

AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS

NUOMONĖ Nr. 01/2007

dėl Komisijos reglamento, keičiančio Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1702/2003, nustatantį orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles, siekiant užtikrinti kai kurių valstybėse narėse registruotų orlaivių eksploatacijos tęstinumą

I. Bendroji dalis

1. Šios nuomonės tikslas – pasiūlyti Komisijai pakeisti Komisijos reglamento (EB) Nr. 1702/2003¹ 2 straipsnį siekiant užtikrinti kai kurių buvusioje Sovietų Sąjungoje suprojektuotų šiuo metu valstybėse narėse registruotų orlaivių eksploatacijos tęstinumą. Kaip paaiškinta toliau, agentūra nesugebėjo nustatyti daugelio šių orlaivių patvirtinto projekto (tipo pažymėjimo arba konkrečių tinkamumo skrydžiams specifikacijų), kurią nustatyti būtina, kad būtų galima išduoti tinkamumo skraidyti pažymėjimus pagal šio reglamento reikalavimus. Siekiant išvengti, kad įstatymų leidybos institucijos konstrukcijai nustatyti skirtam pereinamajam laikotarpiui pasibaigus (2007 m. kovo 28 d.) tokiems orlaiviams būtų uždrausta skraidyti, būtina imtis skubių priemonių ir rasti laikiną sprendimą.
2. Ši nuomonė priimta vadovaujantis Agentūros valdybos nustatyta tvarka² ir Reglamento (EB) Nr. 1592/2002³ 14 straipsnio nuostatomis.

II. Konsultacija

3. Nuomonės dėl Komisijos reglamento, iš dalies keičiančio Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1702/2003, projektas paskelbtas (pranešimas apie pasiūlytą pakeitimą 17-2006) agentūros internetiniame tinklalapyje 2006 m. lapkričio 17 d.; taikant sutrumpintą konsultacijų terminą dėl šio reikalo skubumo.
4. Iki galutinės datos, t. y. 2006 m. gruodžio 25 d., agentūra gavo 107 komentarus iš nacionalinių valdžios institucijų, profesinių organizacijų ir privačių bendrovių.
5. Į visus gautus komentarus atsižvelgta, jie įtraukti į atsakymo į komentarus dokumentą, kuris buvo paskelbtas agentūros internetiniame tinklalapyje 2007 m. sausio 18 d. Atsakymo į komentarus dokumente pateikiamas visų komentarus pateikusių asmenų ir (arba) organizacijų sąrašas.
6. Daugumoje gautų komentarų pritariama šiame dokumente aprašytai priemonei. Kai kuriuose komentaruose, nors ir pripažįstama būtinybė spręsti šiuo metu registruotų orlaivių klausimą, reikalaujama nenaudoti priemonės ES įstatymuose nustatytų ir šiuo metu galiojančių tinkamumo skraidyti reikalavimų neatitinkančių orlaivių parkui išplėsti. Kai kuriuose komentaruose netgi reikalaujama, kad tie orlaiviai, kuriems ši priemonė yra naudinga,

¹ 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1702/2003, nustatantis orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą ir projektavimo bei gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles (OL L 243, 2003-09-27, p. 6). Paskutiniai reglamento pakeitimai padaryti 2006 m. gegužės 8 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 706/2006 (OL L 122, 2006 5 9, p. 16).

² Valdybos nutarimas dėl procedūros, kurią Agentūra privalo naudoti nuomonėms, atestavimo specifikacijoms ir konsultacinei medžiagai išduoti („Taisyklių nustatymo procedūra“). 2003 6 27 EASA MB/7/03.

³ 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą (OL L 240, 2002 9 7, p. 1.). Paskutiniai reglamento pakeitimai padaryti 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1701/2003 (OL L 243, 2003 9 27, p. 5).

neplėstų savo dabartinės veiklos, ypač valstybių narių teritorijoje. Kai kuriuose komentaruose, priešingai, primygtinai prašoma, kad valstybės narės nediskriminuotų orlaivių, kuriems taikomas šis reglamentas ir kad tokiems orlaiviams būtų leista naudotis naujomis galimybėmis rinkoje. Be to, tie patys suinteresuotieji asmenys norėtų, kad priemonė būtų lankstesnė ir naudingesnė šiuo metu Bendrijoje veikiančioms ar Bendrijos gyventojų išigytiems orlaiviams. Kai kas norėtų, kad priemonė būtų taikoma visiems orlaiviams, kurių tipą viena ar kita valstybė narė jau yra patvirtinusi.

