

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 1070/2009**

(2009. gada 21. oktobris),

**ar ko groza Regulas (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (EK) Nr. 552/2004, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspējību**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu <sup>(1)</sup>,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu <sup>(2)</sup>,saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru <sup>(3)</sup>,

tā kā:

- (1) Lai īstenotu kopējo transporta politiku, ir vajadzīga efektīva gaisa transporta sistēma, kas dod iespēju droši, regulāri un ilgtspējīgi sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus, labāk izmantojot resursus un atvieglojot preču, pakalpojumu un personu brīvu apriti.
- (2) Eiropas Parlamenta un Padomes pieņemtā Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu pirmā pakete, proti, Regula (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) <sup>(4)</sup>, Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula) <sup>(5)</sup>, Regula (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula) <sup>(6)</sup> un Regula (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (savietojamības regula) <sup>(7)</sup>, iedibināja stabilu juridisku pamatu vienotas, savietojamas un drošas gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) sistēmai.
- (3) Atbildot uz nozares uzstājīgu pieprasījumu, dalībvalstis un citas ieinteresētās personas, lai vienkāršotu un padarītu

efektīvākus Eiropas aviācijas reglamentējošos noteikumus, 2006. gada novembrī izveidoja augsta līmeņa grupu Eiropas aviācijas nākotnes reglamentējošo noteikumu jautājumos ("augsta līmeņa grupa"). Augsta līmeņa grupa, kurā ir pārstāvēta lielākā daļa ieinteresēto personu, 2007. gada jūlijā iesniedza ziņojumu ar ieteikumiem par to, kā uzlabot Eiropas aviācijas sistēmas darbību un pārvaldību. Augsta līmeņa grupa ieteica videi piešķirt tikpat lielu nozīmi kā drošībai un efektivitātei aviācijas sistēmā un nepārprotami norādīja, ka nozarei un regulatoriem vajadzētu sadarboties, lai nodrošinātu pēc iespējas lielāku ATM ieguldījumu ilgtspējībā.

- (4) Sanāksmē 2008. gada 7. aprīlī Padome aicināja Komisiju, ievērojot augsta līmeņa grupas ieteikumus, izstrādāt kopēju sistēmisku pieeju, kas atbilst koncepcijai "gate-to-gate" (jeb "no vārtiem līdz vārtiem"), lai uzlabotu drošību, ATM un palielinātu rentabilitāti.
- (5) Lai pabeigtu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidi, Kopienas līmenī jāveic papildu pasākumi, it īpaši Eiropas aviācijas sistēmas darbības uzlabošanai tādās galvenajās jomās kā vide, efektivitāte un rentabilitāte, taču ievērojot, ka primāri ir drošības mērķi. Turklāt Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību akti jāpielāgo tehnikas attīstībai.
- (6) Padomes Regula (EK) Nr. 219/2007 (2007. gada 27. februāris), ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR) <sup>(8)</sup>, paredz izstrādāt un ieviest ATM ģenerālplānu. ATM ģenerālplāna īstenošanai ir vajadzīgi reglamentējoši pasākumi jaunu koncepciju un tehnoloģiju izstrādes, ieviešanas un finansēšanas atbalstam. Plāna rezultātā jātop pilnībā saskaņotu un savietojamu elementu sistēmai, kas garantē efektīvu gaisa transporta darbību Eiropā. Eiropas vienotās gaisa telpas ieviešanas grafikā vajadzētu ņemt vērā SESAR programmas izstrādes un ieviešanas posmiem paredzēto laiku, jo šī programma ir daļa no Eiropas vienotās gaisa telpas. Abus procesus vajadzētu cieši saskaņot.

<sup>(1)</sup> OV C 182, 4.8.2009., 50. lpp.

<sup>(2)</sup> OV C 120, 28.5.2009., 52. lpp.

<sup>(3)</sup> Eiropas Parlamenta 2009. gada 25. marta Atzinums (*Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts*) un Padomes 2009. gada 7. septembra Lēmums.

<sup>(4)</sup> OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

<sup>(5)</sup> OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.

<sup>(6)</sup> OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.

<sup>(7)</sup> OV L 96, 31.3.2004., 26. lpp.

<sup>(8)</sup> OV L 64, 2.3.2007., 1. lpp.

- (7) Konceptija par tādiem kopējiem projektiem, kuri paredzēti, lai gaisa telpas izmantotājiem un/vai aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem palīdzētu uzlabot kopējo aeronavigācijas infrastruktūru, aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu un gaisa telpas izmantošanu, jo īpaši tādās jomās, kas var būt vajadzīgas ATM ģenerālplāna īstenošanai, nedrīkstētu kavēt līdzīgiem mērķiem paredzētus iepriekšējus projektus, kurus īsteno viena vai vairākas dalībvalstis. Noteikumiem par kopējo projektu ieviešanas finansēšanu nevajadzētu jau iepriekš noteikt veidu, kā izstrādājami šādi kopēji projekti. Komisija var ierosināt, ka kopējo projektu atbalstam izmantojams finansējums saskaņā ar daudzgadu finanšu shēmu, piemēram, Eiropas komunikāciju tīklu vai Eiropas Investīciju bankas finansējums, lai jo īpaši paātrinātu SESAR programmas izstrādi. Neierobežojot piekļuvi minētajam finansējumam, dalībvalstīm vajadzētu varēt brīvi lemt par to, kā izmantojami ES emisiju kvotu tirdzniecības sistēmas ietvaros veiktajās aviācijas nozares kvotu izsolēs iegūtie līdzekļi, un šajā sakarā apsvērt, vai daļu no šiem ieņēmumiem nebūtu iespējams izmantot, lai finansētu kopējos projektus funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī.
- (8) Kopējo projektu ieviešanā īpašu uzmanību, tostarp ar visaptverošas un pārredzamas grāmatvedības izmantošanu, vajadzētu pievērst tam, lai nodrošinātu, ka gaisa telpas izmantotājiem nebūtu jāmaksā vairākkārt. Kopējos projektus vajadzētu ieviest tā, lai labumu gūtu visas ieinteresētās personas un pret tām tiktu nodrošināta vienlīdzīga attieksme.
- (9) Lai nodrošinātu saskaņotu un sekmīgu pakalpojumu sniegšanu visā Eiropā, valstu uzraudzības iestādēm būtu jāgarantē pietiekama neatkarība un resursi. Šai neatkarībai nevajadzētu kavēt minētajām iestādēm veikt to pienākumus attiecīgajā administratīvajā sistēmā.
- (10) Valsts uzraudzības iestādēm ir svarīga loma Eiropas vienotās gaisa telpas ieviešanā, un Komisijai tālab vajadzētu gan veicināt šo iestāžu sadarbību, lai būtu iespējama paraugprakses apmaiņa, gan izstrādāt kopēju pieeju, tostarp izmantojot ciešāku sadarbību reģionālā līmenī. Sadarbībai vajadzētu būt regulārai.
- (11) Sociālie partneri būtu labāk jāinformē, un ar tiem būtu jāapspriežas par visiem pasākumiem, kam ir būtiskas sociālas sekas. Kopienas līmenī būtu jāapspriežas arī ar nozaru dialoga komiteju, kas izveidota saskaņā ar Komisijas Lēmumu 98/500/EK<sup>(1)</sup>.
- (12) ATM un aeronavigācijas pakalpojumu sistēmu (ANS) uzlabotas darbības stimulēšanai jāizveido vispārēja struktūra
- saistošu efektivitātes mērķu noteikšanai, ieviešanai un īstenošanai galvenajās darbības jomās saskaņā ar Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) politikas virzieniem. Šādā struktūrā noteikti vajadzētu būt atbilstošam mehānismam ATM un ANS darbības rādītāju paziņošanai, pārbaudīšanai, izvērtēšanai un izplatīšanai, kā arī attiecīgu stimulu sistēmai, lai tiktu veicināta mērķu sasniegšana.
- (13) Valstu uzraudzības iestādēm vajadzētu būt elastības iespējām, lai, izstrādājot valstu un reģionālos plānus, tās varētu ņemt vērā īpašus valsts vai reģionāla līmeņa apstākļus. Apstiprinot vai pieņemot valstu plānus, dalībvalstīm vajadzētu būt tiesīgām veikt atbilstīgus labojumus.
- (14) Nosakot maksu par aeronavigācijas pakalpojumiem, Komisijai un dalībvalstīm būtu jācenšas izmantot kopējas prognozes. Gadījumos, kad satiksme būtiski atšķiras no prognozētā, būtu jāpieļauj zināma elastība, jo īpaši izmantojot atbilstīgus brīdināšanas mehānismus.
- (15) Izmaksās, kuras dalībvalstis nosaka valsts vai funkcionālas gaisa telpas bloka līmenī un kuras paredzēts dalīt starp gaisa telpas izmantotājiem, būtu jāņem vērā darbības mērķi.
- (16) Attiecībā uz pārrobežu pakalpojumu sniegšanu dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja izraudzīšanu neliedz nekāda valsts tiesību sistēma tādēļ, ka tas ir reģistrēts citā dalībvalstī vai pieder citas dalībvalsts valstspiederīgajiem.
- (17) Valstu uzraudzības iestādēm būtu jāveic attiecīgie pasākumi, lai nodrošinātu augstu drošības līmeni, tostarp iespēju izsniegt individuālus sertifikātus katram aeronavigācijas pakalpojumu veidam, vienlaicīgi ievērojot, ka nepieciešama rentabilitāte un konsekvence, kā arī jāizvairās no dublēšanās.
- (18) Funkcionālie gaisa telpas bloki ir galvenie faktori, kas stiprina aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju sadarbību, lai uzlabotu darbības rādītājus un veidotu sinerģiju. Dalībvalstīm funkcionālie gaisa telpas bloki būtu jāizveido pieņemamā laika posmā. Šim nolūkam, kā arī lai optimizētu funkcionālo gaisa telpas bloku iekļaušanos Eiropas vienotajā gaisa telpā, attiecīgajām dalībvalstīm būtu jāsadarbības savstarpēji un attiecīgā gadījumā tām būtu jāsadarbības arī ar trešām valstīm.
- (19) Kad dalībvalstis izveido funkcionālo gaisa telpas bloku, citas dalībvalstis, Komisija un citas ieinteresētās personas var iesniegt savus apsvērumus, lai tādējādi veicinātu viedokļu apmaiņu. Minētajiem apsvērumiem attiecīgajām dalībvalstīm būtu tikai ieteikuma raksturs.

