

EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AGENTŪRAS

ATZINUMS Nr. 3/2004

par grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, paplašinot tās darbības jomu ar noteikumiem par pilotu licencēšanu, aviopārvadājumiem un trešo valstu lidaparātiem

I. Vispārīgi noteikumi

1. Pieņemot Regulu (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi¹ ("pamatregula"), Kopienas likumdevējs aicināja Komisiju izteikt atbilstošus priekšlikumus tās darbības jomas paplašināšanai, attiecinot to uz aviopārvadājumiem un lidaparatu apkalpes locekļu licencēšanu. Tas ierosināja arī izmantot iespējas pārskatīt jautājumu par trešo valstu lidaparātiem.
2. Lai sagatavotos šādai darbības jomas paplašināšanai, pamatregulas 12. pantā ir noteikti Aģentūras uzdevumi, kas paredz pieņemt arī noteikumus par civilo lidaparātu ekspluatācijā iesaistītajām personām un organizācijām. Tāpēc tā izstrādā un pieņem atzinumus, ar kuriem Komisija pamato savas likumdošanas iniciatīvas saskaņā ar pamatregulas 14. pantu.
3. Aģentūra iesniedz Komisijai savu atzinumu, kas paredzēts to saistību izpildei, kuras iekļautas pamatregulas otrajā apsvērumā, kā arī 7. pantā un 12. panta 2. punkta b) apakšpunktā un skar noteikumus par aviopārvadājumiem, par lidaparatu apkalpes locekļu licencēšanu un par trešo valstu lidaparātiem. Šajā atzinumā ietilpst memorands, kurā izskaidrots Aģentūras viedoklis par principiem, uz kuriem balstās šo jautājumu reglamentēšana Kopienas līmenī, un pamatregulas grozījumi, kas izdarāmi, īstenojot šos principus. Tie ietver jaunus un grozītus pantus, pārskatītu II pielikumu (izslēgti lidaparāti) un pamatprasības par pilotu licencēšanu un aviopārvadājumiem.

II. Apspriešana

4. Šis atzinums pieņemts, ievērojot Aģentūras valdes noteikto procedūru². Aģentūra savā tīmekļa vietnē (www.easa.int) 2004.gada 27. aprīlī publicējusi "Apspriedes dokumentu par piemērojamību, pamatprincipiem un pamatprasībām pilotu kvalifikācijai un aviopārvadājumiem, kā arī par trešo valstu lidaparātu reglamentēšanu, kurus izmanto trešo valstu ekspluatanti" (NPA Nr. 2/2004). Šajā dokumentā Aģentūra izskaidro to iestāžu sistēmu, kuras var veikt šo darbību

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 15. jūlija Regula (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi (OV L 240 / 7.9.2002).

² Valdes lēmums par procedūru, kas jāievēro, sniedzot atzinumus, sertifikācijas specifikācijas un norādījumus. EASA MB/7/03, 27.06.2003.

reglamentēšanu, un min iemeslus, kādēļ sistēma, kas izraudzīta lidojumderīguma regulēšanai un vides aizsardzībai, jāizmanto arī aviopārvadājumiem un lidaparatu apkopes locekļu licencēšanai. Šajā sakarā tā iesniegusi pamatprasību projektu par pilotu kvalifikāciju un aviopārvadājumiem, ko var izmantot Kopienas likumdevēja izvirzīto drošības mērķu noteikšanai. Šo pamatprasību izstrādāšanā Aģentūra izmantoja tā dēvēto “pamatgrupu” brīvprātīgo atbalstu. Šīs grupas apvieno ekspertus ar pieredzi un tehniskajām zināšanām, kas palīdzējuši izstrādāt politiskās nostādnes, ņemot vērā pašreizējo starptautisko JAA³ un nozares praksi. Aģentūra izskatījusi šo grupu iesniegtos projektus, pārbaudot to atbilstību dalībvalstu saistībām pret ICAO⁴, un pielāgojusi tos, lai tie būtu tieši piemērojami vai būtu nodrošināta tiesu iestāžu kontrole pār tiesību aktiem, kas pieņemti to īstenošanai, kā tas paskaidrots tālāk 33. punktā. Aģentūra iesniedza arī savus viedokļus par komerciāla gaisa transporta regulēšanu un profesionālo pilotu licencēšanu, ievērojot pašreiz izmantoto praksi saskaņā ar vispāratzītajām Vienotajām aeronavigācijas prasībās (*Joint Aviation Requirements – JAR*). Visbeidzot tā prasīja ieinteresētajām personām izteikt atzinumu par vairākiem jautājumiem, par kuriem tai bija vajadzīga informācija, lai noteiktu pietiekami saskaņotu darbības plānu, pēc kura tā varētu izstrādāt savu atzinumu.

5. Līdz 2004. gada 31. jūlijam Aģentūra saņēmusi 1695 atsauksmes no 93 personām, valstu iestādēm, privātām sabiedrībām un nozares organizācijām. Šīs atsauksmes izskatīja Aģentūras personāls, arī darbinieki, kuri nebija iesaistīti apspriedes dokumenta sagatavošanā, lai nodrošinātu godīgu attieksmi pret visām saņemtajām atsauksmēm. To saņemšana tika apliecināta, un tās tika iekļautas atbildes dokumentā (*Comment Response Document – CRD*). Šajā *CRD* ir visu atsauksmes iesniegušo personu un/vai organizāciju saraksts, Aģentūras atbildes, politikas priekšlikumi un pārskatītās pamatprasības. Tas visiem pieejamā veidā 24. septembrī publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē.
6. Pēc šīs publikācijas līdz atzinuma sniegšanai Aģentūra nogaidīja iepriekšminētajā noteikumu izstrādāšanas procedūrā minēto minimālo laiku – divus mēnešus. Šajos divos mēnešos tā saņēma vairākas atsauksmes par savu *CRD*. Divas organizācijas, kas pārstāv amatierpilotus, (Eiropas Aerosporta organizācija un Eiropas Planieristu savienība), ierosināto darbības plānu novērtējušas atzinīgi, ja tas tiks atbilstoši interpretēts un tam būs attiecīgi īstenošanas noteikumi. Tās arī norāda uz bažām par valodu lietošanas kārtību un dažiem šajā atzinumā izmantotajiem terminiem. Viena organizācija, kas pārstāv aviācijas uzņēmējdarbību (Starptautiskās Aviācijas uzņēmējdarbības padome), arī atzinīgi novērtēja darba rezultātus, kā arī tika ņemti vērā daži tās sniegtie priekšlikumi par to, kā grozīt pamatprasības par aviopārvadājumiem. Bez tam Eiropas Reģionālā aviokompāniju asociācija sniedza komentārus jautājumā par lidaparatu apkopes locekļu psihiskās veselības stāvokli. Visbeidzot, viena ieinteresētā persona sūdzējās, ka tās atsauksmes nav iekļautas *CRD*, un uzskata, ka jānosaka atsevišķi Kopienas pamatprasības par vispārējo aviāciju un par atpūtu saistībā ar aviāciju.

³ Apvienotās aviācijas institūcijas

⁴ Starptautiskā civilās aviācijas organizācija

7. Vairākas organizācijas, kas pārstāv stjuartus, izteikušas lielu neapmierinātību ar Aģentūras secinājumiem par stjuartu licencēšanu. Aģentūra šo situāciju izprot, taču vēlreiz jāuzsver, ka ņemot vērā saņemtās atsauksmes, šai profesijai nav iespējams piedāvāt pilnu licencēšanas sistēmu. Kā norādīts *CRD*, tomēr ir paredzēts Kopienas likumdevēja uzmanību vērēt uz to, ka šis jautājums jārīcina, un uz to, ka jārod tāda politiska atbilde, kura pamato šo risinājumu.
8. Vairākās dalībvalstīs (Apvienotās Karalistes, Austrijas, Beļģijas, Dānijas, Francijas, Somijas, Vācijas, un Zviedrijas) valstu atbildīgās aeronavigācijas institūcijas (*The National Aviation authorities – NAA*) uzskatījušas par vajadzīgu pieņemt nostāju par *CRD* paredzēto darbības plānu un saņemtajām atbildēm uz atsauksmēm par to. Daudzi pievērš uzmanību jautājumam par procesu, kādā izstrādā Aģentūras atzinumu un par to iesaistīšanās apjomu tajā. Vieni pat uzskata, ka darbības plānam jāpamatojas galvenokārt uz *NAA* atsauksmēm, kuras jāizskata atsevišķi no reglamentēto personu atsauksmēm. Attiecīgi tāpēc daži prasa šo jautājumu iekļaut Valstu iestāžu padomdevējas grupas (*AGNA*) dienaskārtībā. Aģentūra atzīst, ka *AGNA* var izskatīt jebkuru ar noteikumu izstrādāšanu saistītu jautājumu, ja tam piekrīt tās locekļu vairākums. Tāpēc tā sadarbosies debašu organizēšanā, ja tās tiks pieprasītas. Tomēr tā vēlas uzsvērt, ka šis atzinums ir adresēts Komisijai, un tas jāievēro visā likumdošanas procesā, kurā iesaistītas visas dalībvalstis. Tāpēc diskusijas par darbības plāna jautājumiem, par kuriem galīgo lēmumu pieņem likumdevējs, var novest pie apšaubāmas darba dubultošanās, un reglamentējamās puses tās varētu kritizēt par to, ka tām nav nepieciešamās caurskatāmības.
9. Divas *NAA* uzskata, ka to atsauksmes nav pilnībā saprastas. Viena uzskata, ka uz tās atsauksmēm nav sniegtas pienācīgas atbildes *CRD*. Aģentūra atzīst, ka dažas saņemtās atsauksmes tā varētu būt pārpratusi, lai gan iesaistītie bija pielikuši visas pūles to pienācīgi izskatīšanai. Tas, ka šādas piezīmes izteikusi tikai neliela daļa uz *CRD* atbildes sniegušo, šķiet norāda, ka šīs pārskatīšanas rezultāts ir pietiekami kvalitatīvs, ņemot vērā, ka Aģentūra nevarēja individuāli atbildēt uz 93 atsauksmēm. Tāpēc Aģentūra uzskata, ka nav iemesla mainīt tās veikto vispārīgo analīzi vai šajā atzinumā izteiktos secinājumus.
10. Papildus procedūras aspektiem *NAA* atsauksmēs atkārtoti paustas *NPA* gaitā izteiktās nostājas, kā tas norādīts *CRD*. Daudzas no tām var attiecīgi ņemt vērā, tikai izstrādājot īstenošanas līdzekļus, un tāpēc šeit tās nav sīkāk apspriežamas. Tās, kuras tieši attiecas uz šo atzinumu, ir īsi apkopojamas šādi:
- viens ierosinājums ir paplašināt II pielikuma darbības jomu (izņemot lidaparātus), savukārt cits ir tieši pretējs;
 - daudziem ir stingri iebildumi pret amatierpilota privātās licences (*RPPL*) standartu pazemināšanu zem Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) prasībām, uzskatot, ka tādējādi netiks nodrošināts vajadzīgais drošības līmenis;
 - daži, gan atzīstot *RPPL* nepieciešamību, uzskata, ka jāpieņem lēmums valstu līmenī, un ar tām saistītās privilēģijas jāierobežo līdz izdevējas valsts teritorijai;
 - daži iebilduši pret *RPPL* izsniegšanas deleģēšanu novērtēšanas struktūrām, uzskatot, ka šim uzdevumam jāpaliek valdības ziņā;