III. Agentūros nuomonės turinys

7. Šios nuomonės tikslas – iš dalies pakeisti Komisijos reglamento (EB) Nr. 1702/2003⁴ 2 straipsnį (toliau tekste – Komisijos reglamentas) siekiant užtikrinti buvusioje Sovietų Sąjungoje suprojektuotų ir šiuo metu valstybėse narėse registruotų orlaivių eksploatacijos tęstinumą. Kaip išsamiai paaiškinta pirmiau minėtame pranešime apie pasiūlytą pakeitimą, agentūra privalėjo nustatyti patvirtintą projektą (tipo pažymėjimą arba konkrečias tinkamumo skrydžiams specifikacijas), kad galėtų išduoti tinkamumo skraidyti pažymėjimus tam tikriems valstybėse narėse Komisijos reglamento įsigaliojimo metu registruotiems orlaiviams, kurie nebuvo sertifikuoti pagal tuo metu Bendrijoje taikytas nuostatas⁵. Tai reikėjo padaryti iki 2007 m. kovo 28 d. Deja, dėl nepakankamos šių gaminių projektuotojų paramos, patvirtinto projekto nustatyti nepavyko⁶. Dėl to, artėjant šių orlaivių integracijos terminui, jeigu greitai nebus imtasi priemonių rasti sprendimą, leisiantį užtikrinti tokių orlaivių eksploatacijos tęstinumą, tik labai nedaugelio jų EASA patvirtintą projektą bus galima nustatyti laiku ir daugeliui bus uždrausta skraidyti. Todėl liepos 19 d. Komisija sušaukė neeilinį EASA komiteto posėdį, kurio metu buvo nutarta ištirti šį reikalo reikšmę ir išnagrinėti galimus variantus, kaip būtų galima išvengti situacijos, kai orlaiviams bus uždrausta skraidyti vien dėl to, jog pasikeitė teisinės nuostatos.
8. Agentūros atliktas tyrimas parodė, kad kai kurie valstybėse narėse registruoti sovietų konstrukcijos orlaiviai nepriklauso Bendrijos kompetencijai, kadangi jie atitinka Pagrindinio reglamento II priedo sąlygas. Todėl už tokius orlaivius yra visapusiškai atsakingos registravimo valstybės, kurios, kaip nurodyta Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) nuostatų 8 priede, veikia bendradarbiaudamos su projektavimo valstybės įgaliotaisiais atstovais. Jeigu registravimo valstybė ir toliau jiems išduos ICAO standartus atitinkančius tinkamumo skraidyti pažymėjimus, šie orlaiviai ir toliau naudosis Čikagos konvencijos suteikta judėjimo laisve. Jeigu šie orlaiviai bus naudojami komerciniams tikslams, nuo 2008 m. liepos 16 d. jiems bus taikomos iš dalies

⁴ 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1702/2003, nustatantis orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą ir projektavimo bei gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles (OL L 243, 2003 9 27, p. 6). Paskutiniai reglamento pakeitimai padaryti 2006 m. gegužės 8 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 706/2006 (OL L 122, 2006 5 9, p. 16).

⁵ Paprasčiau tariant, tai – 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje minimos nuostatos.

⁶ Pagal šiuo metu galiojančius Bendrijos teisės aktus, agentūra gali patvirtinti orlaivio tipą tik jeigu to prašo orlaivio projektuotojus.

pakeisto Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91⁷ nuostatos. Šios nuostatos gali turėti įtakos jų eksploatacijos tęstinumui, kadangi jie neturės EASA tinkamumo skraidyti pažymėjimo, nebent iki to laiko šios nuostatos bus pakeistos.