(1) Komisijas Lēmums 98/500/EK (1998. gada 20. maijs) par nozaru dialoga komitejām, kas veicina Eiropas līmeņa dialogu sociālo partneru vidū (OV L 225, 12.8.1998., 27. lpp.).

- (20) Ja sarunu procesā par funkcionālo gaisa telpas bloku izveidi rodas sarežģījumi, Komisija var iecelt funkcionālo gaisa telpas bloku sistēmas koordinatoru ("koordinators"). Koordinatora pienākums būtu censties sniegt atbalstu šādu sarežģījumu pārvarēšanā, neiejaucoties attiecīgo dalībvalstu suverenitātes jautājumos un atbilstīgos gadījumos – arī trešo valstu suverenitātes jautājumos, kuras piedalās tā paša funkcionālā gaisa telpas bloka izveidē. Izmaksām par koordinatora darbībām nevajadzētu ietekmēt dalībvalstu budžetus.
- (21) *Eurocontrol* Izpildes pārskata komisijas ziņojumi un augsta līmeņa grupas galīgais ziņojums apstiprina, ka lidojumu tīklu un gaisa telpas struktūru nevar izstrādāt nošķirti, jo katra atsevišķa dalībvalsts ir Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla (*EATMN*) struktūras elements gan Kopienā, gan ārpus tās robežām. Tādēļ pakāpeniski būtu jāizveido arvien vienotāka gaisa telpa vispārējās nozīmes gaisa satiksmes maršrutiem.
- (22) Paturot prātā funkcionālo gaisa telpas bloku izveidi, kā arī darbības uzlabošanas sistēmas ieviešanu, Komisijai būtu jānosaka un jāņem vērā nepieciešamie nosacījumi Kopienai attiecībā uz vienota Eiropas lidojumu informācijas reģiona (*SEFIR*) izveidi, ko *ICAO* pieprasa dalībvalstis saskaņā ar šīs organizācijas noteiktajām procedūrām un ar dalībvalstu tiesībām, saistībām un atbildību, kā noteikts Konvencijā par starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīta 1944. gada 7. decembrī Čikāgā ("Čikāgas konvencija"). *SEFIR*, aptverot gaisa telpu, par kuru atbildīgas ir dalībvalstis, būtu jāveicina kopēja plānošana un integrēta darbība, lai pārvarētu reģionālas grūtības. Šādā *SEFIR* būtu paredzēts arī nepieciešamais elastīgums, lai atbilstu specifiskām vajadzībām, piemēram, satiksmes blīvumam un sarežģītības pakāpei.
- (23) Gaisa telpas izmantotājiem piekļūšanai Kopienas gaisa telpai un brīvai kustībai tajā ir jāizpilda stipri atšķirīgi nosacījumi. Tā iemesls ir tas, ka Kopienas gaisa telpas izmantošanas noteikumi nav saskaņoti, jo īpaši trūkst saskaņotas gaisa telpas klasifikācijas. Tādēļ Komisijai uz *ICAO* standartu pamata šādi noteikumi būtu jānosaka.
- (24) *EATMN* būtu jāizstrādā un jāīsteno, lai panāktu gaisa transporta tīkla drošību, vides ilgtspējību, jaudas palielināšanu un uzlabotu rentabilitāti. Kā atzīmēts *Eurocontrol* Darbības izvērtēšanas komisijas 2008. gada 31. oktobra ziņojumā "Par funkcionālās gaisa telpas bloka iniciatīvu izvērtējumu un to ieguldījumu darbības uzlabošanā", vislabāk to nodrošināt ar saskaņotu gaisa transporta tīklu pārvaldību Kopienas līmenī.
- (25) Saskaņā ar dalībvalstu paziņojumu par militārajiem jautājumiem saistībā ar vienotu Eiropas gaisa telpu, kas pievienots Regulai (EK) Nr. 549/2004, civilmilitārai sadarbībai un koordinācijai vajadzētu būt vienam no Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanas stūrakmeņiem, lai virzītos uz elastīgāku gaisa telpas izmantošanu, sasniedzot Eiropas vienotās gaisa telpas darbības mērķus, pienācīgi ņemot vērā militāro misiju efektivitāti.
- (26) Ir svarīgi izveidot kopīgu saskaņotu gaisa telpas maršrutu struktūru, kas izmantojama, pēc vienotiem principiem organizējot gaisa telpu pašlaik un nākotnē, nodrošināt *ATM* ģenerālplāna pakāpenisku īstenošanu, optimizēt ierobežoto resursu izmantošanu, lai izvairītos no liekām aprīkojuma izmaksām, kā arī pēc saskaņotiem noteikumiem izveidot un pārvaldīt gaisa telpu. Šajā nolūkā Komisijai vajadzētu būt atbildīgai par vajadzīgo tiesiski saistošo noteikumu un īstenošanas lēmumu pieņemšanu.
- (27) Tīkla pārvaldības un uzbūves funkciju sarakstā būtu jāizdara grozījumi, lai integrētu, ja nepieciešams, turpmākās tīkla funkcijas, kas noteiktas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplānā. To darot, Komisijai pēc iespējas efektīvi jāizmanto Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācijas pieredze.
- (28) Augsta līmeņa grupa ierosināja uz esošās bāzes izveidot jaunas un pastiprinātas funkcijas un palielināt *Eurocontrol* lomu, vienlaikus nostādot Kopienas vienīgo regulatoru un ievērojot principu, atbilstoši kuram regulatīvās funkcijas ir nodalītas no pakalpojumu sniegšanas. Tādējādi Komisijai būtu jāuztic pārveidotajai *Eurocontrol* organizācijai (ar jaunu pārvaldes kārtību) to uzdevumu izpilde saistībā ar iepriekšējā apsvērumā minētajām funkcijām, kuri neparedz vispārēja rakstura saistošu pasākumu vai politisku lēmumu pieņemšanu. *Eurocontrol* šie uzdevumi būtu jāizpilda objektīvi un rentabli, turklāt ar gaisa telpas izmantotāju un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pilnīgu iesaistīšanos.
- (29) Būtu jāievieš atbilstīgi pasākumi, lai uzlabotu gaisa satiksmes pārvaldības efektivitāti, lai efektīvas reisu ekspluatācijas nodrošināšanai atbalstītu esošās ekspluatācijas vienības, arī *Eurocontrol* Centrālās plūsmas pārvaldības vienību. Turklāt Komisijas paziņojumā par rīcības plānu saistībā ar lidostu jaudu, efektivitāti un drošumu Eiropā uzsvērtā vajadzība nodrošināt operatīvo atbilstību starp lidojumu plāniem un lidostu laika nišām. Turklāt Kopienas lidostu jaudas novērošanas iestāde varētu palīdzēt, sniedzot dalībvalstīm objektīvu informāciju, lai lidostas jauda atbilstu *ATM* veikspējai, neskarot to kompetences šajā jomā.

- (30) Modernas, pilnīgas, kvalitatīvas un laicīgas aeronavigācijas informācijas sniegšana ievērojami ietekmē drošību un atvieglo pieeju Kopienas gaisa telpai un brīvai kustībai tajā. Ņemot vērā ATM ģenerālplānu, Kopienai sadarbībā ar *Eurocontrol* būtu jāuzņemas iniciatīva šīs nozares modernizēšanā un jānodrošina lietotājiem piekļuve šiem datiem no viena publiska piekļuves punkta, nodrošinot modernu, lietotājam draudzīgu un apstiprinātu integrētu informāciju.
- (31) Attiecībā uz elektronisko portālu par meteoroloģisko informāciju Komisijai būtu jāņem vērā dažādie informācijas avoti, tostarp attiecīgā gadījumā arī informācija no izraudzītiem pakalpojumu sniedzējiem.
- (32) Lai izvairītos no nevajadzīga administratīva sloga un dubultām pārbaudes procedūrām, šīs regulas piemērošanas nolūkā būtu jāpieņem sertifikāti, kas izdoti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi <sup>(1)</sup>, ja tie attiecas uz sastāvdaļām vai sistēmām.
- (33) Sertifikātam, kas ir izdots saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 un ko arī izmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 552/2004 pamatprasībām, būtu jāpievieno tehnisks fails, kurš ir vajadzīgs, lai saņemtu Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) sertifikāciju.
- (34) Atsevišķām Regulas (EK) Nr. 552/2004 prasībām nevajadzētu attiekties uz sistēmām, kas nodotas ekspluatācijā pirms 2005. gada 20. oktobra. Valsts uzraudzības iestādēm un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem vajadzētu atļaut valsts līmenī vienoties par procedūrām un dokumentāciju, kas ir nepieciešama, lai pierādītu to ATM sistēmu atbilstību Regulas (EK) Nr. 552/2004 pamatprasībām, kas nodotas ekspluatācijā pirms 2005. gada 20. oktobra. Īstenošanas noteikumos un Kopienas specifikācijās, ko pieņem pēc šīs regulas pieņemšanas, šī vienošanās būtu jāņem vērā, un tas nedrīkstētu radīt atpakaļejošu prasību sniegt dokumentārus pierādījumus.
- (35) Galīgajā ziņojumā Komisijai augsta līmeņa grupa ieteica, ka SESAR programmā būtu konkrēti jādefinē savietojamas procedūras, sistēmas un informācijas apmaiņa Eiropā un ar pārējo pasauli. Šeit būtu jāiekļauj arī attiecīgu standartu izstrāde un jaunu īstenošanas noteikumu vai Kopienas specifikāciju noteikšana Eiropas vienotās gaisa telpas kontekstā.
- (36) Pieņemot īstenošanas pasākumus, tostarp *Eurocontrol* pieņemtos standartus, Komisijai būtu jānodrošina, lai pasākumos būtu iekļauti visi uzlabojumi, kas ir jāveic sākotnējos standartos, un pilnībā būtu jāņem vērā vajadzība izvairīties no dubulta regulējuma.
- (37) Tā kā vienlaicīgi tiek mēģināts sasniegt mērķus attiecībā uz gaisa satiksmes drošības standartu paaugstināšanu, kā arī ATM un ANS kopējās darbības uzlabošanu vispārējās nozīmes gaisa pārvadājumiem Eiropā, ir jāņem vērā cilvēka faktors. Tādēļ dalībvalstīm būtu jāizvērtē iespēja ieviest "taisnīguma kultūras" principus.
- (38) Ņemot vērā, ka ir ierosināts paplašināt EASA kompetences, lai iekļautu gaisa satiksmes pārvaldības drošību, būtu jānodrošina atbilstība starp Regulām (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004, (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008.
- (39) Šīs regulas īstenošanai nepieciešamie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību (?). Šie pasākumi būtu jāpieņem piemērotā termiņā, lai ievērotu šajā regulā un Regulās (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004, (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 noteiktos termiņus.
- (40) Komisija jo īpaši būtu jāpilnvaro atjaunināt pasākumus sakarā ar tehnikas vai darbību attīstību, kā arī noteikt pamatkritērijus un procedūras noteiktu tīkla pārvaldības funkciju īstenošanai. Minētie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus Regulu (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (EK) Nr. 552/2004 elementus, papildinot tās ar jauniem nebūtiskiem elementiem, būtu jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (41) Ja nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ regulatīvās kontroles procedūras parastos termiņus nav iespējams ievērot, Komisijai vajadzētu būt iespējai izmantot Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 6. punktā paredzēto steidzamības procedūru.
- (42) Ministru deklarācija par Gibraltāra lidostu, par ko vienošanās panākta Kordovā 2006. gada 18. septembrī ("Ministru deklarācija"), pirmoreiz sanākot ministriem saistībā ar dialoga forumu par Gibraltāru, aizstās Kopīgo deklarāciju par Gibraltāra lidostu, kas pasludināta Londonā 1987. gada 2. decembrī, un pilnīgu atbilstību minētajai deklarācijai uzskatīs par pilnīgu atbilstību 1987. gada deklarācijai.

