



EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS

ATZINUMS NR. 02/2010

(2010. gada 28. maijs)

par Komisijas Regulu Nr. XXX/2010, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai attiecībā uz darba metodēm un darbības procedūrām

UN

par Komisijas Regulu Nr. XXX/2010 par drošības uzraudzību gaisa satiksmes pārvaldībā un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā

I. Vispārīgi apsvērumi

1. Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 216/2008¹, kas grozīta ar Regulu (EK) Nr. 1108/2009² (turpmāk tekstā – “pamatregula”) uzdod Komisijai pieņemt visaptverošu noteikumu sistēmu, lai izpildītu būtiskās prasības gaisa satiksmes pārvaldībā (ATM) un aeronavigācijas pakalpojumu (ANS) sniegšanā. Saskaņā ar 8b. panta 7. punktu piedāvātie īstenošanas noteikumi ir jāizstrādā, izmantojot atbilstošos noteikumus, kas iekļauti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu vienotās Eiropas gaisa telpas izveidošanai (pamatregulā), Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (pakalpojumu sniegšanas regulā), Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regulā) un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (savietojamības regulā), kā arī attiecīgajos īstenošanas noteikumos. Piedāvātie regulu projekti šajā atzinumā ir balstīti uz šādām Komisijas regulām:
 - a. Komisijas Regulu (EK) Nr. 2096/2005, ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai³; un
 - b. Komisijas Regulu (EK) Nr. 1315/2007 par drošības uzraudzību gaisa satiksmes pārvaldībā un kas groza Regulu (EK) Nr. 2096/2005⁴.
2. Noteikumu izstrādes darbības, kuru rezultāts ir šis atzinums, ir aprakstītas darba uzdevumā Nr. ATM.001⁵ “EASA sistēmas piemērošana drošības reglamentācijai gaisa satiksmes pārvaldībā (ATM) un aeronavigācijas pakalpojumu (ANS) sniegšanā – noteikumu izstrāde attiecībā uz prasībām aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem” un Nr. ATM.004⁶ “EASA sistēmas piemērošana drošības reglamentācijai gaisa satiksmes pārvaldībā (ATM) un aeronavigācijas pakalpojumu (ANS) sniegšanā – noteikumu izstrāde par kompetentajām iestādēm”, un detalizēti tās ir raksturotas turpmāk. Tomēr, kā izskaidrots šā atzinuma II nodaļā, Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (turpmāk tekstā – “Aģentūra”) satura un noteikumu izstrādes process nenoritēja pilnīgā saskaņā ar iepriekš minētajiem darba uzdevumiem. Regulu projektu saturs šajā atzinumā atbilst lēmumiem, kuri tika pieņemti Eiropas vienotās gaisa telpas komitejas 33. un 34. sanāksmē, kas notika 2009. gada 3.–4. decembrī, un vēstulei⁷, kuru Aģentūrai atsūtīja Eiropas Komisija, lūdzot, lai “saīsinātais” process tiktu izmantots esošo Eiropas vienotās gaisa telpas (SES) noteikumu paātrinātai pārņemšanai. Tādēļ, pamatojoties uz minētajiem lēmumiem, šis atzinums attiecas uz Regulas (EK) Nr. 2096/2005 un Regulas (EK) Nr. 1315/2007 transponēšanu, izmantojot minimāli nepieciešamus tehniskus atjauninājumus un daļēji īstenojot pamatregulu.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu Nr. 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1108/2009 (2009. gada 21. oktobris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un atceļ Direktīvu 2006/23/EK (OV L 309, 24.11.2009., 51. lpp.).

³ Komisijas Regula (EK) Nr. 2096/2005 (2005. gada 20. decembris), ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai (OV L 335, 21.12.2005., 13.–30. lpp.).

⁴ Komisijas Regula (EK) Nr. 1315/2007 (2007. gada 8. novembris) par drošības uzraudzību gaisa satiksmes pārvaldībā un kas groza Regulu (EK) Nr. 2096/2005 (OV L 291, 9.11.2007., 16.–22. lpp.).

⁵ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.001.pdf.

⁶ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.004.pdf.

⁷ TREN F2/JP/sr D(2009) 74614.

3. Šā atzinuma saturs atspoguļo tikai pirmo procesa posmu, un pamatregulas pilnīga īstenošana notiks otrajā posmā, ievērojot noteikumu izstrādes procedūru, ko apstiprinājusi Aģentūras valde⁸. Aģentūra mainīs iepriekš minētos darba uzdevumus, lai atspoguļotu procesa iedalīšanu vairākos posmos.
4. Aģentūra ar šo iesniedz Komisijai savu atzinumu, kurā paredzēts izmantot "saīsināto" procesu kā pirmo posmu, lai īstenotu pamatregulas 8b. un 22a. pantu.
5. Piedāvātie noteikumi ir izstrādāti, ņemot vērā Eiropas Savienības regulas, kas balstītas uz Eiropas vienotās gaisa telpas sistēmu, un piemērojamos starptautiskos standartus un ieteicamo praksi, ko publiskojusi ICAO (t. i., ICAO pielikumus), pamatojoties uz Čikāgas konvencijas 37. pantu. Saskaņā ar pamatregulas 2.2. panta d) apakšpunktu Aģentūra palīdz dalībvalstīm izpildīt saistības, kas izriet no minētās konvencijas, nodrošinot pamatu tās noteikumu kopīgai interpretācijai un vienāda noteikumu īstenošanai un nodrošinot, ka tās noteikumus pienācīgi ņem vērā šīs regulas īstenošanai izstrādātajos noteikumos.
6. Šis atzinums ir pieņemts, daļēji ievērojot EASA valdes noteikto procedūru⁹ saskaņā ar pamatregulas 19. panta noteikumiem. Atkāpes no šās procedūras, ko izraisīja "saīsinātā" procesa izmantošana pēc Komisijas un Vienotās gaisa telpas komitejas lūguma, tika iesniegtas Aģentūras valdei, un tā šīs atkāpes principiāli atbalstīja, atļaujot izmantot šo procedūru konkrētajā gadījumā, kad esošie tiesību akti jau ir sagatavoti, pieņemot, ka nenotiks būtiskas saturiskas izmaiņas esošajos noteikumos.

II. Apspriešanās

7. Īsais termiņš, ko noteica "saīsinātais" process, kuru pieprasīja Eiropas Komisija savā vēstulē un apstiprināja EASA valde un Vienotās gaisa telpas komiteja (paredzot pirmos īstenošanas noteikumus pieņemt 2010. gada nogalē, un tas nozīmēja, ka Aģentūrai bija jāiesniedz šis atzinums līdz 2010. gada jūnijam), neļāva Aģentūrai ievērot noteikumu izstrādes procedūras parastos posmus, kuri paredz oficiālu apspriešanos ar ieinteresētajām personām, rīkojot sabiedrisko apspriešanu. Ja būtu ievērota pilnā noteikumu izstrādes procedūra, kuru apstiprinājusi valde, šā atzinuma pieņemšanai būtu nepieciešami vismaz seši līdz septiņi mēneši, skaitot no brīža, kad tiktu publicēts paziņojums par piedāvātajiem grozījumiem (NPA). Tādēļ, lai iekļautos termiņā, ko noteica iepriekš minētie lēmumi, Aģentūras tīmekļa vietnē netika publicēts nekāds NPA; tāpat netika ne izstrādāts, ne publicēts arī atbildes dokuments uz piezīmēm (CRD). Šajā gadījumā tika sniegts vienīgi tiešs atzinums Eiropas Komisijai. Turklāt, tā kā piedāvātais noteikumu projekts ir vienkārša esošo SES regulu transpozīcija, netiks pieņemts(-i) nekāds(-i) Aģentūras lēmums(-i) ar attiecīgiem līdzekļiem atbilstības panākšanai vai vadlīniju materiāliem.
8. Lai nodrošinātu, ka visas ieinteresētās personas tiek informētas par šā atzinuma saturu, Aģentūra kopā ar Eiropas Komisiju rīkos īpašus seminārus, kuros detalizēti izskaidros šo saturu un plānus attiecībā uz tūlītējo otro posmu. Turklāt Aģentūra vajadzības gadījumā rīkos atsevišķas informatīvas sesijas par minētā atzinuma saturu šādām struktūrām: SES komitejai (SSC), Nozares konsultatīvai struktūrai (ICB), EASA Konsultatīvajai padomei (EASAAB), Valstu iestāžu konsultatīvajai grupai (AGNA) un Drošības standartu konsultatīvajai komitejai (SSCC).
9. Aģentūra sniegs Eiropas Komisijai rakstveida slēdzienu par semināru un informatīvo sesiju rezultātiem un publicēs to (īpaši izveidotā ATM un lidostu tīmekļa vietnē¹⁰), lai Komisija to varētu pienācīgi ņemt vērā, izstrādājot savu tiesību akta priekšlikumu.

⁸ Valdes lēmums par procedūru, kas jāievēro Aģentūrai, sniedzot atzinumus, sertifikācijas instrukcijas un metodiskos materiālus (noteikumu izstrādes procedūra). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

⁹ Valdes lēmums par procedūru, kas jāievēro Aģentūrai, sniedzot atzinumus, sertifikācijas instrukcijas un metodiskos materiālus (noteikumu izstrādes procedūra). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

¹⁰ <http://www.easa.europa.eu/atm/>.