9. Apie 300 sovietų konstrukcijos orlaivių⁸ (žr. pridedamą informacinį sąrašą) be išlygų galioja Komisijos reglamento nuostatos ir tam, kad juos būtų galima eksploatuoti toliau naudojantis judėjimo Bendrijoje laisve, jiems turi būti išduotas tinkamumo skraidyti pažymėjimas pagal šio reglamento priede – vadinamojoje 21 dalyje – išdėstytas nuostatas. Sprendimas uždrausti šiems orlaiviams (ir ypač tiems, kurie naudojami komerciniams tikslams) skraidyti itin smarkiai paveiktų jų savininkų ir naudotojų ekonominę veiklą bei valstybių narių, kuriose šie orlaiviai įregistruoti, ūkiui. Dauguma suinteresuotųjų asmenų mano, kad tai neteisinga, kadangi nuo tokio draudimo nukentėsiantys asmenys šiuo atveju nėra tiesiogiai atsakingi ir toks radikalus veiksmas nėra pagrįstas saugos požiūriu. Todėl šios nuomonės tikslas – pasiūlyti priimtina būdą leisti juos toliau eksploatuoti tol, kol agentūra galės nustatyti daugelio jų EASA patvirtintą projektą. Žinoma, tam prireiks projektuotojų ir projektavimo valstybės įgaliotųjų atstovų paramos; jeigu ši parama nebus suteikta, kai kuriems orlaiviams bus uždrausta skraidyti Bendrijoje, tačiau jų savininkai ir naudotojai turės laiko prisiderinti ir imtis atitinkamų priemonių.
10. Šiuo metu per vėlu numatyti visą teisėkūros procesą, kuriuo būtų keičiamos Pagrindinio reglamento nuostatos⁹, ar pašalinti visus šiuos orlaivius iš Bendrijos kompetencijos iš dalies pakeičiant reglamento II priedą; be to, neaišku, ar tokie veiksmai atneš naudos. Šiuo atveju, vienintelis sprendimas – leisti juos toliau eksploatuoti išduodant riboto galiojimo tinkamumo skraidyti pažymėjimus, su sąlyga kad šie orlaiviai atitinka visus kitus tinkamumo skraidyti ir aplinkos apsaugos reikalavimus. Tačiau agentūra iš esmės negali iki 2007 m. kovo 28 d. (žr. pirmiau nurodytą 7 dalį) nustatyti kiekvienu atskiru atveju taikytinų būtinų konkrečių tinkamumo skrydžiams specifikacijų, kurių reikalaujama Pagrindinio reglamento 5 straipsnio 3 dalyje ir 4 straipsnyje bei 21A.184 punkte. Todėl numatomomis pataisomis Komisijos reglamentą reikėtų pakeisti taip, kad konkrečios tinkamumo skrydžiams specifikacijos būtų nustatomos nurodant projektavimo valstybės patvirtintą projektą, įskaitant reglamente nurodytą informaciją apie tinkamumo skraidyti tęstinumą (tinkamumo skraidyti direktyvos). Iš tiesų šiomis pataisomis numatoma priemonė panaši į priemonę, numatytą 2 straipsnio 3 dalies a punkte, kuriame įtvirtinamas valstybių narių gerai žinomiems gaminiams suteiktų arba pripažintų tipo pažymėjimų galiojimas. Tačiau kadangi ši priemonė nesuteikia agentūrai teisės įgyti išsamių žinių apie atitinkamų gaminių konstrukciją, ji gali būti numatyta tik tuo atveju, jeigu šias žinias atitinkamų susitarimų pagrindu

⁷ 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir tarybos reglamentas (EB) Nr. 1900/2006, iš dalies keičiantis 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje (OL, 2006 12 27).