(1) OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

(2) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

(43) Šī regula pilnībā attiecas uz Gibraltāra lidostu, ņemot vērā Ministru deklarāciju un pamatojoties uz to. Neskarot Ministru deklarāciju, piemērošana Gibraltāra lidostai un visi pasākumi, kas ir saistīti ar tās īstenošanu, pilnībā atbilst minētajai deklarācijai un visām tajā iekļautajām vienošanās.

(44) Tādēļ attiecīgi būtu jāgroza Regulas (EK) Nr. 549/2004, (EK) Nr. 550/2004, (EK) Nr. 551/2004 un (EK) Nr. 552/2004,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

### 1. pants

Regulu (EK) Nr. 549/2004 groza šādi.

1. Regulas 1. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“1. pants

#### Mērķis un darbības joma

1. Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvas mērķis ir uzlabot esošos drošības standartus, sniegt ieguldījumu gaisa satiksmes sistēmas ilgtspējīgā attīstībā un uzlabot gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) un aeronavigācijas pakalpojumu (ANS) sistēmas kopējo darbību vispārējās nozīmes gaisa pārvadājumiem Eiropā atbilstoši visu gaisa telpas izmantotāju prasībām. Šajā Eiropas vienotajā gaisa telpā ietilpst saskaņots Eiropas tīkls, kas ietver maršrutus, maršrutu pārvaldīšanu un gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas, pamatojoties tikai uz drošību, efektivitāti un tehniskiem apsvērumiem gaisa telpas izmantotāju interesēs. Šo mērķi īstenojot, šīs regulas mērķis ir izveidot saskaņotu tiesisko regulējumu, lai radītu Eiropas vienoto gaisa telpu.

2. Šīs regulas un 3. pantā minēto pasākumu piemērošana neierobežo dalībvalstu suverenitāti attiecībā uz to gaisa telpu un dalībvalstu prasībām, kas saistītas ar sabiedriskās kārtības, valsts drošības un aizsardzības jautājumiem, kas izklāstīti 13. pantā. Šī regula un 3. pantā minētie pasākumi neattiecas uz militārām operācijām un mācībām.

3. Šīs regulas un 3. pantā minēto pasākumu piemērošana neierobežo dalībvalstu tiesības un pienākumus attiecībā uz 1994. gada Čikāgas Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju (“Čikāgas konvencija”). Šajā sakarībā regulas papildu mērķis jomās, uz kurām tā attiecas, ir palīdzēt dalībvalstīm pildīt saistības, kas noteiktas Čikāgas konvencijā, nodrošinot pamatu noteikumu kopīgai interpretācijai un vienādi īstenošanai un to, ka šos noteikumus pienācīgi ņem vērā šajā regulā un tās īstenošanai izstrādātajos noteikumos.

4. Uzsakata, ka šīs regulas piemērošana attiecībā uz Gibraltāra lidostu neskar Spānijas Karalistes un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes attiecīgās juridiskās nostājas, kas saistītas ar domstarpībām par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas šī lidosta.”

2. Regulas 2. pantu groza šādi:

a) panta 8. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“8. “Gaisa telpas izmantotāji” ir vispārējai gaisa satiksmei izmantojamu gaisa kuģu ekspluatanti.”;

b) panta 10. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“10. “Gaisa satiksmes pārvaldība (ATM)” ir gaisā un uz zemes veicamo funkciju apkopojums (gaisa satiksmes pakalpojumi, gaisa telpas pārvaldība un gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība), kas vajadzīgs, lai nodrošinātu drošu un efektīvu gaisa kuģu kustību visos darbības posmos.”;

c) iekļauj šādu punktu:

“13.a “ATM ģenerālpilāns” ir plāns, ko apstiprina ar Padomes Lēmumu 2009/320/EK (\*) saskaņā ar Padomes Regulas (EK) Nr. 219/2007 (2007. gada 27. februāris), ar ko izveido Kopuzņēmumu, lai izstrādātu jaunas paaudzes Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR (\*\*), 1. panta 2. punktu.

(\*) OV L 95, 9.4.2009., 41. lpp.

(\*\*) OV L 64, 2.3.2007., 1. lpp.”;

d) panta 15. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“15. “Sertifikāts” ir dokuments, ko izdevusi valsts uzraudzības iestāde jebkādā formā, kas atbilst valsts tiesību aktiem un apliecina, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs atbilst konkrētā pakalpojuma sniegšanas prasībām.”;

e) svīturo 21. punktu;

f) panta 22. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“22. “Gaisa telpas elastīga izmantošana” ir gaisa telpas pārvaldības koncepcija, ko piemēro Eiropas Civilās aviācijas konferences jomā, kuras pamatā ir Eurocontrol izdotā “Gaisa telpas pārvaldības rokasgrāmata par gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepcijas piemērošanu”.”;

g) iekļauj šādus punktus:

“23.a “Lidojuma informācijas pakalpojums” ir pakalpojums, ar ko sniedz drošai un efektīvai lidojumu veikšanai noderīgas konsultācijas un informāciju.

23.b “Brīdināšanas pakalpojumi” ir pakalpojumi, ar kuru palīdzību attiecīgām organizācijām paziņo par gaisa kuģi, kuram vajadzīga meklēšanas un glābšanas palīdzība, un vajadzības gadījumā palīdz šīm organizācijām.”;

h) panta 25. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“25. “Funkcionāls gaisa telpas bloks” ir gaisa telpas bloks, kas izveidots atbilstīgi operatīvām prasībām un neatkarīgi no valstu robežām un kurā aeronavigācijas pakalpojumi un ar tiem saistītās funkcijas ir orientētas uz darbību un optimizētas, lai katrā funkcionālajā gaisa telpas blokā ieviestu ciešāku sadarbību starp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem vai vajadzības gadījumā vienu integrētu pakalpojumu sniedzēju.”;

i) svīturo 37. punktu;

j) pievieno šādu punktu:

“41. “Pārrobežu pakalpojumi” ir aeronavigācijas pakalpojumi, ko kādā dalībvalstī sniedz citā dalībvalstī reģistrēts pakalpojumu sniedzējs.”

3. Regulas 4. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“4. pants

#### Valsts uzraudzības iestādes

1. Dalībvalstis kopīgi vai atsevišķi izraugās vai izveido struktūru vai struktūras, kas kļūst par valsts uzraudzības iestādi, kura uzņemas pienākumus, kas jāpilda šādai iestādei saskaņā ar šo regulu un saistībā ar 3. pantā minētajiem pasākumiem.

2. Valsts uzraudzības iestādes nav atkarīgas no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. Šo neatkarību nodrošina, atbilstīgi – vismaz funkciju līmenī – nošķirot valsts uzraudzības iestādes no šiem pakalpojumu sniedzējiem.

3. Valsts uzraudzības iestādes īsteno savas pilnvaras objektīvi, neatkarīgi un pārredzami. Šo neatkarību panāk, izmantojot attiecīgus pārvaldības un kontroles mehānismus, tostarp saistībā ar dalībvalsts noteiktu pārvaldības sistēmu. Tomēr šī neatkarība neattiecas uz valsts uzraudzības iestādes no uzdevumu pildīšanas saskaņā ar valsts civilās aviācijas iestāžu vai citu valsts iestāžu noteikumiem.

4. Dalībvalstis nodrošina valstu uzraudzības iestādēm nepieciešamos resursus un iespējas efektīvai un savlaicīgai to uzdevumu izpildei, kuri tām uzticēti saskaņā ar šo regulu.

5. Dalībvalstis paziņo Komisijai valstu uzraudzības iestāžu nosaukumus un adreses, kā arī to izmaiņas un pasākumus, kas veikti, lai nodrošinātu 2., 3. un 4. punkta izpildi.”

4. Regulas 5. panta 4. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“4. Ja ir atsauce uz šo punktu, tad piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1.–4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.

5. Ja ir atsauce uz šo punktu, tad piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1., 2., 4., 6. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. panta noteikumus.”

5. Regulas 6. līdz 11. pantu aizstāj ar šādiem pantiem:

“6. pants

#### Nozares konsultatīvā struktūra

Neierobežojot Komitejas un *Eurocontrol* uzdevumus, Komisija izveido “nozares konsultatīvo struktūru”, kurā ietilpst aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, gaisa telpas izmantotāju asociācijas, lidostas, lidostu operatori, ražotāji un nozares profesionālu pārstāvības struktūras. Šīs struktūras vienīgais uzdevums ir konsultēt Komisiju par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu.

7. pants

#### Attiecības ar Eiropas trešām valstīm

Kopiena un tās dalībvalstis tiecas paplašināt Eiropas vienoto gaisa telpu attiecībā uz valstīm, kas nav Eiropas Savienības dalībvalstis, un atbalsta šādu paplašināšanu. Tālab tās cenšas vai nu ar līgumiem, ko noslēdz ar trešām valstīm, kas ir tās kaimiņvalstis, vai saistībā ar nolīgumiem par funkcionāliem gaisa telpas blokiem paplašināt šīs regulas un 3. pantā minēto pasākumu piemērošanu attiecībā uz minētajām valstīm.