- daži iebilduši pret to, ka *RPPL* saņemšanai nepieciešamo aeromedicīnisko novērtējumu ir tiesības veikt ģimenes ārstiem;
- lielākā daļa nav piekritusi tam, ka daļējas īpašumtiesības jāuzskata par darbību, kas nav komerciāla;
- vairāki ir nobažījušies, ka darbības plāns paredz jaunu klasifikāciju sarežģītiem lidaparātiem ar motora piedziņu, kas nav iekļauti *ICAO* sistēmā;
- ir vairāki ierosinājumi par to, ka visiem *UAV* jābūt Kopienas kompetencē;
- viens uzskata, ka trešo valstu lidaparātiem, kas pastāvīgi bāzējas kādas dalībvalsts teritorijā, jābūt tajā reģistrētiem;
- daži iebilst pret to, ka Aģentūrai uztic:
 - jaunus sertifikācijas uzdevumus vai
 - lēmumu pieņemšanas tiesības par direktīvām saistībā ar ekspluatāciju, vai
 - lēmumu pieņemšanas tiesības par trešo valstu lidaparātu drošības līmeni.

Saistībā ar iepriekšminēto, Aģentūra uzskata, ka pirms tās atzinuma grozīšanas darbības plāna jautājumi vislabāk būtu jāapspriež politiskā līmenī, un ierosina tos vispirms izskatīt šajā līmenī, kā tas paredzēts likumdošanas procesā.

11. Vairākas *NAA* par pārāk augstām uzskata dažas robežvērtības, kas noteiktas sarežģīto motora piedziņas lidaparātu definīcijās. Aģentūra piekrīt šos rādītājus pārskatīt pēc pirmās viedokļu apmaiņas par tās ierosinātās reglamentējošās sistēmas piemērotību. Šādi rīkojoties, jāņem vērā arī sportu un atpūtu pārstāvošo organizāciju atsauksmes, kas tos apstrīd kā pārlietu zemus. Tomēr šādu izmaiņu dēļ var būt nepieciešams pielāgot pamatprasības pārskatītajām robežvērtībām.
12. Dažas *NAA* kritizē pamatprasību projekta 7.c punktu par aviopārvadājumiem, kas lidmašīnas apkalpē pieprasa pilotu, kas atbild par lidojumu drošību, nedodot viņam šā pienākuma veikšanai nepieciešamās pilnvaras. Aģentūra to atzīst, taču uzskata, ka pamatregula varbūt nav piemērotākais dokuments šādu pilnvaru noteikšanai. Pirmkārt, šādas pilnvaras, kurām ir politisks raksturs, varētu piešķirt tikai pašas dalībvalstis. Otrkārt, aviācijas starptautiskās dimensijas dēļ, lai šīs pilnvaras kļūtu vispāratzītas, tās būtu jānosaka ar starptautisku konvenciju. Turklāt Aģentūra uzskata to par pierādījumu, ka izpildot pamatprasībās paredzētos pienākumus, lidaparāta kapteiņiem nerodas tiesiska atbildība, ja viņi tos veikuši pienācīgi.
13. Papildu iepriekšminētajiem iebildumiem *NAA* atbildēs bija vairāki tādi lietderīgi priekšlikumi, jo īpaši attiecībā uz tām pamatprasībām, kuri ņemti vērā šajā atzinumā.

III. Aģentūras atzinuma saturs

a. Darbības joma saistībā ar kopīgu rīcību

14. Faktiski darbības joma kopīgai rīcībai jānosaka paplašinātā pamatregulā, kurā precīzi jāparedz, uz kādiem ražojumiem, pakalpojumiem, personām vai organizācijām tā attiecas. Tādējādi uz tiem attiecas ar šo regulu noteiktās prasības un attiecīgos gadījumos to īstenošanas noteikumi.

15. Savukārt visi ražojumi, pakalpojumi, personas vai organizācijas, uz ko Kopienas kompetence neattiecas, paliek pilnīgā dalībvalstu atbildībā, kuras veic visus pasākumus drošības garantēšanai līmenī, kādā to sagaida šo valstu pilsoņi.

i) Pilotu licencēšana

16. Dalībvalstis *JAA* kontekstā jau akceptējušas, ka kopīgas prasības (*JAR – FCL*) attiecas uz gandrīz visiem pilotiem⁵, tostarp uz instruktoriem un eksaminētājiem, neatkarīgi no tā, vai tie lido personisku iemeslu dēļ vai profesionāli. Turklāt privātās licences ir sistēmas sastāvdaļa, un tās var izmantot kā posmu virzībā uz profesionāla līmeņa kvalifikāciju. Tādejādi var uzskatīt, ka nav nekāda pamata ierobežot Kopienas kompetenci tikai attiecībā uz dažām pilotu kategorijām. Tomēr Aģentūra zina par to bažām, kuri uzskata *JAR – FCL* par pārāk apgrūtināšu un ne īpaši piemērotu dažām darbībām, piemēram, sporta un atpūtas lidojumiem. Tāpēc bija jāizskata jautājums par to, ka šādas darbības nav iekļaujamas. Atbilde ir ļoti skaidra – tā kā vairākums atzīst kopīgās sistēmas priekšrocības, veicinot Kopienā brīvu pārvietošanos, tādu lidaparātu piloti, kuru darbība ir vietēja rakstura, dod priekšroku vietējo noteikumu saglabāšanai.
17. Aģentūra tāpēc uzskata, ka Kopienas kompetencē jāiekļauj visas pilotu kategorijas, izņemot lidaparātu pilotus, kas nav iekļauti pamatregulas II pielikumā. Tas ir norādīts grozītajā 4. panta 2. punktā, un neiekļaušanas apjoms sīkāk izskatīts turpmāk iv) apakšpunktā. Šajā saistībā Aģentūra arī atzīst, ka pašreizējais *JAR – FCL PPL* nosaka pārāk augstas prasības lidojumiem tikai ar vienkāršiem lidaparātiem vienkāršā gaisa satiksmes vidē, un uzskata, ka licencēšanai attiecībā uz šādiem darbības veidiem būtu vēlams izveidot papildu līmeni.

ii) Aviopārvadājumi

18. Ir panākts plašs konsenss, ka komerciālai gaisa satiksmei izmantojamo lidaparātu ekspluatācija ir jāiekļauj Kopienas kompetencē. Aģentūra uzskata, ka šajā jautājumā jau ir panākta vienošanās. Atzīts arī, ka ņemot vērā pamatregulas mērķi veicināt pakalpojumu brīvu apriti, pārējām komerciālajām darbībām jābūt pakļautām Kopienas tiesību aktiem.
19. Attiecībā uz darbību, kas nav komerciāla, var aizstāt vairākas pozīcijas. Vieni varētu iebilst, ka lidaparātu ekspluatācija, kas nav saistīta ar komercdarbību, nav jāiekļauj Kopienas tiesību aktos, un to reglamentēšana atstājama valstu ziņā. Tas tomēr varētu sarežģīt pašreizējos ierobežojumus saistībā ar dažu kategoriju lidaparātu brīvu pārvietošanos. Par kompromisu varētu uzskatīt to, ka nav iekļaujamas nekomerciālās darbības, kuras veic ar lidaparātiem, kam šādu ierobežojumu būtu mazāk.
20. Pamatojoties uz skaidri izteiktām ieinteresēto personu vēlmēm, Aģentūra uzskata, ka, izslēdzot dažu veidu lidaparātus, visas darbības – gan komerciālas,

⁵ Izņemot planieru un gaisa balonu pilotus

gan nekomerciālas – jānosaka Kopienas tiesību aktos. Tas norādīts grozītajā 4. panta 3. punktā, un apjoms, kādā nav iekļaujamas šīs darbības, turpmāk izskatīts iv) apakšpunktā.