⁸ 45 dideli lėktuvai, naudojami komerciniams tikslams (daugiausia *Antonov 24, 26, 28 72 ir 74*), 190 sunkieji sukasparniai (*Kamov*) ir 80 nespecializuotosios aviacijos lėktuvų (daugiausia *Suchoi 26/31 ir Jak 18/55*)

⁹ Ilgiausias laikotarpis, kuriuo Bendrijos įstatymų reglamentuojamas orlaivis gali būti eksploatuojamas nacionalinėms kontrolės institucijoms prižiūrint (42 mėnesius) nustatytas pagrindinio reglamento 56 straipsnyje. Šį laikotarpį gali pakeisti tik įstatymų leidybos institucija – Europos Parlamentas ir Taryba.

suteikia projektavimo valstybės įgaliotasis atstovas. Be to, minėtuose susitarimuose turi būti užtikrintas tinkamumo skraidyti informacijos, kurios reikia konkrečioms tinkamumo skrydžiams specifikacijoms atnaujinti, teikimas.

11. Numatytoji priemonė taikoma tik tiems orlaiviams, kurie jau įregistruoti valstybėse narėse. Valstybės narės negali registruoti naujų to paties tipo orlaivių, jeigu šiems orlaiviams nėra išduotas EASA patvirtinto projekto pažymėjimas (tipo pažymėjimas arba konkrečios tinkamumo skrydžiams specifikacijos), taip užtikrinant jų visapusišką integraciją į EASA saugos sistemą. Be to, siekiant išvengti, kad šios taisyklės rengimo laikotarpiu (nuo ketinimo paskelbimo iki 7 dalyje minėto komiteto neeilinio posėdžio ir 2007 m. kovo 28 d.) Bendrijoje būtų pradėti naudoti nauji orlaiviai, kuriems leidžiama skraidyti pagal anksčiau galiojusias sąlygas, ši priemonė galioja tik tiems orlaiviams, kurie buvo įregistruoti valstybėse narėse iki 2006 m. liepos 1 d. Šis klausimas buvo keliamas kai kuriuose komentaruose, kadangi, atrodo, iki nustatytos dienos jau nupirkta keletas orlaivių, kuriuos dar reikia įregistruoti. Tačiau agentūra nekeitė savo pasiūlymo bijodama, kad toks lankstumas, kokio yra prašoma, sudarys galimybes piktnaudžiauti. Iš tiesų gali būti sunku nustatyti, ar orlavis buvo įsigytas ir ar jį buvo ketinama registruoti valstybėje narėje. Be to, būtų sudėtinga nustatyti, kas turėjo būti orlaivio pirkėjas, kad orlavis būtų tinkamas registruoti; reikalavimų dėl pilietybės nustatymas gali būti laikomas diskriminacija ir steigimosi teisės pažeidimu.
12. Numatytoji priemonė taikoma tik tiems orlaiviams, kuriems valstybė narė yra išdavusi tinkamumo skraidyti pažymėjimą iki pirmiau nurodytos dienos. Šiuo apribojimu siekiama užtikrinti, kad šios priemonės teikiama privalumais galės pasinaudoti tik tiek orlaiviai, kurių sauga yra pripažinta tarptautiniu mastu ir kurių tinkamumo skraidyti tęstinumą oficialiai palaiko juos sukonstravusi valstybė. Tai daroma siekiant sumažinti riziką, kylančią dėl agentūros stokojamų žinių apie orlaivių konstrukciją. Žinoma, tokia praktika gali užkirsti kelią kai kuriems orlaiviams, šiuo metu skraidantiems su riboto galiojimo nacionaliniais tinkamumo skraidyti pažymėjimais ar leidimais skraidyti, pasinaudoti šios priemonės teikiama nauda. Kartu su šia nuomone agentūra parengė nuomonę dėl leidimų skraidyti, kurioje, jeigu ją patvirtins Komisija, bus numatytas sprendimas šiems orlaiviams. Šioje nuomonėje iš tiesų siūloma, kad valstybių narių nustatytos tokių pažymėjimų išdavimo sąlygos liktų galioti išimties tvarka ir kad atitinkami tinkamumo skraidyti pažymėjimai prilygtų leidimams skraidyti, išduotiems pagal 21 dalies nuostatas iki 2008 m. kovo 28 d. Po šios datos, jeigu tokius leidimus reiks pratęsti, agentūros vienareikšmiškai patvirtinto projekto pagrindu turės būti išduoti nauji leidimai.
13. Numatytoji priemonė yra apribota laiko prasme; nustatyta, kad konkrečios tinkamumo skrydžiams specifikacijos galioja tik 5 metus. Tai grindžiama saugos reikalavimais ir tuo, kad, kaip jau minėta pirmiau, ši priemonė nesuteikia agentūrai teisės gauti būtinų techninių žinių apie orlaivių konstrukciją. Toks senaties terminas paskatins projektuotojus teikti paramą agentūrai nustatant būtiną nustatyti patvirtintą projektą, siekiant visapusiškai integruoti jų orlaivius į EASA sistemą. Jeigu po išsamaus techninio įvertinimo iki šio laikotarpio pabaigos agentūra nesugebės nustatyti patvirtinto projekto,