8. pants

#### Īstenošanas noteikumi

1. Lai izstrādātu īstenošanas noteikumus, Komisija var izdot *Eurocontrol* vai attiecīgā gadījumā citai iestādei mandātus, kurā noteikti veicamie uzdevumi un to izpildes grafiks, ņemot vērā šajā regulā paredzētos attiecīgos termiņus. Komisija rīkojas saskaņā ar 5. panta 2. punktā minēto konsultāciju procedūru.

2. Ja Komisija ir paredzējusi izdot mandātu, tā cenšas pēc iespējas labāk izmantot spēkā esošo kārtību visu ieinteresēto personu iesaistīšanai un apspriedēm ar tām, ja šī kārtība atbilst Komisijas praksei attiecībā uz pārredzamību un apspriedšanās procedūrām un nav pretrunā tās institucionālajām saistībām.

#### 9. pants

##### Sankcijas

Sankcijas, ko dalībvalstis var noteikt par šīs regulas un 3. pantā minēto pasākumu pārkāpumiem, īpaši gaisa telpas izmantotājiem un pakalpojumu sniedzējiem, ir efektīvas, samērīgas un preventīvas.

#### 10. pants

##### Apspriedes ar ieinteresētajām personām

1. Dalībvalstis saskaņā ar valsts tiesību aktiem izveido apspriežu mehānismu, lai Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanai nodrošinātu ieinteresēto personu, tostarp profesionāļu pārstāvības struktūru, pienācīgu iesaistīšanu.

2. Komisija izveido apspriežu mehānismu Kopienas līmenī. Apspriedēs iesaista konkrētās nozares dialoga komiteju, kas izveidota saskaņā ar Lēmumu 98/500/EK.

3. Apspriedes ar ieinteresētajām personām jo īpaši attiecas uz jaunu koncepciju un tehnoloģiju izstrādāšanu un ieviešanu EATMN.

Ieinteresētās personas var būt:

- aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji,
- lidostu ekspluatanti,
- attiecīgie gaisa telpas izmantotāji vai attiecīgas grupas, kas pārstāv gaisa telpas izmantotājus,
- militārās iestādes,
- ražotāji un
- profesionāļu pārstāvības struktūras.

#### 11. pants

##### Darbības uzlabošanas shēma

1. Lai uzlabotu aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbību Eiropas vienotajā gaisa telpā, izstrādā aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu. Tā ietver:

- a) Kopienas mēroga darbības mērķus attiecībā uz galvenajām darbības jomām, proti, drošību, vidi, veiktspēju un rentabilitāti;

- b) valsts plānus vai plānus funkcionālajiem gaisa telpas blokiem, tostarp darbības mērķi, nodrošinot atbilstību Kopienas mēroga darbības mērķiem; kā arī

- c) aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības rādītāju regulāru pārskatīšanu, uzraudzību un salīdzināšanu.

2. Saskaņā ar 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru Komisija par darbības izvērtēšanas iestādi var nozīmēt Eurocontrol vai citu objektīvu un kompetentu iestādi. Darbības izvērtēšanas iestādes pienākums sadarbībā ar valsts uzraudzības iestādēm ir palīdzēt Komisijai un – pēc pieprasījuma – valsts uzraudzības iestādēm īstenot 1. punktā norādīto darbības uzlabošanas sistēmu. Komisija nodrošina darbības izvērtēšanas iestādes neatkarīgu darbu Komisijas uzdevumu īstenošanā.

3. a) Komisija saskaņā ar 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru un pēc tam, kad ir ņēmusi vērā valsts uzraudzības iestāžu attiecīgo ieguldījumu valsts līmenī vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī, pieņem Kopienas mēroga darbības mērķus gaisa satiksmes pārvaldības tīklam.

- b) Valsts uzraudzības iestādes izstrādā un dalībvalstis pieņem valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku plānus, kas minēti 1. punkta b) apakšpunktā. Šajos plānos iekļauj dalībvalsts(-u) pieņemtos saistošos valsts mērķus vai mērķus funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī un atbilstīgu veicināšanas pasākumu sistēmu. Plānus sagatavo, apspriežoties ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem un attiecīgā gadījumā ar lidostu ekspluatantiem un lidostu koordinatoriem.

- c) Komisija, izmantojot 6. punkta d) apakšpunktā minētos novērtēšanas kritērijus, novērtē valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku mērķu un Kopienas mēroga darbības mērķu saskaņotību.

Ja Komisija konstatē, ka viens vai vairāki valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku mērķi neatbilst novērtēšanas kritērijiem, tā saskaņā ar 5. panta 2. punktā minēto konsultāciju procedūru var pieņemt lēmumu izdot ieteikumu, lai attiecīgās valsts uzraudzības iestādes pārskata darbības mērķus. Attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) pieņem pārskatītos darbības mērķus un atbilstīgus pasākumus, par kuriem laicīgi paziņo Komisijai.

Ja Komisija uzskata, ka pārskatītie darbības mērķi un atbilstīgie pasākumi nav piemēroti, tā saskaņā ar 5. panta 3. punktā minēto procedūru var pieņemt lēmumu, ka attiecīgajām dalībvalstīm jāveic korektīvi pasākumi.

Komisija, ņemot vērā pienācīgi pamatotu informāciju, var arī pieņemt lēmumu pārskatīt Kopienas mēroga darbības mērķus saskaņā ar 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.

- d) Darbības uzlabošanas sistēmai paredzētais pārskata periods ir vismaz trīs gadi un ne vairāk kā pieci gadi. Šajā periodā, ja valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku mērķi nav sasniegti, dalībvalstis un/vai valsts uzraudzības iestādes piemēro atbilstīgos korektīvos pasākumus, ko tās ir noteikušas. Pirmais pārskata periods ir pirmie trīs gadi pēc 6. punktā minēto īstenošanas noteikumu pieņemšanas.
- e) Komisija regulāri vērtē darbības mērķu izpildi un rezultātus iesniedz Vienotās gaisa telpas komitejai.

4. Uz šā panta 1. punktā minēto darbības uzlabošanas sistēmu attiecas šādas procedūras:

- a) ar aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības rādītājiem saistītu atbilstīgu datu vākšana, validēšana, pārbaude, izvērtēšana un izplatīšana sadarbībā ar visām attiecīgajām personām, tostarp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotājiem, lidostu ekspluatantiem, valsts uzraudzības iestādēm, dalībvalstīm un *Eurocontrol*;
- b) pamatojoties uz ICAO dokumentu Nr. 9854 "Globālās gaisa satiksmes pārvaldības ekspluatācijas koncepcija", atbilstošu galveno darbības jomu izvēle, kuras atbilst jomām, kas noteiktas ATM ģenerālplāna darbības ietvarā, tostarp drošības, vides, veiktspējas un rentabilitātes jomas, un kuras vajadzības gadījumā ir pielāgotas, lai ņemtu vērā Eiropas vienotās gaisa telpas īpašās vajadzības un attiecīgos mērķus šajās jomās, kā arī konkrēta to galveno darbības rādītāju kopuma noteikšana, kas vajadzīgi, lai novērtētu darbību;
- c) Kopienas mēroga darbības mērķu noteikšana, kurus definē, ņemot vērā ieguldījumu, kas konstatēts valsts līmenī vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī;
- d) valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku mērķu novērtēšana, pamatojoties uz valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka plānu; un

- e) valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku darbības plānu uzraudzība, tostarp atbilstoši brīdinājuma mehānismi.

Komisija var papildināt šajā punktā minēto procedūru sarakstu. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar 5. panta 4. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

5. Izveidojot darbības uzlabošanas sistēmu, ņem vērā, ka maršruta pakalpojumi, termināļa pakalpojumi un tīkla funkcijas ir atšķirīgi un ka tie attiecīgi tā arī jāskata, ja vajadzīgs, arī darbības novērtēšanai.

6. Darbības uzlabošanas sistēmas detalizētas funkcionēšanas vajadzībām Komisija līdz 2011. gada 4. decembrim un piemērotā termiņā, lai varētu ievērot šajā regulā noteiktos termiņus, saskaņā ar 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru pieņem īstenošanas noteikumus. Minētie īstenošanas noteikumi attiecas uz šādiem jautājumiem:

- a) 4. punktā minēto procedūru saturs un grafiks;
- b) pārskata periods un laikposmi, kuros vērtē darbības mērķu izpildi un nosaka jaunus mērķus;
- c) kritēriji, pēc kuriem valsts uzraudzības iestādes sagatavo valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku darbības plānus, tajos iekļaujot valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku darbības mērķus un veicināšanas pasākumu sistēmu. Darbības plāni:
- i) ir pamatoti ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzņēmējdarbības plāniem;
- ii) attiecas uz visiem valsts vai funkcionālā gaisa telpas bloka izmaksu bāzes elementiem;
- iii) ietver saistošus darbības mērķus, kas atbilst Kopienas mēroga darbības mērķiem;
- d) kritēriji, pēc kuriem vērtē valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku mērķu atbilstību Kopienas mēroga darbības mērķiem pārskata periodā un uz kuriem balsta brīdināšanas mehānismus;
- e) vispārējie principi, saskaņā ar kuriem dalībvalstis izveido veicināšanas pasākumu sistēmu;
- f) principi attiecībā uz pārejas mehānisma piemērošanu, kas ir vajadzīgs, lai pielāgotos darbības uzlabošanas sistēmas funkcionēšanai, ne ilgāk kā 12 mēnešus pēc īstenošanas noteikumu pieņemšanas."



## 6. Regulas 12. pantu groza šādi:

## a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“2. Komisija regulāri pārskata šīs regulas un 3. pantā minēto pasākumu piemērošanu un pirmoreiz ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei līdz 2011. gada 4. jūnijam un tad katra 11. panta 3. punkta d) apakšpunktā minētā pārskata perioda beigās. Ja šim nolūkam tas ir pamatoti vajadzīgs, Komisija var prasīt no dalībvalstīm informāciju papildus tai, kas iekļauta saskaņā ar šā panta 1. punktu iesniegtajos ziņojumos.”;

## b) panta 4. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“4. Ziņojumos iekļauj izvērtējumu par rezultātiem, kas sasniegti ar rīcību saskaņā ar šo regulu, iekļaujot attiecīgu informāciju par virzību nozarē, jo īpaši ekonomikas, sociālajā, vides, nodarbinātības un tehnoloģiju jomā, un par pakalpojumu kvalitāti, ņemot vērā sākotnējos mērķus un nākotnes vajadzības.”

