

EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AGENTŪRAS

ATZINUMS Nr. 01/2007

Komisijas regulai, ar kuru groza Komisijas 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, lai dalībvalstīs nodrošinātu atsevišķu reģistrēto gaisa kuģu turpmāku ekspluatāciju

I. Vispārīgā daļa

1. Šī atzinuma nolūks ir ierosināt, lai Komisija groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 1702/2003¹, lai nodrošinātu atsevišķu to gaisa kuģu turpmāku ekspluatāciju, kas projektēti bijušajā Padomju Savienībā un reģistrēti dalībvalstīs. Kā paskaidrots tālāk tekstā, Aģentūrai daudzos gadījumos nav izdevies noskaidrot, kāds ir šo gaisu kuģu apstiprinātais projekts (tipa sertifikāts vai konkrētā lidojumderīguma specifikācija – SAS), kas, ievērojot šajā regulā paredzētos nosacījumus, ir vajadzīgs lidojumderīguma sertifikāta izdošanai. Lai pārejas perioda beigās (2007. gada marts), ko likumdevējs paredzējis šī jautājuma noskaidrošanai, šo gaisa kuģu ekspluatācija nebūtu jāizbeidz, jāveic steidzami pasākumi, lai rastu pagaidu risinājumu.
2. Šis atzinums tika pieņemts, ievērojot Aģentūras valdes noteikto kārtību² saskaņā ar Regulas (EK) Nr.1592/2002 14. pantu³.

II. Apspriešana

3. Atzinuma projekts Komisijas Regulai, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 1702/2003, (paziņojums par ierosinātajiem grozījumiem NPA 17 - 2006) tika publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē 2006. gada 14. novembrī, un, ņemot vērā jautājuma steidzamību, tika noteikts saīsināts tā apspriešanas periods.
4. Līdz termiņa beigu datumam, 2006. gada 25. decembrim, tika saņemtas 107 piezīmes no valstu atbildīgajām iestādēm, profesionālajām organizācijām un privātuzņēmumiem.
5. Visas saņemtās piezīmes ir atzītas un iekļautas dokumentā, kas satur atbildes uz piezīmēm (CRD) un tika publicēts aģentūras tīmekļa vietnē 2007. gada 18. janvārī. Šajā dokumentā ir visu piezīmes iesniegušo personu un/vai organizāciju saraksts un Aģentūras atbildes.
6. Vairums iesniegto piezīmju atbalsta paredzētos pasākumus, kas aprakstīti tālāk tekstā. Dažas piezīmes atbalsta nepieciešamību atrisināt situāciju ar pašreiz reģistrētajiem gaisa kuģiem, taču uzstāj, ka šo pasākumu nevar izmantot, lai vēl paplašinātu gaisa kuģu floti ar gaisa kuģiem, kas pilnībā neatbilst pašreizējam lidojumderīguma režīmam, ko nosaka ES tiesību akti. Dažas piezīmēs pat izteikta prasība gaisa kuģiem, kas gūst labumu no šī pasākuma, liegt paplašināt savu darbību ārpus pašreizējiem ietvariem, īpaši citu dalībvalstu teritorijā. Citās piezīmēs savukārt tiek uzstāts, ka citām

¹ Komisijas 2003. gada 24. septembra Regula (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 (OV L 243, 27.9.2003, 6.lpp.). Regula, kas pēdējoreiz labota ar Komisijas 2006. gada 8. maija Regulu (EK) Nr. 706/2006 (OV L 122, 9.5.2006, 16. lpp.).

² Valdes lēmums par procedūru, kas jāievēro Aģentūrai, sniedzot atzinumus, sertifikācijas specifikācijas un metodiskos materiālus. EASA MB/7/03, 27.06.2003 (noteikumu izstrādes procedūra).