gali būti, kad kai kuriems orlaiviams nebus suteiktas tinkamumo skraidyti pažymėjimas ir bus uždrausta toliau skraidyti valstybių narių teritorijoje. Šis senaties terminas kvestionuojamas kai kuriuose komentaruose. Yra norinčių, kad dėl sutartinių priežasčių pereinamasis laikotarpis būtų pratęstas iki 2012 m. vasaros sezono¹⁰. Dar kiti siūlo suteikti lankstumo, leisiančio pratęsti pereinamąjį laikotarpį dar nepatvirtintiems orlaiviams, jeigu patvirtinimui atlikti reikia daugiau laiko. Viename komentare siūloma nustatyti tarpinį patikrinimą siekiant laiku įvertinti senaties termino pasekmes. Agentūra nekeitė savo pasiūlymo, kadangi Komisijai nusprendus, atsižvelgiant į tai, kaip klostosi įvykiai, bus galima iš dalies pakeisti Komisijos reglamentą. Šiuo atžvilgiu pasiūlytas tarpinis įvertinimas yra pagrįstas, tačiau agentūra tai gali padaryti ir neįtvirtindama atitinkamo teisinio reikalavimo reglamente. Be to, nereikėtų manyti, kad nereikės numatyti termino pratęsimų.

14. Nors ši nuomonė parengta siekiant išspręsti pagal sovietinę sistemą sukonstruotų orlaivių klausimą, tai nėra aiškiai nurodyta numatytoje priemonėje. Dėl to orlaiviams, kuriems netaikyta išlyga (angl. *grandfather clause*) arba kuriems kol kas nėra nustatytas EASA tipo pažymėjimas, priemonė bus taikoma, kai tik jie atitiks galiojančias sąlygas. Tačiau derėtų pabrėžti, kad esama labai nedaug orlaivių, neįtrauktų į EASA sistemą. Išimtyms susijusios su orlaiviais, kurių projektavimo įmonės nelinkusios bendradarbiauti su agentūra. Šiais atvejais, agentūros nuomone, reikėtų nustatyti atskirų orlaivių konkrečias tinkamumo skraidyti specifikacijas, taip pasirūpinant konstrukcijos pažymėjimo neturinčiais orlaiviais (vadinamaisiais orlaiviais „pamestinukais“), kuriems pagal 21 dalies nuostatas negali būti išduodamas tipo pažymėjimas, bet kurie yra užsirekomendavę kaip gana saugūs ir dėl to jiems gali būti leidžiama skraidyti.
15. Orlaivių, kurie suprojektuoti valstybėse, įstojusiose į Bendriją po to, kai įsigaliojo Pagrindinis reglamentas, į numatytąją priemonę įtraukti neketinama. Pradėtas suinteresuotųjų nacionalinių aviacijos institucijų remiamas procesas, kurio tikslas – visapusiškai integruoti tokius orlaivius į EASA sistemą. Laiku nenustačius tipo pažymėjimo arba jeigu tokie orlaiviai tampa vadinamaisiais „pamestinukais“ dėl jų projektuotojų paramos stokos, atskirais atvejais tokiems orlaiviams gali būti išduodami tinkamumo skraidyti riboto galiojimo pažymėjimai. Agentūra svarsto galimybę suinteresuotųjų nacionalinių aviacijos institucijų padedama parengti atitinkamas konkrečias tinkamumo skraidyti specifikacijas.
16. Kadangi numatytoje priemonėje nustatomos būtinos konkrečios tinkamumo skraidyti specifikacijos, ja sukuriamas teisinis pagrindas, pagal kurį nacionalinės aviacijos institucijos galės išduoti tinkamumo skraidyti riboto galiojimo pažymėjimus. Šios konkrečios tinkamumo skraidyti specifikacijos – tai projektų patvirtinimai, apimantys visas sąlygas ir apribojimus, kurių reikia siekiant užtikrinti tokį saugos ir aplinkos apsaugos lygį, kuris užtikrinamas atliekant 21 dalyje nustatytų sertifikavimo reikalavimų laikymosi patikrą. Agentūra nemato jokių priežasčių, dėl kurių derėtų nustatyti šių konkrečių tinkamumo skrydžiams specifikacijų apribojimus, galinčius neleisti naudoti

