkstoši euro	1500	- 762	- 1500	- 762

18. tabula. Ar ATM/ANS jomu saistīto standartizācijas pārbažu aprēķinātās izmaksas

2.6.4.2 Drošības un kvalitātes vadības sistēmu „horizontāls” tiesiskais regulējums

Iepriekš 2.6.2.6. punktā ir **aplēsts, ka 162 organizācijas sniedz pakalpojumus vairākās aviācijas jomās** (piemēram, *ANSPs*, kas piedāvā arī aviācijas darbus, vai lidlauku operatori, kas sniedz arī dažus *ATM* vai *ANS* pakalpojumus, vai tehniskas organizācijas, kas sniedz arī *ATM/ANS* pakalpojumus). Dažas no šīm organizācijām ir mazie un vidējie uzņēmumi (MVU). Tomēr tiesiskā regulējuma sadrumstalotības dēļ 0.A variantā:

- tiem nākas iepazīties ar divu dažādu virzienu aviācijas drošības tiesisko regulējumu;
- ar drošības vadību saistītajiem darbiniekiem jāapgūst abi noteikumu kopumi;
- var gadīties, ka tiem jāpielāgo vadības sistēmas mainīgām (un iespējami pretrunīgām) prasībām vai jāizveido katram uzņēmējdarbības veidam sava drošības vadības sistēma.

Ir pieņemts, ka caurmērā minētā sadrumstalotība **vienai organizācijai gadā varētu būt saistīta ar vismaz 0,5 FTE neražīgām izmaksām.** Šī ļoti piesardzīgā aplēse ir veikta, ņemot vērā, ka ievērojams skaits šo organizāciju ir MVU, kā teikts iepriekš. No otras puses, pat 0,5 FTE MVU ir ievērojams skaits.

Ir pieņemts, ka darbaspēka izmaksas šajās organizācijās caurmērā ir tādas pašas kā iestādēs, tādēļ **1 FTE izmaksas tajos ir (1260 apmaksājamas stundas x 110 euro stundā) = 138 600 euro.**

Izvēloties 0.A variantu, no „neražīgajām” 0,5 FTE izmaksām uz vienu organizāciju neizdosies izvairīties. Kopējās „neražīgās” izmaksas šajā variantā būs 0,5 x 162 = 81 FTEs; naudas izteiksmē tas būs 81 x 138 600 euro = **11 227 tūkstoši euro gadā.**

Savukārt 0.B variantā pašlaik notiek „horizontālu” īstenošanas noteikumu izstrāde integrētām vadības sistēmām. Arī tad, ja dažas šo noteikumu apakšdaļas attieksies uz

konkrētām jomām, kopumā tomēr spēkā būs viens vienots tiesību akts, kas sakņojas vienotā filozofijā. Tas nozīmē, ka atšķirībā no pašreizējās situācijas no minētajām „neražīgajām izmaksām” varētu pilnīgi izvairīties.

Visbeidzot, zināmus līdzekļus varētu ietaupīt arī 0.C variantā, tomēr iznākumā ATM/ANS drošības vadībai visticamāk tiks piemēroti no citām aviācijas jomām atšķirīgi noteikumi. Tādēļ ir pieņemts, ka šajā gadījumā ietaupītie līdzekļi varētu būt puse no iepriekš minētās summas, tātad **5613 tūkstoši euro gadā**.

Tātad var secināt, ka Aģentūras darbības jomas paplašināšana ar ATM/ANS jomu nebūs saistīta ar nekādām ATM/ANS pakalpojumu sniedzēju papildu izmaksām, bet ļaus ietaupīt līdzekļus, kas varētu būt tādi, kā atspoguļots tabulā.

Kritēriji	VARIANTS		
	0.A	0.B	0.C
	EASA neaptver ATM/ANS	EASA Pamatregula	EASA SES sistēmā
FTEs	0	- 81	- 40,5
tūkstoši euro	0	- 11 227	- 5613

19. tabula. Aprēķinātie ANSPs ietaupījumi

2.6.4.3 Tehniskās apkopes organizāciju uzraudzība

Iepriekš 2.6.2.4. punktā ATM/ANS jomā ir apzinātas trīs drošībai kritiski svarīgas tehniskās apkopes organizācijas. Pašlaik saskaņā ar SES tiesisko regulējumu tās uzrauga nevis kompetentās iestādes, bet sertificētie pakalpojumu sniedzēji, kas šīs organizācijas ir nolīguši.

Šī situācija 0.A un 0.C variantā nemainīsies, un tās sekas būs šādas:

- mazāk oficiāli drošības uzraudzības procesi, kas, raugoties no administrēšanas viedokļa, ir saistīti ar mazāku slogu, bet, raugoties no tiesiskās noteiktības un vajadzīgo līdzekļu aprēķināšanas iespējamības viedokļa, varētu būt sliktāki;
- lai izvairītos no dubultām revīzijām, gadījumos, kad divi vai vairāki ANSPs vēlēšies nolīgt vienas un tās pašas tehniskās apkopes organizācijas, šiem ANSPs būs jāslēdz savstarpējas vienošanās;
- iepriekšējā ievilkumā minētie iemesli varētu arī kavēt iekšējā tirgus izveidi.

Šeit varētu uzskaitīt daudzus citus apsvērumus, tomēr kopumā šķiet, ka šā konkrētā aspekta ekonomisko ietekmi objektīvi izvērtēt būtu ļoti grūti un tas būtu arī nesamērīgi, ņemot vērā, ka iesaistīto organizāciju skaits ir pavisam niecīgs (t.i., ne vairāk kā 3 sertificētas organizācijas). Daži faktori, iespējams, ļautu ietaupīt līdzekļus, savukārt citi varētu palielināt izmaksas, piemēram, daudzkārtīgi uzraudzības pasākumi gadījumos, kad viena tehniskās apkopes organizācija apkalpo vairākus klientus. Tas attiecas uz 0.A un 0.C variantu. Tādēļ 0.B variants varētu būt lētākais, lai gan šā varianta ekonomiskā ietekme šajā RIA sīki nav aplūkota.

2.6.4.4 Trešo valstu gaisa kuģu avionikas atbilstības pārbaudes

Saskaņā ar Pamatregulas 12. pantu Aģentūra var atzīt trešo valstu aeronavigācijas iestāžu izdotus sertifikātus, kā paredzēts spēkā esošajos nolīgumos starp Kopienu un attiecīgo trešo valsti. Tas attiecas gan uz avionikas iekārtām, gan arī uz to atrašanos uz borta, ņemot vērā gaisa satiksmes regulējumu un lidojumu noteikumus. Turklāt tas attiecas uz piemērotību izmantošanai ikvienos paredzamos darbības apstākļos. Ja šādu savstarpējas atzīšanas nolīgumu nav, pirms izdot trešo valstu ekspluatantu prasītu atļauju iekļūt ES gaisa telpā, Aģentūra pārbauda ikvienu būtisku aspektu.

Ja ar *ATM/ANS* saistītās Aģentūras funkcijas tiktu iekļautas *SES* tiesiskajā regulējumā, spēkā būtu šādi noteikumi:

- Regulas (EK) Nr. 549/2004 7. pants, kas ārpuskopienas valstīm dod iespēju slēgt līgumus *SES* jautājumos, bet šis pants nav izstrādāts tā, lai to varētu attiecināt uz ekipējuma prasībām, un tas nenodrošina atbilstošu tiesisko pamatu Pamatregulā iekļauto sertifikācijas prasību atvieglināšanai;
- Regulas (EK) Nr. 552/2004 5. pants, kas nosaka, ka ražotājiem ir jāparaksta gaisa kuģos uzstādāmo „komponentu” atbilstības deklarācijas, kas aptver avionikas ierīces, bet neaptver gaisa kuģos uzstādītu avionikas ierīču drošību un veiktspēju.

Šajā punktā aprakstītās situācijas drošības ietekme jau ir novērtēta iepriekš 2.6.3. punktā. Runājot par ekonomisko ietekmi, izskatās, ka *SES* sistēmai varētu trūkt tiesiskās skaidrības un, iespējams, tajā varētu būt daži robi. Lai šos robus un tiesisko neskaidrību novērstu, protams, būs jāpieliek pūles. Tomēr šīs pūles nav iespējams izteikt skaitļos, pamatojoties uz reālistiskiem pieņēmumiem. **Tādēļ var tikai uzskatīt, ka gan 0.A, gan 0.C varianta ekonomiskā ietekme ir negatīva.** Savukārt 0.B variantā papildu izmaksu nebūs.

2.6.4.5 Zaudējumu izmaksas

Pašlaik nav uzticamu instrumentu, kas ļautu precīzi izskaitļot jaunu tiesību aktu drošības ietekmi. Tādēļ ir ļoti grūti veikt precīzus saistītās ekonomiskās ietekmes aprēķinus.

Tomēr 2.6.3. punktā ir secināts, ka, raugoties no nākotnes perspektīvu viedokļa, 0.A varianta drošības ietekme ir negatīva, kamēr gan 0.B, gan 0.C varianta drošības ietekme ir pozitīva, turklāt 0.B variants drošības ziņā ir ieguvis gandrīz divreiz labāku vērtējumu nekā 0.C variants. Turklāt 2.3.1.8. punktā ir secināts, ka ar *ATM/ANS* faktoriem tieši un arī netieši saistīto aviācijas avāriju un incidentu izmaksas ES 27 + 4 sasniedz 680 miljonus jeb 680 000 tūkstošus euro gadā.

Tādēļ ir pieņemts, ka raugoties no nākotnes perspektīvu viedokļa, **0.A variants** drošības ziņā nedod nekādus ieguvumus: **naudas izteiksmē ietaupījumi ir 0.** No otras puses, lai gan 0.B variants drošības ziņā ir ieguvis vairāk punktu nekā 0.C variants, ļoti piesardzīgi pieņemot, ka **gan 0.B, gan 0.C varianta** drošības ieguvums ir tikai 1%, iznāk, ka no **novērstiem bojājumiem** gūtais **maksimālais labums ir 6800 tūkstoši euro gadā.**

2.6.4.6 Aģentūras drošības analīze un noteikumu izstrāde

Tā kā saskaņā ar *SES* sistēmu drošības analīze un noteikumu izstrāde jau ir Kopienas kompetencē, ir pieņemts, ka neviens no variantiem nav saistīts ar pārmaiņām, kas varētu ietekmēt kompetentās iestādes vai nozares ieinteresētās puses.

Tādēļ ir pieņemts, ka **Aģentūrai vajadzēs 9 *ATM/ANS* jomas noteikumu izstrādes *FTEs* (1 vadītājs + 7 administratori + 1 palīgs). Vēl vajadzēs divus *FTEs*, kuru uzdevums būs palīdzēt noteikumu izstrādē, veicot pietiekamu drošības datu analīzi un drošības izpēti.**

Tātad var lēst, ka gan 0.B, gan 0.C variantā Aģentūras kopējās papildu izmaksas būs 11 *FTEs* = 1 650 000 euro gadā, izņemot komandējumus, grupas un pētījumus.

Ir pieņemts, ka gan 0.B, gan 0.C variantā *EUROCONTROL* turpinās palīdzēt EK ar drošības tiesisko regulējumu nesaistītos *SES* aspektos. Tādēļ ir pieņemts, ka *EUROCONTROL* nevarēs atteikties ne no viena *FTE*, lai gan dažiem darbiniekiem, kas *SRU* pašlaik nodarbojas ar noteikumu izstrādi, varētu uzticēt citus uzdevumus.

2.6.4.7 Ekonomiskās ietekmes kopsavilkums

Gan 0.B, gan 0.C variantā **Aģentūras budžetā** vajadzēs paredzēt līdzekļus aptuveni **21 papildu FTE** (10 standartizācijas pārbaudēm + 9 noteikumu izstrādei + 2 drošības analīzei). Pieņemot, ka viens *FTE* izmaksā 150 000 euro gadā, **Aģentūras** tiešās papildu **izmaksas** būs **3150 tūkstoši euro gadā**, izņemot komandējumu, grupu un pētījumu izmaksas, jo tās pašreizējā sistēmā jau ir paredzētas.

Aplūkojot ekonomisko ietekmi uz ieinteresētajām pusēm saskaņā ar iepriekšējo apakšpunktu secinājumiem, tabulā ir sniegts trīs variantu ekonomiskās ietekmes salīdzinošs kopsavilkums.

Aplēstās izmaksas kā tiesiskās sistēmas funkcija	Tūkstoši euro gadā		
	0.A	0.B	0.C
	<i>EASA</i> neaptver <i>ATM/ANS</i>	<i>EASA</i> Pamatregula	<i>EASA SES</i> sistēmā
<i>EASA</i> standartizācijas pārbaudes	0	- 762	- 762
„Horizontāli” noteikumi vadības sistēmām	0	- 11 227	- 5613
Tehniskās apkopes organizāciju uzraudzība	0	0	0
Trešo valstu gaisa kuģos uzstādītās avionikas atbilstība	Negatīva, bet skaitļos neizsakāma ietekme	0	Negatīva, bet skaitļos neizsakāma ietekme
Novērsti bojājumi	0	- 6800	- 6800
Kopīgi noteikumi	0	1650	1650
KOPĀ	0	- 17 139	- 11 525

20. tabula. Ekonomiskā ietekme kā izvēlēto tiesisko risinājumu funkcija: kopsavilkums

Tabulā redzams, ka **gan 0.B, gan 0.C variantā Aģentūras izmaksas ir lielākas, tomēr šie varianti ir ekonomiski izdevīgi visai sabiedrībai - 0.C variants ļauj ietaupīt aptuveni 11 miljonus euro gadā, bet 0.B variantā ietaupījumi ir aptuveni 17 miljoni euro gadā.**

Ekonomiskā ietekme, kas 20. tabulā atspoguļota naudas izteiksmē, nākamajā tabulā ir izteikta punktos.

Konkrētie mērķi/rezultātu rādītāji	Variantu punktu skaits		
	0.A	0.A	0.A
<i>EASA</i> loma, uz ko attiecas	<i>EASA</i> neaptver <i>ATM/ANS</i>	<i>EASA</i> Pamatregula	<i>EASA SES</i> sistēmā
Drošības tiesiskais regulējums skaidri nošķirts no citiem tiesiskā regulējuma veidiem	Uz ekonomiku neattiecas		
<i>EASA</i> noteikumu izstrādes procedūras piemērošana (<i>ATM/ANS</i>)	0	- 2	- 2
<i>ATM/ANS</i> standartizācijas pārbaudes	- 2	2	2
<i>ATM/ANS</i> <i>EASA</i> drošības tiesiskajā regulējumā	- 3	3	2
Horizontāli noteikumi vadības sistēmām	0	3	2
Iestāžu un pakalpojumu sniedzēju lomu skaidrs nošķirums	Uz ekonomiku neattiecas		
Pamats, lai sertificētu pakalpojumu sniedzējus, kas darbojas 4 vai vairāk valstīs	Aplūkots 2.11. punktā		
Vienkāršāki (bet viendabīgi) noteikumi <i>AFIS</i> un	Aplūkots 2.10. punktā		

perona pakalpojumu sniedzējiem			
Visu ierosināto noteikumu ietekmes novērtējums	0	0	0
Saskarnes ar citiem tiesiskā regulējuma veidiem	Uz ekonomiku neattiecas		
Iestāžu vienošanās par resursu racionālu izmantošanu	Aplūkots 2.11. punktā		
Konsekvents visu ACC funkciju uzraudzības process	Nav tiešas saistības ar tiesību aktu		
KOPĀ	- 5	6	4
VIDĒJAIS PUNKTU SKAITS (□/5 skaitļos izteikti rādītāji)	- 1	1,2	0,8
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x ekonomiskās ietekmes koeficients 2)	- 2	2,4	1,6

21. tabula. Ekonomiskās ietekmes punktu skaits 0.A, 0.B un 0.C variantā

2.6.5 Ietekme uz vidi

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

2.6.6 Sociālā ietekme

2.6.6.1 Kompetentās iestādes

Pamatojoties uz 2.6.4. punktā aplēsto ekonomisko ietekmi, var paredzēt šādas galvenās sociālās ietekmes izpausmes:

- tā kā vairs nevajadzēs gādāt par speciālistu salīdzinošās vērtēšanas vērtētāju nodrošināšanu, 30 kompetentās iestādes kopumā varēs atbrīvot 8 FTEs;
- caurmērā tas ir mazāk nekā 0,3 FTE uz vienu iestādi;
- tā kā daudzi eksperti ir vienprātis, ka ATM/ANS jomas sertifikācijā un uzraudzībā iesaistīto iestāžu darbinieku skaits ir gandrīz nepietiekams vai nepietiekams, nedaudzajiem atbrīvotajiem FTEs ļoti viegli varētu atrast citu, līdzīgu darbu tajā pašā iestādē.