iii) Trešo valstu lidaparāti

21. Ievērojot plašo atbalstu, ko izteikusi lielākā daļa ieinteresēto personu, Aģentūra uzskata, ka trešo valstu ekspluatantu komerciālā darbība Kopienā jānosaka ar Kopienas tiesību aktiem. Tas nepieciešams Eiropas pasažieru un pilsoņu aizsardzībai uz zemes. Kopiena tāpēc šādu komerciālo darbību uzraudzīs, vienlaikus ievērojot starptautiskos līgumus, jo īpaši attiecīgās Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) saistības. Pieņemot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu par Kopienas lidostu izmantojošo trešo valstu lidaparātu drošību (*SAFA* direktīva)⁶, Kopiena ir jau zināmā veidā noteikusi savu kompetenci par šo darbību uzraudzību. Tomēr tajā nav paredzēti kādi konkrēti līdzekļi, lai nodrošinātu to, ka trešo valstu lidaparāti Eiropas gaisa telpā ievēro attiecīgās ekspluatācijas specifikācijas. Tāpēc Aģentūra uzskata, ka šajā jomā nepieciešama turpmāka rīcība, kas aprakstīta nodaļā par īstenošanas veidiem.
22. Attiecībā uz nekomerciālo darbību, ko trešo valstu ekspluatanti veic, izmantojot trešo valstu lidaparātus, Aģentūra ir vienisprātis ar daudziem atsauksmju sūtītājiem par to, ka būtu nesamērīgi noteikt Kopienas kompetenci tikai jautājumā par ārvalstu lidaparātiem, kas vairāk vai mazāk pastāvīgi bāzējas dalībvalstu teritorijā. Tas patiesi ir vislabāk panākams, pamatregulas 4. panta 1. punkta c) apakšpunkta redakciju grozot tā, ka trešā valstī reģistrētam lidaparātam, ko dalībvalstu teritorijā izmanto dalībvalstī pastāvīgi dzīvojoša persona, tiek noteiktas tādas pašas prasības kā ES reģistrētam lidaparātam. Tomēr tā rīkojoties, Kopiena nenodrošina sev vajadzīgos līdzekļus, lai panāktu, ka trešās valsts lidaparāts ievēro noteikumus, kas nepieciešami lidojumu drošības garantēšanai Eiropas gaisa telpā, ja drošībai vajadzīgi īpaši lidaparāta aprīkojumi, apkopes locekļu kvalifikācija, vai jāievēro kādas īpašas procedūras. Laikā, kad Kopiena noteica savu kompetenci, lai ieviestu Eiropas vienoto gaisa telpu, būtu grūti saprast, kāpēc tā nav izmantojusi līdzekļus, kas tai vajadzīgi, lai ieviestu attiecīgās ekspluatācijas specifikācijas.
23. Tāpēc Aģentūra uzskata, ka trešo valstu lidaparātiem jābūt Kopienas uzraudzībā. Tā uzskata arī par vajadzīgu noteikt juridisku pamatu, saskaņā ar kuru trešo valstu lidaparātiem, ko trešo valstu ekspluatanti izmanto Eiropas gaisa telpā, nosaka atbilstošas ekspluatācijas prasības. Jābūt skaidram, ka šādas pilnvaras jāierobežo ar šo mērķi un tās nedrīkst būt vērstas uz to, lai Kopienas līmenī reglamentētu jautājumus, kas jau ir ietverti *ICAO* standartos. Tāpēc ar jauno 4. panta 1. punkta d) apakšpunktu tiek paplašināta Kopienas kompetence, tajā iekļaujot lidaparātus, kas reģistrēti trešās valstīs un ko izmanto trešo valstu ekspluatanti. Šis punkts jālasa saistībā ar 21. punktu, kurā ir atkārtoti noteikts, ka netiek aizskartas Čikāgas Konvencijā⁷ paredzētās trešo valstu tiesības.

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Direktīva (EK) Nr. 36/2004 par Kopienas lidostas izmantojošo trešo valstu lidaparātu drošību (OV L 143 / 30.4.2004).

⁷ 1944. gada 7. decembra Čikāgas Starptautiskā Civilās aviācijas konvencija.

iv) Lidaparāti/darbības, kas nav iekļauti

24. Kā minēts iepriekš, vairākas darbības nav iekļaujamas Kopienas kompetencē. Aģentūra uzskata, ka šim nolūkam labākais variants ir izmantot pamatregulas II pielikumu, lai attiecībā uz vienādiem lidaparātiem izvairītos no nekoncekvences tādos jautājumos, kā lidaparāta lidojumderīgums, ekspluatācija un apkalpes locekļu licencēšana. Tādējādi tiks novērsts arī sarežģīts pienākumu sadalījums, kas varētu nelabvēlīgi ietekmēt šo neiekļauto darbību drošību.
25. Ņemot vērā dažādas atsauksmes, Aģentūra pilnveidojusi pamatregulas II pielikuma redakciju, iekļaujot tajā izteiktos priekšlikumus. Šīs izmaiņas izskaidrojamas šādi.
- Ir pretrunīgi Kopienas kompetencē iekļaut šajā pielikumā uzskaitītos lidaparātus tikai tāpēc, ka dažas dalībvalstis tiem izsniegušas tipa sertifikātu vai sertifikātu par lidojumderīgumu līdz 2003. gada 28. septembrim, bet citas to nav izdarījušas. Tas rada neskaidrības arī tāpēc, ka ne vienmēr par to zina visas dalībvalstis. Attiecīgais noteikums tāpēc svītrots.
 - Vēsturiskiem lidaparātiem noteiktie kritēriji ir diezgan subjektīvi, kas tāpēc dažādās dalībvalstīs tiek atšķirīgi interpretēti. Redakcija precizēta, no vienas puses, ņemot vērā kritērijus, kuri pamatojas uz vienkāršu konstrukciju un vecumu, no otras puses, kritērijus, kuri pamatojas uz kvalitātes deklarācijām, kas jau noteiktas šajā pielikumā.
 - Attiecībā uz lidaparātiem, kas ir bruņotajos spēkos, ir noteikts, ka tie lidaparāti, kuriem ir arī civilā tipa konstrukcijas standarts, ir Kopienas kompetencē.
 - Otrs jautājums, kas radījis bažas, ir vieglsvara lidaparātu definīcija, kas minēta II pielikuma e) punktā, kura dažu valodu redakcijās iekļauj tikai lidmašīnas, bet dažās citās valodās – arī citu veidu lidaparātus. Tā kā nav nekāda iemesla iekļaušanas apjomu ierobežot tikai ar lidmašīnām, tām pievienoti izpletņi ar piedziņu un helikopteri. Papildus par drošības uzlabojumu iekļautas gaisa masas, ko lidmašīna uztver ar rāmim uzmontētu glābšanas izpletņu sistēmu.
 - Pievienots f) punkts, lai iekļautu žiroplānus, ko dažās ES valstīs vērtē līdzvērtīgi vieglsvara lidaparātiem. Masa paredzēta pēc pētījumiem, kas veikti lai noteiktu saprātīgu robežu, ņemot vērā pašreiz ES lidojošos žiroplānus.
 - Pievienots h) punkts, lai iekļautu modeļu kopijas, kuru konstrukcija ir līdzvērtīga oriģinālo lidaparātu konstrukcijai.
 - Izdarīti grozījumi g) un j) punktā, precizējot masas ierobežojumus un izmantojot aviācijā plašāk izmantotus terminus.

v) Citas reglamentētas darbības un profesijas

26. Šīs nodaļas ievadā jau tika uzsvērts, ka ir būtiski, lai tiesību aktā, ar ko nosaka Kopienas pilnvaras konkrētajā jomā (pamatregulā), būtu precīzi paredzēts, uz kuriem ražojumiem, personām vai organizācijām šīs pilnvaras attiecas. Izmantojot šim nolūkam īstenošanas noteikumus, nav labākais veids, kā rīkoties, jo šādi noteikumi ir bez vajadzīgā juridiskā pamata. Šā iemesla dēļ Aģentūra uzskata par vajadzīgu pievērsties dažiem pretrunīgiem jautājumiem, piemēram,

daļēju īpašumtiesību statusam, bezpilota lidaparātiem, stjuartiem, lidojumu dispečeriem un bortinženieriem. Šie jautājumi ir tiešām cieši saistīti ar ekspluatāciju un licencēšanu, un Eiropas Savienībā tiek aplūkoti dažādi.

Daļējas īpašumtiesības

27. Ņemot vērā Aģentūras saņemtās atsauksmes par daļējām īpašumtiesībām un šīs darbības arvien pieaugošo nozīmīgumu, Aģentūra uzskata, ka šajā jautājumā Kopienai jāpieņem nostāja par daļēju īpašumtiesību statusu. Pieņemot, ka šādām darbībām ir daudz kas kopīgs ar komerciālo gaisa transportu, jāatzīst, ka lidaparātu pasažieri, kas izmanto lidaparātus saskaņā ar daļēju īpašumtiesību līgumiem, paši nosaka to pārvadāšanas nosacījumus, un, izmantojot vadības līgumus, paši pieņem darbā pārvadātājus. Tāpēc Aģentūra uzskata, ka daļējas īpašumtiesības ir jāparedz Kopienas tiesību aktos. Šajā saistībā Aģentūra uzskata, ka šīs darbības ir uzskatāmas par nekomerciālām. Tāpēc grozītās regulas 3. panta i) punktā pievienota tāda definīcija par komerciālajām darbībām, kurā nav iekļautas daļējas īpašumtiesības.