¹⁰ Žemės ūkio tikslams naudojamų orlaivių valdytojai.

atitinkamų orlaivių veiklai, kuriai jie šiuo metu naudojami. Be to, tokie apribojimai prieštarautų priemonės tikslui. Papildomus apribojimus būtų sunku pagrįsti, kadangi jie negalėtų trečiosiose šalyse registruotiems orlaiviams. Dėl to šioje priemonėje minimi orlaiviai galės gabenti keleivius arba krovinius, jei jiems šiuo metu yra suteikta tokia teisė. Jiems suteikiami tinkamumo skraidyti riboto galiojimo pažymėjimai – tai pažymėjimai, išduodami remiantis pagrindiniu reglamentu ir atitinkantys jo 8 straipsnio nuostatas. Jiems turi pritarti visos valstybės narės, kurios atitinkamiems orlaiviams negali nustatyti griežtesnių nei konkrečių tinkamumo skrydžiams specifikacijų reikalavimų.

17. Tačiau šiuo metu neįprasta komercijos tikslais naudoti orlaivių, turinčių tinkamumo skraidyti riboto galiojimo pažymėjimą. Neseniai patvirtintas Reglamentas Nr. 3922/91 išplėtimas dėl gabenimo oru komerciniais tikslais naudojant orlaivius reikalauja, kad tokie orlaiviai turėtų „standartinius“ tinkamumo skraidyti pažymėjimus, išduotus reglamente nustatyta tvarka. Nors žodžio „standartinis“ reikšmė reglamente neapibrėžiama, galima suprasti, kad jis reiškia įprastinį tinkamumo skraidyti pažymėjimą ir todėl tinkamumo skraidyti riboto galiojimo pažymėjimas į šią kategoriją nepatenka. Tai derėtų ištaisyti prieš įsigaliojant minėtajam papildymui (greičiausiai 2008 m. birželio mėn.). Agentūra ketina išnagrinėti šį klausimą rengdama ir įgyvendindama taisyklės Pagrindiniam reglamentui išplėsti – į reglamentą įtraukiamos oro operacijos – ir savu laiku pateiks pasiūlymus Komisijai.
18. Komentaruose buvo paminėta, kad pagal tarptautinę praktiką įprasta manyti, jog tinkamumo skraidyti riboto galiojimo pažymėjimą turintis orlaivis negali naudotis Čikagos konvencijoje numatyta laisvo judėjimo teise. Dėl to tinkamumo skraidyti riboto galiojimo pažymėjimus turintiems Europoje registruotiems orlaiviams kitos su ICAO sutartis sudariusios valstybės gali taikyti savo apribojimus. Šiame kontekste agentūra nori paaiškinti, kad Bendrija, kuri ir taip besąlygiškai laikosi 8 priede nurodytų minimalių ICAO standartų, nutarė nustatyti dar griežtesnius reikalavimus, kadangi jos manymu šiuo metu galiojantys ICAO tinkamumo skraidyti standartai nesuteikia reikiamos saugos jos gyventojams. Todėl Reglamentas Nr. 1592/2002 I priede išdėstyti esminiai reikalavimai užtikrina ICAO standartų atitiktį, nors abipusio ryšio gali ir nebūti. Tai gali reikšti, kad orlaivių, kurie neatitinka Bendrijos esminių reikalavimų, tačiau atitinka ICAO standartus, judėjimo laisvė, kurią jiems suteikė Čikagos konvencija ir tam tikrais atvejais dvišalės oro paslaugų sutartys, nebus apribota. Tai galioja numatytojoje priemonėje minimiems orlaiviams, kadangi keletas su ICAO sutartis pasirašiusių šalių jiems yra išdavusios standartinius tinkamumo skraidyti pažymėjimus ir niekas neužginčijo jų atitikties galiojantiems ICAO standartams. Siekiant išvengti bet kokių nesusipratimų, riboto galiojimo pažymėjimuose bus nurodyta, kad jie atitinka ICAO standartus. Tai turėtų patvirtinti visos su ICAO sutartis sudariusios šalys, kadangi tokia praktika, kuomet tokio paties tipo orlaiviai, traktuojami skirtingai vien dėl to, kad jie yra registruoti ES valstybėse narėse arba kitose su ICAO sutartis sudariusiose šalyse, būtų diskriminuojanti.
19. Kalbant apie tinkamumo skraidyti tęstinumą, tinkamumo skraidyti riboto galiojimo pažymėjimus turintiems orlaiviams galioja Komisijos reglamento Nr. 2042/2003 nuostatos dėl orlaivių techninės priežiūros (M dalis). Todėl