Tādēļ visu trīs iespējamo variantu sociālo ietekmi uz iestādēm var uzskatīt par niecīgu.

2.6.6.2 Nozare

Iepriekš 2.6.4.2. punktā ir aplēsts, ka 0.B variants ļauj katrai no 162 ietekmētajām organizācijām ietaupīt 0,5 FTEs. Raugoties no sociālā viedokļa, 0,5 FTE uz vienu uzņēmumu ir viegli absorbējams skaits, tādēļ arī šajā gadījumā sociālā ietekme ir pavisam niecīga.

Savukārt 0.C variantā sociālā ietekme ir vēl uz pusi mazāka.

2.6.6.3 EUROCONTROL un Aģentūra

Aviācijas drošības jomā ATM/ANS kompetentās iestādes papildus ICAO USOAP apmeklējumiem var būt pakļautas vēl trim dažādām pārbaudēm:

- EUROCONTROL ESIMS apmeklējumi;
- SES noteiktie speciālistu salīdzinošie vērtējumi;
- EASA standartizācijas pārbaudes ATM/ANS jomā.

Ir skaidrs, ka šādas vairākkārtējas vairāk vai mazāk vienādas pārbaudes nav ne vajadzīgas, ne vēlamas. Tādēļ 2.6.4.1. punktā ir secināts, ka EUROCONTROL ESIMS

programmas darbība ES 27 + 4 valstīs ir jāpārtrauc, lai novērstu dubultas pārbaudes. **Līdz ar to galvenokārt SRU darbu zaudēs 10 FTEs.**

Tomēr pārejas periodā, uzņemoties jaunās pilnvaras, Aģentūra izjutīs profesionāli kvalificētu darbinieku trūkumu. Šos 10 FTEs viegli varētu izmantot Aģentūras standartizācijas pārbaudēm; tādējādi varētu līdz minimumam samazināt negatīvo sociālo ietekmi uz EUROCONTROL.

Turklāt 2.6.4.7. punktā ir norādīts, ka Aģentūrā pakāpeniski tiks radīta aptuveni 21 jauna darbavieta.

2.6.6.4 Sociālās ietekmes kopsavilkums

Iepriekšējos punktos paustie apsvērumi tabulā ir izteikti kā piemērojamo rezultātu rādītāju punktu skaits.

Konkrētie mērķi/rezultātu rādītāji	Variantu punktu skaits		
	0.A	0.B	0.C
EASA loma, uz ko attiecas:	EASA neaptver ATM/ANS	EASA Pamatregula	EASA SES sistēmā
Drošības tiesiskais regulējums skaidri nošķirts no citiem tiesiskā regulējuma veidiem	Nav tiešas saistības ar tiesību aktu		
EASA noteikumu izstrādes procedūras piemērošana (ATM/ANS)	0	0	0
ATM/ANS standartizācijas pārbaudes	0	2	3
ATM/ANS EASA drošības tiesiskajā regulējumā	Nav tiešas saistības ar tiesību aktu		
Horizontāli noteikumi vadības sistēmām	Nav tiešas saistības ar tiesību aktu		
Iestāžu un pakalpojumu sniedzēju lomu skaidrs nošķirums	Nav tiešas saistības ar tiesību aktu		
Pamats, lai sertificētu pakalpojumu sniedzējus, kas darbojas 4 vai vairāk valstīs	Nav tiešas saistības ar tiesību aktu		
Vienkāršāki (bet viendabīgi) noteikumi AFIS un perona pakalpojumu sniedzējiem	Nav tiešas saistības ar tiesību aktu		
Visu ierosināto noteikumu ietekmes novērtējums	Nav tiešas saistības ar tiesību aktu		
Saskarnes ar citiem tiesiskā regulējuma veidiem	Nav tiešas saistības ar tiesību aktu		
Iestāžu vienošanās par resursu racionālu izmantošanu	Nav tiešas saistības ar tiesību aktu		
Konsekvents visu ACC funkciju uzraudzības process	Nav tiešas saistības ar tiesību aktu		
KOPĀ	0	2	3
VIDĒJAIS PUNKTU SKAITS (□/2 skaitļos izteikti rādītāji)	0	1	1,5
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x sociālās ietekmes koeficients 2)	0	2	3

22. tabula. Sociālās ietekmes punktu skaits 0.A, 0.B un 0.C variantā

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

2.6.7.1 „Jaunā nostāja”

„Jaunā nostāja” rūpniecisku ražojumu standartizācijas un drošības jomā ir ierosināta 1985. gadā pieņemtajā Padomes rezolūcijā⁵⁴. To raksturo četri pamatprincipi:

- juridiska iesaistīšanās aprobežojas ar pamatprasībām (ERs);
- tehnisku noteikumu pieņemšana uzticēta organizācijām, kam ir pietiekamas zināšanas un kompetence;
- Kopienas (vai sertifikācijas) specifikācijas (CSs) nav juridiski saistošas;
- ir iespējami alternatīvi pieņemamie atbilstības panākšanas līdzekļi (AMC).

EASA „sistēma” ne vien pilnā mērā piemēro „jaunās nostājas” principus ražojumiem, bet arī drošībai kritiski svarīgiem pakalpojumiem.

Savukārt SES sistēmā nav uz pakalpojumiem attiecināmu pamatprasību (ir tikai Regulai (EK) Nr. 552/2004 pievienotās sistēmu pamatprasības), bet tehniskas prasības dažkārt ir iekļautas saistošos īstenošanas noteikumos.

Turklāt „jauno nostāju” veido desmit galvenie elementi. Pirmais no tiem liek izvairīties no dažādu avotu juridisku noteikumu izplatīšanas. Ir skaidrs, ka 0.A un 0.C variantā šī prasība netiks ņemta vērā, kamēr 0.B variantā tā būs pilnīgi ievērota.

2.6.7.2 Gaisa pārvadātāju licencēšana

Padomes Regulas (EK) Nr. 2407/92⁵⁵ 9. pantā ir skaidri noteikts, ka gaisa pārvadātāja darbības licences piešķiršana un tās derīgums vienmēr ir atkarīgs no tā, vai ir derīga gaisa kuģa ekspluatanta apliecība (AOC), kurā norādītas darbības, ko aptver darbības licence, un kura saskan ar spēkā esošajiem drošības kritērijiem. Tādējādi drošības kritēriji pašlaik ir noteikti Pamatregulā, bet minētajā Padomes Regulā ir iekļauti visi pārējie, ar uzņēmējdarbību saistītie aspekti (komercdarbības plāns, finansiālā stabilitāte, apdrošināšana utt.).

Izvēloties 0.A vai 0.C variantu, tiks saglabāti SES principi; lai gan „sertifikācijas” un „izraudzīšanas” procesi SES sistēmā ir atšķirīgi, sertifikācijas process aptver arī minētos ekonomiskos/uzņēmējdarbības aspektus, bet izraudzīšanas process Kopienas līmenī nav definēts.

Savukārt 0.B variants nodrošinās abu jautājumu labāku nošķirumu saskaņā ar HLG ieteikumiem un saskaņā ar nostāju, ko jau piemēro citās aviācijas jomās.

⁵⁴ Padomes 1985. gada 7. maija Rezolūcija par jaunu nostāju tehniskas saskaņošanas un standartu jomā (OV C 136, 04.06.1985., 1. lpp.).

⁵⁵ Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu (Oficiālais Vēstnesis L 240, 24.08.1992., 1. lpp.).

2.6.7.3 Ietekme uz citām Kopienas prasībām: kopsavilkums

Iepriekšējos punktos paustie apsvērumi tabulā ir izteikti kā piemērojamo rezultātu rādītāju punktu skaits.

Konkrētie mērķi/rezultātu rādītāji	Variantu punktu skaits		
	0.A	0.B	0.C
EASA loma, uz ko attiecas	EASA neaptver ATM/ANS	EASA Pamatregula	EASA SES sistēmā
Drošības tiesiskais regulējums skaidri nošķirts no citiem tiesiskā regulējuma veidiem	Uz šo jautājumu neattiecas		
EASA noteikumu izstrādes procedūras piemērošana (ATM/ANS)	Uz šo jautājumu neattiecas		
ATM/ANS standartizācijas pārbaudes	Uz šo jautājumu neattiecas		
ATM/ANS EASA drošības tiesiskajā regulējumā	Uz šo jautājumu neattiecas		
Horizontāli noteikumi vadības sistēmām	-3	3	-2
Iestāžu un pakalpojumu sniedzēju lomu skaidrs nošķirums	Uz šo jautājumu neattiecas		
Pamats, lai sertificētu pakalpojumu sniedzējus, kas darbojas 4 vai vairāk valstīs	Uz šo jautājumu neattiecas		
Vienkāršāki (bet viendabīgi) noteikumi AFIS un perona pakalpojumu sniedzējiem	Uz šo jautājumu neattiecas		
Visu ierosināto noteikumu ietekmes novērtējums	Uz šo jautājumu neattiecas		
Saskarnes ar citiem tiesiskā regulējuma veidiem	- 3	3	1
Iestāžu vienošanās par resursu racionālu izmantošanu	Uz šo jautājumu neattiecas		
Konsekvents visu ACC funkciju uzraudzības process	Uz šo jautājumu neattiecas		
KOPĀ	- 6	6	- 1
VIDĒJAIS PUNKTU SKAITS (□/2 skaitļos izteikti rādītāji)	- 3	3	- 0,5
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x citu tiesību aktu ietekmes koeficients 1)	- 3	3	- 0,5

23. tabula. Attiecības ar citiem Kopienas tiesību aktiem - 0.A, 0.B un 0.C varianta salīdzinājums

2.6.8 Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants

Ievērojot 2.1.2. punktā aprakstīto metodiku, katra varianta rezultāti ir apkopoti tabulā redzamajā MCA matricā.

Tiesiskās sistēmas variantu ietekmes svērtie rezultāti		0.A	0.B	0.C
Ietekmes aspekti	Koeficienti	EASA neaptver ATM/ANS	EASA Pamatregula	EASA SES sistēmā
Ietekme uz drošību	3	- 4,32	9	5,01
Ekonomiskā ietekme	2	- 2	2,4	1,6
Ietekme uz vidi	3	0	0	0
Sociālā ietekme	2	0	2	3
Ietekme uz citiem ES tiesību aktiem	1	- 3	3	- 0,5
SVĒRTIE REZULTĀTI		- 9,32	16,4	9,11

24. tabula. Tiesiskās sistēmas daudzkritēriju analīze

Kā redzams tabulā, 0.B variants ir ieguvis apmēram divreiz vairāk punktu nekā 0.C variants, bet 0.A varianta ietekme kopumā ir negatīva. Jo īpaši var minēt šādas 0.B varianta priekšrocības:

- drošības ziņā šis variants ir ieguvis gandrīz divreiz vairāk punktu nekā 0.C variants;
- ES tas izmaksā vislētāk - Aģentūras 21 papildu darbinieka izmaksas EK ir aptuveni 3,15 miljoni euro gadā, bet aviācijas ieinteresētās puses gadā var ietaupīt aptuveni 17 miljonus euro;
- tā sociālā ietekme ir neievērojama;
- tas pilnīgi saskan ar "jauno nostāju" un drošības tiesiskā regulējuma un citu tiesiskā regulējuma vai valsts iesaistīšanās veidu nošķiruma principu.

2.7 Darbības koncepcijas

2.7.1 Alternatīvie varianti

Vārdkoku „darbības koncepcijas” (jeb *ATM* darbības koncepcijas) var interpretēt dažādi, bet divi biežāk sastopamie skaidrojumi ir šādi:

- a) konceptuālu, abstraktu, ar konkrētām gaisa telpas daļām nesaistītu modeļu izstrāde; šajos modeļos ir aplūkoti vispārēji gaisa telpas veidi, kuros izmanto noteiktas tehnoloģijas, piemēro noteiktus noteikumus un dažādiem tirgus dalībniekiem (piemēram, gaisa telpas izmantotājiem un *ATS* pakalpojumu sniedzējiem) ir dažādas lomas;
- b) konkrētām gaisa telpas daļām paredzētu piekļuves un pakalpojumu sniegšanas noteikumu izstrāde un izdošana; šie noteikumi ir adresēti konkrētiem tiesību subjektiem (piemēram, gaisa telpas izmantotājiem un *ANSPs*).

Eiropā *EUROCONTROL* savā darbībā pēdējās desmitgadēs biežāk ir vairāk vadījusies pēc pirmās definīcijas, piemēram, deviņdesmitajos gados, izstrādājot „vispārēju” darbības koncepciju, lai ieviestu *Basic RNAV*, vai šīs desmitgades sākumā, lai ieviestu *RVSM*. Pašlaik vispārēju darbības koncepciju izstrāde dažādiem gaisa telpas veidiem (un dažādiem laika ierobežojumiem) ir viens no galvenajiem *SESAR* uzdevumiem. Darbības koncepciju pieņemšanu saskaņā ar šo definīciju pēc būtības varētu uzskatīt par valsts vai par pakalpojumu sniegšanas funkciju, vai pat galvenokārt par pētniecisku izstrādi. Šāda izstrāde neietilptu Pamatregulas darbības jomā, lai gan iepriekšēju drošības novērtējumu brīvprātīga veikšana un dialogs ar reglamentējošajām iestādēm būtu ļoti vēlams.

Vadoties pēc otrās definīcijas, tiek pieņemti konkrēti lēmumi, kuros ir noteikts konkrēta ģeogrāfiska rajona konkrētas gaisa telpas (piemēram, *CTR* jeb kontrolējamas gaisa telpas daļas ap lidlauku) precīzi izmēri, kontūras un robežas; šīs gaisa telpas klase (piemēram, *ICAO A* klase, kas nozīmē, ka parastos apstākļos šajā gaisa telpā ir atļauts iekļūt tikai *IFR* satiksmei); avionikas prasības, kas jāievēro šīs gaisa telpas izmantotājiem, un vajadzīgā pilotu kvalifikācija; apstiprinātie instrumentālas izlidošanas, instrumentālas tuvošanās un nolaišanās standarta maršruti; sniedzamie *ATC* pakalpojumi utt. Šajos lēmumos, kuru sagatavošanā var izmantot arī saskaņā ar pirmo iespējamo darbības koncepciju definīciju izstrādātos vispārējos noteikumus, ir paredzēti arī īpaši pienākumi un tiesības, kas attiecas uz dažādām aviācijas ieinteresētajām pusēm, pirmām kārtām uz gaisa telpas izmantotājiem un *ANSPs*, bet noteiktu neliela augstuma operāciju gadījumā arī uz lidlauku operatoriem. Darbības koncepciju pieņemšanu saskaņā ar šo otro definīciju pēc būtības varētu uzskatīt par valsts vai par pakalpojumu sniegšanas funkciju.