III. Aģentūras atzinuma saturs

a) **Kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai attiecībā uz darba metodēm un darbības procedūrām**

10. Pašlaik *SES* regulas vēl nav grozītas, lai ņemtu vērā pamatregulas noteikumus, kā to paredz Eiropas likumdevējs (pamatregulas 65a. pants). Tādēļ *SES* regulās, no vienas puses, joprojām ir iekļautas dažas drošības prasības, ko piemēro aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju (*ANSP*) sertificēšanas sistēmas ieviešanai, un, no otras puses, nav izskaidrota saistība starp šīm drošības prasībām un citām prasībām, kas nav tieši saistāmas ar drošību. Tas izraisa pārklāšanos starp pamatregulu un *SES* regulām. Tādēļ ideālā gadījumā būtu jāgroza *SES* regula, kā izskaidrots iepriekš, un tas ļautu Aģentūrai izdot īstenošanas noteikumus vienīgi pamatregulai. Tomēr tas, ko Eiropas Komisija lūdz Aģentūrai, bija atzinuma sniegšana, transponējot esošās regulas bez būtiskām izmaiņām, un līdz ar to arī regulas projekta piedāvāšana ar divkārtu tiesisko bāzi. Tas ļaus turpmāk pastāvēt tikai vienai regulai, kas definē prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un iestādēm, līdz brīdim, kamēr tiks noskaidrota situācija.
11. Lai transponētu Regulu (EK) Nr. 2096/2005 īstenošanas noteikumos saskaņā ar pamatregulu, izmantojot "saīsināto" procesu, ko pieprasīja Eiropas Komisija, Aģentūra ir reproducējusi šo regulu, izdarot turpmāk minētās minimāli nepieciešamās izmaiņas un veicot minimālus tehniskus atjauninājumus, lai īstenotu pamatregulu.
 - i. Termina "**kompetentā iestāde**" ieviešana (jauns 3. pants īstenošanas noteikumu projektā). Šīs izmaiņas ir nepieciešamas, lai īstenotu 8b. un 22a. pantu. Minētais termins atzīst šādas kompetentās iestādes – valsts uzraudzības iestādi (*NSA*), kā paredzēts Regulā (EK) Nr. 549/2004, kas grozīta ar Regulu (EK) Nr. 1070/2009; iestādi vai iestādes, kas kompetenta(-as) funkcionālā gaisa telpas bloka (*FAB*) pārraudzībā, kā noteikušas dalībvalstis, kas iesaistītas *FAB* nolīgumā, ja šīs iestādes nav *NSA*; un Aģentūru, kā paredzēts pamatregulas 22a. pantā attiecībā uz Eiropas pakalpojuma sniedzējiem un tiem pakalpojumu sniedzējiem, kas atrodas ārpus Eiropas Savienības Līguma teritorijas, bet sniedz pakalpojumus šīs teritorijas gaisa telpā. Papildu informācija par Aģentūru kā kompetento iestādi ir iekļauta c) apakšpunktā.
 - ii. **Eiropas pakalpojuma definēšana.** Šī definīcija ir nepieciešama, lai tālāk īstenotu 22a. pantu. Šīs definīcijas nolūks ir palīdzēt labāk apzināt minētos Eiropas pakalpojumus. Tie ir pakalpojumi, kas paredzēti un izveidoti, lai tos varētu izmantot lietotāji lielākajā daļā visu dalībvalstu. Termins "lielākā daļa visu dalībvalstu" ir nepieciešams, lai iekļautu gadījumus, kad pakalpojums, kaut arī ir paredzēts kā Eiropas pakalpojums, var nebūt pieejams lietotājiem katrā un visās dalībvalstīs (piemēram, ja satelītu izvietojums nenodrošina visu dalībvalstu aptveršanu).
 - iii. **Atsauču pievienošana pamatregulai,** ja tās atzītas par nepieciešamām tiesiskajai skaidrībai. Šīs piedāvātās izmaiņas īsteno pamatregulu un tieši izriet no *EASA* sistēmas piemērošanas gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas reglamentēšanā.
 - iv. Atsauces uz **valstu uzraudzības iestādēm (*NSA*),** kas iekļautas Regulā (EK) Nr. 549/2004, kas grozīta ar Regulu (EK) Nr. 1070/2009, ir **aizstātas** ar atsaucēm uz **kompetentajām iestādēm,** kad tas tika atzīts par nepieciešamu (piemēram, attiecībā uz noteikumiem par speciālistu veikto salīdzinošo novērtēšanu tas netika atzīts par nepieciešamu). Dažas iesaistītās personas ir jautājušas, kāds ir tiesiskais pamats, lai Aģentūra varētu veikt noteiktus uzdevumus kā kompetentā iestāde, un tās ir arī lūgušas vienmēr norādīt, kas ir kompetentā iestāde (*NSA* vai Aģentūra). Pēc Aģentūras domām, nav nepieciešams to norādīt katrā un visos regulu projektu noteikumos, jo tādējādi atkārtotos uzdevumi un pienākumi, kas jau minēti pamatregulā. Piemēram, attiecībā uz agrāko 6. pantu (jauno 7. pantu) "Atbalsts atbilstības uzraudzībai" termins "valsts uzraudzības iestāde" ir aizstāts ar terminu "kompetentā iestāde". Tomēr šajā gadījumā ir skaidrs, ka Aģentūras inspektoru

pilnvarojums jau ir nodrošināts, piemērojot pamatregulas 55. pantu "Izmeklēšana uzņēmumos".

- v. Termins "**atzītā organizācija**" ir **aizstāts** ar terminu "**kvalificētā iestāde**". Tas bija nepieciešams pamatregulas 13. panta ieviešanai. Svarīgi arī uzsvērt, ka Regulas (EK) Nr. 550/2004 3. pants ir grozīts ar Regulu (EK) Nr. 1070/2009, aizstājot terminu "atzītā organizācija" ar terminu "kvalificētā iestāde".
- vi. Arī **apsvērumi** ir atjaunināti, lai labāk atspoguļotu šodienas situāciju, jauno tiesisko pamatu, piedāvāto īstenošanas noteikumu pamatojumu un noteikumu izstrādes nākamposmus šajā jomā.

- vii. **Dažas izmaiņas ir ieviestas speciālistu veiktās salīdzinošās novērtēšanas procesā.** Vienotās gaisa telpas komitejas 34. sanāksmē tika apspriests speciālistu veiktās salīdzinošās novērtēšanas process, un dažas dalībvalstis lūdza iekļaut Aģentūru šā procesa īstenošanā. Tādēļ Aģentūra ieteica veikt ļoti vienkāršas izmaiņas šajā agrākajā 9. pantā (jaunajā 10. pantā). Turklāt, un pēc Eiropas Komisijas ieteikuma, joprojām nav pieņemts skaidrs lēmums par to, vai speciālistu veiktie salīdzinošie novērtējumi turpināsies pēc pirmā posma, kam jābeidzas 2012. gada beigās. Šā iemesla dēļ, un pēc Eiropas Komisijas ieteikuma, piedāvājumā ir paredzēts aizstāt darbības vārda formu "shall" ar formu "may".

Kaut arī termins "speciālistu veiktais salīdzinošais novērtējums" vai šo novērtējumu piemērošanas joma vai mērķi Regulā (EK) Nr. 2096/2005 nav definēti, pēc Aģentūras domām, prakse, kas līdzinās speciālistu veiktam salīdzinošam novērtējumam (mācīšanas un mācīšanās vingrinājums, īstenošanas pieredzes apmaiņa, saskaņotie secinājumi par labāko ekspluatācijas praksi u. c.), jau tiek izmantota tā sauktajās "standartizācijas sanāksmēs", kas notiek citās aviācijas jomās (piemēram, attiecībā uz lidojumderīgumu, gaisa operācijām un lidojuma apkalpes licencēšanu). Turklāt Aģentūra plāno izvērst šīs "standartizācijas sanāksmes", attiecinot tās uz ATM/ANS un lidlauku jomām, lai nodrošinātu kompetentajām iestādēm nepieciešamo forumu, kur apspriest visas īstenošanas problēmas, un lai nodrošinātu "mācīšanas un mācīšanās" vingrinājumu un apspriestu arī drošības jautājumus, kas ir kopīgi visai aviācijas sistēmai. Aģentūra uzskata, ka šo brīvprātīgās sadarbības veidu nav nepieciešams reglamentēt.

- viii. **Pārejas noteikumu un esošo regulu atcelšanas pantu** ieviešana. Šie noteikumi bija nepieciešami, lai izskaidrotu, ka:

- visi esošie sertifikāti, kas izsniegti aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2096/2005, ir uzskatāmi par tādiem sertifikātiem, kas izsniegti saskaņā ar jauno regulu;
- tiem sertifikāta pieprasītājiem, kas iesnieguši savu pieteikumu par ANSP sertifikātu attiecīgai kompetentai iestādei pirms piedāvātās regulas spēkā stāšanās datuma, ir jāpierāda atbilstība piedāvātās regulas piemērojamajām prasībām, tādēļ tiem ANSP sertifikāts tiks izsniegts saskaņā ar piedāvāto regulu. Aģentūra uzskata, ka nav nepieciešams nekāds pārejas periods attiecībā uz iesniegtajiem un vēl neizskatītajiem pieteikumiem, jo iepriekš minētās izmaiņas neietekmē atbilstības prasībām pierādīšanu no pieteikuma iesniedzēja viedokļa. 2. punktā ir izskaidroti pārejas noteikumi tajos gadījumos, kad, piemērojot jaunās regulas, mainās kompetentā iestāde attiecībā uz drošības uzraudzības funkciju;
- gadījumiem, kad kompetentā iestāde aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir Aģentūra (attiecībā uz Eiropas pakalpojumu sniedzējiem un tiem pakalpojumu sniedzējiem, kas izveidoti ārpus Eiropas Savienības), piemēro 3. punkta noteikumus. Minētie noteikumi ir nepieciešami, lai nodrošinātu tā sertifikācijas procesa nepārtrauktību, ko jau sākusī(-šas) dalībvalsts(-u) iestāde(-s), un lai nodrošinātu attiecīgiem pieteikumu iesniedzējiem netraucētu pāreju. Aģentūras priekšlikums ir ļaut turpināt šo sertifikācijas procesu

sadarbībā ar Aģentūru un nodot uzraudzības pasākumus Aģentūras pārziņā jau pēc sertifikāta izdošanas;