jiems bus išduodami tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimai, kurių galiojimas privalo atitikti minėtojo reglamento atitinkamas nuostatas. Būtina pastebėti tai, kad iš šiame dokumente minimų orlaivių, didieji orlaiviai bei gabenimui oru komerciniais tikslais naudojami orlaiviai jau turėtų atitikti tokias nuostatas bei tai, kad dėl konstrukcijos duomenų nebuvimo, deja, buvo praktiškai neįmanoma minėtiems orlaiviams išduoti 145 punkto nuostatas atitinkančius patvirtinimus ir 66 punkto nuostatas atitinkančias licencijas. Dėl to tokie orlaiviai skraidė neteisėtai. M daliai galutinai įsigaliojus 2008 m. rugsėjo 28 d., tas pats atsitiks ir su visais kitais orlaiviais. Todėl agentūra ir kai kurios labiausiai suinteresuotos valstybės narės siekia rasti sprendimą, kuris būtų pagrįstas pagal Pagrindinio reglamento 10 straipsnio 5 ir 6 dalių nuostatas. Nors tokia išimtis galiotų tik „An-26“ tipo orlaivių techninei priežiūrai, ją panašiomis sąlygomis būtų galima pritaikyti ir kitokių tipo orlaiviams. Tai turėtų suteikti galimybę tinkamumo skraidyti riboto galiojimo pažymėjimus turinčius orlaivius prižiūrėti tinkamai ir kontroliuojamoje aplinkoje.

20. Rengdama Komisijos reglamento Nr. 1702/2003 pataisas, kurių reikia atsižvelgiant į pirmiau minėtą priemonę, agentūra suprato, kad pakeitus ir taip sunkiai suprantamą straipsnio tekstą jis taps dar pairesnis, jeigu nebus pasinaudota proga jį reformuluoti. Be to, ji manė esant tinkama paaiškinti 2 straipsnio 3 dalies pirmojo sakinį, kadangi esama orlaivių, kurie buvo suprojektuoti tada, kai tipo pažymėjimo sąvokos dar nebūta. Tai nėra priežastis, dėl kurios jų patvirtinto projekto nebūtų galima naudoti išimties tvarka, kadangi tuo metu jiems išduoti tinkamumo skraidyti pažymėjimai prilygsta tipo pažymėjimui. Pridedamas reglamento pakeitimas skirtas įgyvendinti šiuos tikslus nepagrįstai nepakenkiant įstatymų leidybos institucijos pradiniam ketinimui leisti toliau naudoti orlaivius, kurie negali būti įtraukti į EASA sistemą. Tačiau pastebėtina, kad 2 straipsnio 10 ir 11 dalių galiojimas baigiasi 2007 m. kovo 27 d.
21. Skaitydama gautus komentarus dėl konkrečių tinkamumo skrydžiams specifikacijų sąvokos, agentūra suprato, kad šiek tiek sumaištis sukėlė tai, jog 21A.173 punkto b papunkčio 2 pastraipos ir 21A.184 punktas netinkamai atspindi Pagrindinio reglamento 5 straipsnio 3 dalies b punkto ir 15 straipsnio 1 dalies b punkto nuostatas, kadangi juose minima, jog tinkamumo skraidyti riboto galiojimo pažymėjimai išduodami konkrečių tinkamumo skrydžiams specifikacijų pagrindu. Akivaizdu, kad tai redakcinė klaida, kurią reikia ištaisyti iš dalies pakeičiant minėtas 21 dalies nuostatas.