Pamatojoties uz ieinteresēto pušu atbildēm uz (*NPA 2007-16* iekļauto) 1. jautājumu par iepriekš īsumā izklāstīto darbības koncepciju būtību, šā dokumenta 2.5.2. punktā saistībā ar darbības koncepcijām ir apzināti šādi alternatīvi varianti:

- 1.A: vispārējas darbības koncepcijas (piemēram, *SESAR* izstrādes) un lēmumi par darbības koncepcijām, ko izmanto īpašās gaisa telpas daļās, ir valsts funkcija, ko reglamentē Pamatregulas panti;
- 1.B: vispārējas darbības koncepcijas (piemēram, *SESAR* izstrādes) un lēmumi par darbības koncepcijām, ko izmanto īpašās gaisa telpas daļās, ir reglamentējama funkcija, ko saskaņā ar *ERs* pilda pakalpojumu sniedzēji;
- 1.C: vispārējas darbības koncepcijas (piemēram, *SESAR* izstrādes) ir ārpus Pamatregulas darbības jomas, savukārt lēmumi par darbības koncepcijām, ko izmanto īpašās gaisa telpas daļās, ir valsts funkcija, ko reglamentē likuma panti;
- 1.D: vispārējas darbības koncepcijas (piemēram, *SESAR* izstrādes) ir ārpus Pamatregulas darbības jomas, savukārt lēmumi par darbības koncepcijām, ko izmanto īpašās gaisa telpas daļās, ir pakalpojumu sniedzēju funkcija, ko tie pilda saskaņā ar Pamatregulas pamatprasībām.

2.7.2 Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits

2.7.2.1 Dažādās lomas

Katrā no četriem iepriekš minētajiem alternatīvajiem variantiem, kas izvēlēti, lai konkretizētu darbības koncepciju būtību, dažādām organizācijām būs atšķirīgas lomas, kā atspoguļots 24. tabulā. Ar tabulā lietoto vārdkopu „koncepciju izstrādātāji” ir apzīmētas ar *SESAR* saistītas organizācijas, kas faktiski nodarbojas ar **vispārēju** darbības koncepciju izstrādi dažādiem Eiropas gaisa telpas veidiem.

Varianti	Aģentūra*	(Vispārējo) koncepciju izstrādātāji	Kompetentās iestādes	ATSPs	Citas ieinteresētās puses
1.A	Sadarbojas ar <i>SESAR</i> īstenošanas noteikumu izstrādes kontekstā	Ievēro <i>EASA</i> noteikumus	Pieņem attiecīgās gaisa telpas īpašās darbības koncepcijas	Ievēro noteikumus un lēmumus (piemēram, par zemes aprīkojuma nodrošināšanu)	Ievēro noteikumus un lēmumus (piemēram, par obligāto borta avioniku)
1.B	Tāpat kā 1.A + veic <i>SESAR</i> organizāciju uzraudzību	Reglamentējam a darbība	Atbild par <i>ANSPs</i> sertifikāciju un uzraudzību	Pieņem attiecīgās gaisa telpas īpašās darbības koncepcijas	Tāpat kā 1.A
1.C	Vispārējām koncepcijām oficiālus noteikumus nepieņem	Ārpus <i>EASA</i> Pamatregulas darbības jomas	Pieņem attiecīgās gaisa telpas īpašās darbības koncepcijas	Ievēro noteikumus un lēmumus (piemēram, par zemes aprīkojuma nodrošināšanu)	Tāpat kā 1.A
1.D	Vispārējām koncepcijām oficiālus noteikumus nepieņem	Ārpus <i>EASA</i> Pamatregulas darbības jomas	Atbild par <i>ANSPs</i> sertifikāciju un uzraudzību	Pieņem attiecīgās gaisa telpas īpašās darbības koncepcijas	Tāpat kā 1.A

* Papildus standartizācijas pārbaudēm, kas jau ir aplūkotas 2.6. punktā.

25. tabula. Dažādu organizāciju lomas

Tabulā redzams, ka aviācijas un arī citām ieinteresētajām pusēm jebkurā gadījumā būs jāievēro saistītie noteikumi un lēmumi, ko būs pieņēmušas vai nu kompetentās iestādes vai kompetentie ATSPs. Citiem vārdiem sakot, to loma atkarībā no četriem iespējamajiem variantiem nemainīsies. Tādēļ šajā gadījumā nav vajadzības precīzi aprēķināt ietekmēto organizāciju skaitu. Turklāt neviens no variantiem neietekmēs ar gaisa pārvadājumiem

tieši nesaistītas organizācijas, piemēram, konstruēšanas, ražošanas un tehniskās apkopes organizācijas.

Līdz ar to turpmāk 2.7.2.2., 2.7.2.3. un 2.7.2.4. punktā ir aprēķināts tikai ietekmēto iestāžu, *ATSPs* un (vispārējo) koncepciju izstrādātāju skaits.

2.7.2.2 Kompetentās iestādes

Jebkurš no četriem iespējamajiem variantiem ietekmēs visas 30 kompetentās iestādes (kā aplēsts iepriekš 2.6.2.1. punktā) **un Aģentūru**, bet *EUROCONTROL* drošību reglamentējošā darbība ir aplūkota iepriekš 2.6. punktā.

2.7.2.3 Koncepciju izstrādātāji

Par jaunu vispārējo darbības koncepciju izstrādi atbildīgo *EUROCONTROL ATM* stratēģiju direktorātu (*DAS*) ietekmēs gan 1.A, gan 1.B variants. Savukārt 1.C un 1.D variants *DAS* neietekmēs, jo šajos variantos vispārējās darbības koncepcijas būs ārpus Pamatregulas darbības jomas.

Tas pats attiecas uz *SESAR* kopuzņēmumu un uz *SESAR* konsorciju.

Tādēļ var pieņemt, ka 1.A un 1.B variants ietekmēs 3 organizācijas, bet abi pārējie varianti neietekmēs nevienu koncepciju izstrādātāju.

2.7.2.4 ATSPs

ANPSs aprindas ir ļoti plašas un aptver arī, piemēram, satelītu navigācijas signālu, aeronautikas informācijas, uzraudzības tīklu, meteoroloģisko pakalpojumu un saziņas tīklu nodrošinātājus. Parasti šādas organizācijas darbojas lielos gaisa telpas rajonos, bet nepieņem lēmumus par vispārējām vai īpašām darbības koncepcijām. Tātad neviens no šeit minētajiem četriem variantiem tās neietekmēs.

Vienkāršu *ATS* pakalpojumu sniedzēji savukārt darbojas ļoti ierobežotā ģeogrāfiskā mērogā (piemēram, *AFIS*), bet arī šīs organizācijas neizstrādā un nepieņem darbības koncepcijas. Tādēļ jāpieņem, ka neviens no variantiem neietekmēs arī šo organizāciju kategoriju.

Tomēr civilos *ATSPs*, kas sniedz *ATC* pakalpojumus maršrutos vai lielo lidlauku rajonos, ietekmēs jebkurš no četriem iespējamajiem variantiem, jo šo pakalpojumu sniedzēju loma varētu būt atšķirīga. Pašlaik katrā ES dalībvalstī un *EASA* asociētajā valstī (izņemot Lihtenšteinu) ir vismaz viens šāds pakalpojumu sniedzējs. **Tādēļ var pieņemt, ka jebkurš no četriem apzinātajiem variantiem varētu ietekmēt 30 ATSPs.**

2.7.2.5 Ietekmēto organizāciju kopskaits

Nobeigumā, pamatojoties uz 2.7.2.1. līdz 2.7.2.4 apakšpunktā sniegto informāciju, 26. tabulā ir aprēķināts iesaistīto organizāciju kopskaits:

VARIANTS		Aprēķinātais skaits			
Id.	Apraksts	Iestādes	koncepti ju izstrādāt āji	ATSP s	Citas ieinteresētā s puses
1.A	Vispārējas darbības koncepcijas un lēmumi par darbības koncepcijām, ko izmanto īpašās gaisa telpas daļās, ir valsts funkcija, ko reglamentē likuma panti.	30 + Aģentūra	3	30	0
1.B	Vispārējas darbības koncepcijas un lēmumi par darbības koncepcijām, ko izmanto īpašās gaisa telpas daļās, ir funkcija, ko pilda pakalpojumu sniedzēji.		3	30	0
1.C	Vispārējas darbības koncepcijas ir ārpus EASA darbības jomas. Lēmumi par darbības koncepcijām, ko izmanto īpašās gaisa telpas daļās, ir valsts funkcija.		0	30	0
1.D	Vispārējas darbības koncepcijas ir ārpus EASA darbības jomas. Lēmumi par darbības koncepcijām, ko izmanto īpašās gaisa telpas daļās, ir pakalpojumu sniedzēju funkcija.		0	30	0

26. tabula. Darbības koncepcijas: ietekmēto organizāciju kopskaits*2.7.3 Ietekme uz drošību*

Izvēloties 1.C variantu, vispārēju darbības koncepciju (piemēram, augšējai gaisa telpai, ļoti blīvas satiksmes lidlauku rajoniem vai tamlīdzīgi) izstrāde un apstiprināšana, tāpat kā pašlaik, paliktu ārpus Pamatregulas darbības jomas. Tas tomēr nenozīmē, ka koncepciju izstrādātājiem nevajadzētu pēc iespējas agrīni veikt (vispārējus) drošības novērtējumus, turklāt būtu ļoti vēlams, ja koncepciju izstrādātāji un drošības regulatori apmainītos ar informāciju un koncepciju izstrādātāji lūgtu drošības regulatoriem veikt novērtējumus. Tātad 1.C variantā par kādu konkrētu gaisa telpas daļu atbildīgā kompetentā iestāde lemtu par šajā gaisa telpas daļā spēkā esošajiem lidojumu noteikumiem, par dažādu ATSP struktūrvienību pārziņā esošo rajonu robežām, par pieejamo instrumentālo maršrutu apstiprināšanu, par ierīcēm, kam obligāti jāatrodas gaisa kuģos, utt. Trūkst precīzu instrumentu, kas ļautu šā variantā drošības ietekmi izteikt skaitļos. Tomēr nekas neliecina, ka vispārējo darbības koncepciju izstrādes atstāšana ārpus drošības noteikumu darbības jomas līdz šim būtu apdraudējusi drošību. Katrā ziņā valsts pārvaldes iestādēm ir dota pietiekama tiesiskā vara, lai pieņemtu noteikumus un lēmumus, kas attiecas ne vien uz ANSPs un ATSPs, bet arī uz citām aviācijas jomas ieinteresētajām pusēm, ieskaitot gaisa pārvadātājus un lidlauku operatorus.

Tādēļ, ievērojot iepriekš izklāstīto kvalitatīvo novērtējumu, 1.C variantā drošības ietekme ir uzskatāma par ļoti pozitīvu.

Runājot par vispārējām darbības koncepcijām, situācija 1.D variantā ne ar ko neatšķiras. Tomēr šajā gadījumā lēmumus par pienākumiem, ieskaitot pienākumus, kas jāpilda gaisa pārvadātājiem un lidlauku operatoriem, pieņems galvenie civilie ATSP, ko būs izraudzījusi valsts vai (daudzvalstu FABs gadījumā) valstis (turklāt šie ATSP būs pakļauti kompetento iestāžu drošības uzraudzībai).

Nekas neliek domāt, ka šis variants varētu nebūt pietiekami drošs. Tomēr, ievērojot, ka attiecībā uz citām ieinteresētajām pusēm ATSPs nav izpildes nodrošinājuma pilnvaru, to lēmumi būs jāpaziņo kompetentajām iestādēm, kam tie būs oficiāli jāizziņo un jānodrošina to īstenošana. Citiem vārdiem sakot, ar drošības jautājumiem saistītie lēmumu pieņemšanas un īstenošanas procesi šajā variantā neizbēgami būtu gausāki. Tādēļ Aģentūra uzskata, ka **1.D variantā drošības ietekme nav gluži tik optimāla kā 1.C variantā.**

Lai novērtētu iespējamās papildu drošības priekšrocības, ko būtu iespējams gūt 1.A vai 1.B variantā, jāievēro, ka SESAR Kopuzņēmuma (SJU) izveidošanas regulas⁵⁶ 2. apsvērumā ES Padome ir noteikusi, ka tā uzdevums ir izstrādāt SES tehnoloģiskos elementus **drošas un ekoloģiski nekaitīgas gaisa satiksmes attīstībai.** Tādēļ šajā pašā tiesību aktā Padome ir uzdevusi SJU:

- (1. panta 5. punkta trešajā ievilkumā) nodrošināt, lai tajā iesaistītos ANSPs, gaisa pārvadātāji, profesionālās apvienības, lidostas, nozares ražotāji, kā arī zinātnieku aprindas, t.i., sabiedrības segments ar izteiktu aviācijas drošības kultūras apziņu;
- (turpat, ceturtajā ievilkumā) organizēt, *inter alia*, apstiprināšanas darbu, kas Aģentūras izpratnē nozīmē arī agrīnu drošības novērtējumu.

Tātad jau pastāv noteikumi, lai nodrošinātu SESAR (vispārējo) koncepciju apstiprināšanu, ņemot vērā arī drošības novērtējumu. Tādēļ, raugoties no drošības viedokļa, **1.A variants nebūtu labāks par 1.C variantu, un 1.B variants nebūtu labāks par 1.D variantu.**

⁵⁶ Padomes 2007. gada 27. februāra Regula (EK) Nr. 219/2007, ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR) (OV L 64, 02.03.2007.,1.lpp.).

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

Konkrētie mērķi/rezultātu rādītāji	Variantu punktu skaits			
	1.A	1.B	1.C	1.D
CoO būtība un tiesiskais regulējums	Vispārējās + īpašās CoO valsts funkcija	Vispārējās + īpašās CoO pakalpojumu sniedzēju funkcija	Vispārējās CoO ārpus darbības jomas. Īpašās CoO valsts funkcija	Vispārējās CoO ārpus darbības jomas. Īpašās CoO pakalpojumu sniedzēju funkcija
Drošības tiesiskais regulējums skaidri nošķirts no citiem tiesiskā regulējuma veidiem	- 1	3	3	2
EASA noteikumu izstrādes procedūras piemērošana (ATM/ANS)	- 1	- 1	3	3
ATM/ANS standartizācijas pārbaudes	Šajā kontekstā nav būtisks			
ATM/ANS EASA drošības tiesiskajā regulējumā	Šajā kontekstā nav būtisks			
Horizontāli noteikumi vadības sistēmām	Šajā kontekstā nav būtisks			
Iestāžu un pakalpojumu sniedzēju lomai skaidrs nošķirums	3	- 3	3	- 3
Pamats, lai sertificētu pakalpojumu sniedzējus, kas darbojas 4 vai vairāk valstīs	Šajā kontekstā nav būtisks			
Vienkāršāki (bet viendabīgi) noteikumi AFIS un perona pakalpojumu sniedzējiem	Šajā kontekstā nav būtisks			
Visu ierosināto noteikumu ietekmes novērtējums	Šajā kontekstā nav būtisks			
Saskarnes ar citiem tiesiskā regulējuma veidiem	- 1	1	3	3
Iestāžu vienošanās par resursu racionālu izmantošanu	- 1	- 2	2	2
Konsekvents visu ACC funkciju uzraudzības process	Šajā kontekstā nav būtisks			
KOPĀ	- 1	- 3	14	7
VIDĒJAIS PUNKTU SKAITS (□/5 skaitļos izteikti rādītāji)	- 0,2	- 0,6	2,8	1,4
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x drošības ietekmes koeficients 3)	- 0,6	- 1,8	7,4	4,2

27. tabula. Darbības koncepciju variantu drošības ietekmes punktu skaits

2.7.4 Ekonomiskā ietekme

Var uzskatīt, ka **1.C variants** atspoguļo pašreizējo situāciju, t.i., tas neparedz papildu noteikumus *SESAR* izstrādēm un saglabā aviācijas iestāžu tradicionālo lomu saistībā ar lēmumu pieņemšanu par to pārziņā esošās gaisa telpas izmantošanu un tajā sniedzamajiem pakalpojumiem. Iekļaujot to tiesiskajā regulējumā, neradīsies papildu izmaksas, bet *EASA* standartizācijas pārbažu ieviešanas ekonomiskā ietekme jau ir novērtēta 2.6.4.1. punktā. Tātad šis variants neradīs ne **papildu izmaksas, ne ietaupījumus**.