³ 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, 7.09.2002, 1.lpp.). Regula, kas pēdējoreiz labota ar Komisijas 2006. gada 8. maija Regulu (EK) Nr. 1701/2003 (OV L 243, 9.5.2006, 5.lpp.).

dalībvalstīm nevajadzētu nostādīt pasākumam pakļautos gaisa kuģus neizdevīgākā stāvoklī, bet ļaut tiem paplašināt savas iespējas tirgū. Turklāt šīs ieinteresētās personas vēlas, lai pasākuma prasības būtu mērenākas, ļaujot gaisa kuģiem, kas Kopienā jau tiek ekspluatēti vai ko iegādājušies Kopienas pilsoņi, gūt labumu no šī pasākuma. Dažās piezīmēs ieteikts dot priekšroku tam, lai šis pasākums attiektos arī uz visiem gaisa kuģiem, kuru tipu kāda dalībvalsts jau ir apstiprinājusi.

III. Aģentūras atzinuma saturs

7. Šī atzinuma nolūks ir ierosināt, lai Komisija groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 1702/2003⁴ (Komisijas Regulu), lai nodrošinātu atsevišķu to gaisa kuģu turpmāku ekspluatāciju, kas pašreiz tiek projektēti bijušajā Padomju Savienībā un ir reģistrēti dalībvalstīs. Kā sīki paskaidrots iepriekš minētajā *NPA*, aģentūrai vajadzēja noteikt apstiprināto projektu (tipa sertifikātu vai *SAS*), lai izdotu lidojumderīguma sertifikātu vairākiem gaisa kuģiem, kas Komisijas Regulas spēkā stāšanās brīdī bija reģistrēti dalībvalstīs, bet kas nebija sertificēti, balstoties uz tai laikā Kopienā zināmajām prasībām⁵. Tas bija jāpaveic līdz 2007. gada 28. martam. Diemžēl to neizdevās noteikt, jo šo izstrādājumu projektētāji nesniedza pietiekamu atbalstu⁶. Tādējādi tagad, kad beidzas termiņš šo gaisa kuģu iekļaušanai kopējā sistēmā, pavisam nedaudziem ir izredzes savlaicīgi iekļauties *EASA* apstiprinātajā projektā un daudziem var nākties ekspluatāciju izbeigt, ja steidzami nekas netiks darīts tūlītējam risinājumam, kas atļautu to tālāku ekspluatāciju. Tāpēc 19. jūlijā Komisija sasauca speciālu *EASA* komitejas sapulci, kurā tika panākta vienošanās izvērtēt problēmas nopietnību un izpētīt iespējamus variantus, lai nebūtu jāizbeidz gaisa kuģu ekspluatācija tikai tāpēc, ka ir izmainījusies reglamentējošā sistēma.
8. Aģentūras veiktā pārbaude rāda, ka zināms skaits bijušajā Padomju Savienībā projektēto gaisa kuģu, kas reģistrēti dalībvalstīs, nav iekļauti Kopienas kompetences jomā, jo tie atbilst Pamatregulas II pielikuma nosacījumiem. Par šādiem gaisa kuģiem pilnībā atbild reģistrācijas valsts, kas atbilstoši *ICAO* 8. pielikuma noteikumiem rīkojas sadarbībā ar projektēšanas valsts pilnvarotajiem pārstāvjiem. Ja reģistrācijas valsts turpina tiem izsniegt *ICAO* standarta lidojumderīguma sertifikātu, tie turpina baudīt pārvietošanās brīvības tiesības, ko sniedz Čikāgas Konvencija. Ja šādi gaisa kuģi ir gaisa komerctransportā iesaistītas lidmašīnas, uz tiem 2008. gada 16. jūlijā attieksies Padomes grozītās Regulas (EEK) 3922/91 noteikumi⁷. Šie noteikumi var

⁴ Komisijas 2003. gada 24. septembra Regula (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 (OV L 243, 27.9.2003, 6.lpp.). Regula, kas pēdējoreiz labota ar Komisijas 2006. gada 8. maija Regulu (EK) Nr. 706/2006 (OV L 122, 9.5.2006, 16. lpp.).

⁵ Vienkāršības labad šīs prasības var pielīdzināt tām, kas minētas Padomes 1991. gada 16. decembra Regulā (EEK) 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā.

⁶ Kopienas pašreizējā tiesiskajā sistēmā Aģentūra var sertificēt gaisa kuģa tipu tikai tad, ja projektētājs iesniedz tam pieteikumu.