Bezpilota lidaparāti (UAV)

28. Pašreiz Kopienas lidojumderīguma un vides noteikumi attiecas uz bezpilota lidaparātiem ar 150 kg vai lielāku masu. Ņemot vērā visu ieinteresēto personu pausto nostāju, Aģentūra atzīst, ka jā saglabā pašreizējā situācija, jo Kopienas tiesību akti par lidojumderīgumu un ekspluatāciju attiecas tikai uz tādiem bezpilota lidaparātiem, kuru masa ir lielāka nekā 150 kg. Tā kā to darbībai ir tādi paši parametri kā citiem lidaparātiem, tā uzskata, ka uz šiem lidaparātiem attiecināmas tādas pašas prasības kā uz visiem citiem lidaparātiem, kas veic attiecīgo darbību.

Stjuarti

29. Aģentūra uzsver, ka attiecībā uz stjuartiem ir vispārpieņemts noteikt tādas pašas drošības prasības, kas paredzētas Kopienas līmenī, lai nodrošinātu nepieciešamo apmācību, atbilstošu veselības stāvokli un pietiekamu praktiskā darba pieredzi, kā pašreiz paredzēts Komisijas priekšlikumā, kas nosaka vienotas prasības gaisa transporta komercpārvadājumiem⁸. Tas jā saglabā, un uz stjuartiem jāattiecina Kopienas tiesību akti.

Lidojumu dispečeri

30. Savā apspriedes dokumentā Aģentūra ir prasījusi ieinteresētām personām izteikt viedokli par to, vai uz lidojumu dispečeriem jāattiecina Kopienas tiesību akti. Izvērtējot atsauksmes, Aģentūra atzinusi, ka lidojumu dispečeru profesija nav jāreglamentē, bet to funkcijas ir attiecināmas uz Kopienas tiesību aktiem, kā tas ierosināts iepriekšminētajā Komisijas priekšlikumā.

Bortinženieri

⁸ COM (2000) 121 galīgais 24.03.2000-OV C 311 E datēts 31.10.2000, grozījumi izdarīti ar COM (2004) galīgais 10.2.2004.

31. Ņemot vērā, ka bortinženieru funkcija pakāpeniski izzūd, ir apšaubāmi, vai bortinženieri jāreglamentē Kopienas līmenī. Pēc atsauksmēm, kas saņemtas par šo jautājumu, kļūst skaidrs, ka ir pārliecinošs atbalsts tam, lai ievērotu *ICAO* praksi. Lai gan pamatprasības par pilotu licencēšanu, kas no jauna iekļautas III pielikumā, uz šo profesiju neattiecas, Aģentūra savlaicīgi veiks vajadzīgo darbu. Tas norādīts grozītās regulas 7.ter pantā.

b. Drošības mērķi

32. Pašreiz drošības mērķi noteikti ar *ICAO* pieņemtajiem standartiem un dalībvalstu pieņemtajiem pamata tiesību aktiem, izveidojot civilās aviācijas reglamentējamo pamatu. Parasti šie valstu pamata tiesību akti attiecas uz izpildvaras deleģēšanu valdības iestādēm vai neatkarīgām civilās aviācijas iestādēm. Tajos ir ļoti maz rezultātu, kurus vēlas likumdevējs. Tādējādi tie atļauj izpildvaras līmenim darboties pēc saviem ieskatiem, īstenojot *ICAO* standartus un nosakot drošības mērķus atbilstoši politiskajam spiedienam par nelaiemes gadījumu vai to atkārtošanos novēršanu.
33. Tā kā Kopiena nav Čikāgas Konvencijas līgumslēdzēja puse, *ICAO* standarti nav Kopienas tiesību aktu daļa, lai gan tie ir dalībvalstīm saistoši un zināmā mērā jāievēro arī Kopienā. Turklāt saskaņā ar Eiropas Kopienu Tiesas jurisprudenci par izpildu pilnvaru deleģēšanu Kopienas struktūrām ir nepieciešams, lai likumdevējs pietiekami skaidri un konkrēti noteiktu mērķus tā, lai būtu iespējams veikt šo deleģēto struktūru tiesisku uzraudzību. Visbeidzot, bet ne mazāk svarīgi ir dažās civilās aviācijas nozarēs paredzēt pašuzraudzību, kas kopumā jau notiek lielās atpūtas aviācijas nozarēs, drošības mērķiem jābūt noteiktiem pietiekami sīki izstrādātiem, lai varētu tos tieši īstenot nozare vai citas personas, uz kuriem tie attiecas. Noslēdzot, paplašinātajā pamatregulā skaidri un precīzi jānosaka Kopienas drošības mērķi attiecībā uz noteikumiem par aviopārvadājumiem un par lidaparātu apkalpes locekļu licencēšanu.
34. Pēc apspriešanās Aģentūrai ir viedoklis, ka pamatregulā jānosaka sīki izstrādātas pamatprasības, kā jau tas izdarīts attiecībā uz aviācijas ražojumu lidojumderīgumu. Šādas pamatprasības par pilotu licencēšanu un aviopārvadājumiem iekļautas grozītās regulas attiecīgi III un IV pielikumā. Tās paredzētas pienācīgai visu ar reglamentējamo jomu saistīto iespējamo risku samazināšanai. Tās izstrādātas tā, lai iespējami pilnīgi aptvertu visus darbības veidus (komerciālo, uzņēmējdarbības un atpūtas aviāciju). Tie paredzēti, lai izveidotu pietiekamu juridisko bāzi *JAR – OPS*, *JAR – FCL* un *JAR – STD* pieņemšanai par iespējamajiem īstenošanas noteikumiem tā, lai novērstu pārrāvumus un birokrātiskus pārejas šķēršļus.

c. Īstenošanas veidi

35. Paplašinātajā pamatregulā jānorāda, kā īstenojamas pamatprasības. Cita starpā jānorāda, vai atbilstības apliecināšanai jāizsniedz oficiāls sertifikāts par trešās personas atbilstību, vai paša aizpildīta deklarācija. Tāpat jānosaka arī, ka jāsniedz

ziņas par to, kā atbilstību uzskatāmi pierādīt. Ja šāda informācija ir pārlietu sarežģīta vai gara, attiecīgi Komisijai, dalībvalstīm vai nozarei ir jāpiešķir izpildu pilnvaras izstrādāt vajadzīgos īstenošanas noteikumus, īstenošanas noteikumus valstī vai nozares standartus. Ja vajadzīgs, jāidentificē par sertifikāta izsniegšanu atbildīgās struktūras vai struktūras, kurām jāapliecina atbilstība. Tās var būt gan pati Aģentūra, valstu pārvaldes vai atbilstoši akreditētas novērtēšanas struktūras. Pēdējā gadījumā jānosaka akreditācijas kritēriji un jāizraugās akreditācijas iestādes.

36. Iespējas īstenot kopīgus drošības mērķus ir ļoti dažādas. To izvēle ir politisks lēmums, kas atkarīgs no tā, kā konkrēto jautājumu uztver sabiedrība, kā arī no konkrētās nozares tradīcijām un kultūras. Izdarot šādu izvēli, jāņem vērā līmenis, kādā paredzēts panākt vienveidību noteikta veida darbībās, Komisijai pieņemot kopīgus īstenošanas noteikumus, vienveidību var sasniegt iespējami labāk. Šajā izvēlē jāņem vērā arī starptautiskie pamatprincipi, lai nepamatoti neierobežotu Eiropas pilsoņu un sabiedrību pārvietošanos citur pasaulē. Visbeidzot, taču ne mazāk svarīgi ir, lai izdarot šādu izvēli, tiktu ievēroti labas valsts pārvaldes principi ⁹ tā, lai iespējami pilnīgi izmantotu pieejamos resursus un turpmāk attīstītu atbildības sajūtu, reglamentējot ar civilās aviācijas drošību saistītos jautājumus.

i) Pilotu licencēšana

37. Aģentūra uzskata, ka komerciālai darbībai izmantojamu lidaparātu nedrīkst pilotēt bez licences. Tāpēc regulas grozījumos iekļauta šāda saistība un paredzēta juridiskā bāze ar to saistītajām priekšrocībām. Aģentūra uzskata arī, ka pilotu apmācība jāveic tikai apstiprinātās organizācijās, un šim nolūkam izmantojamajām pilotu sintētiskām apmācībām un treniņierīcēm ir jābūt sertificētām. Kā jau dalībvalstis to akceptējušas JAA sistēmā, Aģentūra uzskata, ka ir ieteicams pieņemt kopīgus noteikumus par šādu licenču izsniegšanu un uzturēšanu, kā arī par apstiprināšanu un sertifikātiem. Šie noteikumi jāpieņem, izmantojot komitoloģijas procedūru ¹⁰. Tie jāīsteno valstu līmenī, izņemot attiecībā uz trešo valstu organizācijām un trešo valstu pilotu sintētisko apmācību un treniņierīcēm, kurām jābūt Aģentūras uzraudzībā. Iepriekš minētie īstenošanas veidi paredzēti grozītās regulas 7. panta 1., 2., 3., 4. punktā un 15.*bis* pantā.
38. Ņemot vērā atsauksmes, attiecībā uz nekomerciālajām darbībām Aģentūra uzskata, ka visu korporatīvo un smago lidaparātu ar motora piedziņu pilotiem jābūt licencei, kas iekļauta pašreizējā JAR – FCL sistēmā. Aģentūra patiesi uzskata, ka par kritērijiem, pēc kuriem nosaka vajadzīgās licences veidu un atbilstošākās prasības attiecībā uz pilotu veselības stāvokli un tiem vajadzīgo apmācību, ir jāizmanto lidaparāta un tā ekspluatācijas vides sarežģītība. Šis jautājums turpmāk apskatīts iv) punktā. Tāpat kā iepriekš, Aģentūra uzskata, ka noteikumi par šādām licencēm jāpieņem Komisijai, izmantojot komitoloģijas procedūru. Tie jāīsteno valstu līmenī, izņemot attiecībā uz trešo valstu

⁹ COM (2001) 428 galīgais 25.07.2001.