Savukārt **1.D variants**, saskaņā ar kuru *ATSPs* ir deleģēts uzdevums pieņemt lēmumus, ko pēcāk izziņo iestādes, kurām nākas nodrošināt arī to īstenošanu, nozīmē zināmu papildu darbu, līdz ar to šā varianta ekonomiskā ietekme nav gluži tik optimāla, lai gan vajadzīgā **papildu darba** apjomu pietiekami precīzi izteikt skaitļos ir ļoti grūti. Tādēļ šajā ietekmes novērtējumā ļoti piesardzīgi ir pieņemts, ka salīdzinājumā ar 1.C variantu papildus vajadzēs tikai 1 *FTE* jeb **138,6 tūkstošus euro gadā**.

Izvēloties **1.A variantu, 3 *SESAR* koncepciju izstrādātājiem un Aģentūrai** būtu jāveido oficiālas saskarnes un attiecības. Aprēķinātās 1 *FTE* izmaksas šajās organizācijās ir aptuveni 150 tūkstoši euro. Ir aprēķināts, ka minētās oficiālās koordinācijas nodrošināšanai katrā organizācijā vajadzēs aptuveni 1 *FTE*, tātad pavisam 4 *FTEs* jeb **600 tūkstošus euro gadā**.

Visbeidzot, **1.B variantā** Aģentūras pienākums būtu uzraudzīt 3 *SESAR* koncepciju izstrādātājus. Saskaņā ar 2.6.4.1. punktā veiktajām aplēsēm vienas aviācijas iestādes standartizācijai Aģentūrai **gadā vidēji vajag 330 stundas**, ieskaitot faktisko apmeklējumu un saistīto administratīvo darbu pirms un pēc apmeklējuma.

Šajā gadījumā Aģentūrai būtu jāpārbauda 3 organizācijas, bet faktiski veicamais darbs būtu daudz sarežģītāks nekā 2.6.4.1. punktā aplūkoto standarta pārbažu gadījumā. Šeit ir pieņemts, ka Aģentūrai būs jāiegulda trīskārt vairāk darba. Tātad Aģentūrai vajadzētu 330 stundas x 3 = 990 stundas gadā. Trīs organizāciju pārbaudēm vajadzētu 2,35 *FTEs* (2970/1260), kas naudas izteiksmē būtu **352,5 tūkstoši euro gadā** (1 *FTE* = 150 tūkstoši euro).

Standartizācijas pārbaudes ir saistītas arī ar pārbaudāmo iestāžu tēriņiem. Ir pieņemts, ka koncepciju izstrādātāji caurmērā ieguldīs tikpat daudz darba kā Aģentūra un darbaspēka izmaksas arī būs tādas pašas. Tādēļ arī **trīs koncepciju izstrādātāju kopējās izmaksas būtu 352,5 tūkstoši euro gadā**.

Ekonomiskā ietekme uz *ATSPs* 1.B variantā būs tāda pati kā 1.D variantā.

Iepriekš minētās aplēses ir apkopotas 28. tabulā.

Darbības koncepciju aprēķinātās izmaksas	Tūkstoši euro gadā			
	1.A	1.B	1.C	1.D
	Vispārējās + īpašās CoO valsts funkcija	Vispārējās + īpašās CoO pakalpojumu sniedzēju funkcija	Vispārējās CoO ārpus darbības jomas. Īpašās CoO valsts funkcija	Vispārējās CoO ārpus darbības jomas. Īpašās CoO pakalpojumu sniedzēju funkcija
EASA	150	352,5	0	0
Valsts iestādes	0	0	0	0
ATSPs	0	138,6	0	138,6
SESAR izstrādātāji	450	352,5	0	0
KOPĀ	600	843,6	0	138,6

28. tabula. Darbības koncepciju tiesiskā regulējuma izmaksu kopsavilkums

Iepriekš veiktie ekonomiskās ietekmes aprēķini 29. tabulā ir izteikti punktos.

Konkrētie mērķi/rezultātu rādītāji	Variantu punktu skaits			
	1.A	1.B	1.C	1.D
CoO būtība un tiesiskais regulējums	Vispārējās + īpašās CoO valsts funkcija	Vispārējās + īpašās CoO pakalpojumu sniedzēju funkcija	Vispārējās CoO ārpus darbības jomas. Īpašās CoO valsts funkcija	Vispārējās CoO ārpus darbības jomas. Īpašās CoO pakalpojumu sniedzēju funkcija
Drošības tiesiskais regulējums skaidri nošķirts no citiem tiesiskā regulējuma veidiem	Uz CoO ekonomisko ietekmi neattiecas			
EASA noteikumu izstrādes procedūras piemērošana (ATM/ANS)	Uz CoO ekonomisko ietekmi neattiecas			
ATM/ANS standartizācijas pārbaudes	0	- 3	0	0
ATM/ANS EASA drošības tiesiskajā regulējumā	Uz CoO ekonomisko ietekmi neattiecas			
Horizontāli noteikumi vadības sistēmām	Uz CoO ekonomisko ietekmi neattiecas			
Iestāžu un pakalpojumu sniedzēju lomu skaidrs nošķirums	0	- 1	0	- 1
Pamats, lai sertificētu pakalpojumu sniedzējus, kas darbojas 4 vai vairāk valstīs	Uz CoO ekonomisko ietekmi neattiecas			
Vienkāršāki (bet viendabīgi) noteikumi AFIS un perona pakalpojumu sniedzējiem	Uz CoO ekonomisko ietekmi neattiecas			
Visu ierosināto noteikumu ietekmes novērtējums	Uz CoO ekonomisko ietekmi neattiecas			
Saskarnes ar citiem tiesiskā regulējuma veidiem	- 2	- 3	0	0
Iestāžu vienošanās par resursu racionālu izmantošanu	Uz CoO ekonomisko ietekmi neattiecas			
Konsekvents visu ACC funkciju uzraudzības process	Uz CoO ekonomisko ietekmi neattiecas			
KOPĀ	- 2	- 7	0	- 1
VIDĒJAIS PUNKTU SKAITS (□/3 skaitļos izteikti rādītāji)	- 0,67	- 2,33	0	- 0,33
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x ekonomiskās ietekmes koeficients 2)	- 1,34	- 4,66	0	- 0,66

29. tabula. Darbības koncepciju variantu ekonomiskās ietekmes punktu skaits

2.7.5 Ietekme uz vidi

Kā atzīmēts 2.7.3. punktā, ES Padome jau ir uzdevusi *SESAR* izstrādāt „ekoloģiski nekaitīgas” darbības koncepcijas. Tādēļ saistībā ar vides aspektiem visu četru aplūkoto variantu ietekme jāuzskata par neitrālu.

2.7.6 Sociālā ietekme

Kā norādīts iepriekšējā, 2.7.4. punktā, iesaistīto *FTEs* skaits ir tik mazs, ka nevienā no četriem iespējamajiem variantiem nevar runāt par vērā ņemamu sociālo ietekmi.

2.7.7 Ietekme uz citām Kopienas prasībām, kas pašlaik neietilpst *EASA* darbības jomā

Izvēloties 1.C variantu, netiktu ietekmēta ne minētā Padomes Regula, ar ko izveido *SESAR* Kopuzņēmumu, ne *SES* Regulas (EK) Nr. 551/2004 noteikumi par valstu atbildību par lēmumiem, kas attiecas uz to gaisa telpas izmantošanu. Saskaņā ar šo variantu noteiktie pienākumi nekavētu slēgt brīvprātīgas vienošanās *SJU* un Aģentūras starpā, ievērojot attiecīgās kompetences robežas un pieejamos līdzekļus.

Savukārt 1.B un 1.D variants ietekmētu pašreizējo lomu dalījumu iestāžu un *ATSPs* starpā un liktu ievērojami grozīt Regulu (EK) Nr. 551/2004.

Turklāt 1.A un 1.B variants ietekmētu arī Padomes Regulu (EK) Nr. 219/2007, jo būtu jāpieņem oficiāli vispārējo *CoO* izstrādes apstiprināšanas noteikumi saskaņā ar attiecīgajiem drošības noteikumiem.

Iepriekš izklāstītie apsvērumi 30. tabulā ir izteikti punktos.

Konkrētie mērķi/rezultātu rādītāji	Variantu punktu skaits			
	1.A	1.B	1.C	1.D
CoO būtība un tiesiskais regulējums	Vispārējās + īpašās CoO valsts funkcija	Vispārējās + īpašās CoO pakalpojumu sniedzēju funkcija	Vispārējās CoO ārpus darbības jomas. Īpašās CoO valsts funkcija	Vispārējās CoO ārpus darbības jomas. Īpašās CoO pakalpojumu sniedzēju funkcija
Drošības tiesiskais regulējums skaidri nošķirts no citiem tiesiskā regulējuma veidiem	- 1	3	2	2
EASA noteikumu izstrādes procedūras piemērošana (ATM/ANS)	Citu Kopienas tiesību aktu ietekmes kontekstā nav būtisks			
ATM/ANS standartizācijas pārbaudes	Citu Kopienas tiesību aktu ietekmes kontekstā nav būtisks			
ATM/ANS EASA drošības tiesiskajā regulējumā	Citu Kopienas tiesību aktu ietekmes kontekstā nav būtisks			
Horizontāli noteikumi vadības sistēmām	Citu Kopienas tiesību aktu ietekmes kontekstā nav būtisks			
Iestāžu un pakalpojumu sniedzēju lomu skaidrs nošķirums	0	- 2	0	- 2
Pamats, lai sertificētu pakalpojumu sniedzējus, kas darbojas 4 vai vairāk valstīs	Citu Kopienas tiesību aktu ietekmes kontekstā nav būtisks			
Vienkāršāki (bet viendabīgi) noteikumi AFIS un perona pakalpojumu sniedzējiem	Citu Kopienas tiesību aktu ietekmes kontekstā nav būtisks			
Visu ierosināto noteikumu ietekmes novērtējums	Citu Kopienas tiesību aktu ietekmes kontekstā nav būtisks			
Saskarnes ar citiem tiesiskā regulējuma veidiem	- 2	- 3	2	2
Iestāžu vienošanās par resursu racionālu izmantošanu	Citu Kopienas tiesību aktu ietekmes kontekstā nav būtisks			
Konsekvents visu ACC funkciju uzraudzības process	Citu Kopienas tiesību aktu ietekmes kontekstā nav būtisks			
KOPĀ	- 3	- 2	4	2
VIDĒJAIS PUNKTU SKAITS (□/3 skaitļos izteikti rādītāji)	- 1	- 0,66	1,33	0,66
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x citu tiesību aktu ietekmes koeficients 1)	- 1	- 0,66	1,33	0,66

30. tabula. CoO ietekme uz citiem Kopienas tiesību aktiem

2.7.8 8 Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants

Ievērojot 2.1.2. punktā aprakstīto metodiku un 2.7.3. līdz 2.7.7. punktā aprēķināto punktu skaitu, rezultāti ir apkopoti tabulā redzamajā MCA matricā.

Darbības koncepciju variantu ietekmes svērtie rezultāti		Varianti			
		1.A	1.B	1.C	1.D
Ietekmes aspekti	Koeficienti	Vispārējās + īpašās CoO valsts funkcija	Vispārējās + īpašās CoO pakalpojumu sniedzēju funkcija	Vispārējās CoO ārpus darbības jomas. Īpašās CoO valsts funkcija	Vispārējās CoO ārpus darbības jomas. Īpašās CoO pakalpojumu sniedzēju funkcija
Ietekme uz drošību	3	- 0,6	- 0,8	7,4	4,2
Ekonomiskā ietekme	2	- 1,34	- 4,66	0	- 0,66
Ietekme uz vidi	3	0	0	0	0
Sociālā ietekme	2	0	0	0	0
Ietekme uz citiem ES tiesību aktiem	1	- 1	- 0,66	1,33	0,66
SVĒRTIE REZULTĀTI		- 2,94	- 6,12	8,73	4,2

31. tabula. Darbības koncepciju daudzkritēriju analīze

Kā redzams tabulā, 1.A un 1.B varianta svērtie rezultāti kopumā ir negatīvi. Tādēļ nebūtu ieteicams iekļaut „vispārējo” darbības koncepciju drošības tiesiskā regulējuma noteikumus Pamatregulā. Tomēr tas nekavētu SESAR SJU un Aģentūru slēgt savstarpējas brīvprātīgas vienošanās, lai nodrošinātu SESAR rezultātu apstiprināšanu arī no reglamentējošā viedokļa. No pārējiem variantiem **1.C variants ir ieguvis divreiz vairāk punktu nekā 1.D variants**. Jo īpaši var minēt šādas 1.C varianta priekšrocības:

- drošības ziņā šis variants ir ieguvis divreiz vairāk punktu nekā 1.D variants;
- tas nav saistīts ar papildu izmaksām;
- tā ietekme uz citiem aviācijas tiesību aktiem, kas neietilpst EASA kompetencē, ir minimāla, bet saistībā ar vides un sociālajiem aspektiem neitrāla.

2.8 Gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība (ATFM)

2.8.1 Alternatīvie varianti

Šā dokumenta 2.5.2. punktā saistībā ar ATFM ir apzināti šādi alternatīvi varianti:

- 3.A: ATFM ir reglamentējoša/valsts funkcija;
- 3.B: ATFM ir pakalpojumu sniegšanas vai darbības, tātad reglamentējama funkcija;
- 3.C: ES līmeņa ATFM ir reglamentējoša funkcija. Vietēja (vai reģionāla) līmeņa ATFM ir reglamentējama funkcija.

2.8.2 Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits

2.8.2.1 Kompetentās iestādes

Jebkurš no trim iespējamajiem variantiem ietekmēs visas 30 kompetentās iestādes (kā aplēsts iepriekš 2.6.2.1. punktā) **un Aģentūru.**

EUROCONTROL drošību reglamentējošā darbība ir aplūkota iepriekš 2.6. punktā. Neviena no variantiem to neietekmēs.

2.8.2.2 ATFM pakalpojumu sniedzēji

Pašlaik galvenais *ATFM* pilārs Eiropā ir Centrālā gaisa satiksmes plūsmu pārvaldības institūcija (*CFMU*), ko pārvalda *EUROCONTROL* un kas atrodas netālu no Briseles. Šo institūciju var ietekmēt jebkurš no trim variantiem

Turklāt satiksmes plūsmas pārvaldības punkti (*FMPs*) pastāv praktiski visos Eiropas Lidojumu rajona *ATC* centros (*ACC*), izņemot Islandi, kuras gaisa satiksmes pārvaldība notiek Ziemeļatlantijas reģiona kontekstā. Savukārt *ACCs* visās ES dalībvalstīs un *EASA* asociētajās valstīs izņemot Lihtenšteinu un Luksemburgu, kur šādu īpašu pakalpojumu sniedzēju nav, pārvalda 28 *ATSPs*, kas ir izraudzīti, lai regulētu maršrutu satiksmi attiecīgajā to pārziņā esošajā gaisa telpā.

Nākotnē, iespējams, varētu rasties „reģionāli” *FMPs* (piemēram, viens *FMP* uz katru *FAB*, nevis uz katru *ACC*). Tomēr tas nemainīs funkcijas būtību. Tātad var uzskatīt, ka pēc būtības vietējo un reģionālo *FMPs* darbība neatšķiras. Skaitliskā izteiksmē šāda varbūtēja tendence nozīmētu *FMPs* skaita samazināšanos. Tā kā iespējamā ietekme ir divu faktoru rezultāts (t.i., ietekme uz vienu organizāciju, reizināta ar organizāciju skaitu) un, ņemot vērā, ka šodien nav iespējams veikt pietiekami precīzas aplēses par *FMPs* iespējamo reģionāla mēroga konsolidāciju, šajā *RIA* ir pieņemts maksimālais *FMPs* skaits, proti, katra *ATSP ACC* ir viens *FMP*. Šā *RIA* perspektīvā tas ir pats pesimistiskākais pieņēmums. Ja faktiskais *FMP* skaits samazināsies, samazināsies arī kopējā ietekme.