⁷ 2006. gada 20. decembra Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1900/2006, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā (OV, 27.12.2006).

ietekmēt to turpmāko ekspluatāciju, jo tiem nebūs *EASA* lidojumderīguma sertifikāta, ja vien šie noteikumi starplaikā netiks pārskatīti.

9. Komisijas Regula pilnībā attiecas uz aptuveni 300⁸ bijušās Padomju Savienības projektētiem gaisa kuģiem (informācijai skatīt pievienoto sarakstu), un, lai tie Kopienā varētu turpināt baudīt pārvietošanās brīvību, tiem jābūt lidojumderīguma sertifikātam, kas izdots saskaņā ar Regulas pielikumu – tā saukto 21. daļu. Šo gaisa kuģu ekspluatācijas izbeigšana, jo īpaši komercpārvadājumos iesaistīto, radītu nopietnas ekonomiskas sekas to īpašniekiem un operatoriem, kā arī ietekmētu svarīgus to dalībvalstu tautsaimniecības sektorus, kurās tie reģistrēti. Lielākā ieinteresēto personu daļa šādu iznākumu uzskata par netaisnīgu, jo tam pakļautās personas šajā situācijā nav tieši atbildīgas, un tik radikālai rīcībai nav ar drošību tieši saistīta pamatojuma. Tāpēc pašreizējā atzinuma mērķis ir ierosināt pieņemamu veidu, kā atļaut to turpmāku ekspluatāciju, līdz aģentūra to lielākajai daļai varēs noteikt atbilstošu *EASA* apstiprinātu projektu. Tam, protams, būs nepieciešams projektētāju un projektēšanas valstu pilnvaroto pārstāvju atbalsts; ja šāda atbalsta nebūs, dažus no šiem gaisa kuģiem Kopienas gaisa telpā vairs nevarēs izmantot, taču to īpašniekiem un operatoriem būs dots laiks pielāgoties un veikt vajadzīgos pasākumus.

10. Tagad ir par vēlu un pārāk nedroši paredzēt pilnu likumdošanas procesu Pamatregulas⁹ pārejas noteikumu maiņai vai izslēgt visus šos gaisa kuģus no Kopienas kompetences, grozot tās II pielikumu. Tādējādi vienīgais risinājums ir atļaut šo gaisa kuģu tālāku ekspluatāciju saskaņā ar ierobežotiem lidojumderīguma sertifikātiem ar nosacījumu, ka tie izpilda arī visas pārējās piemērojamās prasības, kas attiecas uz pastāvīgu lidojumderīgumu un vides aizsardzību. Taču līdz 2007. gada 20. martam (skatīt arī 7. punktu) Aģentūra reāli nevar katrā atsevišķā gadījumā noteikt vajadzīgās *SAS* specififikācijas, kā to pieprasa Pamatregulas 5. panta 3. punkts un 4. punkts un 21A. daļas 184. punkts. Tāpēc paredzētā pasākuma nolūks ir grozīt Komisijas Regulu, lai noteiktu šīs *SAS* specififikācijas ar atsauci uz projektēšanas valsts apstiprinātu projektu, ieskaitot tās lidojumderīguma uzturēšanas informāciju (lidojumderīguma direktīvas). Šāds pasākums faktiski ir līdzīgs 2. panta 3. punkta a) apakšpunktā iekļautajam, kas uzturēja to tipa sertifikātu derīgumu, ko dalībvalstis bija izdevušas vai apstiprinājušas labi zināmiem izstrādājumiem. Taču pēc būtības šāds pasākums neļauj Aģentūrai padziļināti iepazīties ar attiecīgo izstrādājumu projektu un šo pasākumu var paredzēt tikai tad, ja informāciju sniedz projektēšanas valsts pilnvarots pārstāvis saskaņā ar pienācīgu vienošanos, kas turklāt nodrošina vajadzīgo lidojumderīguma uzturēšanas informāciju *SAS* specififikāciju atjaunināšanai.