## 7. Regulā iekļauj šādu pantu:

“13.a pants

### Eiropas Aviācijas drošības aģentūra

Īstenojot šo regulu un Regulu (EK) Nr. 550/2004, Regulu (EK) Nr. 551/2004, Regulu (EK) Nr. 552/2004 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi (\*), dalībvalstis un Komisija saskaņā ar to attiecīgajiem uzdevumiem, kādi tie noteikti šajā regulā, vajadzības gadījumā savu darbu saskaņo ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūru, lai nodrošinātu, ka visi drošības aspekti ir pienācīgi ņemti vērā.

(\*) OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.”

### 2. pants

Regulu (EK) Nr. 550/2004 groza šādi.

## 1. Regulas 2. līdz 4. pantu aizstāj ar šādiem pantiem:

“2. pants

### Dalībvalstu uzraudzības iestāžu uzdevumi

1. Dalībvalstu uzraudzības iestādes, kas minētas pamatregulas 4. pantā, nodrošina attiecīgu šīs regulas piemērošanas uzraudzību, īpaši attiecībā uz drošu un efektīvu to

aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju darbību, kuri sniedz pakalpojumus, kas saistīti ar gaisa telpu, par kuru atbild tā dalībvalsts, kas izraudzījies vai izveidojusi attiecīgo iestādi.

2. Šajā nolūkā katra dalībvalsts uzraudzības iestāde organizē attiecīgas inspekcijas un apsekojumus, lai pārbaudītu atbilstību šīs regulas prasībām, tostarp prasībām nodrošināt aeronavigācijas pakalpojumus. Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs atvieglo šo darbu.

3. Attiecībā uz funkcionāliem gaisa telpas blokiem, kas aptver gaisa telpu, par kuru atbild vairāk nekā viena dalībvalsts, attiecīgās dalībvalstis noslēdz vienošanos par uzraudzību, kas šajā pantā paredzēta attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri sniedz pakalpojumus, kas attiecas uz šiem blokiem.

4. Dalībvalstu uzraudzības iestādes cieši sadarbojas, lai pienācīgi uzraudzītu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus, kam ir derīgs sertifikāts no vienas dalībvalsts un kas sniedz pakalpojumus, kuri attiecas uz gaisa telpu, par ko atbild cita dalībvalsts. Šādā sadarbībā ietilpst vienošanās par to gadījumu izskatīšanu, kas saistīti ar neatbilstību piemērojamām kopīgajām prasībām, kuras noteiktas 6. pantā, vai nosacījumiem, kas noteikti II pielikumā.

5. Sniedzot pārrobežu aeronavigācijas pakalpojumus, šāda vienošanās paredz nolīgumu par 1. un 2. punktā noteikto uzraudzības pienākumu un panākto rezultātu savstarpējo atzīšanu. Savstarpējā atzīšana ir spēkā arī tad, ja dalībvalstu uzraudzības iestāžu starpā ir panākta vienošanās par pakalpojumu sniedzēju sertificēšanas atzīšanu.

6. Ja to pieļauj dalībvalstu tiesību akti un lai veicinātu reģionu sadarbību, dalībvalstu uzraudzības iestādes var arī vienoties par kompetences sadali attiecībā uz uzraudzības pienākumiem.

3. pants

### Kvalificētas struktūrvienības

1. Dalībvalstu uzraudzības iestādes var nolemt 2. panta 1. punktā minētās pārbaudes un apsekošanu pilnīgi vai daļēji uzticēt kvalificētām struktūrvienībām, kas atbilst I pielikumā noteiktajām prasībām.

2. Šāds dalībvalsts uzraudzības iestādes piešķirtais deleģējums ir spēkā trīs gadus, un šo periodu var pagarināt. Dalībvalstu uzraudzības iestādes var dot norādījumu jebkurai no kvalificētajām struktūrvienībām, kas atrodas Kopienā, veikt šīs pārbaudes un apsekošanu.

## 4. pants

**Drošības prasības**

Komisija saskaņā ar regulatīvo procedūru, kas minēta pamatregulas 5. panta 3. punktā, pieņem īstenošanas noteikumus, kur iekļauti attiecīgie *Eurocontrol* drošības normatīvo prasību noteikumi (ESARR), un šo prasību grozījumus šīs regulas piemērošanas jomā ar attiecīgiem pielāgojumiem, ja tas nepieciešams.”

2. Regulas 5. pantu svīturo.

3. Regulas 7. panta 6. un 7. punktu aizstāj ar šādiem punktiem:

“6. Neskarot 8. un 9. pantu, sertifikātu izdošana aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem dod iespēju piedāvāt savus pakalpojumus dalībvalstīm, citiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotājiem un lidostām Kopienā.

7. Dalībvalstu uzraudzības iestādes uzrauga atbilstību kopīgajām prasībām un nosacījumiem, kas pievienoti sertifikātiem. Informāciju par šādu uzraudzību iekļauj gada ziņojumos, kas dalībvalstīm jāiesniedz, ievērojot pamatregulas 12. panta 1. punktu. Ja dalībvalsts uzraudzības iestāde konstatē, ka sertifikāta turētājs vairs neatbilst šādām prasībām vai nosacījumiem, tad tā veic attiecīgus pasākumus, nodrošinot pakalpojumu nepārtrauktību ar nosacījumu, ka netiek apdraudēta drošība. Šādi pasākumi var ietvert sertifikāta atsaukšanu.”

4. Regulas 8. pantu aizstāj ar šādu pantu:

## “8. pants

**Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju izraudzīšana**

1. Dalībvalstis nodrošina gaisa satiksmes pakalpojumu ekskluzīvu sniegšanu īpašos gaisa telpas blokos gaisa telpā, par kuru tās atbild. Šim nolūkam dalībvalstis izraugās gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, kam ir Kopienā derīgs sertifikāts.

2. Lai sniegtu pārrobežu pakalpojumus, dalībvalstis nodrošina, ka valsts tiesību sistēma nerada šķēršļus atbilstībai šim pantam un 10. panta 3. punktam, nosakot, ka gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji, kas sniedz pakalpojumus gaisa telpā, attiecīgajai dalībvalstij uzņemas atbildību:

a) tieši vai ar uzņēmuma daļu vairākumu pieder dalībvalstij vai tās pilsoņiem;

b) ar galveno uzņēmējdarbības vietu vai oficiālo adresi atrodas attiecīgajā dalībvalstī; vai

c) izmanto vienīgi attiecīgās dalībvalsts objektus.

3. Dalībvalstis nosaka izraudzīto gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju tiesības un pienākumus. Pienākumos var iekļaut nosacījumus savlaicīgai tādas informācijas sniegšanai, kas ļauj identificēt visu gaisa kuģu kustību gaisa telpā, par kuru tās atbild.

4. Dalībvalstīm ir pastāvīgas pilnvaras izvēlēties gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju ar nosacījumu, ka tas atbilst prasībām un nosacījumiem, kas minēti 6. un 7. pantā.

5. Attiecībā uz funkcionāliem gaisa telpas blokiem, kas izveidoti atbilstoši 9.a pantam un aptver gaisa telpu, par kuru atbild vairāk nekā viena dalībvalsts, attiecīgās dalībvalstis atbilstoši šā panta 1. punktam kopīgi izraugās vienu vai vairākus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus vismaz vienu mēnesi pirms attiecīgā bloka darbības uzsākšanas.

6. Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju un pārējās dalībvalstis par visiem lēmumiem, ko tās saskaņā ar šo pantu pieņem attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju izraudzīšanu īpašos gaisa telpas blokos gaisa telpā, par kuru tās atbild.”

5. Regulu papildina ar šādiem pantiem:

## “9.a pants

**Funkcionālie gaisa telpas bloki**

1. Līdz 2012. gada 4. decembrim dalībvalstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu funkcionālo gaisa telpas bloku ieviešanu, lai sasniegtu vajadzīgo gaisa satiksmes pārvaldības tīkla kapacitāti un efektivitāti Eiropas vienotajā gaisa telpā un uzturētu augstu drošības līmeni, kā arī sniegtu ieguldījumu kopējā gaisa satiksmes sistēmas darbībā un mazinātu ietekmi uz vidi. Dalībvalstīm pēc iespējas plašāk jāsadarbības, jo īpaši dalībvalstīm, kas kaimiņos veido funkcionālus gaisa telpas blokus, lai nodrošinātu šā noteikuma ievērošanu. Vajadzības gadījumā sadarbībā var iesaistīt trešās valstis, kas ņem dalību funkcionālajos gaisa telpas blokos.

2. Funkcionālie gaisa telpas bloki jo īpaši:

a) ir pamatoti ar drošības analīzi;

b) nodrošina gaisa telpas optimālu izmantošanu, ņemot vērā gaisa satiksmes plūsmas;

c) nodrošina atbilstību Eiropas maršrutu tīklam, kas izveidots saskaņā ar Gaisa telpas regulas 6. pantu;

- d) ir pamatoti ar šo bloku vispārējo pievienoto vērtību, ieskaitot tehnisko līdzekļu un cilvēku resursu optimālu izmantošanu, balstoties uz izmaksu un ieguvumu analīzes;
- e) nodrošina gaisa satiksmes vadības kompetences funkcionālu un elastīgu nodošanu no vienas gaisa satiksmes vadības struktūrvienības citai;
- f) nodrošina dažādu gaisa telpas konfigurāciju savienojamību, cita starpā optimizējot pašreizējos lidojumu informācijas reģionus;
- g) atbilst ICAO ietvaros noslēgto reģionālo vienošanos nosacījumiem;
- h) attiecībā uz blokiem ievēro reģionālās vienošanās, kas ir spēkā šīs regulas spēkā stāšanās dienā, jo īpaši vienošanās ar trešām valstīm; un
- i) veicina atbilstību Kopienas mēroga darbības mērķiem.

3. Funkcionālo gaisa telpas bloku var izveidot, tikai kopēji vienojoties visām dalībvalstīm un attiecīgā gadījumā trešām valstīm, kuru pārziņā ir kāda daļa no funkcionālajā gaisa telpas blokā iekļautās gaisa telpas. Pirms paziņot Komisijai par funkcionāla gaisa telpas bloka izveidi, attiecīgā(-ās) dalībvalsts(-is) sniedz Komisijai, citām dalībvalstīm un citām ieinteresētajām personām attiecīgas ziņas un dod tām iespēju iesniegt savus apsvērumus.