Tādēļ var pieņemt, ka jebkurā variantā **ietekmēto ATFM pakalpojumu sniedzēju skaits (katrs no tiem pārvalda vienu vai vairākus FMPs) būs 28 plus CFMU, tātad pavisam 29.**

2.8.2.3 Citas aviācijas operācijās iesaistītās puses

Gaisa pārvadātājiem *ATFM* ierobežojumi būs jāievēro jebkurā gadījumā neatkarīgi no izvēlētajiem drošības tiesiskā regulējuma principiem. Šā ietekmes novērtējuma kontekstā gaisa telpas izmantotājus neietekmē neviena no ierosinātajiem variantiem.

Tāpat neatkarīgi no izvēlēta variantā nemainīsies arī *ATFM* tieši neiesaistīto lidlauku operatoru un *ATSPs* loma (piemēram, Luksemburgas lidostas pieejas struktūrvienības un gaisa satiksmes vadības *TWR* loma).

2.8.2.4 Citas aviācijas jomas ieinteresētās puses

Šā ietekmes novērtējuma kontekstā neviens no ierosinātajiem variantiem neietekmē arī nevienu citu aviācijas organizāciju, piemēram, konstruēšanas, ražošanas, tehniskās apkopes un mācību organizācijas - attiecībā uz šīm organizācijām visi trīs varianti ir uzskatāmi par pilnīgi nebūtiskiem.

2.8.2.5 Ietekmēto organizāciju kopskaits

Nobeigumā, pamatojoties uz 2.8.2.1. līdz 2.8.2.4. apakšpunktā sniegto informāciju, 32. tabulā ir aprēķināts iesaistīto organizāciju kopskaits.

VARIANTI		Aprēķinātais kopskaits			
Id.	Apraksts	Iestādes	ATFM pakalpojumu sniedzēji	Citas aviācijas ieinteresētās puses	
				Operācijās iesaistītās org.	Tehniskās un mācību org.
3.A	ATFM reglamentējoša funkcija	30 + Aģentūra	28 + CFMU	0	0
3.B	ATFM darbības funkcija				
3.C	CFMU reglamentējoša, FMP darbības funkcija				

32. tabula. ATFM ietekmēto organizāciju kopskaits

2.8.3 Ietekme uz drošību

ATFM statuss SES regulās nav pilnīgi skaidrs. Saskaņā ar Pamatregulas (EK) Nr. 549/2004 2. panta 9. punktu ATFM uzskata par funkciju, nevis pakalpojumu. Tas var būt pareizi, tomēr tiesību aktos nekur nav definēta abu šo dispozīciju juridiskā atšķirība un sekojošais uzraudzības režīms, bet neviens no abiem jēdzieniem (t.i., "funkcija" vai "pakalpojums") pats par sevi nepaskaidro, vai ATFM pēc būtības ir reglamentēšana vai darbība. Katrā ziņā minētās Pamatregulas 2. panta 4. punktā ir sniegta ANS definīcija, bet ATFM tajā noteikti neietilpst. Tā kā šī definīcija ir izsmeļoša, jāsecina, ka SES pašreizējā veidolā ATFM netiek uzskatīta par pakalpojumu.

Līdz ar to uz ATFM neattiecas ANSPs sertifikācijas prasības, ko paredz (vienīgi) SES pakalpojumu Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. panta 1. punkts. Tomēr SES īstenošanas noteikumos⁵⁷ NSAs ir uzdots to pārziņā esošajos rajonos uzraudzīt arī ATFM (un ASM) nodrošinājumu. Tātad ir noteikts ATFM uzraudzības pienākums, bet nav radīts skaidrs tiesiskais pamats, kurā būtu noteikts, kā jāpierāda atbilstība drošības prasībām vai citām spēkā esošām specifikācijām.

Visi ir vienisprātis, ka līdz šim saistībā ar ATFM darbību nav bijis pamata runāt par svarīgiem vai neatliekamiem drošības jautājumiem. Tomēr pašreizējā situācijā ir redzams, ka:

- trūkst pietiekamas skaidrības par ATFM uzraudzības pamatu;
- ATFM loma var iespaidot gaisa telpas izmantotāju ekonomiskās intereses (piemēram, lidojumu aizkavēšana vai maršrutu maiņa), kā arī ATSPs ekonomiskās intereses (jaudas nodrošinājums noteiktā laikā), tātad nenoteiktība šajā gadījumā nebūtu labākais risinājums;

⁵⁷ Komisijas 2007. gada 8. novembra Regulas (EK) Nr. 1315/2007 par drošības uzraudzību gaisa satiksmes pārvaldībā, kas groza Regulu (EK) Nr. 2096/2005, 3. panta 1. punkts (OV L. 291, 09.11.2007., 16. lpp.).

- nākotnē ir gaidāms, ka *ATFM* loma varētu aptvert arī gaisa kuģus, kas atrodas gaisā (piemēram, liekot tiem mainīt maršrutu vai uzliekot ātruma/laika ierobežojumus), un arī tas prasa, lai drošības interešu pamatā nebūtu ekonomisks spiediens;
- ārkārtas situācijās *ATFM* var nākties likt mainīt virzienu un maršrutu gaisa kuģiem, kas jau atrodas gaisā (šāda situācija jau ir bijusi 2001. gada 9. septembrī, kad ASV pēkšņi bija spiestas aizvērt savu gaisa telpu, bet daudzi gaisa kuģi jau bija atstājuši Eiropu un devās ASV virzienā), un tas arī varētu iespaidot lidlauku operatoru ekonomiskās intereses (piemēram, uz perona aizkavēto gaisa kuģu skaits).

Ievērojot iepriekš teikto, jāsecina, ka pašlaik *ATFM* drošības tiesisko regulējumu nevar saukt par optimālu. Vispārīgos vilcienos runājot, 3. A variants nākotnē neļautu nodrošināt skaidru reglamentējamo organizāciju un vietējā vai reģionālā līmeņa uzraudzības iestāžu lomu nošķīrumu. Savukārt 3.B variantā centrālā līmenī varētu rasties kompromisi starp ekonomisku spiedienu un drošības vajadzībām. Bet 3.C variantā var pieņemt, ka *ATFM* vietējo (vai reģionālo) funkciju aptvertu *ATSPs* piemērojama sertifikācijas process un tā būtu iekļauta sertifikāta jomā tāpat kā ikviens cits attiecīgās reglamentējamās organizācijas būtiskais pienākums. Iepriekš izklāstītie apsvērumi 33. tabulā ir apkopoti un izteikti skaitļos kā svērtie rezultāti.

Konkrētie mērķi/rezultātu rādītāji	Varianti		
	3.A	3.B	3.C
ATFM būtība un tiesiskais regulējums	Reglamentējoša funkcija	Darbības funkcija	CFMU reglamentējoša, FMPs darbības funkcija
Drošības tiesiskais regulējums skaidri nošķirts no citiem tiesiskā regulējuma veidiem	ATFM kontekstā nav būtisks		
EASA noteikumu izstrādes procedūras piemērošana (ATM/ANS)	ATFM kontekstā nav būtisks		
ATM/ANS standartizācijas pārbaudes	2	0	2
ATM/ANS EASA drošības tiesiskajā regulējumā	ATFM kontekstā nav būtisks		
Horizontāli noteikumi vadības sistēmām	ATFM kontekstā nav būtisks		
Iestāžu un pakalpojumu sniedzēju lomu skaidrs nošķīrums	3	- 3	2
Pamats, lai sertificētu pakalpojumu sniedzējus, kas darbojas 4 vai vairāk valstīs	ATFM kontekstā nav būtisks		
Vienkāršāki (bet viendabīgi) noteikumi AFIS un perona pakalpojumu sniedzējiem	ATFM kontekstā nav būtisks		
Visu ierosināto noteikumu ietekmes novērtējums	ATFM kontekstā nav būtisks		
Saskarnes ar citiem tiesiskā regulējuma veidiem	ATFM kontekstā nav būtisks		
Iestāžu vienošanās par resursu racionālu izmantošanu	Plašāk aplūkots 2.11. punktā		
Konsekvents visu ACC funkciju uzraudzības process	- 1	3	3
KOPĀ	4	0	7
VIDĒJAIS PUNKTU SKAITS (□/3 skaitļos izteikti rādītāji)	1,33	0	2,33
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x drošības ietekmes koeficients 3)	4	0	7

33. tabula. *ATFM* variantu drošības ietekme

2.8.4 Ekonomiskā ietekme

Izvēloties 3.A variantu (*ATFM* - reglamentējoša funkcija):

- Aģentūra veiktu *NSAs* standartizācijas pārbaudes, kuru izmaksas būtu vien tās, kas jau ir aprēķinātas 2.6.4.1. punktā;
- pamatojoties uz Pamatregulas 54. panta 4. punktu un Eiropas Komisijas uzdevumā Aģentūra varētu pārbaudīt arī *CFMU*. Saskaņā ar aplēsēm šīs pārbaudes varētu prasīt caurmērā 126 darba stundas jeb 0,1 *FTE* (15 tūkstošus euro) gadā; lai gan nav teikts, ka Aģentūrai patiešām būs jāveic šādas pārbaudes, šī iespējamība pašreizējā *RIA* ir aplūkota, jo šis darbs varētu būt saistīts ar papildu izmaksām;
- *CFMU*, kuras uzraudzību jau paredz *SES* īstenošanas Regula (EK) Nr. 1315/2007, šis variants nebūtu saistīts ar pārbaūžu izmaksu pārmaiņām;
- šis pats princips attiektos uz *ATSPs*, kuru pārziņā ir *FMPs*.

Izvēloties 3.B variantu (*ATFM* - darbības funkcija):

- Aģentūra veiktu *NSAs* standartizācijas pārbaudes, kuru izmaksas būtu vien tās, kas jau ir aprēķinātas 2.6.4.1. punktā;
- ņemot vērā, ka *CFMU* sertifikāciju un uzraudzību veiktu kompetentās iestādes, Aģentūrai šādas pārbaudes neprasītu īpašus papildu izdevumus;
- kompetentajām *NSAs* būtu ne vien jāturpina uzraudzība saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1315/2007 tāpat kā pašlaik, bet arī jāvienojas par sertifikācijas pamatu un jāizdod attiecīgi sertifikāti; vienošanās par sertifikācijas pamatu nav regulārs pienākums, bet ar uzraudzības/pārbaūžu sertifikātu izdošanu saistītās nelielās izmaksas, jādodomā, nedaudz pieaugs;
- tā kā centrālajiem *ATFM* pakalpojumu sniedzējiem tomēr būs jāīsteno ES līmenī deleģētas izpildpilnvaras, būs jāizstrādā jauni īpaši noteikumi; tas varētu izmaksāt aptuveni 5 *FTEs* (aptuveni 750 tūkstošus euro);
- *CFMU* arī šis variants nebūtu saistīts ar pārbaūžu izmaksu pārmaiņām;
- tas pats attiektos arī uz *ATSPs*, kuru pārziņā ir *FMPs*.

Visbeidzot, 3.C variantā ekonomiskā ietekme būtu tāda pati kā 3.A variantā.

Līdztekus ietekmei naudas izteiksmē vismaz kvalitatīvi ir jānovērtē arī ar īpašajām tiesiskajām pilnvarām uzraudzīt valsts funkciju (t.i., *CFMU*) saistītā tiesiskā nenoteiktība.

Tātad **papildu izmaksas** aplūkotajos trīs variantos varētu būt tādas, kā atspoguļots 34. tabulā.

ATFM aplēstās izmaksas	Tūkstoši euro gadā		
	3.A	3.B	3.C
	Reglamentējoša funkcija	Darbības funkcija	CFMU reglamentējoša, FMPs darbības funkcija
<i>EASA</i>	15	750	15
Valsts iestādes	0	0	0
<i>CFMU</i>	0	0	0
<i>ATSPs</i> , kuru pārziņā ir <i>FMPs</i>	0	0	0
KOPĀ	15	750	15

34. tabula. ATFM uzraudzības aplēstās izmaksas

Iepriekš izklāstītie ekonomiskās ietekmes kvantitatīvie aprēķini un kvalitatīvais novērtējums 35. tabulā ir izteikti punktos.

Konkrētie mērķi/rezultātu rādītāji	Varianti		
	3.A	3.B	3.C
ATFM būtība un tiesiskais regulējums	Reglament ējoša funkcija	Darbības funkcija	CFMU reglamentējoša, FMPs darbības funkcija
Drošības tiesiskais regulējums skaidri nošķirts no citiem tiesiskā regulējuma veidiem	ATFM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
EASA noteikumu izstrādes procedūras piemērošana (ATM/ANS)	ATFM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
ATM/ANS standartizācijas pārbaudes	- 1	1	- 1
ATM/ANS EASA drošības tiesiskajā regulējumā	ATFM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
Horizontāli noteikumi vadības sistēmām	ATFM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
Iestāžu un pakalpojumu sniedzēju lomu skaidrs nošķīrums	ATFM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
Pamats, lai sertificētu pakalpojumu sniedzējus, kas darbojas 4 vai vairāk valstīs	2	- 3	2
Vienkāršāki (bet viendabīgi) noteikumi AFIS un perona pakalpojumu sniedzējiem	ATFM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
Visu ierosināto noteikumu ietekmes novērtējums	ATFM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
Saskarnes ar citiem tiesiskā regulējuma veidiem	ATFM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
Iestāžu vienošanās par resursu racionālu izmantošanu	Aplūkots 2.11. punktā		
Konsekvents visu ACC funkciju uzraudzības process	- 2	3	3
KOPĀ	- 1	1	4
VIDĒJAIS PUNKTU SKAITS (□/3 skaitļos izteikti rādītāji)	- 0,67	0,33	1,33
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x ekonomiskās ietekmes koeficients 2)	- 1,34	0,66	2,66

35. tabula. ATFM ekonomiskās ietekmes punktu skaits

2.8.5 Ietekme uz vidi

Saistībā ar vides aspektiem visu trīs piedāvāto variantu ietekme būtu neitrāla, jo tie ir saistīti tikai ar dažu pārvaldības un uzraudzības procesu organizāciju.

2.8.6 Sociālā ietekme

Iepriekš 2.8.4. punktā minētais mazais FTEs skaits ļauj secināt, ka visu trīs iespējamo variantu sociālā ietekme būtu pavisam neievērojama.

Sociālā ietekme būtu pavisam neievērojama arī kvalitatīvā ziņā, jo CFMU un FMPs darbinieki jau pašlaik ir augsti kvalificēti un piedāvātie varianti šajā ziņā neko nemainītu.

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

Ne 3.A, ne 3.C variantā īpaša ietekme uz citiem Kopienas tiesību aktiem nav konstatēta, tādēļ šajā ziņā tiem jāpiešķir maksimālais punktu skaits (t.i., +3). Savukārt 3.B variantā dažas ekonomiskā ziņā ieinteresētas puses iegūtu pilnvaras, kas tām ļautu nostādīt neizdevīgā situācijā citas puses, tādēļ šis variants varētu būt ļoti apstrīdams iekšējā tirgus un reglamentējošās un ekonomiskās funkcijas nošķiruma kontekstā. Tādēļ šā varianta ietekme ir uzskatāma par negatīvu (- 3).

2.8.8 Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants

Ievērojot 2.1.2. punktā aprakstīto metodiku un 2.8.3. līdz 2.8.7. punktā aprēķināto punktu skaitu, rezultāti ir apkopoti tabulā redzamajā MCA matricā.

ATFM variantu svērtie rezultāti		3.A	3.B	3.C
		Reglamentējoša funkcija	Darbības funkcija	CFMU reglamentējoša, FMPs darbības funkcija
Ietekmes aspekti	Koeficienti			
Ietekme uz drošību	3	4	0	7
Ekonomiskā ietekme	2	- 1,34	0,66	2,66
Ietekme uz vidi	3	0	0	0
Sociālā ietekme	2	0	0	0
Ietekme uz citiem ES tiesību aktiem	1	3	- 3	3
SVĒRTIE REZULTĀTI		5,66	- 2,34	12,66

36. tabula. ATFM daudzkritēriju analīze

Kā redzams tabulā, 3.B varianta ietekme kopumā šķiet negatīva, jo īpaši ņemot vērā iespējamus iekšējā tirgus darbības traucējumus, turklāt šis variants nesola nekādus vērā ņemamus drošības ieguvumus. Savukārt gan 3.A, gan 3.C varianta rezultāti ir pozitīvi, turklāt 3.C variants ir ieguvis divreiz vairāk punktu nekā 3.A variants.