11. Paredzētais pasākums attiecas tikai uz gaisa kuģiem, kas dalībvalstīs jau ir reģistrēti. Dalībvalstis nedrīkst reģistrēt citus tā paša tipa gaisa kuģus, ja vien tiem nav izdots *EASA* apstiprināts projekts (tipa sertifikāts vai *SAS*

⁸ 45 lielās lidmašīnas, kas iesaistītas gaisa komerctransportā (galvenokārt „Antonov” 24, 26, 28 72 un 74), 190 smagie helikopteri („Kamov”) un 80 vispārējās aviācijas lidmašīnas (galvenokārt „Suhovj” 26/31 un JAK 18/55).

⁹ Maksimālo perioda ilgumu, kurā Kopienas tiesiskajiem aktiem pakļautus gaisa kuģus drīkst turēt valsts kontrolē, - 42 mēnešus – nosaka Pamatregulas 56. pants. Šo skaitli var mainīt tikai likumdevēja – Eiropas Parlamenta un Padomes – tiesību akts.

specifikācija), kas nodrošina to pilnvērtīgu iekļaušanu EASA drošības sistēmā. Lai periodu, kad tika izstrādāts šis noteikums (no 7. punktā minētā datuma, kad pēc speciālās komitejas sapulces tika publiskots nodoms par tā izstrādi, līdz 2007. gada 28. martam), netiktu izmantots papildu, pamata noteikumiem neatbilstošu, gaisa kuģu ievēšanai Kopienā, šo pasākumu attiecina tikai uz gaisa kuģiem, kas bija dalībvalstu reģistrā 2006. gada 1. jūlijā. Atsevišķās piezīmēs šī norma tika apstrīdēta, jo iespējams, ka daži gaisa kuģi bija iegādāti līdz šim datumam un gaidīja reģistrāciju. Tomēr šajā punktā Aģentūra nemainīja savu ierosinājumu, bažījoties, ka šāda piekāpība radītu iespēju ļaunprātīgai izmantošanai. Var būt ļoti sarežģīti pārbaudīt, vai gaisa kuģis bija nopirkts un ka pastāvēja nodoms to reģistrēt kādā dalībvalstī. Papildu sarežģījumi rastos nosakot, kam jābūt šāda gaisa kuģa pircējam, lai apmierinātu atbilstības prasības; pilsonības nosacījumu ieviešanu varētu uzskatīt par diskriminējošu vai pretrunā brīvībai veikt uzņēmējdarbību.

12. Paredzētais pasākums attiecas tikai uz gaisa kuģiem, kam dalībvalsts ir izdevusi lidojumderīguma sertifikātu līdz iepriekš minētajam datumam. Šī ierobežojuma nolūks ir nodrošināt, lai ieguvēji būtu tikai gaisa kuģi, kuru drošuma statuss ir starptautiski atzīts un kuru lidojumderīguma uzturēšanu oficiāli atbalsta to projektēšanas valsts. Tādējādi ir paredzēts samazināt risku, kas saistās ar ierobežoto aģentūras informāciju par to projektēšanu. Protams, tas no pasākuma paredzētajiem ieguvumiem var izslēgt atsevišķus gaisa kuģus, kas pašreiz lido saskaņā ar valstu ierobežotajiem lidojumderīguma sertifikātiem vai lidojumu atļaujām. Paralēli šim atzinumam Aģentūra izdod atzinumu par lidošanas atļaujām, kas, ja Komisija to pieņems, sniegs risinājumu attiecībā uz šādiem gaisa kuģiem. Minētais ierosinājums paredz, ka dalībvalstu noteiktie nosacījumi šādu sertifikātu izdošanai paliek spēkā un ka ar tiem saistītie lidojumderīguma sertifikāti līdz 2008. gada 28. martam uzskatāmi par lidošanas atļaujām, kas izdotas saskaņā ar 21. daļu. Ja pēc šī datuma šīs atļaujas vajadzēs pagarināt, tās nāksies izdot no jauna, balstoties uz projektu, ko aģentūra ir nepārprotami apstiprinājusi.
13. Paredzētais pasākums ir ierobežots laikā; šādi noteiktās SAS specifikācijas būs spēkā tikai 5 gadus. To, balstoties uz drošības apsvērumiem, attaisno fakts, ka (kā minēts iepriekš) šis pasākums neļauj aģentūrai iegūt vajadzīgo tehnisko informāciju par projektu. Ierobežojums stimulēs projektētājus palīdzēt aģentūrai noteikt vajadzīgo apstiprināto projektu, lai pilnīgi integrētu to gaisa kuģus EASA sistēmā. Ja, veicot detalizētu tehnisko novērtējumu, aģentūra pirms šī perioda beigām nevarēs noteikt apstiprinātu projektu, var gadīties, ka daži gaisa kuģi nesaņems lidojumderīguma sertifikātu un tiem vairs nebūs tiesības lidot dalībvalstu teritorijā. Dažās piezīmēs šis ierobežojums tika apstrīdēts. Dažos gadījumos tika izteikta vēlme pagarināt pārejas periodu līdz 2012. gada vasaras sezonas beigām, par iemeslu minot noslēgtos līgumus¹⁰. Citās piezīmēs tika ierosināts pieļaut lielāku piekāpību, pagarinot termiņu attiecībā uz apstiprināmiem gaisa kuģiem gadījumos, kad to apstiprināšanas pabeigšanai vēl vajadzīgs zināms laiks. Vēl cita piezīme ierosināja veikt vidus termiņa pārbaudi, lai laicīgi izvērtētu ierobežojuma radītās sekas. Arī šoreiz Aģentūra nemainīja savu ierosinājumu, jo Komisijas Regulu varēs pēc