- 20 dienu pēc piedāvātās regulas publicēšanas, kad tā būs pieņemta, pieteikumu iesniedzējiem, kas pieprasis ANSP sertifikātus, piemēros šo regulu; un
- **Regula (EK) Nr. 2096/2005 un Regula (EK) Nr. 668/2008, kā arī Regulas (EK) Nr. 482/2008 6. pants tiek atcelts, jo attiecīgās prasības ir pilnībā iekļautas piedāvātajā regulā.**

12. Attiecībā uz **atsaucēm uz ICAO pielikumiem** Aģentūra uzskata, ka līdz ar Regulas (EK) Nr. 668/2008 pieņemšanu ICAO pielikumi ir grozīti šādā veidā:

- i. **2. pielikums** (2005. gada 10. jūlija redakcijā) ar grozījumiem līdz **Nr. 40** ir mainīts līdz grozījumam **Nr. 42**;
- ii. **3. pielikums** (2007. gada 16. jūlija redakcijā) ir mainīts līdz grozījumam Nr. 74;
- iii. **4. pielikums (2001. gada 10. jūlija redakcijā)** ar grozījumiem līdz **Nr. 54** ir mainīts līdz **2009. gada 11. jūlija** redakcijai;
- iv. **10. pielikuma I sējums** (2006. gada 6. jūlija redakcijā) ar grozījumiem līdz **Nr. 82** ir mainīts līdz grozījumam **Nr. 84**;
- v. **10. pielikuma I sējums** (2001. gada 6. oktobra redakcijā) ar grozījumiem līdz **Nr. 82** ir mainīts līdz grozījumam **Nr. 84**;
- vi. **10. pielikuma III sējums** (2007. gada 2. jūlija redakcijā) ar grozījumiem līdz **Nr. 82** ir mainīts līdz grozījumam **Nr. 84**;
- vii. **10. pielikuma IV sējums** (2007. gada 4. jūlija redakcijā) ar grozījumiem līdz **Nr. 82** ir mainīts līdz grozījumam **Nr. 84**;
- viii. **10. pielikuma V sējums** (2001. gada 2. jūlija redakcijā) ar grozījumiem līdz **Nr. 82** ir mainīts līdz grozījumam **Nr. 84**;
- ix. **11. pielikums** (2001. gada 13. jūlija redakcijā) ar grozījumiem līdz **Nr. 45** ir mainīts līdz grozījumam **Nr. 47-B**;
- x. **14. pielikuma I sējums (2004. gada 4. jūlija redakcijā)** ar grozījumiem līdz **Nr. 9** ir mainīts līdz **2009. gada 5. jūlija** redakcijai;
- xi. **14. pielikuma II sējums (1995. gada 2. jūlija redakcijā)** ar grozījumiem līdz **Nr. 3** ir mainīts līdz **2009. gada 3. jūlija** redakcijai;
- xii. **15. pielikums** (2004. gada 12. jūlija redakcijā) ar grozījumiem līdz **Nr. 34** ir mainīts līdz grozījumam **Nr. 35**.

13. Aģentūra vēl nav ieviesusi minētās atjauninātās atsaucēs šā atzinuma vērtētajā regulas projektā. Tomēr, lai palīdzētu dalībvalstīm izpildīt pienākumus, ko paredz Čikāgas konvencija (skatīt pamatregulas 2. panta 2. punkta d) apakšpunktu), Aģentūra piedāvā analizēt izmaiņas, kas izriet no pielikumu jaunākajām reakcijām, lai izskatītu un novērtētu to īstenošanas ietekmi un attiecīgi varētu sniegt Komisijai atzinumu par šo jautājumu.

Svarīgi arī uzsvērt, ka attiecīgo ICAO standartu un ieteicamās prakses transponēšana, kas notiks otrajā posmā, padarīs šīs atsaucēs liekas, tādēļ tās tiks aizstātas ar attiecīgiem Eiropas Savienības pasākumiem.

14. Vēl ir svarīgi uzsvērt, ka jaunpieņemtās Komisijas regulas par aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu 25. pants paredz grozīt Regulas (EK) Nr. 2096/2005 I pielikuma 2.2. sadaļu un 9. sadaļu. Šajā atzinumā Aģentūra piedāvā atcelt Regulu (EK) Nr. 2096/2005 un aizstāt to ar šo regulu. Tādēļ Aģentūras ieteikums būtu iekļaut grozījumus, ko paredz regula par darbības uzlabošanas sistēmu, Komisijas likumdošanas priekšlikumā par šo regulu.

15. Papildus iepriekš minētajiem minimālajiem tehniskajiem atjauninājumiem un jautājumiem, ko Aģentūra piedāvā grozīt, pamatojoties uz 11. punktu, Aģentūra, ņemot vērā noteikumu izstrādes grupu *ATM.001* un *ATM.004* speciālistu ieteikumus, ir apzinājusi turpmāk minētās jomas, kurām būtu nepieciešami uzlabojumi. Aģentūra kopā ar speciālistiem ir veikusi šo uzlabojumu provizorisku novērtējumu attiecībā uz ilgtspēju, noturību un iespējām iekļaut tos "saīsinātajā" procesā. Taču, kā secināja iepriekš minētās Vienotās gaisa telpas komitejas sanāksmes, un tādēļ, ka trūkst normāla noteikumu apspriešanas procesa, Aģentūra vēl nav tos iekļāvusi piedāvātajās regulās. Tādēļ, pēc Aģentūras domām, šie turpmāk minētie uzlabojumu priekšlikumi ir jānosaka par prioritāriem, lai tos izskatītu noteikumu izstrādes procesa otrajā posmā, kad tiks transponēti attiecīgie ICAO standarti un ieteicamā prakse.

- i. Noteikumi par **atkāpēm**, kas iekļauti piedāvātās regulas 5. pantā – lai gan Aģentūra ir transponējusi Regulas (EK) Nr. 2096/2005 agrākā 4. panta esošos noteikumus, kā to lūdza Eiropas Komisija un apstiprināja Vienotās gaisa telpas komiteja, Aģentūra vēlētos uzsvērt, ka šā panta burtiska transponēšana izraisītu vairākas problēmas attiecībā uz savietojamību ar pamatregulu. Vispirms jau tādēļ, ka ir noteikts – sertifikāta derīgums ir jāierobežo ar gaisa telpu, kas atrodas to izdevušās kompetentās iestādes atbildībā. To var iztulkot kā neatbilstību pamatregulas 11. pantam. Otrkārt, Aģentūra uzskata, ka šā panta sākotnējais projekts neparedz tādu tiesiskās nepārprotamības līmeni, kāds nepieciešams, lai izpildītu uzdevumu par pamatregulā noteikto aviācijas drošības prasību vienotu īstenošanu. Papildus dažu tādu noteikumu izslēgšanai, kuriem nevar piemērot atkāpes, Aģentūra atzīst, ka nav nekādu kritēriju, kas ļautu izvirzīt prasības tiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kam piemēro atkāpes. Tādēļ var rasties situācija, kurā dažādas kompetentās iestādes piemēro ļoti atšķirīgus kritērijus, un līdz ar to līdzīgiem pieteikumu iesniedzējiem var pieprasīt ievērot ļoti atšķirīgas prasības. Tas nenozīmē, ka Aģentūra uzskatītu elastību par pilnīgi neiespējamu. Šo elastību vislabāk apliecina apstākļi, ka pamatregula 14. pantā mēģina nodrošināt iespēju dalībvalstīm atkāpties no prasībām īpašos gadījumos, tomēr vienīgi pārskatāmā veidā un modrā Komisijas uzraudzībā ar Aģentūras un citu dalībvalstu palīdzību. Precīzāk sakot, pamatregulas 14. panta 6. punkts paredz tieši tādu situāciju, kāda ir izskatīta regulas projekta 5. pantā, un to var izmantot, lai risinātu minētos gadījumus, dodot viennozīmīgu priekšroku drošībai un vienotai prasību izpildei.

Turklāt pamatregulas 8b. panta 3. punkts liek Aģentūrai iesniegt priekšlikumu par īstenošanas noteikumiem, nodrošinot dalībvalstīm iespēju izlemt, ar kādiem nosacījumiem lidojumu informācijas pakalpojumu sniedzējiem jāļauj deklarēt savi sniegtie pakalpojumi. "Saīsinātā" procesa dēļ Aģentūra līdz šim nav varējusi sagatavot minēto priekšlikumu.

Pamatojoties uz iepriekš teikto, Aģentūra papildus izvērtēs piedāvātā 5. panta noteikumus par atkāpēm, lai īstenotu 8b. panta 3. punktu un nodrošinātu nepieciešamo elastību un proporcionalitāti tiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuriem šobrīd piemēro atkāpes. Balstoties uz šo izvērtējumu, Aģentūra vajadzības gadījumā veiks attiecīgus grozījumus otrā posma laikā.

Visbeidzot jāpiebilst, ka Aģentūra uzskata, ka otrajā posmā ir jāpārskata dažas prasības, attiecībā uz kurām pašlaik ir iespējams iegūt atkāpes. Precīzāk sakot – prasības, kas paredzētas I pielikuma 2.1. punktā, 3.2. punkta b) apakšpunktā un 3.3. punktā, pēc Aģentūras domām, ir ne tikai būtiski drošības elementi, bet arī pietiekami elastīgas, lai tās varētu izpildīt visi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji.

- ii. Tā dēvētās "**ar drošību nesaistītās prasības**" (piemēram, prasība, lai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji izstrādā uzņēmējdarbības plānus) ANSP sertificēšanai, kā arī minēto ar drošību nesaistīto noteikumu definēšana un

apzināšana. Šis jautājums ir jau ilgstoši apspriests ar speciālistiem noteikumu izstrādes grupās. Vienotās gaisa telpas komitejas 34. sanāksmē tika nolemts, ka Eiropas Komisija iesniegs priekšlikumu, ko izskatīs šīs komitejas sanāksmē. Atkarībā no šīs apspriešanas rezultātiem Eiropas Komisija var grozīt Aģentūras priekšlikumu. Kā jau iepriekš teikts, Aģentūrai tika lūgts reproducēt šos noteikumus un šādi saglabāt divkāršu tiesisko pamatu (EASA pamatregulu un Regulu (EK) Nr. 550/2004).