¹⁰ Lēmums 1999/468/EKK.

organizācijām un trešo valstu pilotu sintētisko apmācību un treniņierīcēm, kurām jābūt Aģentūras uzraudzībā.

39. Ņemot vērā ieinteresēto personu domas, Aģentūra uzskata, ka licencēm jābūt arī atpūtas un sporta lidaparātu pilotiem. Kā minēts 0 punktā, esošā *JAR – FCL PPL* tiek uzskatīta par pārāk augstas prasības izvirzošām pilotiem, kas lido tikai ar vienkāršiem lidaparātiem vienkāršā gaisa satiksmes vidē. Šā iemesla dēļ Aģentūra uzskata, ka ir jāparedz jauna veida privātā pilota licence – *RPPL*, kas ir alternatīva esošajai *JAR – FCL PPL*. Šādu licenču īpašniekiem nebūs atļauts pilotēt sarežģītus lidaparātus ar motora piedziņu vai strādāt komercaviācijā; var tikt ierobežota pieeja arī konkrētām teritorijām ar augstu satiksmes intensitāti. Pieprasot pilnu licenci, *RPPL* īpašniekiem var dot kredītpunktus. Tomēr šādi licencei jānodrošina brīva pārvietošanās visā teritorijā, uz ko attiecas Līgums. Ņemot vērā Eiropas Kopienas teritorijas lielumu un ar Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas EBTA valstīm ¹¹ noslēgtos asociācijas līgumus, Aģentūra neuzskata, ka pilnīga atbilstība *ICAO* I pielikumam ir prasība šīs jaunās licences saņemšanai. Tas norādīts grozītās regulas 7. panta 2. punkta a) apakšpunktā.
40. Aģentūra arī uzskata, ka šādas *RPPL* var izsniegt novērtēšanas struktūras. Aģentūra patiesi uzskata, ka dalībvalstīm šī loma nebūtu jāuzņemas regulāri, jo ir likumīgi īstenot principus, kas izstrādāti Komisijas Baltajā grāmatā par Eiropas pārvaldi, un šīs kategorijas pilotiem dot iespējas sevi pārvaldīt pēc pašu ieskatiem. Tāpēc grozītās regulas 7. punkts ietver vajadzīgo juridisko pamatu, cita starpā arī pilnvaras Komisijai, lai pieņemtu vajadzīgos īstenošanas noteikumus, kā arī kritērijus šādu novērtēšanas struktūru akreditācijai. Visbeidzot Aģentūra uzskata, ka par šādas akreditācijas kompetento struktūru jākļūst pašai Aģentūrai, kā arī dalībvalstu atbildīgajām aeronavigācijas institūcijām, lai pretendentiem būtu izvēles iespējas. Tomēr Aģentūra atzīst, ka uzreiz visās dalībvalstīs var nebūt iespējams šim darbam atrast struktūras ar pienācīgu kvalifikāciju. Tāpēc, ņemot vērā ieinteresēto kopienu atsauksmes, var būt nepieciešams noteikt pārejas mehānismu.
41. Pilotu licencēšanai nepieciešams arī, lai tiktu uzrādīta atbilstība noteiktajiem veselības stāvokļa kritērijiem. Aģentūras viedoklis sakrīt ar vispārēju konsensu, ka attiecībā uz komercekspluatācijā iesaistītiem pilotiem vai sarežģītu motora piedziņas lidaparātu pilotiem ir vajadzīgi vienoti īstenošanas noteikumi, un ka šim nolūkam izmantojamajiem medicīnas centriem un novērtēšanā iesaistītajiem aeromedicīniskajiem pārbaudītājiem ir jābūt atzītiem. Jautājumā par vieglajiem atpūtas vai sporta lidaparātiem Aģentūra uzskata, ka jāievieš elastīga pieeja, izmantojot mazāk stingrus vienotus noteikumus.
42. Tādejādi Aģentūra uzskata, ka Komisijai jāpiešķir pilnvaras pieņemt īstenošanas noteikumus par medicīnisko piemērotību. Šie noteikumi pamatojas uz pašreizējā *JAR – FCL 3* medicīniskajiem standartiem, un tie jāattiecinā uz visu kategoriju pilotiem, izņemot pilotus ar *RPPL*, kuriem jāizstrādā mazāk stingri noteikumi. Turklāt Aģentūra uzskata arī, ka Kopienas līmenī jāpieņem īstenošanas noteikumi par aeromedicīnisko pārbaudītāju un centru akreditāciju. Šādi

¹¹ Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija

rīkojoties, Aģentūra uzskata, ka par piemērotiem *RPPL* pilotu veselības stāvokļa pārbaudītājiem var atzīt ģimenes ārstus. Atbilstības pārbaudi personām, kas reģistrētas to teritorijā, veic valstu atbildīgās aeronavigācijas institūcijas, turpretim Aģentūra, ja vajadzīgs, to veic ārvalstu organizācijām. Šī politiskā nostādne ir iekļauta grozītās regulas 7. panta 2. punkta b) apakšpunktā, 7. panta 6. punktā un 15.*bis* pantā.

43. Ņemot vērā dažādās saņemtās atsauksmes par nepieciešamību *EASA* ietvaros iekļaut *Joint Operation Executive Board – JOEB* procesu, Aģentūra vienlaicīgi uzskata arī, ka drošību un vienādību vislabāk veicināt, pēc vajadzības radot iespējas pieņemt apmācību prasības, lai izdotu individuālos reitingus, kas vajadzīgi konkrētā lidaparātu tipa ekspluatācijai. Vajadzīgās pilnvaras iekļautas grozītās regulas 15.*bis* pantā.

ii) Aviopārvadājumi

44. Pašreiz ir panākts konsenss par nepieciešamību pakļaut sertifikācijai visus komerciālos gaisa transporta pārvadātājus, kas jau tiek veikts, gan dalībvalstu līmenī, plaši īstenojot *JAR – OPS 1* un *3*, gan sarunās par iepriekšminēto Komisijas priekšlikumu saistībā ar vienotu prasību noteikšanu par komercpārvadājumiem ar lidmašīnām. Tas dalībvalstīm ļauj ievērot *ICAO* ieteikumus un dokumentus. Par citām komercdarbībām, izņemot komerciālo gaisa transportu, Aģentūra atbalsta ieinteresēto personu lielākās daļas viedokli, ka sertifikācijas procesam jānotiek arī attiecībā uz komercdarbībām, pamatojoties uz kopīgiem īstenošanas noteikumiem.
45. Tāpēc Aģentūra uzskata, ka jāpieņem vienoti noteikumi par sertifikātu izsniegšanu komerciālajiem pārvadātājiem. Šādi sertifikāti jau ir izsniegti valstu līmenī, un tā tas jāturpina parasti tādēļ, ka tā ir pašreizējā Kopienas tiesību īstenošanas prakse. Tomēr Aģentūrai jābūt tiesībām piešķirt pilnvarojumu attiecībā uz ekspluatācijas direktīvām, kas vajadzīgas ekspluatācijas drošības garantēšanai gadījumos, kad, centralizēti pieņemot lēmumu, ir labāk sasniedzama viendabība. Ņemot vērā arī lidojuma un atpūtas laika reglamentēšanas īpatnības, Aģentūra uzskata, ka jāievieš zināma elastība, pilnvarojot to izdot sertifikācijas specifikācijas, kurās ir konkrētas standarta lidojuma ilguma ierobežošanas shēmas, kas ir pieņemami līdzekļi atbilstības ievērošanai saistībā ar pamatprasību nodrošināšanu. Tā kā visas ekspluatācijas nav iespējams iekļaut šādās standarta shēmās, Aģentūrai jābūt iespējām pašai katrā konkrētā gadījumā pieņemt shēmas atsevišķiem pārvadātājiem, ja tas ir vajadzīgs, lai nodrošinātu viendabību un godīgu konkurenci tirgū. Tāpēc Komisijai un Aģentūrai šo uzdevumu izpildei jāpiešķir attiecīgas pilnvaras. Vajadzīgie pilnvarojuma noteikumi paredzēti grozītās regulas 7.*bis* panta 2., 4., 5. punktā un 15.*ter* panta 3. un 4. punktā.
46. Par korporatīvo aviāciju, ņemot vērā visas saņemtās atsauksmes, Aģentūra uzskata, ka lidaparātu ekspluatācija korporatīvām vajadzībām neatšķiras no tādu pašu lidaparātu izmantošanas citām vispārīgām aviācijas darbībām, un šāds stāvoklis pats par sevi nepalielina attiecīgos riskus. Tādejādi Aģentūra secina, ka nav nekādas vajadzības pret šo darbības veidu izturēties citādi nekā pret pārējām nekomerciālajām darbībām.