¹⁰ Gaisa kuģu ekspluatētāji, kas iesaistīti lauksaimniecības aviācijas darbos.

vajadzības mainīt, ņemot vērā notikumu attīstību, ja Komisija uzskatīts to par vajadzīgu. Raugoties no šāda viedokļa, ierosinātā vidus termiņa pārbaude ir saprātīgs ierosinājums, bet Aģentūra to var veikt, regulā neieviešot tiesisku prasību. Turklāt nebūtu pareizi uzskatīt, ka vajadzība paredzēt pagarinājumus ir neizbēgama.

14. Kaut arī šis ierosinājums tika sagatavots attiecībā uz padomju sistēmā projektētiem gaisa kuģiem, paredzētais pasākums to tieši nenosaka. Tāpēc tas attieksies uz gaisa kuģiem, kas nav atbrīvoti no pamata noteikumu izpildes vai kam līdz šim nav noteikts *EASA* tipa sertifikāts, līdzko tie izpilda piemērojamās nosacījumus. Tomēr ir jāuzsver, ka ir tikai daži gaisa kuģi, kas vēl nav iekļauti *EASA* sistēmā. Izņēmumi attiecas uz gaisa kuģiem, kuru gadījumā nav noskaidrota neviena projektēšanas organizācija, kas vēlētos sadarboties ar aģentūru. Aģentūra uzskata, ka šādos gadījumos normāls process ir katrā atsevišķā gadījumā noteikt konkrētu individuālo lidojumderīguma specifikāciju tādā pašā veidā, kā to dara gadījumos, kad gaisa kuģiem nav projekta turētāja – gaisa kuģu bāreņu gadījumā – kas saskaņā ar 21. daļu neatbilst tipa sertifikāta saņemšanai, bet par kuriem ir pierādījumi par pietiekamu drošumu, kas dod tiem tiesības turpināt lidot.
15. Gaisa kuģus, kas projektēti valstīs, kas pievienojās Kopienai pēc Pamatregulas stāšanās spēkā, nav plānots iekļaut paredzētajā pasākumā. Ar ieinteresēto valstu aviācijas iestādēm līdztekus ir uzsākts process, lai tos pilnīgi integrētu *EASA* sistēmā. Ja laicīgi nevarēs noteikt nevienu tipa sertifikātu vai ja tie kļūs par bāreņiem projekta turētāju atbalsta trūkuma dēļ, šiem gaisa kuģiem varēs izdot ierobežotu lidojumderīguma sertifikātu katrā atsevišķā gadījumā. Aģentūra izskata iespēju izdot vajadzīgās *SAS* specifikācijas ar ieinteresēto valstu aviācijas iestāžu palīdzību.
16. Nosakot vajadzīgās *SAS* specifikācijas, paredzētais pasākums valstu aviācijas administrācijām nodrošina tiesisko bāzi ierobežoto lidojumderīguma sertifikātu izdošanai. Šādas *SAS* specifikācijas ir projekta apstiprinājumi, ieskaitot visus vajadzīgos nosacījumus un ierobežojumus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu drošības un vides aizsardzības līmeni, kas ir līdzvērtīgs tam, ko nodrošina, apstiprinot atbilstību sertifikācijas nosacījumiem saskaņā ar 21. daļu. Aģentūra neredz iemeslu šajās *SAS* specifikācijās ieviest ierobežojumus, kas liegtu attiecīgo gaisa kuģu izmantošanu darbībās, kurās tie pašlaik ir iesaistīti. Turklāt šādu ierobežojumu ieviešana būtu pretrunā šim pasākumam. Bez tam papildu ierobežojumus būtu grūti attaisnot, jo tie paši gaisa kuģi netiktu pakļauti ierobežojumiem, ja tie būtu reģistrēti kādā trešā valstī. Tādējādi paredzētajā pasākumā iekļautie gaisa kuģi varēs pārvadāt personas un kravu, ja pašreiz tiem ir dotas tiesības to darīt. Attiecīgie ierobežotie lidojumderīguma sertifikāti ir sertifikāti, kas izdoti saskaņā ar Pamatregulu un kas atbilst tās 8. panta noteikumiem. Tie jāatzīst visām dalībvalstīm, kas attiecīgo gaisa kuģu ekspluatācijai nedrīkst piemērot nosacījumus, kas pārsniedz *SAS* specifikācijās iekļautos.
17. Tomēr gaisa kuģu, kam ir ierobežots lidojumderīguma sertifikāts, izmantošana komercpārvadājumos neatbilst pašreizējai praksei. Nesen apstiprinātais Regulas 3922/91 papildinājums attiecībā uz gaisa komerctransportu ar