Attiecībā uz šo noteikumu piemērošanu Aģentūras kā kompetentās iestādes pienākumiem attiecībā uz Eiropas pakalpojumu sniedzējiem un tiem pakalpojumu sniedzējiem, kas atrodas ārpus Eiropas Savienības teritorijas, Aģentūras viedoklis ir izklāstīts turpmāk c) apakšpunktā.

- iii. **Vadības sistēmu** ieviešana, kā paredzēts Vb. pielikumā iekļauto būtisko prasību 5. nodaļas a) punkta iii) apakšpunktā. Eiropas likumdevēju (Eiropas Parlamenta un Padomes) nodoms bija integrēt prasības kvalitātes un drošības vadības sistēmām, paredzot izveidot integrētu vadības sistēmu. Tas dotu iespēju pakalpojumu sniedzējiem un organizācijām kopumā pielāgot izmantotās vadības sistēmas savam izmēram un sniegto pakalpojumu darbības jomai un sarežģītībai. Šādas pieejas priekšrocība būtu tāda, ka vajadzētu tikai vienu vadības sistēmu, nevis divas (vai pat trīs, ieskaitot drošības vadības sistēmu), kā to paredz Regula (EK) Nr. 2096/2005. Turklāt šādu pieeju rosina izmantot arī ICAO Drošības pārvaldības rokasgrāmata¹¹, un tā veicinātu ATM/ANS integrāciju kopējā sistēmiskā pieejā drošības reglamentācijas jomā¹². Tas palīdzētu ANSP, ļaujot tiem būt elastīgiem attiecībā uz prasību izpildi, vienlaikus nodrošinot saskaņotību, jo būtu nepārprotami definēti vadības sistēmas elementi. Tas arī ļautu izmantot dažādus attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai (AMC) un vadlīniju materiālus (GM) dažādiem ANSP veidiem un atšķirīgiem pakalpojumiem. Papildu labums drošībai būtu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju saskarpinktu izveides ar citām aviācijas organizācijām, piemēram, ar lidlauku operatoriem vai aviācijas uzņēmumiem, veicināšana un novērtēšana, jo tiktu piemērotas vienādas prasības vadības sistēmām. Ir skaidrs, ka viens no drošības riskiem, kas ir apzināts un vispārzināms aviācijas nozarē, ir saskarsmes problēma starp dažādām organizācijām, kas iesaistītas aviācijas sistēmā, un atbildības noteikšana par vispārējo riska pārvaldību.

Speciālisti iepazinās ar dažādajiem priekšlikumiem par "saīsināto" procesu, kas bija izdalīti noteikumu izstrādes grupas Nr. ATM.001 locekļiem un dažādām iesaistītajām personām. Tomēr lēmumi, kurus pieņēma Vienotās gaisa telpas komitejas 34. sanāksme, neļāva Aģentūrai iekļaut šīs izmaiņas "saīsinātajā" procesā. Tādēļ Aģentūra var vienīgi uzsvērt šīs izmaiņas kā vienu no būtiskākajiem pienesumiem, kas jāīsteno otrajā posmā.

Vienīgās saistītās izmaiņas, kas tika atzītas par piemērotām iekļaušanai "saīsinātajā" procesā, bija teikuma pievienošana I pielikumā, lai paskaidrotu, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji var nolemt integrēt kvalitātes un drošības

¹¹ ICAO Drošības pārvaldības rokasgrāmatas 2. izdevums – 2009 (Dok. 9859-AN/474).

¹² "Kopējās sistēmiskās pieejas" jēdziens attiecībā uz drošības reglamentāciju pirmo reizi tika izmantots Aģentūras Paziņojumā par piedāvāto grozījumu Nr. 2008-22. Šis NPA piedāvāja iekļaut tā dēvētās "organizācijas" prasības reglamentētajām aviācijas organizācijām vienotos īstenošanas noteikumus, ko piemēro visām reglamentētajām aviācijas organizācijām (OR nodaļa). Tāpat šis NPA piedāvāja iekļaut atbilstīgās iestāžu prasības vienotos īstenošanas noteikumus, ko piemēro kompetentajām iestādēm, kuras pārrauga minētās organizācijas (AR nodaļa). Tās kopīgās organizācijas prasības, ko piemēro visām organizācijām (piemēram, cita starpā, attiecībā uz vadības sistēmu, vispārējām prasībām personālam, aprīkojuma un reģistru uzturēšanas prasībām), tika vispārinātas, izveidojot tā saukto OR.GEN apakšnodaļu. Šajos īpašajos noteikumos katram aviācijas organizāciju veidam (piemēram, attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, mācību organizācijām, aviācijas uzņēmumiem un lidlauku operatoriem) būs iekļautas papildu organizācijas prasības, kas izklāstītas papildu apakšnodaļās (piemēram, OR.ATO, OR.OPS).

vadības sistēmas vienotā vadības sistēmā. Šis noteikums neliedz ANSP integrēt arī citas vadības sistēmas (piemēram, drošības vadības sistēmu), tās apvienojot.

- iv. Priekšlikums atbalstīt **drošības prasības par riska novērtēšanu un mazināšanu** attiecībā uz izmaiņām (Regulas Nr. 2096/2005 II pielikuma agrākais 3.2. pants) un prasības kompetentajām iestādēm attiecībā uz šo izmaiņu drošības uzraudzību funkcionālajās sistēmās (Regulas (EK) Nr. 1315/2007 agrākais 8. un 9. pants) –

pamatojoties uz *Eurocontrol* darba rezultātiem jautājumā par riska klasifikācijas sistēmu, ņemot vērā Eiropas Komisijas piešķirto mandātu un pamatregulas pieņemšanu, kas attiecināja EASA sistēmu uz *ATM/ANS* jomu, Aģentūra sadarbībā ar neoficiālu speciālistu grupu no lielākajām Eiropas NSA un ANSP veica analīzi par esošajiem noteikumiem, kas iekļauti Regulā (EK) Nr. 2096/2005 un Regulā (EK) Nr. 1315/2007 attiecībā uz prasībām izmaiņu drošības novērtējumam un šo izmaiņu drošības uzraudzībai. Mērķis bija sagatavot priekšlikumus un ieteikumus noteikumu izstrādes grupām Nr. *ATM.001* un *ATM.004*. Šīs analīzes galvenie secinājumi ir izklāstīti turpmāk.

- Esošos noteikumus dažos gadījumos ir pārāk grūti izskaidrot un pat piemērot. Terminus, piemēram, "sastāvdaļa" un "ar *ATM* saistīti ticami apdraudējumi", un pieprasītās kvantitatīvās metodoloģijas, kā arī nopietnības klašu tabulas piemērošanu gadījumos, kad izmaiņas attiecās uz cilvēkiem un procedūrām, nav viegli izskaidrot, un dažādās dalībvalstīs tos arī nepiemēro vienādi, ja vispār piemēro.
- Kritēriji, kas paredzēti kompetentajām iestādēm, lai tās izlemtu, vai izskatīt organizācijas piedāvātās izmaiņas, arī ir jāuzlabo, jo esošie kritēriji, kas vairāk balstīti uz apdraudējumiem, nevis riskiem, galu galā liek kompetentajām iestādēm izskatīt gandrīz visas izmaiņas.
- Aģentūra uzskata, ka veidotos būtiskas priekšrocības, ja tiktu īstenota vairāk uz darbības kvalitāti balstīta pieeja jautājumā par izmaiņu drošības novērtēšanas reglamentēšanu un to drošības uzraudzību. Prasības būtu vieglāk izprast un piemērot, ja tiktu integrētas izmaiņu pārvaldības prasības un saistītie pienākumi, izskaidrojot saistītos paziņošanas un izmaiņu izskatīšanas procesus īstenošanas noteikumu līmenī, un ja tiktu nodrošināta metodoloģija, ko attiecīgajos līdzekļos atbilstības panākšanai un vadlīniju materiālos jāizmanto attiecībā uz dažādiem izmaiņu veidiem atšķirīga tipa funkcionālajās sistēmās. Aģentūra uzskata, ka vienādi piemērot prasības un nodrošināt drošību var tikai tādā gadījumā, ja šīs prasības ir nepārprotamas un viegli izskaidrojamas, bet pienākumi un procesi ir skaidri sadalīti.
- Tā kā *SES* reglamentācijas sistēmā trūkst attiecīgu līdzekļu atbilstības panākšanai un vadlīniju materiālu, ir grūti pieņemt šo sistēmu attiecībā uz *SES* regulu sākotnējo kopumu. Tomēr EASA reglamentācijas sistēma piedāvā šādu iespēju. Balstoties uz pieredzi, kas līdz šim iegūta, piemērojot attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai un vadlīniju materiālus citās aviācijas jomās (piemēram, attiecībā uz lidojumderīgumu un uzturēšanu), un uz esošajiem priekšlikumiem, kā rīkoties ar alternatīviem attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai, Eiropas Savienībā tiks garantēts vēlams saskaņotības līmenis – tas ir ļoti nepieciešams funkcionālo gaisa telpas bloku (*FAB*) un Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai un drošai funkcionēšanai. Tas arī veicinās elastību, ļaujot izmantot standartizētas metodes, kas vislabāk piemērotas attiecīgo izmaiņu veidam un operācijām bez nepieciešamības grozīt regulu vai pieprasīt atkāpes. Tas arī nodrošinās līdzekļus šo metožu izstrādei un atjaunināšanai, lai iekļautu jaunāko paraugpraksi.
- Balstoties uz reglamentācijas ietekmes sākotnējo novērtējumu, ko Aģentūra veikusi, izvērtējot iespējamās izvēles, kā atbalstīt šos noteikumus, Aģentūra dotu priekšroku iespējai integrēt īstenošanas noteikumus, vairāk pamatojot tos

uz darba kvalitātes rādītājiem. Īstenošanas noteikumos būtu jāiekļauj drošības mērķi, kas jāsasniedz, un attiecīgajos līdzekļos atbilstības panākšanai un vadlīniju materiālos būtu jāiekļauj tehniskā informācija par to, kā sasniegt drošības mērķus. Šī metode jau ir apstiprināta attiecībā uz gaisa kuģa lidojumderīguma sertificēšanu, un tā būtu arī piemērotāka *ATM/ANS* jomā, kas ir ļoti atkarīga no tehnoloģijām un arvien vairāk balstās arī uz ļoti sarežģītām un integrētām "gaiss-zeme" sistēmām.