Jo īpaši jāatzīmē, ka 3.C variants ir ieguvis vislielāko drošības ietekmes punktu skaitu, tā izmaksas ir viszemākās, turklāt nav apstrīdama tā saderība ar iekšējā tirgus godīgas konkurences principiem un noteikumiem.

Tādēļ Aģentūra savā Atzinumā ir ieteikusi 3.C variantu (t.i., centrālā ATFM pēc būtības ir reglamentējoša, bet vietējā/reģionālā ATFM - darbības funkcija).

2.9 Gaisa telpas pārvaldība (ASM)

2.9.1 Alternatīvie varianti

Aģentūras izpratnē gaisa telpas pārvaldība (ASM) notiek trīs posmos:

- stratēģiskais posms saskaņā ar vienošanos ar ICAO Padomi galvenokārt ir saistīts ar FIR/UIRs dažādo ATS organizāciju atbildības robežu noteikšanu (galvenokārt politisks lēmums) un ar konkrētu gaisa telpas struktūru (piemēram, uz laiku nodalīti rajoni jeb TSA, kur notiek militāras mācības, utt.) noteikšanu;
- pirmstaktiskais posms parasti sākas 24 stundas pirms darbībām, un šajā laikā, civilajiem un militārajiem gaisa telpas izmantotājiem cieši sadarbojoties, notiek TSAs un citu gaisa telpas daļu izmantošanas plānošana, ievērojot FUA koncepciju⁵⁸;
- taktiskajā posmā, civilajiem un militārajiem gaisa telpas izmantotājiem parasti atkal cieši sadarbojoties, darbību norises dienā notiek konkrētu gaisa telpas struktūru (piemēram, nosacīto maršrutu) aktivēšana/dezaktivēšana.

⁵⁸ Komisijas 2005. gada 23. decembra Regula (EK) Nr. 2150/2005, ar ko nosaka kopīgus noteikumus gaisa telpas elastīgai izmantošanai (OV L 342, 24.12.2005., 20. lpp.).

Šā dokumenta 2.5.2. punktā saistībā ar ASM drošības tiesisko regulējumu ir apzināti šādi alternatīvi varianti:

- 3.D: ASM ir reglamentējoša/valsts funkcija;
- 3.E: ASM ir pakalpojumu sniegšanas/darbības, tātad reglamentējama funkcija;
- 3.F: ES līmeņa ASM ir reglamentējoša funkcija, bet vietēja līmeņa ASM ir darbības funkcija.

2.9.2 Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits

Tādēļ, ievērojot 2.8.2. punktā jau minētos apsvērumus, var pieņemt, ka jebkurš no variantiem varētu ietekmēt:

- 30 civilās aviācijas iestādes un Aģentūru;
- 30 militārās aviācijas iestādes;
- ne vairāk kā 30 kopīgās (civilmilitārās) gaisa telpas pārvaldības grupas (JAMCs), ja valstis izveido šādas grupas saskaņā ar minētās Komisijas Regulas (EK) Nr. 2150/2005 5. panta 1. punktu.

Metodes, kas palīdz nodrošināt ASM drošības tiesisko regulējumu, neietekmētu nevienu citu ieinteresēto pusi. Tātad potenciāli ietekmēto organizāciju kopskaits varētu būt tāds, kā redzams 37. tabulā.

VARIANTS		Aprēķinātais skaits			
Id.	Apraksts	Militārās aviācijas iestādes	Civilās iestādes	JAMCs	Citas aviācijas ieinteresētās puses
3.D	ASM reglamentējoša funkcija	30	30 + Aģentūra	30	0
3.E	ASM darbības funkcija				
3.F	ES līmeņa ASM reglamentējoša, bet vietēja līmeņa ASM darbības funkcija				

37. tabula. ASM ietekmēto organizāciju kopskaits

2.9.3 Ietekme uz drošību

Saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 2150/2005 ASM gan ES, gan valsts līmenī pašlaik nepārprotami uzskata par reglamentējošu/valsts funkciju⁵⁹. Tādējādi saskaņā ar SES īstenošanas noteikumiem 3.D variants pašlaik jau ir īstenots, lai gan ar Pamatregulu tā tiesiskais pamats varētu kļūt vēl skaidrāks. Šī situācija nav radījusi nekādas īpašas konstatētas drošības problēmas. Ja Kopiena, pieņemot SES tiesību aktu otro paketi, izveidotu centralizētu, Eiropas Komisijas pārziņā esošu ASM funkciju, tas nemainītu tās reglamentējošo būtību. Tātad **3.D varianta iespējamās priekšrocības izpaustos tikai kā lielāka tiesiskā skaidrība**, ko netieši varētu uzskatīt arī par aviācijas drošību veicinošu faktoru.

No otras puses, **3.F variants**, kurā ES līmeņa un valsts līmeņa funkcijas ir nošķirtas, **nozīmētu sadrumstalotību**, jo tiktu izjaukta ASM stratēģiskā, pirmstaktiskā un taktiskā posma nepārtrauktība. Turklāt rastos ar **JAMCs iesaistītā militārā personāla tiesisko regulējumu saistītas problēmas** un, iespējams, nāktos piemērot atšķirīgus civilā un militārā personāla kompetences nosacījumus.

⁵⁹ Faktiski šajā regulā ir minēti ASM stratēģiskajā (4. pants), pirmstaktiskajā (5. pants) un taktiskajā (6. pants) posmā veicamie dalībvalstu uzdevumi.

Tādas pašas vietēja līmeņa problēmas rastos **3.E variantā**, kurš ES līmenī, iespējams, varētu iespaidot arī ar **SES tiesību aktiem noteiktās Eiropas Komisijas prerogatīvas**.

Iepriekš izklāstītie apsvērumi 38. tabulā ir apkopoti un izteikti punktos.

Konkrētie mērķi/rezultātu rādītāji	Varianti		
	3.D	3.E	3.F
ASM būtība un tiesiskais regulējums	Reglamentejoša funkcija	Darbības funkcija	ES līmenī reglamentējoša, vietējā līmenī darbības funkcija
Drošības tiesiskais regulējums skaidri nošķirts no citiem tiesiskā regulējuma veidiem	3	- 2	- 2
EASA noteikumu izstrādes procedūras piemērošana (ATM/ANS)	ASM kontekstā nav būtisks		
ATM/ANS standartizācijas pārbaudes	ASM kontekstā nav būtisks		
ATM/ANS EASA drošības tiesiskajā regulējumā	3	- 2	- 3
Horizontāli noteikumi vadības sistēmām	ASM kontekstā nav būtisks		
Iestāžu un pakalpojumu sniedzēju lomu skaidrs nošķīrums	2	- 1	- 2
Pamats, lai sertificētu pakalpojumu sniedzējus, kas darbojas 4 vai vairāk valstīs	ASM kontekstā nav būtisks		
Vienkāršāki (bet viendabīgi) noteikumi AFIS un perona pakalpojumu sniedzējiem	ASM kontekstā nav būtisks		
Visu ierosināto noteikumu ietekmes novērtējums	ASM kontekstā nav būtisks		
Saskarnes ar citiem tiesiskā regulējuma veidiem	2	- 1	- 1
Iestāžu vienošanās par resursu racionālu izmantošanu	ASM kontekstā nav būtisks		
Konsekvents visu ACC funkciju uzraudzības process	ASM kontekstā nav būtisks		
KOPĀ	10	- 6	- 8
VIDĒJAIS PUNKTU SKAITS (□/4 skaitļos izteikti rādītāji)	2,5	- 1,5	- 2
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x drošības ietekmes koeficients 3)	7,5	- 4,5	- 6

38. tabula. ASM drošības ietekme

2.9.4 Ekonomiskā ietekme

Izvēloties 3.D variantu, Aģentūra gādātu par drošību ES līmenī, veicot standartizācijas pārbaudes, kuru izmaksas būtu vien tās, kas jau ir aprēķinātas 2.6.4.1. punktā.

Nekas nemainītos arī valsts iestāžu (civilo un militāro) pašreizējā praksē, tādēļ nav paredzamas arī nekādas papildu izmaksas. Tas pats attiecas uz JAMCs.

Savukārt 3.E un 3.F variantā, ņemot vērā ASM īpatnības (dažām darbībām neizbēgami būs jāpaliek valsts pārziņā, bet JAMCs joprojām ietilps militārpersonāls), Aģentūrai būtu jāizstrādā jauni īpaši noteikumi, kas varētu izmaksāt aptuveni 1 FTE jeb 150 tūkstošus euro gadā.

Gan 3.E, gan 3.F variantā vietējā līmeņa ASM darbību (kas kļūtu par reglamentējamiem pakalpojumiem) sertifikāciju un uzraudzību veiktu valsts (civilās) aviācijas iestādes. Tomēr, ņemot vērā, ka šos pakalpojumus galvenokārt sniedz ACCs telpās, var pieņemt, ka vajadzīgie papildu tēriņi nebūtu lieli. Tādējādi ir pieņemts, ka sertifikācija un uzraudzība katrai NSA varētu izmaksāt aptuveni 0,25 FTEs. Kopējie papildu izdevumi būtu šādi: 30 iestādes x 0,25 FTEs = 7,5 FTEs, no kuriem katrs izmaksātu 138,6 tūkstošus euro, bet visi kopā aptuveni 1040 tūkstošus euro gadā.

Ir aprēķināts, ka gadījumā, ja sertifikācija un uzraudzība būtu jāveic arī ES līmenī, vajadzētu vēl vienu *FTE* jeb 138,6 tūkstošus euro gadā. Kopsumma tādā gadījumā būtu $1040 + 138,6 = 1178,6$ tūkstoši euro gadā.

Gan 3.E, gan 3.F variantā militāro iestāžu papildu izmaksas var uzskatīt par neievērojamām.

Lai izpildītu jaunās prasības, katrai *JAMC* savukārt vajadzētu vismaz 0,25 *FTEs*. Visu 30 *JAMCs* kopējie papildu izdevumi būtu $0,25 \times 30 = 7,5$ *FTEs* jeb (reizinot ar 138,6 tūkstošiem euro) pavisam 1040 tūkstoši euro gadā.

Iepriekš aprakstītās aplēses ir apkopotas 39. tabulā.

ASM aplēstās izmaksas	Tūkstoši euro gadā		
	3.D	3.E	3.F
	Reglamentējoša funkcija	Darbības funkcija	ES līmenī reglamentējoša, vietējā līmenī darbības funkcija
<i>EASA</i>	0	150	150
Valsts (civilās) iestādes	0	1178,6	1040
Valsts (militārās) iestādes	0	0	0
<i>JAMCs</i>	0	1040	1040
KOPĀ	0	2368,6	2230

39. tabula. ASM ekonomiskās ietekmes kopsavilkums

Iepriekš izklāstītie aprēķini 40. tabulā ir apkopoti un izteikti punktos.

Konkrētie mērķi/rezultātu rādītāji	Varianti		
	3.D	3.E	3.F
ASM būtība un tiesiskais regulējums	Reglamentējoša funkcija	Darbības funkcija	ES līmenī reglamentējoša, vietējā līmenī darbības funkcija
Drošības tiesiskais regulējums skaidri nošķirts no citiem tiesiskā regulējuma veidiem	ASM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
<i>EASA</i> noteikumu izstrādes procedūras piemērošana (<i>ATM/ANS</i>)	ASM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
<i>ATM/ANS</i> standartizācijas pārbaudes	ASM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
<i>ATM/ANS EASA</i> drošības tiesiskajā regulējumā	0	- 3	- 2
Horizontāli noteikumi vadības sistēmām	ASM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
Iestāžu un pakalpojumu sniedzēju lomu skaidrs nošķirums	2	2	- 2
Pamats, lai sertificētu pakalpojumu sniedzējus, kas darbojas 4 vai vairāk valstīs	2	- 2	- 2
Vienkāršāki (bet viendabīgi) noteikumi <i>AFIS</i> un perona pakalpojumu sniedzējiem	ASM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
Visu ierosināto noteikumu ietekmes novērtējums	ASM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
Saskarnes ar citiem tiesiskā regulējuma veidiem	ASM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
Iestāžu vienošanās par resursu racionālu	2	- 3	- 2

izmantošanu			
Konsekvents visu ACC funkciju uzraudzības process	ASM ekonomiskās ietekmes kontekstā nav būtisks		
KOPĀ	6	- 6	- 8
VIDĒJAIS PUNKTU SKAITS (□/4 skaitļos izteikti rādītāji)	1,5	- 1,5	- 2
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x ekonomiskās ietekmes koeficients 2)	3	- 3	- 4

40. tabula. ASM ekonomiskās ietekmes punktu skaits

2.9.5 Ietekme uz vidi

Saistībā ar vides aspektiem visu aplūkoto variantu ietekme ir uzskatāma par neitrālu.

2.9.6 Sociālā ietekme

Iepriekš 2.9.4. punktā aprēķinātais FTEs skaits ir ļoti niecīgs. Turklāt nevienam darbiniekam nevajadzēs mainīt darbu vai apgūt jaunas prasmes. Tādēļ sociālā ziņā visu trīs iespējamo variantu ietekme ir uzskatāma par neitrālu.

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

Iespējamais 3.D variants pilnīgi saskan ar SES Regulu (EK) Nr. 551/2004 un tās īstenošanas noteikumiem (jau minēto Komisijas Regulu (EK) Nr. 2150/2005). Turklāt var uzskatīt, ka šajā variantā ir ievērots arī valsts gaisa telpas suverenitātes princips. Tādēļ šā varianta ietekme uz citiem tiesību aktiem, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā, ir vērtējama ar maksimālo punktu skaitu (t.i., 3).

Savukārt 3.F un 3.E variants ietekmē ne vien īstenošanas noteikumus, bet arī būtiskākus jautājumus, tādēļ šiem variantiem jāpiešķir mazākais iespējamais punktu skaits (t.i., - 3).

2.9.8 Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants

Ievērojot 2.1.2. punktā aprakstīto metodiku un 2.9.3. līdz 2.9.7. punktā aprēķināto punktu skaitu, rezultāti ir apkopoti tabulā redzamajā MCA matricā.

ASM variantu svērtie rezultāti		3.D	3.E	3.F
Ietekmes aspekti	Koeficienti	Reglamentējoša funkcija	Darbības funkcija	ES līmenī reglamentējoša, vietējā līmenī darbības funkcija
Ietekme uz drošību	3	7,5	- 4,5	- 6
Ekonomiskā ietekme	2	3	- 3	- 4
Ietekme uz vidi	3	0	0	0
Sociālā ietekme	2	0	0	0
Ietekme uz citiem ES tiesību aktiem	1	3	- 3	- 3
SVĒRTIE REZULTĀTI		13,5	- 10,5	- 13

41. tabula. ASM daudzkritēriju analīze

Kā redzams tabulā, tikai 3.D varianta ietekme kopumā šķiet pozitīva.

Jo īpaši jāatzīmē, ka 3.D variants pārspēj abus pārējos drošības un ekonomiskās ietekmes punktu skaita ziņā (tas nav saistīts ar papildu izmaksām) un ir saderīgs ar citiem tiesību aktiem, kas pašlaik ir ārpus EASA kompetences.

Tādēļ Aģentūra savā Atzinumā ir ieteikusi 3.D variantu (t.i., ASM gan ES, gan valsts līmenī ir reglamentējoša/valsts funkcija). Tomēr valstis var deleģēt vietēja mēroga ASM funkciju sertificētiem ANS pakalpojumu sniedzējiem - tādā gadījumā šīs funkcijas drošības uzraudzību veic kompetentās iestādes.