47. Par vispārīgām aviācijas darbībām, lai gan ieinteresētās personas piekrīt, ka tieši tām jānosaka pamatprasības, Aģentūra pauž viedokli, ka iespējams nav pilnīgi pareizi reglamentēt visas saistītās darbības. Pirmkārt, parastā prakse ir izmantot ekspluatācijas īstenošanas noteikumus, lai nodrošinātu juridisku pamatu īstenošanas noteikumiem, kas saistīti ar gaisa telpas izmantošanu, vai ar prasībām, kas attiecas uz dažiem darbības veidiem, piemēram, avārijas situācijām un radioiekārtām. Tāpēc ir nepieciešams paredzēt īstenošanas noteikumu pieņemšanu, lai piešķirtu pilnvaras noteikt vismaz šādas prasības attiecībā uz visiem ekspluatācijas veidiem. Otrkārt, sarežģītiem motora piedziņas lidaparātiem ir tā pati ekspluatācijas vide, kas komerciālā gaisa transportā izmantojamajiem lidaparātiem, kuri iespējams tādējādi apdraud sabiedrisko gaisa transportu. Bez tam, to sarežģītība un izmēri nosaka tādas loģistikas vajadzību, kas ir atbilstošāka komerciālajam gaisa transportam. Šā iemesla dēļ, lai samazinātu risku un ekspluatāciju pielāgotu izmantojamajai loģistikai, jāpieņem īstenošanas noteikumi, kas ir salīdzināms kopums. Tādējādi Aģentūra uzskata, ka vispārīgās aviācijas lidaparātu ekspluatācija jāreglamentē, piemērojot īstenošanas noteikumus, kas atbilstoši pielāgoti lidaparāta sarežģītībai, nevis darbības veidam.
48. Nesarežģītiem lidaparātiem jāpieņem vienkārši īstenošanas noteikumi, lai piešķirtu pilnvaras noteikt ekspluatācijas specifikācijas, kas saistītas ar gaisa telpas izmantošanu vai īpašu ekspluatāciju, kura jānosaka Kopienas līmenī. Tas neierobežo dalībvalstu iespējas pašām piešķirt pilnvarojumu, lai noteiktu tikai reģionāla līmeņa ekspluatācijas specifikācijas, pār kurām ir atbilstoša Kopienas kontrole. Iepriekšminētajiem īstenošanas noteikumiem jābūt tieši piemērojamiem, un atbilstība tiem jāpārbauda dalībvalstīm bez nepieciešamības veikt sertifikāciju vai aizpildīt deklarāciju.
49. Par sarežģītiem motora piedziņas lidaparātiem nepieciešami vispusīgāki noteikumi, kā izskaidrots iepriekš, lai pielāgotu riska samazināšanas pasākumus attiecīgajam riskam. Attiecībā uz atbilstības pārbaudi šiem noteikumiem Aģentūra nav uzskatījusi par vajadzīgu paredzēt sertifikācijas procesu un uzskata, ka pietiek ar *JAR – OPS 2* paredzēto deklarāciju.
50. Aģentūra tāpēc uzskata, ka visa nekomerciālā ekspluatācija ir jāreglamentē, ka Komisijai komitoloģijas procedūrā jānosaka vienoti noteikumi, un šie noteikumi jāpielāgo atbilstoši lidaparāta sarežģītībai. To īstenošana jāpārtrauc valstu līmenī bez nepieciešamības veikt sertifikāciju, bet ievērojot prasību par deklarācijas aizpildīšanu sarežģītu motora piedziņas lidaparātu gadījumos. Tomēr, kā izskaidrots iepriekš, komerciālas ekspluatācijas gadījumā pēc vajadzības Aģentūrai jāpiešķir izpildpilnvaras noteikt ekspluatācijas direktīvas. Šāda politiskā nostādne norādīta grozītās regulas *7.bis* panta 3., 4. un 5. punktā un *15.ter* panta 3. punktā.
51. Ņemot vērā dažādas atsauksmes un nepieciešamību *EASA* ietvaros integrēt *JOEB* procesu, Aģentūra vienlaikus uzskata, ka drošību un viendabību vislabāk panākama, pēc vajadzības radot iespējas pieņemt standarta sarakstus par minimālo aprīkojumu, kas vajadzīgs konkrētu veidu lidaparātu ekspluatācijai

attiecīgajā vidē, tā dēvētie “minimālā aprīkojuma māstersaraksti”. Vajadzīgās pilnvaras iekļautas grozītās regulas 15.ter pantā.

iii) Trešo valstu lidaparāti

52. Savā apspriešanas dokumentā Aģentūra ir jau atzinusi, ka īstenošanas veidu reglamentēšanā saistībā ar trešo valstu lidaparātiem, ko ekspluatē trešo valstu pārvadātāji, ir jāņem vērā esošais *ICAO* satvars. Ir arī apstiprināts, ka kopīgi noteikumi ir jau noteikti ar *SFA* direktīvu, lai apliecinātu to, ka lidaparāts atbilst attiecīgajiem *ICAO* standartiem. Tā tomēr norādījusi, ka, ņemot vērā pēdējos notikumus, ir jādara daudz vairāk, lai pienācīgi aizsargātu Eiropas pilsoņus.
53. Ievērojot saņemtās atsauksmes, Aģentūra uzskata, ka *SFA* direktīvas noteikumi jāiestrādā Komisijas īstenošanas noteikumos, un ka Komisijai jāpiešķir vajadzīgās pilnvaras, lai organizētu trešo valstu lidaparātu uzraudzību. Šajā saistībā Aģentūrai jāanalizē savāktie dati un jāizdara secinājumi par trešo valstu lidaparātu drošību; tai jāpiešķir arī pilnvaras apliecināt tādu lidaparātu lidojumderīgumu, kas neatbilst *ICAO*, un izsniegt attiecīgas lidošanas atļaujas. Aģentūra tomēr atzīst, ka šādas pilnvaras nedrīkst vērst uz to, ka pašai Aģentūrai tiek pieprasīts risināt ikdienas jautājumus, un ka tai jāorganizē efektīva darba dalīšana. Šī politiskā nostādne norādīta grozītās regulas 5. panta 2. punktā, 3. punkta j) apakšpunktā un 5. punkta d) apakšpunktā, 7. quater pantā un 15. panta 1. punkta k) un l) apakšpunktos.
54. Attiecībā uz trešo valstu lidaparātu ekspluatāciju Aģentūra uzskata, ka trešo valstu pārvadātājiem jāparedz tādi paši nosacījumi kā Kopienas pārvadātājiem veicot tādu pašu ekspluatāciju, ja tie ir teritorijā, uz kuru attiecas Līgums. Tajā jo īpaši ietilpst nepieciešamība komercpārvadātājiem no ārvalstīm iegūt Kopienas sertifikātu. Tāpēc Komisijai jāpiešķir vajadzīgās pilnvaras, lai noteiktu šādu sertifikātu izsniegšanas nosacījumus. Pamatregulā jau ir noteikts, ka tos izsniedz Aģentūra. Protams, jāveicina sertifikācija, slēdzot divpusējus līgumus ar trešām valstīm, lai novērstu daudzkārtīgu sertifikāciju. Uz trešo valstu pārvadātājiem attiecas tie paši īstenošanas noteikumi, kas uz ES pārvadātājiem. Šī politiskā nostādne norādīta grozītās regulas 7.bis panta 2., 4. un 5. punktā un 15.ter panta 2. punktā.

iv) Sarežģīti motora piedziņas lidaparāti

55. Iepriekšējos ii) un iii) punktos izdarītie secinājumi liecina, ka ir jānosaka slietņi starp divu kategoriju lidaparātiem, ko izmanto nekomerciālai darbībai un kam vajadzīgi īstenošanas veidi diviem dažādiem tipiem. Lai noteiktu šo slietņi, Aģentūra ņemusi vērā saistībā ar *NPA* procesu saņemto informāciju, un esošos slietņus, piemēram, *JAR – OPS 2* projektā paredzētos. Tā uzskata arī par būtisku izvairīties no augstāku prasību noteikšanas lidaparātu īpašniekiem un pārvadātājiem, nekā tas nepieciešams sakarā ar to lidaparātu un parastās darbības vides sarežģītību, lai iespējami labi norādītu uz pašreizējo situāciju. Visbeidzot tā uzskata, ka ir svarīgi izveidot vienkāršu sistēmu, kas visiem ir labi saprotama un viegli īstenojama.

56. Aģentūra secina, ka šādu sliksni iespējams noteikt, tikai pamatojoties uz lidaparāta sarežģītību, neņemot vērā tā ekspluatācijas veidu. Tādēļ grozītās regulas 3. panta j) punktā pievienota sarežģītu motora piedziņas lidaparātu definīcija. Šīs kategorijas lidaparātiem jāatbilst visām aviopārvadājumiem noteiktajām pamatprasībām, izmantojot atbilstošus īstenošanas noteikumus, un tie jāvada pilotiem, kuriem ir *JAR – FCL* sistēmas licence, savukārt vieglajiem lidaparātiem jāatbilst vienkāršākam pamatprasību kopumam, un tos var vadīt piloti, kuriem ir *RPPL* licence.
57. Tā kā dažas ieinteresētās personas apšaubā jaunu kategoriju noteikšanu, kas *ICAO* sistēmā nav paredzētas, Aģentūra atgādina, ka jēdziens par sarežģītiem motora piedziņas lidaparātiem jau ir Kopienas sistēmas sastāvdaļa, jo M-daļā atzīts par pamatotu, ka lielākiem un sarežģītākiem lidaparātiem tādu pašu standartu nodrošināšanā ir augstākas prasības attiecībā uz tehniskajām apkopēm. Ievērojot saņemtās atsauksmes, tā uzskata, ka nav vienkāršāka paņēmiena lielākās daļas ieinteresēto personu vajadzību apmierināšanai, kuri prasījuši īpašu kārtību, kas piemērota vieglo un vienkāršo lidaparātu nekomerciālai ekspluatācijai.

v) Citas reglamentētās darbības un profesijas

58. Kā jau minēts šīs nodaļas ievadā, pamatregulā jānosaka, kā pierādīt atbilstību pamatprasībām, un jāparedz to iespējamie īstenošanas noteikumi. Tas konkrēti attiecas uz reglamentētajās profesijās strādājošo personu licencēšanas nepieciešamību. Šajā saistībā Aģentūra prasīja ieinteresētajām personām paust viedokli par to, vai licence jāizsniedz stjuartiem un lidojumu dispečeriem.