Pamatojoties uz iepriekš minētajiem secinājumiem un tiecoties atbalstīt šo sistēmu, minētā neoficiālā speciālistu grupa izstrādāja atbilstošu priekšlikumu un iesniedza to *ATM.001* un *ATM.004* locekļiem, pievienojot arī sākotnējos secinājumus, kas iegūti reglamentācijas ietekmes novērtējumā. Tomēr arī šoreiz lēmumi, kurus pieņēma Vienotās gaisa telpas komitejas 34. sanāksme, neļāva Aģentūrai iekļaut šīs izmaiņas procesā.

- v. Priekšlikums **integrēt šīs prasības organizācijām** (šajā gadījumā – *ANSP*) **vienā vienotā regulā** un prasības kompetentajām iestādēm – citā regulā. Šim nolūkam būtu nepieciešams pārcelt prasības iestādēm, kas iekļautas Regulā (EK) Nr. 2096/2005, uz to pašu regulu, kurā ir paredzētas prasības drošības uzraudzībai attiecībā uz *ANSP* un organizācijām, kas nodrošina *ATFM* un *ASM*. Prasības kompetentajām iestādēm, kas iekļautas Regulā (EK) Nr. 2096/2005, ir izvirzītas dalībvalstīm vai valstu uzraudzības iestādēm, piemēram, prasības attiecībā uz *ANSP* sertificēšanu, pastāvīgo atbilstību un izpildi, kā arī prasības speciālistu veiktam salīdzinošam novērtējumam, cita starpā, prasības organizācijām (*ANSP* un organizācijām, kas nodrošina *ATFM* un *ASM*), kas iekļautas Regulā (EK) Nr. 1315/2007, un, proti, tās, kas sniedz pilnvarojumu izstrādāt procedūras izmaiņu drošības novērtēšanai funkcionālajās sistēmās, paziņot drošības izmaiņas funkcionālajās sistēmās, kā arī prasības par to, kā tālāk rīkoties ar revīziju slēdzieniem, ko sniegušas kompetentās iestādes, kad tās veikušas atbilstības uzraudzību – ir jāpārceļ uz regulu, kas paredzēta organizācijām. Aģentūra uzskata, ka šis priekšlikums varētu uzlabot esošās regulas, izskaidrojot *ANSP* un kompetento iestāžu pienākumus, nodrošinot konsekveni un sekmējot integrāciju vispārējā reglamentētā struktūrā, lai īstenotu kopējo sistēmisko pieeju. Taču Regulas (EK) Nr. 2096/2005 un Regulas (EK) Nr. 1315/2007 piemērošanas jomas ir atšķirīgas (Regulu (EK) Nr. 2096/2005 piemēro tikai *ANSP* sertificēšanai, bet Regulu (EK) Nr. 1315/2007 piemēro *ANSP* un organizāciju, kas nodrošina *ATFM* un *ASM*, drošības uzraudzībai). Tādēļ radās bažas, ka noteikumu pārdale starp divām regulām nozīmē – esošās prasības organizācijām, kas nodrošina *ATFM* un *ASM*, varētu apturēt, kamēr tiks izstrādāts viss prasību kopums šīm organizācijām. Kaut arī, pēc Aģentūras domām, to varētu viegli atrisināt, augsta līmeņa lēmumi šajā jomā atkal lika Aģentūrai atlikt minēto grozījumu uz otro posmu.

- vi. **Priekšlikums uzlabot prasības inženiertehniskajam un tehniskajam personālam, kas veic ar drošību saistītus uzdevumus**, 9. pantā un II pielikuma 3.3. punktā. Pašreizējais 9. pants liek dalībvalstīm pieņemt attiecīgus drošības noteikumus inženiertehniskajam un tehniskajam personālam, kas pilda ekspluatācijas uzdevumus saistībā ar drošību. Aģentūra vēlas izstrādāt kopīgas prasības šajā jomā, ņemot vērā *Eurocontrol* veikto novērtējumu par veicamā darba piemērotību un atbilstību reglamentācijas sistēmai, lai izstrādātu specifikācijas ar kompetences sadales shēmām un kompetences novērtējumu attiecībā uz *ATS* inženiertehnisko personālu (*ATSEP*), kā arī ņemot vērā pastāvīgās diskusijas iesaistīto personu vidū (*ANSP* un inženiertehniskajiem un tehniskajiem darbiniekiem). Šim nolūkam Aģentūra, pamatojoties uz ierosinājumiem, ko izteica daži speciālisti noteikumu izstrādes grupās, piedāvāja definīciju un prasības attiecībā uz *ANSP*, lai ieviestu procedūru ar drošību saistīto uzdevumu definēšanai un prasību izstrādāšanai mācībām, ko veido attiecīgā inženiertehniskā personāla kompetences shēmas un kompetences novērtējums. Tomēr Aģentūra atkal nevarēja veikt šo darbu "saīsinātā" procesa laikā, un tas būs uzskatāms par

prioritāru otrajā posmā. Vienlaikus un neskarot pamatregulas 17. apsvērumu, ir svarīgi uzsvērt, ka, pēc Aģentūras domām, Eiropas likumdevēja nolūks bija pārdalīt kompetences attiecībā uz drošības noteikumu izstrādi inženiertehniskajam personālam, pārceļot tās uz Eiropas Savienību ar pamatregulas palīdzību. Turklāt Aģentūra uzskata, ka šādas iespējas saglabāšana varētu potenciāli apgrūtināt Aģentūras uzdevumu otrajā posmā, jo dalībvalstis var turpināt jaunu valsts līmeņa prasību izstrādi, lai gan Aģentūra pašlaik strādā pie esošās sistēmas novērtējuma, lai piedāvātu Eiropas līmeņa noteikumus. Tomēr, pamatojoties uz Aģentūras mandātu, tika nolemts pirmajā posmā nepiedāvāt nekādas izmaiņas šajos noteikumos.

- vii. Pēc Aģentūras domām, esošo Regulu (EK) Nr. 2096/2005 varētu uzlabot attiecībā uz **ANSP pienākumiem**, kad tie nodod dažas darbības, piemēram, kāda aprīkojuma uzturēšanu, **apakšuzņēmēju organizācijām**. Regulā (EK) Nr. 2096/2005 ir iekļautas vairākas prasības, kuras ANSP ir jāizpilda attiecībā uz inženiertehnisko personālu, ja tie izmanto tā dēvētos "apakšuzņēmumus – ekspluatētājas organizācijas". Aģentūra uzskata, ka esošās regulas tikai iegūtu, ja tiktu izskaidrota "ekspluatētājas organizācijas" definīcija (pašreizējo definīciju var izskaidrot arī tā, ka šīs organizācijas var sniegt pakalpojumus bez sertificēšanas) un termins "apakšuzņēmuma" organizācija, kā arī ANSP pienākumi, ja tādi ir, attiecībā uz trešām personām (organizācijām, kas ir apakšuzņēmumi organizācijai, ar kuru tiešu apakšuzņēmuma līgumu noslēdzis ANSP). Esošie noteikumi tiks izskatīti un novērtēti otrajā posmā.
16. Kā jau iepriekš izskaidrots, Aģentūra uzskata piedāvātās regulas par pirmajiem ķieģelišiem, lai īstenotu Eiropas aviācijas drošības reglamentētās sistēmas attiecināšanu uz ATM/ANS jomu. Pēc Aģentūras domām, jau apzinātās uzlabojumu jomas nepārprotami sekmētu sistēmas attīstību, un šīm jomām kopā ar attiecīgo ICAO SARP transponēšanu ir jābūt kā pirmajām prioritātēm noteikumu izstrādes procesā otrajā posmā.
17. Svarīgi arī uzsvērt, ka pamatregulas 8b. pantā ir paredzēti noteikumi, kas netiek īstenoti ar šīm piedāvātajām regulām. Daži piemēri:
- pamatregulas 8b. panta 3. punkta īstenošana, kā jau iepriekš izskaidrots;
 - pamatregulas 8b. panta 4. un 5. punkta īstenošana. Iespējas īstenot šos noteikumus tiks izskatītas un izvērtētas kā nākamais noteikumu izstrādes uzdevums ATM.005 grupā;
 - līdzekļu izstrāde organizācijām, kas sniedz pakalpojumus attiecībā uz datu izveidi un apstrādi, kā arī datu formatēšanu un piegādi vispārējai gaisa satiksmei, lai atbalstītu aeronavigāciju drošības ziņā kritiskos apstākļos. Šo noteikumu īstenošanas iespēju izskatīšana un izvērtēšana, pamatojoties uz esošajiem procesiem EASA sistēmas ietvaros (apstiprinājuma vēstules), vajadzības gadījumā tiks veikta otrajā posmā.
18. Šis otrais posms tiks sagatavots, ievērojot Aģentūras noteikumu izstrādes procedūras.

b) Drošības uzraudzības prasības gaisa satiksmes pārvaldībā un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā

19. Kā izskaidrots iepriekš, pamatojoties uz Eiropas Komisijas lūgumu par Komisijas Regulas (EK) Nr. 1315/2007 transponēšanu bez jebkādas papildu kavēšanās, Aģentūra ir pārveidojusi šo regulu par pamatregulas īstenošanas noteikumiem, ieviešot nepieciešamās izmaiņas un veicot minimālu tehnisko atjaunināšanu. Par nepieciešamām izmaiņām uzskatāms turpmāk minētais.
- Termina "**kompetentā iestāde**" ieviešana jaunā 3. pantā. Tas nepieciešams, lai īstenotu pamatregulas 8b. un 22a. pantu. Saskaņā ar šo noteikumu to organizāciju uzraudzība, kuru pamatdarbības vieta ir dalībvalstī, ir jāveic valsts uzraudzības

iestādei attiecīgajā dalībvalstī (kā paredzēts pamatregulas 4. pantā, kas grozīta ar Regulu (EK) Nr. 1070/2009) vai arī iestādei vai iestādēm, kas noteikta(-s) to dalībvalstu noslēgtajā nolīgumā, kuras iesaistītas funkcionālā gaisa telpa bloka (FAB) sistēmā, ja šis nolīgums precizē, ka kompetentā iestāde nav tā, kas ir NSA. Tādas organizācijas uzraudzību, kas atrodas ārpus dalībvalstu teritorijas, bet sniedz pakalpojumus gaisa telpā, kurai piemēro Eiropas Savienības Līgumu, veic Aģentūra. Papildu paskaidrojumi ir iekļauti turpmāk šīs nodaļas c) apakšpunktā.

- ii. **Eiropas pakalpojuma definēšana.** Šī definīcija ir nepieciešama, lai īstenotu 22a. pantu. Šīs definīcijas nolūks ir palīdzēt izskaidrot minētos Eiropas pakalpojumus.
- iii. **Atsauču pievienošana pamatregulas attiecīgajiem pantiem.** Kā jau izskaidrots a) apakšpunktā, regulas projektam būs divkāršs tiesiskais pamats. Tādēļ atsauces uz Regulu (EK) Nr. 550/2004 tika papildinātas ar atsaucēm uz pamatregulas attiecīgajiem pantiem.
- iv. **Atsauces uz valstu uzraudzības iestādēm (NSA),** kā norādīts Regulas (EK) Nr. 549/2004 4. pantā, ir **aizstātas** ar atsaucēm uz **kompetentajām iestādēm.** Kā jau iepriekš izklāstīts, dažas ieinteresētās personas ir paukušas bažas par juridisko pamatu, lai Aģentūra varētu veikt noteiktus uzdevumus kā kompetentā iestāde, un tās ir arī lūgušas, lai daži noteikumi precizē, kas ir kompetentā iestāde. Aģentūra uzskata, ka to nav nepieciešams norādīt īstenošanas noteikumos, jo tādējādi tiktu atkārtoti uzdevumi un pienākumi, kurus pamatregulā jau ir apstiprinājis Eiropas likumdevējs. Viens piemērs ir drošības norādījumi, kas paredzēti Regulas (EK) Nr. 1315/2007 agrākajā 12. pantā (piedāvātās regulas 13. pantā). Šajā gadījumā termins NSA ir vienkārši aizstāts ar terminu "kompetentā iestāde". Aģentūra uzskata, ka pamatregulas 8b. pants paredz, ka Aģentūrai arī ir tiesības izdot šos drošības norādījumus. Faktiski īstenošanas noteikumiem, kas paredzēti pamatregulas 8b. panta 6. punkta f) apakšpunktā, ir jānodrošina atbilstošas pilnvaras iestādēm ar uzraudzības funkcijām, lai tās varētu reaģēt uz nedrošiem apstākļiem, kas var rasties ATM/ANS nodrošināšanas laikā. Turklāt īstenošanas noteikumu izstrāde ir jāveic iespējami ātri, ņemot vērā Komisijas Regulas (EK) Nr. 1315/2007 noteikumus. Aģentūrai kā kompetentajai iestādei ir nepieciešams šo īstenošanas noteikumu pilnvarojums, un tādēļ tai ir vajadzīgas tiesības izmantot drošības norādījumu mehānismu attiecībā uz organizācijām/dienestiem, ko tā uzrauga. Līdz ar to pamatregula nodrošina Aģentūrai pietiekamu tiesisko pamatu drošības norādījumu izdošanai Regulas (EK) Nr. 1315/2007 12. panta izpratnē.
- v. Termins **"atzitā organizācija"** ir **aizstāts** ar terminu **"kvalificētā iestāde"** saskaņā ar pamatregulas 13. pantu.
- vi. Ir atjaunināti arī **apsvērumi**, lai atspoguļotu pašreizējo situāciju, pamatregulas īstenošanas gaitu, kā arī piedāvāto īstenošanas noteikumu un turpmāko posmu pamatojumu nākotnē.
- vii. **Pārejas noteikumu** ieviešana attiecībā uz iesaistītās(-o) kompetentās(-o) iestādes(-žu) veikto uzraudzības funkciju nodošanu Aģentūrai tajos gadījumos, kad Aģentūra ir kompetentā iestāde saskaņā ar pamatregulas 22a. pantu (organizācijām, kuras sniedz pakalpojumus tās teritorijas gaisa telpā, kam piemēro Līgumu, un kuru pamatdarbības vieta un, ja ir, arī juridiskā adrese atrodas ārpus šīs teritorijas, un arī organizācijām, kuras sniedz Eiropas pakalpojumus), pēc sešiem mēnešiem. Aģentūra uzskata, ka seši mēneši būs pietiekams laiks, lai varētu sagatavoties pārņemt pienākumus, ko pamatregulā paredzējis likumdevējs.
- viii. Esošās regulas **atcelšanas noteikuma** ieviešana jaunā 17. pantā. Šis pants atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 1315/2007, jo visi tās noteikumi ir pilnībā transponēti piedāvātajos īstenošanas noteikumos.

20. Uzskatāms, ka iepriekš minētās piedāvātās izmaiņas un minimālie tehniskie atjauninājumi atbilst norādījumiem, ko ir devusi Eiropas Komisija un apstiprinājusi Vienotās gaisa telpas komiteja (SSC) savā 33. un 34. sanāksmē. Esošo noteikumu pārskatīšanas procesā Aģentūra, ievērojot noteikumu izstrādes grupu Nr. *ATM.001* un *ATM.004* locekļu ieteikumus, ir apzinājusi dažas citas jomas, kurās būtu nepieciešami uzlabojumi. Pēc Aģentūras domām, turpmāk minētie uzlabojumu priekšlikumi ir jānosaka par galveno prioritāti, lai tos izskatītu noteikumu izstrādes procesa otrajā posmā, kad tiks transponēti attiecīgie ICAO standarti un ieteicamā prakse.

i. **Kopējas sistēmiskas pieejas ieviešana attiecībā uz prasībām iestādēm.**

"Kopējas sistēmiskas pieejas" mērķis ir integrēt sertificēšanas un uzraudzības procesus un mazināt slogu reglamentētajām personām un organizācijām. Kopējas sistēmiskas pieejas mērķis attiecībā uz prasībām iestādēm ir arī uzraudzības procesu saskaņošana personām, organizācijām, produktiem, daļām un ierīcēm, kā arī sistēmām un komponentiem. Aviācijas sistēmas komponenti — produkti, operatori, apkalpes, lidlauki, *ATM/ANS* — uz zemes vai gaisā ietilpst vienotā tīklā. "Kopējas sistēmiskas pieejas" mērķis ir novērst risku saistībā ar drošības nepilnībām vai dublēšanos, un tā tiecas nepieļaut pretrunīgas prasības un neskaidru pienākumu sadali. Regulas ir jāizskaidro un jāpiemēro standartizētā veidā. Tām ir jāsniedz iespēja izmantot paraugpraksi. Priekšlikumi par grozījumiem iestāžu prasībās (*AR* nodaļa), kas izstrādāti Aģentūras darba ietvaros *EASA* sistēmas pirmās paplašināšanas gaitā (attiecinot *EASA* sistēmu uz gaisa operāciju jomu un lidojuma apkalpju licencēšanu), kā arī grozījumi piedāvātajā apakšnodaļā *AR.GEN* (*AR* nodaļas apakšnodaļa, ko piemēro visām kompetentajām iestādēm, kas uzrauga visas aviācijas organizācijas) vajadzības gadījumā ir jāizstrādā, pamatojoties uz saīsinātās īstenošanas noteikumiem. Tas nodrošinās lielāku konsekveni un vienkāršos sertificēšanas procesu. Otrajā posmā visas prasības kompetentajām iestādēm, kas sākotnēji bija iekļautas regulu projektos attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu un gaisa satiksmes dispečeru licencēšanu, arī ir jāintegrē vienā īstenošanas noteikumā (*AR* nodaļa), lai nodrošinātu uzraudzības procesu saskaņotību. Tie arī jāpielāgo Eiropas Savienības pamatprincipiem, īstenojot pamatregulā noteiktos principus attiecībā uz uzraudzību, izpildi, informācijas apmaiņu starp kompetentajām iestādēm un sertifikātu savstarpēju atzīšanu, kā Aģentūra to jau bija ierosinājusi savā priekšlikumā *NPA 2008-22*.

ii. Šajās prasībās jāintegrē arī **valsts drošības programmas** principi, ko atbalsta ICAO. Aģentūra jau ir uzsākusi šo darbu, pieņemot noteikumus, kas sākumā bija ierosināti *NPA 2008-22*, un īstenojot Eiropas Aviācijas drošības programmu¹³.

iii. Noteikumi attiecībā uz **drošības izmaiņu drošības uzraudzību** funkcionālās sistēmās (Regulas (EK) Nr. 1315/2007 agrākais 8. un 9. pants) ir jāintegrē, kā jau izskaidrots a) apakšpunktā, un tie ir jāiekļauj arī kopīgajā reglamentācijas sistēmā.

iv. Tā dēvētās **"ar drošību nesaistītās prasības"** attiecībā uz to organizāciju sertificēšanu, kas sniedz pakalpojumus, kā arī to apzināšanu. Šis jautājums tika apspriests ar speciālistiem noteikumu izstrādes grupās darba sanāksmju un *ad hoc* sanāksmju laikā. Vienotās gaisa telpas komitejas 34. sanāksmē tika nolemts, ka Eiropas Komisija iesniegs priekšlikumu par to, kā rīkoties jautājumā par "ar drošību nesaistītajām prasībām", lai šī komiteja to varētu izskatīt.