4. Ja funkcionālais gaisa telpas bloks attiecas uz gaisa telpu, kas pilnībā vai daļēji ir divu vai vairāku dalībvalstu pārziņā, vienošanās, ar kuru izveido funkcionālo gaisa telpas bloku, ietver nepieciešamos noteikumus par bloka pārveidošanu un vienas dalībvalsts izstāšanos no bloka, iekļaujot pārējās noteikumus.

5. Ja saistībā ar kādu funkcionālo gaisa telpas bloku divām vai vairākām dalībvalstīm rodas nesaskaņas, kas saistītas ar to pārziņā esošo gaisa telpu, attiecīgās dalībvalstis var kopīgi aicināt Vienotās gaisa telpas komiteju paust viedokli. Komiteja adresē viedokli attiecīgajām dalībvalstīm. Neskarot 3. punktu, dalībvalstis ņem vērā šo viedokli, lemjot par risinājumu.

6. Pēc dalībvalstu paziņojumu saņemšanas par vienošanos un paziņojumiem, kas minēti 3. un 4. punktā, Komisija novērtē katra funkcionālā gaisa telpas bloka atbilstību 2. punktā noteiktajām prasībām un iesniedz novērtējuma rezultātus Eiropas Vienotās gaisa telpas komitejai apspriešanai. Ja Komisija konstatē, ka viens vai vairāki funkcionālie gaisa telpas bloki neatbilst prasībām, tā uzsāk dialogu ar attiecīgajām dalībvalstīm, lai panāktu vienprātību jautājumā par vajadzīgajiem pasākumiem stāvokļa uzlabošanai.

7. Neskarot 6. punktu, šā panta 3. un 4. punktā paredzētās vienošanās un paziņojumi ir jāpaziņo Komisijai publicēšanai *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Šādā publikācijā jānorāda datums, kurā attiecīgais lēmums stājas spēkā.

8. Ievērojot pamatregulas 5. panta 2. punktā minēto konsultāciju procedūru, līdz 2010. gada 4. decembrim izstrādā norādījumus funkcionālo gaisa telpas bloku izveidei un pārveidošanai.

9. Komisija līdz 2011. gada 4. decembrim, ievērojot pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru, pieņem īstenošanas noteikumus attiecībā uz informāciju, kura attiecīgajai(-ām) dalībvalstij(-īm) ir jāsniedz pirms funkcionālo gaisa telpas bloku izveides vai pārveidošanas saskaņā ar šā panta 3. punktu.

#### 9.b pants

#### **Funkcionālo gaisa telpas bloku sistēmas koordinators**

1. Lai veicinātu funkcionālo gaisa telpas bloku izveidi, Komisija var izraudzīties fizisku personu, kas darbosies kā funkcionālo gaisa telpas bloku sistēmas koordinators ("koordinators"). Komisija rīkojas saskaņā ar pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.

2. Neskarot 9.a panta 5. punktu, koordinators pēc ieinteresēto dalībvalstu un, attiecīgā gadījumā, trešo valstu, kuras piedalās tā paša funkcionālā gaisa telpas bloka izveidē, pieprasījuma palīdz pārvarēt grūtības sarunu gaitā, lai paātrinātu funkcionālo gaisa telpas bloku izveidi. Koordinators rīkojas, izmantojot ieinteresēto dalībvalstu un, attiecīgā gadījumā, trešo valstu, kuras piedalās tā paša funkcionālā gaisa telpas bloka izveidē, piešķirto mandātu.

3. Koordinators rīkojas objektīvi, jo īpaši attiecībā uz dalībvalstīm, trešām valstīm, Komisiju un ieinteresētajām personām.

4. Koordinators nedrīkst izpaust informāciju, kas iegūta, tam pildot savas funkcijas, izņemot gadījumus, kad ir saņemta atļauja no dalībvalsts(-īm) vai attiecīgajām trešām valstīm.

5. Koordinators pēc savas izraudzīšanas ik pēc trim mēnešiem iesniedz ziņojumu Komisijai, Vienotās gaisa telpas komitejai un Eiropas Parlamentam. Šajā ziņojumā iekļauj sarunu un panākto rezultātu kopsavilkumu.

6. "Koordinatora pilnvaras beidzas, parakstot pēdējo vienošanos par funkcionālu gaisa telpas bloku, bet ne vēlāk kā 2012. gada 4. decembrī.

## 6. Regulas 11. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“11. pants

**Attiecības ar militārajām iestādēm**

Dalībvalstis saistībā ar kopējo transporta politiku veic pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to, ka kompetentās civilās un militārās iestādes attiecībā uz īpašo gaisa telpas bloku pārvaldību noslēdz vai atjaunina rakstiskas vienošanās vai līdzvērtīgus juridiskus aktus.”

## 7. Regulas 12. panta 3. punktu aizstāj ar šādu tekstu:

“3. Sniedzot pakalpojumu paketi, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji norāda aeronavigācijas pakalpojumu radītās izmaksas un ienākumus, tos sadalot saskaņā ar 14. pantā norādīto tarififikācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem, un vajadzības gadījumā uztur konsolidētos pārskatus par citiem pakalpojumiem, kas nav aeronavigācijas pakalpojumi, kā tas būtu jādara, ja attiecīgos pakalpojumus sniegtu atsevišķi uzņēmumi.”

## 8. Regulas 14. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“14. pants

**Vispārīgi noteikumi**

Saskaņā ar 15. un 16. panta prasībām tarififikācijas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem palīdzēs nodrošināt labāku pārredzamību, nosakot, piemērojot un iekasējot maksu no gaisa telpas izmantotājiem, sniegt rentablākus aeronavigācijas pakalpojumus un nodrošināt efektīvākus lidojumus, saglabājot optimālu drošības līmeni. Šī sistēma ir saderīga arī ar 15. pantu 1944. gada Čikāgas Konvencijā par starptautisko civilo aviāciju un ar Eurocontrol tarififikācijas sistēmu maksājumiem maršrutā.”

## 9. Regulas 15. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“15. pants

**Principi**

1. Tarififikācijas sistēma pamatojas uz to aeronavigācijas pakalpojumu izmaksu uzskaiti, kas pakalpojumu sniedzējiem rodas par labu gaisa telpas izmantotājiem. Sistēmā šīs izmaksas sadala starp izmantotāju kategorijām.

2. Izmaksu bāzi maksājumiem nosaka pēc šādiem principiem:

a) izmaksas, kas jāsadala starp gaisa telpas izmantotājiem, ir aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas aprēķinātās izmaksas, ieskaitot attiecīgās kapitālieguldījumu un aktīvu amortizācijas procentu summas, kā arī uzturēšanas, ekspluatācijas, pārvaldības un administratīvās izmaksas. Aprēķinātās izmaksas ir tās izmaksas, kuras noteiktas

dalībvalsts attiecīgās valsts vai funkcionālo gaisa bloku līmenī vai nu atsaucē perioda sākumā attiecībā uz pamatregulas 11. pantā minētā atsaucē perioda katru kalendāro gadu, vai arī atsaucē perioda laikā saskaņā ar attiecīgajiem pielāgojumiem, kuros izmantoti pamatregulas 11. pantā noteiktie brīdinājuma mehānismi;

b) izmaksas, kas jāņem vērā šajā sakarā, novērtē attiecībā pret iekārtām un paredzētajiem pakalpojumiem, kurus īsteno saskaņā ar ICAO Reģionālo aeronavigācijas plānu Eiropas reģionam. Tajās var iekļaut arī izmaksas, kas rodas dalībvalsts uzraudzības iestādēm un/vai kvalificētām iestādēm, kā arī citas izmaksas, kuras rodas attiecīgajai dalībvalstij un pakalpojumu sniedzējam, sniedzot aeronavigācijas pakalpojumus. Tajās neiekļauj izmaksas par dalībvalstu noteiktajām soda sankcijām saskaņā ar pamatregulas 9. pantu vai par jebkādiem korektīviem pasākumiem, ko dalībvalstis veic saskaņā ar pamatregulas 11. pantu;

c) attiecībā uz funkcionāliem gaisa telpas blokiem un kā minēts attiecīgajos pamatnolīgumos, dalībvalstīm jāisteno pamatoti centieni, lai vienotos par tarififikācijas politikas kopējiem principiem;

d) dažādu aeronavigācijas pakalpojumu izmaksas nosaka atsevišķi, kā paredzēts 12. panta 3. punktā;

e) šķērssubsīdijas nedrīkst izmaksāt maršruta pakalpojumiem un termināļa pakalpojumiem. Ar termināļa un maršruta pakalpojumiem saistītās izmaksas proporcionāli jāsadala starp termināļa un maršruta pakalpojumiem, pamatojoties uz pārredzamu metodiku. Dažādiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem jebkurā no šīm kategorijām šķērssubsīdijas ir atļautas, tikai ja tām ir objektīvs pamatojums un ja tās skaidri identificē;

f) nodrošina to, ka izmaksu bāze maksājumiem ir pārredzama. Lai pārskatītu pakalpojumu sniedzēja prognozes, faktiskās izmaksas un ieņēmumus, pieņem īstenošanas noteikumus par to, kā pakalpojumu sniedzējiem jāsniedz informācija. Notiek regulāra informācijas apmaiņa starp dalībvalsts uzraudzības iestādēm, pakalpojumu sniedzējiem, gaisa telpas izmantotājiem, Komisiju un Eurocontrol.

3. Nosakot maksājumus saskaņā ar 2. punktu, dalībvalstis ievēro šādus principus:

a) maksājumus nosaka par aeronavigācijas pakalpojumu pieejamību ar nediskriminējošiem nosacījumiem. Piemērojot maksājumus dažādiem gaisa telpas izmantotājiem par vienu un to pašu pakalpojumu, neņem vērā izmantotāja valsts piederību vai kategoriju;

- b) ir pieļaujama dažu izmantotāju, īpaši vieglo lidaparātu un valsts gaisa kuģu atbrīvošana no maksājumiem, ja šīs izmaksas neuzliek citiem izmantotājiem;
- c) maksājumus nosaka kalendārajam gadam, pamatojoties uz aprēķinātajām izmaksām, vai arī tos var noteikt atbilstoši dalībvalstu pieņemtajiem noteikumiem, ar kuriem nosaka maksimālo līmeni vienotajai likmei vai katra gada ieņēmumiem laika periodā, kas nepārsniedz piecus gadus;
- d) aeronavigācijas pakalpojumi var dot pietiekamus ieņēmumus, kas nodrošina pamatotu atdevi no aktīviem, lai veidotu vajadzīgos kapitālieguldījumus;
- e) maksājumi atspoguļo aeronavigācijas pakalpojumu un gaisa telpas izmantotājiem pieejamo iekārtu izmaksas, ņemot vērā dažādu tipu gaisa kuģu relatīvo lietderīgo jaudu;
- f) maksājumi veicina drošu, profesionālu un efektīvu aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, lai sasniegtu augsta līmeņa drošību un izmaksu efektivitāti un ievērojot darbības mērķus, un ar tiem stimulē integrētu pakalpojumu sniegšanu, tā samazinot aviācijas ietekmi uz vidi. Ar šādu mērķi un saistībā ar valstu vai funkcionālo gaisa telpas bloku darbības rezultātu plāniem valstu uzraudzības iestādes var izveidot mehānismus, tostarp stimulus ar finansālām priekšrocībām un kavējošiem faktoriem, kas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus un/vai gaisa telpas izmantotājus mudina atbalstīt tādus uzlabojumus aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā kā potenciāla palielināšana, kavējumu skaita samazināšana un ilgtspējīga attīstība, vienlaikus uzturot optimālu drošības līmeni.