Stjuarti

59. Kā jau iepriekš uzsvērts 29. punktā, Aģentūra uzskata, ka stjuartiem jāparedz vienotas prasības, kuras nosaka Komisijas īstenošanas noteikumus. Lai nodrošinātu šādu prasību ievērošanu, nosakot sertifikācijas procesu, Aģentūra ņemusi vērā vairākuma viedokli. Tāpēc tā nevar ieteikt, ka uz stjuartiem jāattiecinā licencēšanas sistēma, kaut gan sākotnēji to ierosināja. Tomēr taisnīguma labad Aģentūra vērs likumdevēja uzmanību uz nepieciešamību šo jautājumu izskatīt, ievērojot to, ka šis jautājums ir vairāk politisks nekā jautājums, kas saistīts ar drošību. Šādi rīkojoties, jāņem vērā pamatregulā paredzētais mērķis par brīvu pārvietošanos, un fakts, ka gandrīz visās dalībvalstīs lielākajai daļai personāla, kas saistīti ar aviācijas drošību vai pienākumiem par drošību, piemēram, apkalpes locekļiem, ekspluatācijas inženieriem un lidostu drošības kontrolieriem jābūt oficiālam sertifikātam, bet vairākumā dalībvalstu tas nav nepieciešams stjuartiem.

Lidojumu dispečeri

60. Kā jau minēts 30. punktā, Aģentūra lidojumu dispečerus neuzskata par reglamentējamu profesiju. Tāpēc tā nav ierosinājusi to, ka personālam, kam piešķirta lidojumu vadības funkcija, būtu vajadzīgs oficiāls sertifikāts. Tomēr

Aģentūra uzskata par pieņemamu veidu lidojumu dispečeru funkciju prasību ievērošanā ir apsvērt lidojumu dispečeru profesionālās kompetences atestācijas noteikšanu, ko veic pārvadātājs, ja tas pieņem šādu lēmumu. Ja turpmāk gūtu atbalstu šāda pieeja, būs jāveic papildu darbs, izstrādājot attiecīgos īstenošanas noteikumus.

Personāls, kas pēc tehniskajām apkopēm pieņem lidaparātus, daļas un ierīces

61. Ņemot vērā dažādās atsauksmes par nepieciešamību EASA ietvaros iekļaut *Joint Operation Executive Board – JOEB* procesu, Aģentūra vienlaicīgi uzskata arī, ka vislabāk drošību un viendabību veicina, radot iespējas pieņemt pēc vajadzības apmācību prasības, lai izdotu individuālos reitingus, kas vajadzīgi personāla sertifikācijai darbiniekiem, kas atbild par ražojumu, daļu un ierīču pieņemšanu pēc konkrētu lidaparātu veidu tehniskajām apkopēm. Vajadzīgās pilnvaras iekļautas grozītās regulas 15. panta 3. punktā.

d. Dažādi grozījumi

i) Lidošanas atļaujas

62. Apsverot trešo valstu lidaparātu reglamentēšanu, jāizskata jautājums par lidošanas atļaujām lidaparātiem, kas neatbilst ICAO standartiem. Kā izskaidrots 0 punktā, laba politikas nostādne paredz darbu sadalījumu starp Aģentūru un NAA, no kurām pirmā vairāk vai mazāk pastāvīgi nodarbojas ar lidošanas atļaujām, savukārt pēdējās uz vienotu noteikumu pamata izskata ar atļaujām saistītos jautājumus. Šis jautājums pēc būtības neatšķiras no jautājuma par lidošanas atļauju piešķiršanu ES reģistrētajiem lidaparātiem, kas tika izvirzīts izskatīšanai komitejā, kura palīdz Komisijai, apspriežot Komisijas 2003. gada 24. septembra Regulu (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju.¹² Aģentūra uzskata, ka iestrādājot minētajā regulā trūkstošos noteikumus, ir jāizmanto tie paši principi, un šajos pamatregulas grozījumos jāizmanto iespējas precizēt ar to saistīto uzdevumu sadalījumu. Tas izdarīts grozītās regulas 7. *quater* pantā un 15. panta 1. punkta k) un l) apakšpunktos.

ii) Kopienā projektētās un ražotās produkcijas sertifikācija

63. Pamatregulas 5. panta 1. punktā noteikts, ka visiem lidaparātiem, tostarp arī Kopienā projektētajiem vai ražotajiem, ir jāatbilst I pielikumā noteiktajām pamatprasībām. Turpmāk 5. panta 2. punktā izskaidroti dalībvalstīs reģistrēto lidaparātu sertifikācijas procesi; 5. panta 3. punktā noteikts, kā izsniedzamas lidošanas atļaujas un ierobežota derīguma sertifikāti par lidojumderīgumu; un 5. panta 4. punktā piešķirtas pilnvaras Komisijai pieņemt vajadzīgos īstenošanas

¹² OV L 243, 27.9.2003, 6. lpp.

noteikumus. Taču nekas nav noteikts par Kopienā projektēto vai ražoto lidaparātu sertifikācijas procesu, lai gan tas būtu viegli izdarāms ar norādēm uz lielāko daļu no 5. panta 2. punkta noteikumiem. Aģentūra uzskata, ka ir jāizmanto iespēja novērst šo trūkumu. Tomēr lai to izdarītu, nedaudz jāpārkārto 5. panta 2. punkta d) apakšpunkts, atsevišķi nodalot organizācijas, kas atbild par ražojumu, daļu un ierīču projektēšanu un ražošanu no tehnisko apkopju organizācijām. Grozītās regulas 5. pantā izdarītas attiecīgas izmaiņas, 5. panta 2. punkta d) apakšpunktu sadalot d) un e) apakšpunktā un pievienojot 5. panta 3. punktu par 4. panta 1. punkta a) apakšpunktā minēto lidaparātu apstiprināšanu, kas tikai ir projektēti un ražoti organizācijās, kurās drošības pārbaude jānodrošina Aģentūrai vai dalībvalstīm.

iii) Drošības informācijas aizsardzība

64. Ir vispāratzīts, ka pastāvīgai drošības līmeņa paaugstināšanai jāanalizē drošības informācija, kas jādokumentē, un ir jāapmainās ar to. Ņemot vērā šādas informācijas iezīmes, jānodrošina, ka tiek ievērota ar sodiem nesaistīta pieeja, lai garantētu, ka kompetentajām juridiskajām personām tiks sniegta visa atbilstošā informācija. Bez tam viens no bieži minētiem Aģentūras mērķiem, izstrādājot aviopārvadājumu reglamentēšanas darbības plānu, ir izmantot esošos *JAR* tā, lai tiktu nodrošināta nepārtrauktība un izvairītos no nozarei nevajadzīgiem apgrūtinājumiem. Šādos *JAR* jau ir noteikumi par šīs ar sodiem nesaistītās ziņošanas sistēmas ieviešanu. Visbeidzot, Aģentūra uzskata, ka *SAFA* direktīva jāiekļauj *EASA* sistēmā, kurā arī ir noteikumi par drošības informācijas sniedzēja aizsardzību. Tāpēc Aģentūra uzskata, ka atbilstošs juridisks pamats jānosaka pamatregulā, tajā ietverot šo svarīgo aviācijas efektīvas drošības sistēmas aspektu. Tāds ir grozītās regulas jaunā 11. *bis* panta mērķis.

iv) Jauno vai grozīto pantu saistība ar noteikumiem par reglamentēšanu, kas attiecas uz reglamentēto personu pārceļšanu un tiesisko aizsardzību

65. Pamatregulā ir vairāki vispārīgi noteikumi, piemēram, 8. pantā par pārceļšanas mehānismiem, reglamentēto personu tiesisko aizsardzību, Aģentūras pilnvarām veikt izmeklēšanu, kuri ir jāpielāgo, norādot atsauces uz attiecīgajiem jaunajiem vai grozītajiem pantiem. Šīs izmaiņas iekļautas grozītajā regulā.

IV. Subsidiaritāte

66. Ar pamatregulu dalībvalstu kompetenci nodod Kopienai tādās jomās kā lidojumderīguma un ekoloģiskā sertifikācija ar mērķi Eiropas aviācijā saglabāt augstu un visur viendabīgu drošības līmeni. Tad jau bija skaidrs, ka optimālu drošības un viendabības līmeni var panākt, tikai paplašinot pamatregulas darbības jomu attiecībā uz kompetenci, tajā iekļaujot aviopārvadājumu un lidmašīnu apkopju locekļu licencēšanu. Šā iemesla dēļ likumdevējs pamatregulas 7. pantā paredz tās darbības jomā iekļaut šos jautājumus.