Ir nepieciešams iespējami plašāk saskaņot terminoloģiju, lai varētu apzīmēt kompetento iestāžu darbības, reaģējot uz nedrošiem apstākļiem bez liekas kavēšanās. Lai gan šā atzinuma regulas projekta piedāvātajā 13. pantā (Regulas (EK) Nr. 1315/2007 agrākajā 12. pantā) ir izmantots termins "drošības norādījumi", *EASA NPA 2008-22* ir izmantots ICAO termins "obligātā drošības informācija". Turklāt Aģentūra bija ierosinājusi izmantot terminu "drošības norādījums" saskaņā

¹³ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/easanews/EASA-Newsletter-issue-3.pdf.
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/About_EASA/Manag_Board/2009/EASA%20MB%2003-2009%20Summary%20of%20Discussions%20MB%20Special%20Meeting.pdf.

ar EASA NPA 2009-0¹⁴, lai apzīmētu līdzekļus, ko Aģentūra var piedāvāt, lai risinātu retrospektīvas lidojumderīguma prasības attiecībā uz operācijām (veicinot drošības līmeni) un lai iegūtu pilnvarojumu novērst apzinātos trūkumus tajos elementos, kas ietilpst gaisa kuģa ekspluatācijas piemērotības datos. Katrā atsevišķā gadījumā izmantojamo terminu novērtējums tiks pienācīgi veikts otrajā posmā.

21. Kā jau teikts, iepriekš minētajiem priekšlikumiem un attiecīgo ICAO SARP transponēšanai ir jābūt galvenajai prioritātei Aģentūras darba otrajā posmā. Piedāvātās regulas būs Aģentūras darba sākumpunkts otrajā posmā.

c) Aģentūra kā kompetentā iestāde saskaņā ar pamatregulas 22a. pantu un īstenošanas noteikumu projekta 3. panta papildu skaidrojums

22. Principu par drošības reglamentācijas nodalīšanu no darbības funkcijām (ANSP pienākumu iegūt sertifikātu un parasto kārtību, ka sertifikātus izdod NSA) Eiropas likumdevējs saglabāja 2009. gadā, kad tika pieņemta SES II pakete, kā arī apstiprinot Aģentūras sistēmas attiecināšanu uz ATM/ANS. Tādēļ nav šaubu, ka NSA, ko izraudzījusi vai izveidojusi dalībvalsts, ir kompetentā iestāde attiecībā uz to ANSP sertificēšanu un uzraudzību, kuru pamatdarbības vieta un, ja ir, arī juridiskā adrese atrodas tajā pašā dalībvalstī. Tas ir loģiski arī filiāļu veidošanas un tuvuma dēļ. Līdzīga kārtība ir noteikta arī šā atzinuma piedāvāto īstenošanas noteikumu 3. panta a) apakšpunktā.
23. Turklāt SES I ieviesa funkcionālo gaisa telpas bloku (FAB) jēdzienu, kas ietvēra gaisa telpu virs vairāk nekā vienas dalībvalsts. Attiecībā uz FAB, kas aizņem gaisa telpu, kura atrodas vairāk nekā vienas dalībvalsts atbildībā, Eiropas likumdevējs noteica, ka attiecīgajām dalībvalstīm ir jānoslēdz nolīgums par tādu ANSP uzraudzību, kas sniedz pakalpojumus saistībā ar šo FAB. Šis noteikums tika vēlreiz apstiprināts, pieņemot SES II. Minētā principa īstenošanai var būt daudzi risinājumi; piemēram, vienas NSA izvēle visu to ANSP drošības uzraudzībai, kuri sniedz pakalpojumus FAB; teritoriālās kompetences principa saglabāšana attiecībā uz dažādiem ANSP, kas darbojas FAB ietvaros; vai arī vairāku NSA izraudzīšana, bet katrai tiek nodota atbildība par konkrētu pakalpojumu veidu. Aģentūras piedāvātajiem īstenošanas noteikumiem nav jāierobežo esošie SES noteikumi, kas ļauj dalībvalstīm izvēlēties piemērojamo kārtību to ANSP drošības uzraudzībai, kuri sniedz pakalpojumus FAB ietvaros. Tādēļ piedāvātā 3. panta b) apakšpunkts atsaucas uz nolīgumu starp dalībvalstīm, kas iesaistījušās FAB, pamatojoties uz Regulu (EK) Nr. 550/2004, un šajā dalībvalstu nolīgumā var paredzēt arī skaidru atbildības sadali attiecībā uz uzraudzības uzdevumiem.
24. Regula (EK) Nr. 550/2004 pieļauj tādu ANSP sertificēšanu, kas sniedz gan "sasaistītus" pakalpojumus (piemēram, kad ceļā sniegto ATC pakalpojumu sniedzējs nodrošina arī TWR ATC lidlaukos, FIS, komunikāciju, navigāciju vai citus ANS), gan arī "nesaistītus" pakalpojumus (piemēram, kad viena lidlauka operators sniedz tiešus TWR pakalpojumus savā atrašanās vietā vai nodrošina tikai radionavigācijas signālus). Minētā iespēja jau tiek plaši izmantota – Eurocontrol ziņojums par SES¹⁵ īstenošanu, kas izdots 2009. gada jūnijā, informēja par 212 sertificētiem ANSP, un šis skaits ir daudz lielāks par ES dalībvalstu skaitu. Protams, šāds skaits nebūtu iespējams bez dažu ANS "atkabināšanas" no valsts galvenā gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniedzēja (ATCP). Nākotnē SESAR un NEXTGEN var ieviest būtiskus jauninājumus ATM/ANS, jo īpaši attiecībā uz digitālās informācijas apmaiņu un pamatā esošo nepieciešamību pēc komunikācijas tīkla. SESAR jo īpaši paredz izmantot ne tikai mobilās datu saites redzamības radiolīnijā, bet arī aeronavigācijas mobilās satelītu sakaru līnijas. Nekas neliedz satelītu sakaru pakalpojumu sniedzējam sniegt pakalpojumus tās teritorijas gaisa telpā, kurai piemēro Eiropas Savienības Līgumu, ja tā juridiskā adrese atrodas ārpus dalībvalstu teritorijas. Iespējami

¹⁴ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-01.pdf.

¹⁵ http://www.eurocontrol.int/Issip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf.

arī citi piemēri, piemēram, attiecībā uz instrumentu procedūru projektētājiem vai datu pakalpojumu sniedzējiem lidojumu vadības sistēmām.

25. Pamatregulas 22a. panta b) apakšpunkts paredz, ka Aģentūra ir atbildīga par sertifikātu un atļauju izdošanu organizācijām, kas atrodas ārpus teritorijas, uz kuru attiecas Eiropas Savienības Līguma noteikumi, bet kas sniedz pakalpojumus tās teritorijas gaisa telpā, kurai piemēro Eiropas Savienības Līgumu. Tādēļ šādos gadījumos Aģentūra būs kompetentā iestāde, kas izdos organizācijām sertifikātus. Piedāvātajiem īstenošanas noteikumiem ir jābūt saskaņotiem ar iepriekš teikto, un tāds ir loģiskais pamats piedāvāto īstenošanas noteikumu 3. panta c) apakšpunktam.
26. Eiropas Komisija 2008. gada novembra paziņojumā¹⁶, kas izsludināja Aģentūras sistēmas otro paplašināšanu, norādīja, ka, līdz ar jaunu tehnoloģiju attīstību, veidojas tādi pakalpojumu sniedzēji, kas darbojas visā kontinentā vai pat vēl plašāk. Jau tagad attiecīgi piemēri ir EGNOS¹⁷ pakalpojumu sniedzēju grupējums un nākotnes Galileo operators¹⁸ satelītnavigācijas jomā EAD¹⁹, kā arī komunikāciju dienesti, piemēram, ARINC un SITA²⁰. Eiropas kopējiem noteikumiem ir jānodrošina iespēja nodrošināt, lai šo jauno organizāciju veidu sertificēšana noritētu sekmīgi, konsekventi un saskaņoti.
27. Eiropas likumdevējs ir nolēmis (pamatregulas 22a. panta c) apakšpunkts), ka Aģentūra izdod un atjaunina sertifikātus organizācijām, kas sniedz ATM/ANS Eiropas pakalpojumus. Piedāvātais 3. panta d) apakšpunkts tikai atspoguļo īstenošanas noteikumu līmeni lēmumu, ko jau pieņēmis Eiropas likumdevējs.
28. Kā jau iepriekš teikts, saglabājas tomēr jautājums par to, vai Aģentūras izdotam sertifikātam ir jāattiecas tikai uz "drošības" prasībām, ko piemēro Eiropas ANSP, vai uz "visām" prasībām (t. i., uz "drošību" un to, ko dēvē par "ar drošību nesaistītu" jeb noteikumiem, kam nav "tiešas ietekmes uz drošību") attiecībā uz sertificēšanu. Lai gan tika nolemts, ka Eiropas Komisija iesniegs Vienotās gaisa telpas komitejai izskatīšanai priekšlikumu par problēmu, kas attiecas uz "ar drošību nesaistītām" sertificēšanas prasībām, pēc Aģentūras domām, vienam ANSP būtu jāizdod viens sertifikāts, kas pierāda atbilstību visām piemērojamajām tiesiskajām prasībām, turpmāk minēto iemeslu dēļ:
 - uzraudzības funkcijas sadalīšana starp Aģentūru un vienu atsevišķu NSA divkāršotu sertificēšanas procesu vai sarežģītu pienākumu sadali, un tas radītu papildu slogu reglamentētajām organizācijām;
 - šāds papildu slogs neatbilst pamatregulas 2. panta 2. punkta c) apakšpunktam, kas paredz, ka Aģentūra veicina reglamentācijas un sertificēšanas procesu izmaksu efektivitāti un nepieļauj dublēšanos valstu un ES līmenī;
 - pamatregula neierobežo sertificēšanu ar drošības sertificēšanu (termins "sertificēšana", kā definēts pamatregulas 3. pantā, ir "jebkura veida atzīšana, ka ražojums, daļa vai ierīce, organizācija vai persona atbilst piemērojamajām prasībām, tostarp šīs regulas noteikumiem un tās īstenošanas noteikumiem, kā arī attiecīga sertifikāta izdošana, kas apliecina šādu atbilstību");
 - pamatregulas 22a. pants nekādā veidā neierobežo Aģentūras izdoto sertifikātu piemērošanas jomu un saturu, un tādēļ tiem jāaptver viss piemērojamo prasību klāsts;
 - "drošības" prasību nodalīšana no "ar drošību nesaistītajām" prasībām zināmā mērā ir strīdīga, un to būtu nepieciešams sīkāk apspriest.