2.10 Mazie un vidējie uzņēmumi

2.10.1 Alternatīvie varianti

ATM/ANS jomā mazie un vidējie uzņēmumi (MVU) ir, piemēram, uzņēmumi, kas nodrošina radio navigācijas signālus, ko raida salīdzinoši lētas un vienkāršas radiobākas, vai lidlauku operatori, kas vienā vietā paši sniedz TWR pakalpojumus, AFIS vai perona pakalpojumu dienesti. Tādēļ Aģentūra NPA 2007-16 6. jautājumā ir vēlējusies uzzināt ieinteresēto pušu viedokli par šiem jautājumiem.

Šā dokumenta 2.5.2. punktā saistībā ar MVU drošības tiesisko regulējumu ir apzināti šādi alternatīvi varianti:

- 6.A: jāatļauj MVU piemērot valsts alternatīvas/atkāpes;
- 6.B: MVU jāpiemēro samērīgi kopīgi noteikumi, ieskaitot „pašdeklarācijas”;
- 6.C: MVU jāpiemēro samērīgi kopīgi noteikumi, ieskaitot sertifikāciju.

2.10.2 Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits

Kā aprēķināts 2.6.2.1. punktā, iesaistīto iestāžu skaits katrā no trim iespējamajiem variantiem ir 30. Aģentūra būs iesaistīta (noteikumu izstrādē) tikai 6.B vai 6.C variantā.

Turklāt 2.6.2.3. punktā ir aprēķināts, ka pašlaik ATM/ANS pakalpojumu sniegšanā ir iesaistīti aptuveni 150 lidlauku operatori (kas ATM/ANS jomā tiek uzskatīti par MVU). Ja Pamatregulas paplašināšana radītu labvēlīgus apstākļus, šis skaits, iespējams, varētu pieaugt par 10 %. Tādēļ ir pieņemts, ka 6.A variantā (t.i., pašlaik) ir iesaistīti 150 MVU, bet 6.B vai 6.C variantā ieinteresēto uzņēmumu skaits varētu būt 165 (t.i., 150 + 10 %).

Tāpat saskaņā ar 2.6.2.4. punktā veiktajām aplēsēm pašlaik ir 3 konstruēšanas un/vai ražošanas organizācijas, kas sniedz arī ATM/ANS pakalpojumus un šajā jomā ir MVU. Šis skaits attiecas uz 6.A variantu, bet 6.B vai 6.C variantā tas, iespējams, varētu pieaugt līdz 6 uzņēmumiem.

Iesaistīto organizāciju kopskaits ir atspoguļots 42. tabulā.

VARIANTS		Aprēķinātais skaits		
Id.	Apraksts	Civilās iestādes	MVU	
			Lidlauku operatori	Tehniskās organizācijas
6.A	MVU piemēro valsts alternatīvas	30	150	3
6.B	MVU piemēro samērīgus kopīgus noteikumus un pašdeklarācijas	30 + Aģentūra	165	6
6.C	MVU piemēro samērīgus kopīgus noteikumus un sertifikāciju		165	6

42. tabula. Saistībā ar MVU ietekmēto organizāciju kopskaits

2.10.3 Ietekme uz drošību

Saskaņā ar „kopīgo prasību” (t.i., Komisijas Regulas (EK) Nr. 2096/2005) 4. pantu MVU, kas darbojas *ATM/ANS* jomā, var izvēlēties lūgt piemērot atkāpes no šīm prasībām. Daži aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji var izvēlēties neizmantojot iespēju sniegt pārrobežu pakalpojumus un var atteikties no savstarpējas atzišanas tiesībām ar noteikumu, ka tiek ievēroti zināmi kritēriji. Par šādām atkāpēm lemj *NSAs* katrā gadījumā atsevišķi, jo trūkst saskaņotu kritēriju, bet šāda situācija var novest pie neviendabības. Turklāt *NSAs* var piešķirt īpašas atkāpes no prasībām, kas attiecas uz uzņēmuma organizatorisko struktūru (piemēram, atbildīgajiem vadītājiem, amatpersonām un ziņojumu sniegšanas kārtību), šaistībām un/vai apdrošināšanu, kā arī *AFIS* personāla apmācību un kompetenci. Šeit der atcerēties 2.3.4. punktā minētās iespējamās nākotnē gaidāmās ar drošību saistītās problēmas. Dažas no tām attiecas arī uz MVU, kas sniedz *ATM/ANS* pakalpojumus mazos sabiedriskai izmantošanai atvērto lidlaukos, piemēram:

- lielo lidlauku pārslogojuma un citu ekonomisku faktoru dēļ paplašināsies reģionālu lidlauku attīstība, kas palielinās satiksmes sarežģītību vidējā/nelielā augstumā;
- satiksmes sarežģītību un blīvumu nelielā augstumā palielinās pastāvīgs vispārējās aviācijas un jo īpaši ļoti vieglu reaktīvo lidmašīnu (*VLJ*) skaita pieaugums - šīs lidmašīnas gan darbības, gan ekonomisko iespēju ziņā spēj sniegt gaisa taksometru pakalpojumus mazsvarīgākos lidlaukos;
- *EGNOS* instrumentālo pieejas procedūru operatīvas izmantošanas sākums, kas vienlaikus ļaus vairāk izmantot mazsvarīgākus lidlaukus;
- instrumentālas procedūras helikopteriem;
- arvien vairāk operatīvi tiek izmantotas bezpilota aviācijas sistēmas (*UAS*), kas nākotnē varētu kļūt par svarīgu nenodalītas gaisa telpas izmantotāju kategoriju.

Izvēloties 6.A variantu, pamatā tiktu paturēts „kopīgo prasību” 4. pants, kas ļauj piemērot būtiskas valsts alternatīvas un diemžēl vienlaikus atteikties no savstarpējas atzišanas tiesībām. Gan 6.B, gan 6.C variantā savukārt tiks piemēroti kopīgi noteikumi. Galvenais to īstenošanas pārbaudes līdzeklis 6.B variantā būs „pašdeklarācijas”, bet 6.C variantā parastais *ANSP* sertifikācijas process.

Ievērojot iepriekš izklāstītos apsvērumus, trīs aplūkojamo variantu drošības ietekme ir apkopota 43. tabulā.

Konkrētie mērķi/rezultātu rādītāji	Varianti		
	6.A	6.B	6.C
MVU drošības tiesiskais regulējums <i>ATM/ANS</i> jomā	Valsts alternatīvas	Samērīgi kopīgi noteikumi + pašdeklarācijas	Samērīgi kopīgi noteikumi + sertifikācija
Drošības tiesiskais regulējums skaidri nošķirts no citiem tiesiskā regulējuma veidiem	Uz MVU neattiecas		
<i>EASA</i> noteikumu izstrādes procedūras piemērošana (<i>ATM/ANS</i>)	- 3	3	3
<i>ATM/ANS</i> standartizācijas pārbaudes	- 1	1	1
<i>ATM/ANS</i> <i>EASA</i> drošības tiesiskajā regulējumā	- 1	2	2
Horizontāli noteikumi vadības sistēmām	Ārpus šā punkta jomas		
Iestāžu un pakalpojumu sniedzēju lomu skaidrs nošķirums	Šā punkta kontekstā nav būtisks		
Pamats, lai sertificētu pakalpojumu sniedzējus, kas darbojas 4 vai vairāk valstīs	Uz MVU neattiecas		
Vienkāršāki (bet viendabīgi) noteikumi <i>AFIS</i> un perona pakalpojumu sniedzējiem	- 3	3	1
Visu ierosināto noteikumu ietekmes novērtējums	- 1	3	3
Saskarnes ar citiem tiesiskā regulējuma veidiem	Uz MVU neattiecas		

Iestāžu vienošanās par resursu racionālu izmantošanu	Uz MVU neattiecas		
Konsekvents visu ACC funkciju uzraudzības process	Šā punkta kontekstā nav būtisks		
KOPĀ	- 9	12	10
VIDĒJAIS PUNKTU SKAITS (□/5 skaitļos izteikti rādītāji)	- 1,8	2,4	2
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x drošības ietekmes koeficients 3)	- 5,4	7,2	6

43. tabula. MVU variantu drošības ietekme

No 43. tabulas izriet, ka 6.A variantā drošības ietekme ir nepietiekama, bet 6.B un 6.C variantā drošības vajadzības ir ievērotas adekvāti.

2.10.4 Ekonomiskā ietekme

Ņemot vērā, ka 6.A variants atspoguļo pašreizējo situāciju, ir pieņemts, ka tas nebūs saistīts ne ar papildu izdevumiem, ne ietaupījumiem. Tādēļ 6.B un 6.C varianta papildu izmaksas ir aprēķinātas, izmantojot 6.A variantu kā atskaites punktu.

Nedz 6.B, nedz 6.C variantā Aģentūrai nebūs nekādu papildu izmaksu ne saistībā ar sertifikāciju (attiecībā uz MVU Aģentūrai nav paredzēta nekāda loma), ne standartizāciju (izmaksas jau ir aprēķinātas 2.6.4.1. punktā).

Toties abos variantos saskaņā ar aprēķiniem vajadzēs 1 *FTE*, kas nodarbosies ar MVU noteikumu izstrādi un izmaksās 150 tūkstošus euro gadā.

Par atkāpēm pašlaik *NSAs* jālemj vienām pašām un katrā gadījumā atsevišķi (t.i., 6.A variants). Savukārt 6.B un 6.C variantā būs kopīgi noteikumi, kopīgi pieņemamie atbilstības panākšanas līdzekļi un kopīgas pamatnostādnes. Ņemot vērā, ka MVU *NSAs* īpaši neapgrūtina, ir pieņemts, ka 6.B un 6.C variantā iestādes varētu rēķināties uz pavisam nelielu tēriņu ietaupījumu (t.i., to ieguvums būtu tikai 0,1 *FTE*).

Tādējādi, ņemot vērā, ka aprēķinātais ietekmēto iestāžu skaits ir 30, kopējie ietaupījumi būs $30 \times 0,1 = 3$ *FTEs*, no kuriem katrs izmaksā 138,6 tūkstošus euro; tātad naudas izteiksmē ietaupījums būs $138,6 \times 3 = 415,8$ tūkstoši euro gadā.

Uz 150 lidlauku operatoriem jau attiecas ar 6.A variantu saistītie noteikumi, tādēļ šajā gadījumā nevar runāt ne par papildu, ne samazinātām izmaksām.

Savukārt 6.B variantā (kopīgi noteikumi un pašdeklarācijas) saskaņā ar aprēķiniem katram no 165 (t.i., 150 plus 10 %) iesaistītajiem lidlaukiem caurmērā vajadzēs 0,2 *FTEs*, lai iepazītos ar noteikumiem. Bet šie tēriņi tiks kompensēti, jo lidlauku operatoriem un iestādēm vairs nevajadzēs risināt sarunas par atkāpēm. Citiem vārdiem sakot, var uzskatīt, ka šie tēriņi savstarpēji izlīdzinās, tādēļ, ņemot vērā, ka ar „pašdeklarācijām” saistītie tēriņi ir niecīgi, var uzskatīt, ka lidlauku operatoriem 6.B variants izmaksu ziņā būs neitrāls.

Toties 6.C variantā katra MVU sertificēšanai vajadzēs papildu līdzekļus, kas varētu būt 0,1 *FTE*. Kopā tas būtu $0,1 \times 165 = 16,5$ *FTEs* $\times 138,6$ tūkstoši euro = 2286,9 tūkstoši euro gadā.

Veicot tādus pašus aprēķinus, 6.C variantā 6 iespējami ietekmēto tehnisko organizāciju izmaksas varētu būt $0,1$ *FTE* $\times 6$ organizācijas = $0,6$ *FTEs* $\times 138,6$ tūkstoši euro = 83 tūkstoši euro gadā.

ASM aplēstās izmaksas	Tūkstoši euro gadā		
	6.A	6.B	6.C
	Valsts alternatīvas	Samērīgi kopīgi noteikumi + pašdeklarācijas	Samērīgi kopīgi noteikumi + sertifikācija
EASA	0	150	150
Valsts iestādes	0	- 415,8	- 415,8
Lidlauku operatori	0	0	2286,9
Tehniskās organizācijas	0	0	83
KOPĀ	0	- 265,8	2104,1

44. tabula. MVU ekonomiskās ietekmes kopsavilkums

No tabulas skaidri izriet, ka 6.A variants izmaksu ziņā ir neitrāls, bet sistēmas vienkāršošana 6.B variantā ļaus ietaupīt pavisam nelielus līdzekļus. Savukārt 6.B variants MVU izmaksās aptuveni 2 miljonus euro gadā.

Rezultātus apkopojot, 6.A variantam varētu piešķirt neitrālu vērtējumu (t.i., 0 punktus), 6.B varianta ietekmi varētu vērtēt kā nedaudz pozitīvu (t.i., ar 1 punktu), bet 6.C varianta ietekme ir vērtējama kā izteikti negatīva (t.i., - 3 punkti). Šie bezizmēra skaitļi ir jāreizina ar ekonomiskās ietekmes koeficientu 2.

2.10.5 Ietekme uz vidi

Saistībā ar vides aspektiem 6.A varianta ietekme jāuzskata par neitrālu, jo tas nemainīs pašreizējo situāciju. Savukārt 6.B un 6.C variantā, pateicoties kopīgiem noteikumiem un savstarpējai atzīšanai, varētu paplašināties mazo lidlauku izmantošana, līdz ar to rajonos ar blīvāku satiksmi samazinātos trokšņa un piesārņojuma līmeņi. Tādēļ šo variantu nedaudz pozitīvā ietekme uz vidi (t.i., +1 punkts) ir jāreizina ar koeficientu 3.

2.10.6 Sociālā ietekme

Kā norādīts 2.10.4. punktā, iesaistīto FTEs skaits uz vienu organizāciju ir mazs. Tādēļ saistībā ar sociālajiem aspektiem visu trīs iespējamo variantu ietekme jāuzskata par neitrālu.

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

Piedāvātais 6.A variants atbilst ar komitejas procedūru pieņemtajiem SES sistēmas īstenošanas noteikumiem. Pārējo divu variantu gadījumā noteiktā laikā būtu jāatceļ „kopīgo prasību” 4. pants.

Jāatceras, ka jau 1985. gadā Padome ir nākusi klajā ar iniciatīvu ražojumu drošības jomā vienotajā tirgū piemērot „jaunu nostāju”⁶⁰. “Jaunās nostājas” virzošais princips, no vienas puses, ir iedzīvotāju aizsardzība, bet, no otras puses, tās mērķi ir:

- nodrošināt savstarpēju atzīšanu;
- atvieglināt MVU iekļūšanu tirgū;
- vienkāršot prasības, vienlaikus nodrošinot viendabību;
- pēc iespējas atļaut organizācijām, kas piedāvā ražojumus, izmantot pašdeklarācijas.

Ievērojot iepriekš teikto, šķiet skaidrs, ka:

⁶⁰ Padomes 1985. gada 7. maija Rezolūcija par jaunu nostāju tehniskas saskaņošanas un standartu jomā (OV C 136, 04.06.1985., 1. lpp.).

- 6.A variants pilnīgi novirzās no „jaunās nostājas”, tādēļ tā ietekme ir vērtējama negatīvi (t.i., -2);
- savukārt 6.B variantā „jaunās nostājas” princips ir pilnīgi ievērots, ieskaitot „pašdeklarāciju” izmantošanas iespēju (punktu skaits + 3);
- arī 6.C variants ir orientēts uz „jauno nostāju”, tomēr tajā ir paredzēts sertifikācijas process (punktu skaits +1).

2.10.8 Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants

Ievērojot 2.1.2. punktā aprakstīto metodiku un 2.10.3. līdz 2.10.7. punktā aprēķināto punktu skaitu, rezultāti ir apkopoti tabulā redzamajā MCA matricā.

MVU variantu ietekmes svērtie rezultāti		6.A	6.B	6.C
Ietekmes aspekti	Koeficienti	Valsts alternatīvas	Samērīgi kopīgi noteikumi + pašdeklarācijas	Samērīgi kopīgi noteikumi + sertifikācija
Ietekme uz drošību	3	- 5,4	7,2	6
Ekonomiskā ietekme	2	0	2	- 6
Ietekme uz vidi	3	0	3	3
Sociālā ietekme	2	0	0	0
Ietekme uz citiem ES tiesību aktiem	1	- 2	3	1
SVĒRTIE REZULTĀTI		- 7,4	15,2	4

45. tabula. MVU daudzkritēriju analīze

Kā redzams tabulā, 6.A varianta ietekme kopumā ir negatīva. No diviem atlikušajiem variantiem 6.B variants ir ieguvis aptuveni četrreiz vairāk punktu nekā 6.C variants.