IV. Reguliacinio poveikio įvertinimas

22. 17-ame pranešime apie pasiūlytą pakeitimą pateiktame reguliacinio poveikio įvertinime nurodyti 5 galimi šios problemos sprendimo variantai. Tačiau, išnagrinėjus galimybes įgyvendinti šiuos variantus, nuspręsta, kad realiai įgyvendinami yra tik du iš jų: pirmiau aprašytasis ir kitas, kurio esmė būtų nedaryti nieko. Remdamasi pranešime apie pasiūlytą pakeitimą pateiktu išsamiu įvertinimu, kuriam neprieštarauja nei vienas iš gautų komentarų, agentūra daro išvadą, kad nieko nedaryti yra neprotinga. Nesiimant jokių priemonių atsirandantis neigiamas ekonominis, socialinis ir tarptautinis

poveikis gerokai viršytų nedidelę potencialią naudą saugos ir aplinkos apsaugos požiūriu. Taigi, agentūros nuomone, priemonė, išimties tvarka leidžianti toliau eksploatuoti atitinkamus orlaivius, jiems išduodant tinkamumo skraidyti riboto galiojimo pažymėjimus, yra geriausias sprendimas, su sąlyga, kad šioje pataisų priemonėje bus nustatytos tinkamos apsaugos priemonės, skirtos užkirsti kelią buvusiose sovietų šalyse suprojektuotiems orlaiviams plisti valstybėse narėse ir skatinti šių orlaivių integraciją į EASA reguliacinę sistemą. Toks yra prie šios nuomonės pridedamo Komisijos reglamento dalinio pakeitimo tikslas.

Kelnas, 2007 m. sausio 30 d.

P. GOUDOU
Vykdomasis direktorius

21 dalies nuostatų reglamentuojami sovietų konstrukcijos orlaiviai

Šiame sąraše nurodyti orlaivių tipai, kuriems valstybės narės yra išdavusios tinkamumo skraidyti pažymėjimus arba leidimus skraidyti. Šis sąrašas parengtas remiantis agentūrai žinoma informacija; tai nėra oficialus dokumentas, sukuriantis įsipareigojimų agentūrai.

Pastebėtina, kad šioje nuomonėje aprašyta priemonė taikoma tik tiems orlaiviams, kuriems išduotas 21 dalyje apibrėžtas tinkamumo skraidyti pažymėjimas (šioje dalyje nekalbama apie tinkamumo skraidyti riboto galiojimo pažymėjimus).

Didieji transportiniai orlaiviai

- *Antonov*
 - An-24
 - An-24B
 - An-26
 - An-26B
 - An-28
 - An-72-100
 - An-72-100D
 - An-74
 - An-74-200
 - An-74-TK-100
- *Tupolev*
 - Tu-154M
- *Yakovlev*
 - Yak-40

Sukasparniai

- *Kamov*
 - Ka-26
 - Ka-32
 - Ka-32A11BC
 - Ka-32AO
 - Ka-32C
 - Ka-32T

Bendroji aviacija

- *Interavia Servis*
 - 62TA
 - 70TA
 - 80TA
 - 82TA
- *Sukhoi*
 - Su-26*
 - Su-26M*
 - Su-26M2*
 - Su-29
 - Su-31

- Su-31M
- *Yakovlev*
 - Yak-18T
 - Yak-54
 - Yak-55
 - Yak-55M

* EASA duomenimis, valstybės narės šiems orlaiviams yra išdavusios tik tinkamumo skraidyti riboto galiojimo pažymėjimus ar leidimus skraidyti.