67. Doma par to, ka augstu un viendabīgu drošības līmeni var panākt ar Kopienas līmeņa kopīgu rīcību, nav nekas jauns. Šajā saistībā Eiropā kopumā ir vispārīgs konsenss, un JAA ietvaros Eiropas valstis sākušas sadarboties jau pirms ilga laika, izvirzot mērķi izstrādāt vienotus noteikumus aviācijas drošības jomā.
68. Tomēr JAA sistēma neparedz šo noteikumu viendabīgu piemērošanu. Pirmais mēģinājums tos ieviest Kopienas līmenī tika pamatots ar Padomes 1991. gada 16. decembra Regulu (EEK) Nr. 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā¹³, kurā dalībvalstīm noteikts pienākums ievērot ar JAR saistīto lidojumderīgumu. Šī regula attiecas uz visiem Kopienas pārvadātāju izmantojamajiem lidaparātiem, kas reģistrēti dalībvalstīs vai trešās valstīs.
69. Lidaparātu apkalpes locekļu licencēšanas jomā arī veikti pasākumi Kopienas līmenī, pieņemot Padomes 1991. gada 16. decembra Direktīvu 91/670/EEK par civilās aviācijas personāla funkciju izpildes licenču savstarpēju atzīšanu¹⁴. Jau tanī laikā likumdevējs apzinājās vajadzību pieņemt kopīgus noteikumus par apkalpju locekļu licencēšanu, un minētās direktīvas apsvērumos norādīja, ka Komisijai iespējami drīz jāizstrādā attiecīgi priekšlikumi.
70. Komisija 2000. gadā iesniedza priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei¹⁵, lai grozītu Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91, paplašinot tās darbības jomu par komerciāliem pārvadājumiem ar gaisa transportu, izmantojot lidmašīnas. Tomēr šis priekšlikums attiecas tikai uz komerciāliem pārvadājumiem ar gaisa transportu, izmantojot lidmašīnas, un tiek uzskatīts, ka šāda ierobežota joma Eiropā nevar nodrošināt augstu un viendabīgu civilās aviācijas drošības līmeni, un ka visu veidu lidaparātu ekspluatācijai jāparedz saskaņoti aviācijas standarti. Turklāt, izveidojot Eiropas vienoto gaisa telpu, Kopienas līmenī jāpieņem ekspluatācijas specifikācijas, kas, kā noteikts ICAO 6. pielikumā, jāiekļauj attiecīgajos noteikumos par aviopārvadājumiem.
71. Visbeidzot, attiecībā uz trešo valstu lidaparātiem Kопiena pieņēmusi lēmumu ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Direktīvu 2004/36/EK par Kopienas lidostas izmantojošo trešo valstu lidaparātu drošību.
72. Līdz ar to ir skaidrs, ka ierosinātā pasākuma mērķi – proti – vienotu noteikumu pieņemšanu un viendabīgu piemērošanu, lai reglamentētu lidaparātu apkalpes locekļus, aviopārvadājumus un trešo valstu lidaparātu licencēšanu, dalībvalstis nevar pienācīgi sasniegt, un tāpēc tas ir panākams tikai Kopienai. Šī regula ietver obligātās prasības, lai sasniegtu minētos mērķus, un ir ar tiem samērīgas. Tādēļ jāuzskata, ka šis priekšlikums atbilst subsidiaritātes un samērīguma principiem, kas noteikti Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 5. pantā.

V. Reglamentējošās ietekmes novērtējums

¹³ OV L 373 31/12/1991, 4. lpp.

¹⁴ OV L 373 31/12/1991, 21. lpp.

¹⁵ COM/2000/129 final.

73. Saskaņā ar pamatregulas 2. pantu pantu grozījumos un pilotu licencēšanas, kā arī aviopārvadājumu licencēšanas pamatprasību pamatā jābūt *ICAO* standartiem, un tās ir vērstas uz dalībvalstu *ICAO* saistību īstenošanu. Bez tam Aģentūra atgādina par vairākiem gadījumiem, kad tās nodoms nav bijis vēlreiz izgudrot riteni, bet tās darba pamatā vajadzētu būt vispāratzītām un īstenotām *JAA* prasībām. Tādēļ jāraugās, lai šīs pamatprasības tiktu izstrādātas tā, ka tās nerada papildu apgrūtinājumus un veido pietiekamu pamatu īstenošanas veidiem, kuru pamatā ir *JAR – OPS*, *JAR – FCL*, *JAR – STD*, *JAR – 26* un *JAR – MMEL*. Paredzētais likumdevēju pasākums groza tikai iestāžu sistēmu, un ir vērsts uz efektīvu un viendabīgu jau esošo noteikumu īstenošanu, reglamentējamajām personām neradot nekādus papildu apgrūtinājumus.
74. Tajā pašā laikā šāda jauna iestāžu sistēmas ieviešanai attiecībā uz nekomerciālo darbību reglamentēšanu jābūt labvēlīgai ietekmei, jo esošie valstu noteikumi ir vismaz tikpat stingri, bet reglamentēšanas apgrūtinājumi, kas saistīti ar administratīvo sertifikāciju ir lielāki. Kopienas kompetences noteikšana nodrošinās papildu labvēlīgu ietekmi, veicinot preču, pakalpojumu un personu brīvu pārvietošanos. Tā paredz automātiskas atzīšanas principu, papildus neuzrādot vai nekontrolējot sertifikātus, kas izsniegti saskaņā ar pamatregulu un tās drīzumā pieņemamajiem īstenošanas veidiem. Tā visā Kopienā paredz augstu viendabīgu drošības līmeni un vienādus īstenošanas veidus, visiem nodrošinot godīgas un vienādas iespējas veikt savas darbības.
75. Attiecībā uz trešo valstu lidaparātu reglamentēšanu paredzētais likumdevēju pasākums tikai pārveido *SAFA* direktīvu par īstenošanas noteikumiem. Tam, protams, nav nekādas ietekmes. Trešo valstu lidaparātu uzraudzības pastiprināšana, protams, rada papildu izmaksas, bet tas būs tikai tik ilgi, līdz visās valstīs tiek ievērotas *ICAO* saistības. Politiskais spiediens tik un tā liks dalībvalstīm pastiprināt to darbību šajā jomā, lai labāk pasargātu Eiropas pilsoņus. Kolektīva rīcība šajā jomā samazina ar šādām izmaiņām saistītās izmaksas.
76. Tāpēc Aģentūra uzskata, ka Regulas (EK) Nr. 1592/2002 darbības jomas paplašināšanai Kopienā būs tikai labvēlīga ietekme uz pārvadātājiem un pilotiem, un nav domājams, ka būtu jāveic ilgstošs un dārgs reglamentējošās ietekmes novērtējums.

VI. Secinājumi

77. Kopumā Aģentūra uzskata, ka:
- Kopienas pamatprasības par pilotu licencēšanu un aviopārvadājumiem jāievieš pamatregulas papildu pielikumos;
 - trešo valstu pārvadātājiem komerciālā darbība Kopienā jāveic saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem;
 - trešo valstu lidaparātiem, kas vairāk vai mazāk pastāvīgi bāzējas dalībvalstu teritorijā, jāatbilst tādiem pašiem noteikumiem, kādiem atbilst ES reģistrētie lidaparāti;

- visiem trešo valstu lidaparātiem, ko izmanto trešo valstu pārvadātāji, jāatbilst tādām pašām Kopienas ekspluatācijas specifikācijām, kādām atbilst ES reģistrētie lidaparāti;
 - SAFA direktīva jāpārveido par Komisijas īstenošanas noteikumiem, bet Aģentūrai jāanalizē savāktie dati un jāizdara secinājumi par trešo valstu lidaparātu drošību;
 - visu veidu darbībām, kas saistītas ar komerciālo, korporatīvo un atpūtas aviāciju, jāatbilst Kopienas tiesību aktiem, izņemot tādu lidaparātu ekspluatāciju, kas minēti nedaudz grozītajā pamatregulas II pielikumā;
 - komercdarbībā jāievēro īstenošanas noteikumi par pilotu un aviopārvadājumu licencēšanu. Šo noteikumu pamatā jābūt *JAR – FCL* un *JAR – OPS* 1, 3 un 4. To īstenošana parasti jāveic valstu līmenī. Taču Aģentūrai jāpiešķir pilnvaras izsniegt apstiprinājumus ārvalstu organizācijām, izdot ekspluatācijas direktīvas, un attiecīgos gadījumos apstiprināt atkāpes no standarta noteikumiem;
 - nekomerciālām darbībām, kurām izmanto sarežģītus motora piedziņas lidaparātus, par īstenošanas noteikumu pamatu jāizmanto esošais dokuments, piemēram, *JAR – FCL* un *JAR – OPS* 2. To īstenošana parasti jāveic valstu līmenī, taču aviopārvadātājiem nav jābūt sertificētiem, pietiek ar vienkāršu deklarācijas aizpildīšanu;
 - nekomerciālām darbībām, kurām izmanto nesarežģītus motora piedziņas lidaparātus, kas galvenokārt ir parastās aviācijas un atpūtas aviācijas darbības, jāievieš atpūtas *RPPL* “atvieglota” licence un tieši jāpiemēro ekspluatācijas pamatprasības. Ekspluatācijas parametru mandātam tomēr jāizstrādā vienkārši īstenošanas noteikumi, pamatojoties uz *JAR – OPS* 0. Ieviešana parasti jāveic valstu līmenī, bet atpūtas *RPPL* licences pēc vienotiem noteikumiem var izsniegt Aģentūras akreditētas kvalificētas struktūras vai valstu atbildīgās aeronavigācijas institūcijas.
78. Aģentūra uzskata, ka iepriekš izklāstītā politiskā nostādne ir labākais veids, kā reglamentēt pilotu licencēšanu, aviopārvadājumus un trešo valstu lidaparātus. Tā norāda uz viedokļu lielāko daļu, ko paudušas ieinteresētās personas, kuras atbildēja uz tās sagatavošanai organizēto apspriešanu. Pamatojoties uz pašreizējo komercdarbību reglamentēšanas praksi, tā paredz elastīgu pieeju nekomerciālajai darbībai, kas ir ne tikai Eiropas gaisa transporta būtisks elements, bet arī auglīgs pamats, kurā sakņojas visas aviācijas darbības un talanti, kas tām vajadzīgi, lai vairotu mūsdienu sabiedrības bagātību. Tā organizē līdzsvarotu pilnvaru sadalījumu, kas atbilst Kopienas institucionālajām struktūrām, ierobežojot centralizāciju tikai ar uzdevumiem, kas labāk īstenojami Komisijas vai Aģentūras līmenī. Tāpēc Aģentūra ierosina Komisijai sākt likumdošanas procesu, pamatojoties uz pielikumā pievienoto grozīto regulu.

Ķelnē, 2004. gada 15. decembrī

P. Gudū [*P. Goudou*]
izpilddirektors