4. Komisija pieņem sīki izstrādātus šā panta īstenošanas noteikumus saskaņā ar pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.”

#### 10. Iekļauj šādu pantu:

“15.a pants

##### **Kopējie projekti**

1. Ar kopējiem projektiem var atbalstīt ATM ģenerālpilna sekmīgu ieviešanu. Ar šādiem projektiem atbalsta šīs regulas mērķus, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbības rādītājus tādās tās galvenajās jomās kā jauda, lidojumi un izmaksu efektivitāte, kā arī vides ilgtspējība, ņemot vērā būtiski svarīgos drošības mērķus.

2. Komisija saskaņā ar pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru var izstrādāt vadlīnijas par to, kādā veidā ar šādiem projektiem var atbalstīt ATM

ģenerālpilna ieviešanu. Ar šādām vadlīnijām neierobežo mehānismus ar funkcionālajiem gaisa telpas blokiem saistīto projektu izstrādei, kā par to vienojušies šo bloku dalībnieki.

3. Komisija saskaņā ar pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru var arī izlemt, ka tiek veidoti kopēji projekti ar tiklu saistītām funkcijām, kuras ir īpaši svarīgas gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu vispārējās darbības uzlabošanai Eiropā. Šādi kopējie projekti var pretendēt uz Kopienas finansējumu saskaņā ar daudzgadu finanšu shēmu. Šajā sakarībā un neskarot dalībvalstu kompetenci lemt par savu finanšu resursu izmantojumu, Komisija veic neatkarīgu izmaksu lietderības novērtējumu un attiecīgi apspriežas ar dalībvalstīm un attiecīgajām iesaistītajām pusēm saskaņā ar pamatregulas 10. pantu, izskatot visus piemērotos līdzekļus tā ieviešanai. Finansēšanas prasībām atbilstošās kopējo projektu ieviešanas izmaksas atmaksā saskaņā ar pārredzamības un nediskriminācijas principu.”

#### 11. Regulas 16. līdz 18. pantu aizstāj ar šādiem pantiem:

“16. pants

##### **Atbilstības pārskatīšana**

1. Komisija, sadarbojoties ar dalībvalstīm, paredz nepārtraukti pārskatīt atbilstību principiem un noteikumiem, kas minēti 14. un 15. pantā. Komisija dara visu iespējamo, lai izveidotu mehānismus *Eurocontrol* kompetences izmantošanai, un pārskatīšanas rezultātus darīs zināmus dalībvalstīm, *Eurocontrol* un gaisa telpas izmantotāju pārstāvjiem.

2. Pēc vienas vai vairāku dalībvalstu pieprasījuma, ja tās uzskata, ka 14. un 15. pantā paredzētos principus un noteikumus nepiemēro pareizi, vai pēc savas iniciatīvas Komisija izmeklē jebkuru apgalvojumu par neatbilstību attiecīgajiem principiem un/vai noteikumiem vai to nepiemērošanu. Neskarot 18. panta 1. punkta noteikumus, Komisija par izmeklēšanas rezultātiem informē dalībvalstis, *Eurocontrol* un gaisa telpas izmantotāju pārstāvjus. Dīvos mēnešos pēc pieprasījuma saņemšanas pēc attiecīgās dalībvalsts uzklaušanās un pēc apspriešanās ar Vienotās gaisa telpas komiteju saskaņā ar pamatregulas 5. panta 2. punktā minēto konsultāciju procedūru Komisija pieņem lēmumu par šīs regulas 14. un 15. panta piemērošanu un par to, vai attiecīgo praksi var turpināt.

3. Komisija savu lēmumu adresē dalībvalstīm un par to informē pakalpojumu sniedzēju, ciktāl šāda informēšana uz to juridiski attiecas. Jebkura dalībvalsts vienā mēnesī Komisijas lēmumu var iesniegt Padomei. Mēneša laikā Padome ar kvalificētu balsu vairākumu var pieņemt atšķirīgu lēmumu.

## 17. pants

**Pielikumu pārskatīšana**

Pasākumus pielikumu nebūtisku elementu grozīšanai, lai ņemtu vērā tehnikas vai darbību attīstību, pieņem saskaņā ar pamatregulas 5. panta 4. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

Nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ Komisija var izmantot pamatregulas 5. panta 5. punktā paredzēto steidzamības procedūru.

## 18. pants

**Konfidencialitāte**

1. Ne dalībvalstu uzraudzības iestādes, kas rīkojas saskaņā ar savu dalībvalstu tiesību aktiem, ne Komisija neizpauž konfidenciālu informāciju, īpaši informāciju par aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, to komerciālām attiecībām vai to izmaksu sastāvdaļām.

2. Šā panta 1. punkts neskar attiecīgo dalībvalstu uzraudzības iestāžu tiesības izpaust informāciju, ja tas ir svarīgi to pienākumu izpildei; šajā gadījumā informāciju izpauž samērīgi, ņemot vērā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, gaisa telpas izmantotāju, lidostu vai citu attiecīgo ieinteresēto personu likumīgās intereses savu darījumu noslēpumu aizsardzībā.

3. Informācija un dati, kurus nodrošina saskaņā ar 14. pantā minēto tarififikācijas sistēmu, ir publiski pieejami."

12. Regulā iekļauj šādu pantu:

"18.a pants

**Pārskatīšana**

Līdz 2012. gada 4. decembrim pēc šīs regulas stāšanās spēkā Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei pētījumu, kurā izvērtē juridisko, drošības, attiecīgās nozares, ekonomisko un sociālo ietekmi, kas rodas, ja tirgus principus attiecina uz informācijas sniegšanas pakalpojumiem tādās jomās kā sakari, navigācija, uzraudzība, meteoroloģija un aeronavigācija, salīdzinot ar spēkā esošajiem vai alternatīviem organizācijas principiem un ņemot vērā funkcionālo gaisa telpas bloku un pieejamo tehnoloģiju attīstību."

13. Regulas I pielikumu groza šādi:

a) pielikuma nosaukumu aizstāj ar šādu nosaukumu:

"PRAŠĪBAS KVALIFICĒTĀM IESTĀDĒM";

b) pielikuma ievadvārdus aizstāj ar šādiem vārdiem:

"Kvalificētām iestādēm:".

## 3. pants

Regulu (EK) Nr. 551/2004 groza šādi.

1. Regulas 2. pantu svītro.

2. Regulas 3. pantu aizstāj ar šādu pantu:

"3. pants

**Eiropas augšējais lidojumu informācijas reģions (EUIR)**

1. Kopiena un tās dalībvalstis cenšas panākt, ka ICAO izveido un atzīst vienotu EUIR. Šim nolūkam par jautājumiem, kas ir Kopienas kompetencē, Komisija sniedz ieteikumus Padomei saskaņā ar Līguma 300. pantu ne vēlāk kā 2011. gada 4. decembrī.

2. EUIR jāplāno, tajā iekļaujot gaisa telpu, kas ir dalībvalstu pārziņā saskaņā ar 1. panta 3. punktu, un tajā var iekļaut arī Eiropas trešo valstu gaisa telpu.

3. EUIR izveidošana neierobežo dalībvalstu atbildību par gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju izraudzīšanos to pārziņā esošajā gaisa telpā saskaņā ar pakalpojumu sniegšanas regulas 8. panta 1. punktu.

4. Šīs regulas spēkā stāšanās dienā dalībvalstis saglabā savu lomu ICAO augšējo lidojumu informācijas reģionu un lidojumu informācijas reģionu ģeogrāfiskajās robežās, kurus tiem uzticējusi ICAO."

3. Regulu papildina ar šādu pantu:

"3.a pants

**Elektroniska aeronavigācijas informācija**

1. Neierobežojot dalībvalstu publicēto aeronavigācijas informāciju un šai publikācijai atbilstīgā veidā, Komisija, sadarbojoties ar Eurocontrol, nodrošina kvalitatīvu elektronisku aeronavigācijas informāciju, kas sniegta saskaņotā veidā un datu kvalitātes un laicīguma ziņā atbilst visām attiecīgo izmantotāju prasībām.

2. Šā panta 1. punkta nozīmē Komisija:

a) Kopienas līmenī nodrošina tādas aeronavigācijas informācijas infrastruktūras izstrādi, kas veidota kā integrēts elektroniskas informācijas portāls ar neierobežotu pieejamību ieinteresētajām personām. Šī infrastruktūra nodrošina un dod iespēju piekļūt tādiem vajadzīgiem datu elementiem kā aeronavigācijas informācija, Gaisa satiksmes pakalpojumu ziņojumu biroja (ARO) informācija, meteoroloģiskā informācija un plūsmas pārvaldības informācija;

b) atbalsta aeronavigācijas informācijas sniegšanas modernizēšanu un saskaņošanu visplašākajā nozīmē un ciešā sadarbībā ar *Eurocontrol* un *ICAO*.

3. Komisija pieņem sīki izstrādātus šā panta īstenošanas noteikumus saskaņā ar pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru.”

4. Regulas 4. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“4. pants

**Gaisa telpas izmantošanas noteikumi un gaisa telpu klasifikācija**

Komisija atbilstoši pamatregulas 5. panta 3. punktā paredzētajai procedūrai pieņem īstenošanas noteikumus, lai:

- a) pieņemtu attiecīgus gaisa telpas izmantošanas noteikumu normatīvus, kas balstās uz *ICAO* standartiem un ieteicamo praksi;
- b) saskaņotu *ICAO* gaisa telpu klasifikācijas piemērošanu ar attiecīgiem pielāgojumiem, lai panāktu drošu un efektīvu gaisa satiksmes pakalpojumu nevainojamu sniegšanu Eiropas vienotajā gaisa telpā.”