Jo īpaši jāatzīmē 6.B varianta punktu pārsvars pār 6.C variantu ekonomiskā ziņā un attiecībā ar citiem Kopienas tiesību aktiem.

Tādēļ Aģentūra savā Atzinumā ir ieteikusi 6.B variantu (t.i., kopīgi, bet samērīgi MVU piemērojami noteikumi un pašsertifikācijas iespējas).

2.11 Eiropas ANSPs sertifikācija

2.11.1 Alternatīvie varianti

Šā dokumenta 2.5.2. punktā saistībā ar Eiropas ANSPs sertifikāciju ir apzināti šādi alternatīvi varianti:

- 8.A: „neiesaistīšanās”, kas nozīmē, ka visus ANSPs uzrauga NSAs;
- 8.B: pakalpojumu sniedzējus, kas piedāvā pakalpojumus vairāk nekā vienā valstī (arī ierobežotu pārrobežu pakalpojumu gadījumā) uzrauga Aģentūra;
- 8.C: „vienotos” pakalpojumu sniedzējus, kas piedāvā pakalpojumus četrās vai vairāk valstīs, uzrauga Aģentūra.

Alternatīvais 8.C variants jo īpaši:

- neaptver ierobežotus pārrobežu pakalpojumus, kuri nekad netiek piedāvāti četrās valstīs;
- neaptver ATS pakalpojumu sniegšanu FAB, ja tā ir organizēta, sadarbojoties vairākiem valsts ATSPs, kas paliek neatkarīgas organizācijas, lai gan tām ir kopīgs projekts;
- **aptver** vienotus ATS pakalpojumu sniedzējus, kas piedāvā pakalpojumus FABs, kuros ietilpst vismaz četras valstis - šajā gadījumā Aģentūra uzraudzīs **Māstrihtas** augšējo ACC.

2.11.2 Mērķgrupa un iesaistīto organizāciju skaits

Ražotājus un tehniskās apkopes nozari neietekmē neviens no alternatīvajiem variantiem, jo šie tirgus dalībnieki nesniedz pakalpojumus. Neviens no variantiem neietekmē arī gaisa telpas izmantotājus, jo uz tiem attiecas cita sertifikācijas kārtība.

Piedāvātais 8.A variants ietekmē visas 30 NSAs (bet neietekmē Aģentūru). ANSPs 8.A variants neietekmē, jo tie jau ir pakļauti sertifikācijai.

Savukārt 8.B un 8.C variants ietekmē visas NSAs, kā arī Aģentūru. Runājot par ANSPs, 8.B un 8.C variants varētu ietekmēt:

- satelītnavigācijas signālu nodrošinātājus, piemēram, EGNOS vai Galileo;
- saziņas tīklu - fiksēto, mobilo vai abu - pakalpojumu sniedzējus;
- uzraudzības datu nodrošinātājus divās vai vairāk valstīs;
- aeronautikas informācijas pakalpojumu sniedzējus (piemēram, GroupEAD vai turpmākos iespējamus SWIM nodrošinātājus) divās vai vairāk valstīs;
- vienotus ATS pakalpojumu sniedzējus divās vai vairāk valstīs.

Šādu pakalpojumu sniedzēju skaits 8.C variantā varētu būt aptuveni 10.

Savukārt 8.B variants ietekmē visus valsts ATSPs, jo tie sniedz ierobežotus pārrobežu pakalpojumus. Tādēļ šajā variantā to skaits varētu būt 30 + 10 = 40.

VARIANTS		Aprēķinātais skaits	
Id.	Aprēķinātais skaits	Iestādes	ANSPs
8.A	Visus pakalpojumu sniedzējus uzrauga NSAs	30	0
8.B	Visus pakalpojumu sniedzējus, kas piedāvā pakalpojumus vairāk nekā vienā valstī (arī pārrobežu pakalpojumu gadījumā) uzrauga EASA	30 + Aģentūra	40
8.C	EASA uzrauga pakalpojumu sniedzējus, kas piedāvā pakalpojumus 4 vai vairāk valstīs		10

46. tabula. Ietekmēto Eiropas pakalpojumu sniedzēju kopskaits

2.11.3 Ietekme uz drošību

Lielākā daļa ietekmēto pakalpojumu sniedzēju ir sarežģītas organizācijas, kas sniedz komplicētus pakalpojumus, izmantojot lielas un savstarpēji saistītas tehniskas sistēmas. Tomēr to uzraudzībai atvēlētie līdzekļi ir samērā ierobežoti. Pašlaik īstenojamo sarežģīto sertifikācijas projektu (Māstrihtas vai EGNOS ACC sertifikācija) pieredze liecina par vajadzību pēc kompetento iestāžu sadarbības neatkarīgi no tā, kura iestāde beigās paraksta sertifikātu. Tas nemainītos arī gadījumā, ja likumdevējs nolēmtu uzticēt tiesisko atbildību par sertifikāciju Aģentūrai. Tādā gadījumā Aģentūra noteikti iesaistītu NSAs pašlaik pieejamos resursus.

Tādēļ ir pieņemts, ka šo sarežģīto pakalpojumu sniedzēju sertifikācija un uzraudzība būs kopīgs darbs, vismaz ciktāl regulatoru aprindām nāksies izstrādāt reglamentējošus procesus jomā, kas tikai nesen kļuvusi reglamentējama. Tādēļ ikviens no trim iespējamajiem variantiem ir jāuzskata par ļoti pozitīvu, jo to īstenošana notiks, apvienojot labākos visā kontinentā pieejamos resursus, bet tas savukārt atvieglinās savstarpēju atzišanu un tūlītēju drošības informācijas apmaiņu, ja radīsies tāda vajadzība. Tomēr 8.B un 8.C variantam varētu būt priekšrocības, ņemot vērā, ka Aģentūrai ir ar sarežģītu citu aviācijas drošības jomu sertifikācijas projektu īstenošanu saistīta laba prakse, ko varētu piemērot arī ATM/ANS jomā. Tomēr jāatzīst, ka Aģentūras atrašanās vieta un tās daudznacionālais personāls, iespējams, nebūtu pilnīgi piemēroti, lai uzraudzītu visā Kopienas teritorijā izkaisītas organizācijas; tādēļ 8.B variantā par minētajām

priekšrocībām laikam tomēr nevar runāt. Ilgtermiņā NSAs resursi pakāpeniski pārietu Aģentūras pārziņā; jādoma, ka 8.C variantā tas nodrošinātu stabilus rezultātus, bet minētie 8.B varianta trūkumi izpaustos vēl spilgtāk.

Tātad ir pieņemts, ka 8.A un 8.B varianta pozitīvā drošības ietekme ir vērtējama ar vienādu punktu skaitu +2, bet 8.C variants ir vērtējams vēl pozitīvāk, proti, ar +3 punktiem. Visi punkti jāreizina ar koeficientu 3.

2.11.4 Ekonomiskā ietekme

Ievērojot, ka ANSPs jau ir sertificējami saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 550/2004 7. pantu, šajā RIA nav vērtēta dažādo variantu ietekme uz sertifikācijas izmaksām - galvenā uzmanība ir pievērsta šo izmaksu variācijām kā dažādo variantu funkcijai.

SES Regulas (EK) Nr. 550/2004 2. panta 3. punktā ir noteikts, ka daudzvalstu pakalpojumu sniedzēju gadījumos valstīm katrā gadījumā atsevišķi ir jāslēdz īpašas vienošanās par kopēju uzraudzību. Šāds daudzpusēju vienošanos slēgšanas un pārvaldības process var būt saistīts ar ievērojamiem tēriņiem. Ir pieņemts, ka 8.A variantā katrai NSA šajā nolūkā vidēji vajag aptuveni 0,5 FTEs, kuru izmaksas ir šādas: 0,5 FTEs x 30 ietekmētas NSAs = 15 FTEs x 138,6 tūkstoši euro = 2079 tūkstoši euro gadā.

Savukārt 8.B un 8.C variantā, pamatojoties uz Pamatregulas 10. pantu, nebūs vajadzīgas nedz ilgstošas NSAs sarunas, nedz daudzpusējas vienošanās. Līdz ar to NSAs varētu izvairīties no aptuveni 2 miljonu euro izmaksām gadā. Bet arī šajos variantos ANSPs situācijā nekā nemainītos, jo ANSPs jau ir sertificējami.

Arī tad, ja Aģentūra iesaistītu pieejamos NSAs resursus, šādi sarežģīti sertifikācijas projekti tomēr būtu saistīti ar zināmiem tēriņiem. Ir aprēķināts, ka viena Eiropas ANSPs sertifikācija un uzraudzība Aģentūrai caurmērā izmaksās aptuveni 0,4 FTEs gadā.

Tātad ir aprēķināts, ka 8.C variantā Aģentūras izmaksas būs: 0,4 FTEs x 10 ANSPs = 4 FTEs x 150 tūkstoši euro = 600 tūkstoši euro gadā.

Savukārt 8.B variantā Aģentūras aprēķinātās izmaksas būs: 0,4 FTEs x 40 ANSPs = 16 FTEs x 150 tūkstoši euro = 2400 tūkstoši euro gadā.

ASM aplēstās izmaksas	Tūkstoši euro gadā		
	8.A	8.B	8.C
	Visus ANSPs uzrauga NSAs	Visus pārrobežu ANSPs uzrauga EASA	ANSPs, kas darbojas 4 valstīs, uzrauga EASA
EASA	0	2400	600
NSAs	2079	0	0
ANSPs	0	0	0
KOPĀ	2079	2400	600

47. tabula. Eiropas pakalpojumu sniedzēju uzraudzības aprēķinātās izmaksas

Redzams, ka 8.C variants būs lētākais, tādēļ tam jāpiešķir maksimālais punktu skaits: 3 x koeficients 2 = 6. Savukārt 8.A un 8.B varianta ietekme ir uzskatāma par nedaudz negatīvu (t.i., punktu skaits - 1 x 2 = - 2).

2.11.5 Ietekme uz vidi

Saistībā ar vides aspektiem visu aplūkoto variantu ietekme ir uzskatāma par neitrālu.

2.11.6 Sociālā ietekme

Ņemot vērā, ka iesaistīto darbinieku skaits ir ļoti ierobežots, sociālā ziņā visu variantu ietekme ir uzskatāma par neitrālu.

2.11.7 Ietekme uz citām Kopienas prasībām, kas pašlaik neietilpst EASA darbības jomā

SES noteikumu mērķis ir novērst ES aviācijas sistēmas sadrumstalotību. Tas ir uzsvērts arī minētajā HLG ziņojumā. Turklāt EK un Eiropas Kosmosa aģentūra (ESA) ir parakstījušas savstarpējas sadarbības nolīgumu⁶¹, kam integrētās aviācijas sistēmas drošības tiesiskā regulējuma jomā ES līmenī pašlaik nav līdzinieku. To pašu var teikt par GNSS Uzraudzības iestādi (GSA)⁶². Nav izslēgts, ka SESAR programmas rezultātā varētu rasties jauni Eiropas ANSPs.

Ņemot vērā šos faktorus, ietekme varētu būt tāda, kā atspoguļots 48. tabulā.

Konkrētie mērķi/ rezultātu rādītāji	Varianti		
	8.A	8.B	8.C
Eiropas ANSPs tiesiskais regulējums	Visus ANSPs uzrauga NSAs	Visus pārrobežu ANSPs uzrauga EASA	ANSPs, kas darbojas 4 valstīs, uzrauga EASA
Drošības tiesiskais regulējums skaidri nošķirts no citiem tiesiskā regulējuma veidiem	- 2	3	3
EASA noteikumu izstrādes procedūras piemērošana (ATM/ANS)	Šā punkta kontekstā nav būtisks		
ATM/ANS standartizācijas pārbaudes	Šā punkta kontekstā nav būtisks		
ATM/ANS EASA drošības tiesiskajā regulējumā	- 3	3	1
Horizontāli noteikumi vadības sistēmām	Šā punkta kontekstā nav būtisks		
Iestāžu un pakalpojumu sniedzēju lom skaidrs nošķirums	Šā punkta kontekstā nav būtisks		
Pamats, lai sertificētu pakalpojumu sniedzējus, kas darbojas 4 vai vairāk valstīs	- 3	3	3
Vienkāršāki (bet viendabīgi) noteikumi AFIS un perona pakalpojumu sniedzējiem	Šā punkta kontekstā nav būtisks		
Visu ierosināto noteikumu ietekmes novērtējums	Šā punkta kontekstā nav būtisks		
Saskarnes ar citiem tiesiskā regulējuma veidiem	- 2	3	3
Iestāžu vienošanās par resursu racionālu izmantošanu	- 1	2	1
Konsekvents visu ACC funkciju uzraudzības process	Šā punkta kontekstā nav būtisks		
KOPĀ	- 11	14	11
VIDĒJAIS PUNKTU SKAITS (□/5 skaitļos izteikti rādītāji)	- 2,2	2,8	2,2
SVĒRTAIS REZULTĀTS (punktu skaits x 1)	- 2,2	2,8	2,2

⁶¹ Eiropas Kopienas un Eiropas Kosmosa aģentūras Pamatnolīgums (OV L 261, 06.08.2004., 64. lpp.).

⁶² Izveidota ar Padomes 2004. gada 12. jūlija Regulu (EK) Nr. 1321/2004 par Eiropas satelītu radionavigācijas programmu vadības struktūru izveidi (OV L 246, 27.07.2004., 1. lpp.).

48. tabula. Eiropas ANSPs variantu ietekme uz citiem tiesību aktiem

2.11.8 Daudzkritēriju analīze (MCA) un ieteicamais variants

Ievērojot 2.1.2. punktā aprakstīto metodiku un iepriekšējos punktos aprēķināto punktu skaitu, rezultāti ir apkopoti tabulā redzamajā MCA matricā.

Eiropas ANSPs variantu svērtie rezultāti		8.A	8.B	8.C
Ietekmes aspekti	Koeficienti	Visus ANSPs uzrauga NSAs	Visus pārrobežu ANSPs uzrauga EASA	ANSPs, kas darbojas 4 valstīs, uzrauga EASA
Ietekme uz drošību	3	6	6	9
Ekonomiskā ietekme	2	-2	-2	6
Ietekme uz vidi	3	0	0	0
Sociālā ietekme	2	0	0	0
Ietekme uz citiem ES tiesību aktiem	1	-2,2	2,8	2,2
SVĒRTIE REZULTĀTI		1,8	6,8	17,2

49. tabula. Eiropas ANSPs daudzkritēriju analīze

MCA rāda, ka nevienam no variantiem nav kopumā negatīva ietekme. Tomēr 8.C variants ir ieguvis daudz vairāk punktu nekā 8.A un 8.B variants.

Jo īpaši jāatzīmē, ka 8.C variants pārspēj abus pārējos drošības un ekonomiskās ietekmes punktu skaita ziņā.

Tādēļ Aģentūra savā Atzinumā ir ieteikusi 8.C variantu (t.i., vienotās organizācijas, kas piedāvā ANS pakalpojumus 4 vai vairāk valstīs, sertificē un uzrauga Aģentūra).

3. Secinājumi

Pēc katra analizētā variantu ietekmes novērtējuma saskaņā ar ierosinātās politikas konkrētajiem mērķiem, t.i., novērtējot katra variantu ietekmi uz drošību, ekonomisko ietekmi, ietekmi uz vidi un sociālo ietekmi, kā arī ietekmi uz citām politikas jomām, Aģentūra uzskata tās kompetences paplašināšanu ar ATM/ANS drošības tiesisko regulējumu par pamatotu, jo īpaši ņemot vērā šādas paplašināšanas drošības un ekonomiskās priekšrocības.