¹⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0578:FIN:EN:DOC>.

¹⁷ EGNOS – Eiropas ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienests.

¹⁸ Galileo ir Eiropas satelītnavigācijas sistēma.

¹⁹ EAD – Eiropas informācijas datu bāze.

²⁰ ARINC un SITA – "Aeronautical Radio Inc." un "Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques" ir tirgus komunikācijas dienesti aviācijas nozarē.

29. Aģentūra uzskata, ka uzraudzības pienākumu sadalīšana "drošības" un "ar drošību nesaistītos" organizācijas sertificēšanas aspektos starp vairākām kompetentajām iestādēm apdraudētu Eiropas likumdevēja mērķi un tā nav tiesiska prasība. Turklāt šāds lēmums būtu uzskatāms par pretrunā esošu ar pamatregulas uzdevumiem, kas paredz dažu pakalpojumu sniedzēju sertificēšanas un uzraudzības darbību centralizāciju.
30. Visbeidzot, un kā jau iepriekš izskaidrots, Eiropas Komisija iesniegs galīgo tiesību akta priekšlikumu par to, kā rīkoties ar tā dēvētajiem "ar drošību nesaistītajiem" noteikumiem.

IV. Reglamentējošās ietekmes novērtēšana

31. Reglamentējošās ietekmes novērtēšanas (*RIA*) mērķis ir novērtēt piedāvāto noteikumu un prasību ietekmi un izraisītās sekas. Līdz ar to novērtējuma mērķis būtu atbalstīt lēmumu pieņemšanas procesu (piemēram, kura no visām iespējamām reglamentācijas izvēlēm ir ar vismazāko vispārējo ietekmi uz reglamentētajām personām/organizācijām), īstenojot pamatregulu.
32. *RIA* mērķis un metodoloģija ir izklāstīta vairākos dokumentos, t. i., *RIA* par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) kompetences attiecināšanu uz gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu (*ATM/ANS*) reglamentēšanu.
33. To iemeslu dēļ, kuri jau izskaidroti III nodaļā, šajā atzinumā ir iekļauti vairāki īstenošanas noteikumi, kas ir pārņemti no *SES* regulām; konkrēti – no Regulas (EK) Nr. 2096/2005 un Regulas (EK) Nr. 1315/2007. Minēto regulu saturā nav ierosināts izdarīt nekādas izmaiņas, kas pamatotu turpmāku analīzi attiecībā uz *RIA*. Piedāvātās minimālās izmaiņas pamatregulas īstenošanā ir tādas izmaiņas, kas neparedz nekādas citas alternatīvas vai izvēles, kurās būtu vērts papildus iedziļināties.
34. Tādēļ *RIA* nav veikta. Tomēr Aģentūra vēlas uzsvērt, ka ir daži attiecīgi dati par ietekmi uz iedzīvotājiem, kas būtu interesanti šo jauno noteikumu kontekstā. Tos var atrast *Eurocontrol* ziņojumā par *SES* tiesību aktu īstenošanu²¹, kas liecina par daudzām organizācijām un personām, kuras iesaistītas *ATM/ANS* Eiropas Savienības dalībvalstīs, Norvēģijā un Šveicē.
35. *Eurocontrol* 2008. gada ziņojumā²² uzsvēra, ka ir dažas Eiropas līmeņa problēmas, kas arī jārisina Eiropas līmenī:
 - *ATFM* un *ASM* drošības uzraudzības noteikumu trūkums *NSA*, jo īpaši attiecībā uz *ATFM* elementiem, ko centralizēti pārvalda *CFMU*;
 - drošības uzraudzības noteikumu formalizācijas trūkums attiecībā uz pārrobežu situācijām;
 - slikta izmaiņu drošības uzraudzības īstenošana *NSA*, kas ir svarīga jautājumā par jauno sistēmu pieņemamību un izmaiņu esošajās sistēmās apstiprināšanu;
 - *SES* regulu pārkāpumu novēršanas līdzekļu specifikācijas trūkums sertificētiem pakalpojumu sniedzējiem, kā to paredz attiecīgās *SES* regulas;
 - kopumā ir bažas par dubultu reglamentāciju un attiecībā uz pareizas kultūras iedibināšanu un resursu pieejamību, jo īpaši par kvalificētu revīzijas darbinieku piesaisti.
36. *Eurocontrol* 2009. gada ziņojumā uzsvēra, ka nozares uzņēmumu dati par avārijām un negadījumiem joprojām liecina, ka lielākie riski ir apzināti un sekmīgi mazināti. Tomēr daudzos gadījumos esošais resursu un kompetences līmenis ir nepietiekams drošības pienākumu izpildei tādā mērā, lai sekmētu uzlabojumus šajā jomā.
37. Kaut arī var secināt, ka nav tūlītēju risku attiecībā uz *ATM/ANS*, tomēr joprojām ir jārisina daudzi aspekti. Uzraudzība, novērošana un pārkāpumu novēršana joprojām ir jomas,

²¹ www.eurocontrol.int/lssip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf.

²² http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc44_e1.0.pdf.

kurās būtu vēlami uzlabojumi, un joprojām nav vienotas kārtības attiecībā uz *ATM/ANS* drošības pasākumu īstenošanu. *RIA* par *EASA* sistēmas attiecināšanu uz gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu (*ATM/ANS*) reglamentēšanu jau to konstatēja, un šī analīze apstiprina, ka ir nepieciešams rīkoties. Tas galvenokārt attiecas uz mērķi skaidri reglamentēt un vienādot īstenošanu un uzraudzību. Otrajā īstenošanas posmā šī problēma tiks papildu novērtēta un risināta.

V. Secinājumi

38. Aģentūra ir sagatavojusi šo atzinumu kā atbildi uz Eiropas Komisijas un Vienotās gaisa telpas komitejas (*SSC*) lūgumu nodrošināt Eiropas aviācijas drošības reglamentācijas sistēmas attiecināšanu uz *ATM/ANS* jau pirmajā posmā, izmantojot tā dēvēto "saīsināto" procesu. Tā rīkojoties, Aģentūra rūpīgi izvērtēja papildu ieteikumus, ko tā saņēma šā procesa laikā no Komisijas, Vienotās gaisa telpas komitejas un *EASA* valdes, kā arī no visām citām iesaistītajām personām.
39. Aģentūra ir stingri pārliecināta, ka šis "saīsinātais" process drošības reglamentācijas sistēmai nodrošinās ātrus rezultātus, piemēram:
 - Aģentūra varēs izstrādāt nepieciešamos attiecīgos līdzekļus atbilstības nodrošināšanai un sertificēšanas specifikācijas, kuru lietošana sekmēs atbilstību noteikumiem un nodrošinās nepieciešamo proporcionalitāti un subsidiaritāti. Tas paredz izmantot arī nozares uzņēmumu paraugpraksi;
 - jaunu noteikumu pieņemšana ļaus Aģentūrai uzsākt standartizācijas pārbaudes, kuru mērķis ir nodrošināt kopīgo noteikumu drošu un vienotu piemērošanu un palīdzēt iestādēm drošības uzraudzības darbā;
 - Aģentūra kļūs par kompetento iestādi, pildot likumā paredzētos uzdevumus — attiecībā uz Eiropas pakalpojumu sniedzējiem un *ANSP* ārpus Eiropas Savienības, kā arī attiecībā uz *ATCO* mācību organizācijām ārpus Eiropas;
 - citi Eiropas aviācijas drošības sistēmas elementi – piemēram, starptautiskās sadarbības nolīgumi, kā arī pārkāpumu novēršanas līdzekļi, kas noteikti *BR* – varētu kļūt pieejami arī šajā jomā;
 - Aģentūra ar dažādu reglamentācijas līdzekļu palīdzību varēs sekmēt *SES II* īstenošanu, tostarp jo īpaši atbalstīt *FAB* noteikumus, *ATM* tīkla pārvaldības funkciju drošības uzraudzību, kā arī sniegt nepieciešamo atbalstu, lai veicinātu *SESAR* programmas īstenošanu.
40. Aģentūra iesaka Komisijai sākt izpildes procesu, lai pieņemtu īstenošanas noteikumu projektu, balstoties uz šo atzinumu, un atbilstoši grozīt esošos tiesību aktus, ko piemēro Eiropas vienotajai gaisa telpai, lai novērstu dubultu reglamentāciju un pretrunas prasībās.

Ķelnē, 2010. gada 28. maijā

P. GOUDOU
izpilddirektors