5. Regulas 5. pantu svīturo.

6. Regulas 6. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“6. pants

**Tīkla pārvaldība un izstrāde**

1. Gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkcijām jānodrošina iespēja optimāli izmantot gaisa telpu un nodrošināt, ka gaisa telpas izmantotāji var izmantot vēlamās trajektorijas, vienlaikus paverot maksimālas piekļuves iespēju gaisa telpai un aeronavigācijas pakalpojumiem. Šis tīkla funkcijas ir vērstas uz to, lai atbalstītu iniciatīvas valsts līmenī un funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī, un to nodrošinās, ievērojot prasību nošķirt regulatīvās funkcijas no pamatfunkcijām.

2. Šā panta 1. punktā paredzēto mērķu sasniegšanai un neierobežojot dalībvalstu atbildību par iekšzemes maršrutiem un gaisa telpas struktūru, Komisija nodrošina, ka tiek veiktas šādas funkcijas:

- a) Eiropas maršrutu tīkla izveide;
- b) nepietiekamo resursu, jo īpaši radiofrekvenču, koordinācija vispārējās gaisa satiksmes izmantojamo aviācijas frekvenču diapazonā, kā arī radiolokācijas atstarotāju kodu koordinācija.

Pirmajā daļā uzskaitītās funkcijas neparedz vispārēja rakstura saistošus pasākumus vai politisku lēmumu pieņemšanu. Tajās ņem vērā priekšlikumus, kas radušies valsts līmenī vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī. Šīs funkcijas koordinē ar militārajām iestādēm, ievērojot saskaņotās procedūras attiecībā uz gaisa telpas elastīgu izmantošanu.

Komisija pēc apspriešanās ar Vienotās gaisa telpas komiteju un ievērojot 4. punktā minētos īstenošanas noteikumus, var uzticēt *Eurocontrol* vai kādai citai objektīvai un kompetentai struktūrai uzdevumus, kas vajadzīgi pirmajā daļā uzskaitīto funkciju izpildei. Šo uzdevumu izpildei jānotiek objektīvi un izmaksu ziņā efektīvā veidā, un tos veic dalībvalstu vai ieinteresēto personu vārdā. Šo uzdevumu izpildei nodrošina pienācīgu vadību, kas paredz nodalīt atbildību par sniegtajiem pakalpojumiem un par regulējumu, ņemot vērā visa ATM tīkla vajadzības, turklāt ar gaisa telpas izmantotāju un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju pilnīgu iesaistīšanos.

3. Komisija pēc pienācīgas apspriešanās ar nozares ieinteresētajām personām var papildināt 2. punktā uzskaitīto funkciju sarakstu. Pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, to papildinot, pieņem saskaņā ar pamatregulas 5. panta 4. punktā minēto procedūru.

4. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 5. panta 3. punktu pieņem sīki izstrādātus noteikumus šajā pantā paredzēto pasākumu īstenošanai, izņemot tos, kas minēti 6. līdz 9. punktā. Šie īstenošanas noteikumi jo īpaši attiecas uz:

- a) tādu procesu un procedūru koordinēšanu un saskaņošanu, kuru mērķis ir uzlabot aeronavigācijas frekvenču pārvaldību, cita starpā principu un kritēriju izstrādi;
- b) galveno funkciju, kuras mērķis ir laikus noteikt un piešķirt vajadzīgas frekvences Eiropas vispārējai gaisa satiksmei atvēlētajā diapazonā, lai palīdzētu nodrošināt Eiropas aviācijas tīkla izveidi un darbību;
- c) tīkla papildu funkcijām atbilstoši ATM ģenerālplānam;
- d) sīki izstrādātu kārtību lēmumu pieņemšanai, sadarbojoties dalībvalstīm, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un tīkla vadības funkcijai attiecībā uz 2. punktā minētajiem uzdevumiem;
- e) iesaistīto ieinteresēto personu apspriešanās kārtību, pieņemot lēmumus valsts un Eiropas mērogā; kā arī

f) uzdevumu un pienākumu sadali starp tīkla vadības nodrošinātājiem un valsts frekvenču pārvaldītājiem, kas skar Starptautiskās Telekomunikāciju savienības vispārējai gaisa satiksmei atvēlēto radiofrekvenču spektru, lai panāktu, ka valsts frekvenču pārvaldītāji turpina pārvaldīt piešķirtās frekvences, kuras neietekmē tīkla darbību. Gadījumos, kad tāda ietekme pastāv, valsts frekvenču pārvaldītāji sadarbojas ar tīkla vadības nodrošinātājiem, lai optimizētu frekvenču izmantošanu.

5. Par citiem gaisa telpas plānošanas aspektiem, kas nav paredzēti 2. punktā, lemj valstu vai funkcionālo gaisa telpas bloku līmenī. Šajā plānošanas procesā ņem vērā satiksmes prasības un sarežģītību, valstu vai funkcionālo gaisa telpas bloku darbības plānus un ietver vispusīgu apspriešanos ar attiecīgajiem gaisa telpas izmantotājiem vai attiecīgajām grupām, kas vajadzības gadījumā pārstāv gaisa telpas izmantotājus un militārās iestādes.

6. Dalībvalstis *Eurocontrol* vai citai objektīvai un kompetentai struktūrai uztic gaisa satiksmes plūsmas pārvaldību, nodrošinot pienācīgus pārraudzības pasākumus.

7. Īstenošanas noteikumus gaisa satiksmes plūsmas pārvaldībai, tostarp vajadzīgos pārraudzības pasākumus, izstrādā saskaņā ar pamatregulas 5. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru un pieņem saskaņā ar pamatregulas 5. panta 3. punktā minēto regulatīvo procedūru ar mērķi optimizēt gaisa telpas izmantošanas iespējas un uzlabot gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības procesus. Šiem noteikumiem jābūt labi pārredzamiem un efektīviem, lai nodrošinātu, ka jaudas piešķiršana ir elastīga un savlaicīga, ievērojot ICAO reģionālās aeronavigācijas plāna ieteikumus Eiropas reģionam.

8. Īstenošanas noteikumi gaisa satiksmes plūsmas pārvaldībai palīdz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, lidostas operatoriem un gaisa telpas izmantotājiem pieņemt pareizus lēmumus, un tie aptver šādas jomas:

- a) lidojumu plānošana;
- b) pieejamās gaisa telpas jaudas izmantošana visos lidojuma posmos, ieskaitot laika nišu piešķiršanu; un
- c) vispārējās gaisa satiksmes maršrutu izmantošana, tostarp:

— vienotas maršrutu un satiksmes izvietojuma publikācijas izveidošana,

— vispārējās gaisa satiksmes novirzīšana no noslogotiem apgabaliem un

— prioritātes noteikšana vispārējās gaisa satiksmes piekļuvei gaisa telpai, jo īpaši noslogotības un krīzes laikā.

9. Izstrādājot un pielāgojot īstenošanas noteikumus, Komisija, vajadzības gadījumā un neierobežojot drošību, ņem vērā lidojumu plānu un lidostu laika nišu saskaņību un saskaņību ar blakus reģioniem, ja tas nepieciešams.”

7. Regulas 9. pantu svītrot.

4. pants

Regulu (EK) Nr. 552/2004 groza šādi.

1. Regulā iekļauj šādu pantu:

“6.a pants

#### **Alternatīva atbilstības pārbaude**

Ja saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi (\*) izsniegtu sertifikātu piemēro sastāvdaļām vai sistēmām un ja tas pierāda atbilstību šīs regulas būtiskajām prasībām un attiecīgajiem īstenošanas noteikumiem par savietojamību, to uzskata par EK atbilstības vai lietošanas derīguma deklarāciju vai par EK pārbaudes deklarāciju šīs regulas 5. un 6. panta izpratnē.

(\*) OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.”

2. Regulas 9. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“9. pants

#### **Pielikumu pārskatīšana**

Pasākumus pielikumu nebūtisku elementu grozīšanai, lai ņemtu vērā tehnikas vai darbību attīstību, pieņem saskaņā ar pamatregulas 5. panta 4. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.”

3. Regulas 10. pantā iekļauj šādu punktu:

“2.a Piemērojot šā panta 2. punktu, dalībvalstis var paziņot, ka EATMN sistēmas un komponenti atbilst pamatprasībām un uz tiem neattiecas 5. un 6. panta noteikumi.”



4. Regulas II pielikumu groza šādi:
- a) pielikuma A daļā 2. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu daļu:
- “EATMN, tā sistēmas un komponenti saskaņotā veidā atbalsta jaunas un saskaņotas darbības koncepcijas, kas uzlabo aeronavigācijas pakalpojumu kvalitāti, ilgtspējību un efektivitāti, it īpaši drošības un jaudas ziņā.”;
- b) pielikuma B daļu groza šādi:
- i) daļas 3.1.2. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu daļu:
- “Lidojuma datu apstrādes sistēmas ļauj pakāpeniski īstenot uzlabotas, saskaņotas un apstiprinātas darbības koncepcijas visiem lidojuma posmiem, jo īpaši saskaņā ar ATM ģenerālplānu.”;
- ii) daļas 3.2.2. punktu aizstāj ar šādu punktu:
- “3.2.2. Atbalsts jaunām darbības koncepcijām
- Uzraudzības datu apstrādes sistēmas dara iespējamu pakāpenisku pieeju jauniem uzraudzības informācijas avotiem tā, lai uzlabotu
- iii) daļas 4.2. punktu aizstāj ar šādu punktu:
- “4.2. Atbalsts jaunām darbības koncepcijām
- Komunikācijas sistēmas ļauj īstenot uzlabotas, saskaņotas un apstiprinātas darbības koncepcijas visiem lidojuma posmiem, jo īpaši saskaņā ar ATM ģenerālplānu.”

5. pants

**Stāšanās spēkā**

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Regulas (EK) Nr. 551/2004 6. panta 2. un 6. punktu, kuros grozījumi izdarīti ar šo regulu, piemēro no attiecīgajos īstenošanas noteikumos norādītā datuma, bet ne vēlāk kā no 2012. gada 4. decembra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā, 2009. gada 21. oktobrī

Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētājs  
J. BUZEK

Padomes vārdā –  
priekšsēdētāja  
C. MALMSTRÖM