lidmašīnām nosaka, ka šādiem gaisa kuģiem ir jābūt „standarta” lidojumderīguma sertifikātam, kas izdots saskaņā ar šo regulu. Lai arī vārds „standarta” regulā nav definēts, var uzskatīt, ka tas apzīmē parastu lidojumderīguma sertifikātu un tādējādi neietver ierobežotu lidojumderīguma sertifikātu. Tas ir jālabo, pirms minētais papildinājums stājas spēkā (iespējams, 2008. gada jūnijā). Aģentūra plāno šo jautājumu risināt, izstrādājot Pamatregulas papildinājuma īstenošanas noteikumus attiecībā uz gaisa pārvadājumiem, un noteiktajā kārtībā iesniegs savus ierosinājumus Komisijai.

18. Piezīmēs bija minēts, ka starptautiskajā praksē gaisa kuģi ar ierobežotu lidojumderīguma sertifikātu neatbilst brīvās pārvietošanās nosacījumiem, ko paredz Čikāgas Konvencija. Tādējādi uz Eiropā reģistrētiem gaisa kuģiem ar ierobežotu lidojumderīguma sertifikātu var attiekties citu *ICAO* līgumslēdzēju valstu ierobežojumi. Šajā kontekstā aģentūra vēlas paskaidrot, ka, pilnībā izpildot 8. pielikumā ietvertu *ICAO* minimālo standartu, Kopiena izlēma ieviest stingrākas prasības, jo tā uzskatīja pašreizējos *ICAO* lidojumderīguma standartus par nepietiekamiem, lai nodrošinātu pietiekamu tās pilsoņu aizsardzību. Līdz ar to Regulas 1592/2002 I pielikumā iekļautās pamatprasības nodrošina atbilstību *ICAO* standartiem, kaut gan abpusējības princips, iespējams, nav vietā. Tas var nozīmēt, ka Čikāgas Konvencijas un divpusējo gaisa transporta līgumu (attiecīgos gadījumos) sniegtā pārvietošanās brīvība gaisa kuģiem, kas neatbilst Kopienas pamatprasībām, taču atbilst *ICAO* standartiem, netiek ierobežota. Tas attiecas uz gaisa kuģiem, kas ietverti paredzētajā pasākumā, jo tiem lidojumderīguma sertifikātus ir izdevušas vairākas *ICAO* līgumslēdzējas valstis un neviens nav apstrīdējis to atbilstību attiecīgajiem *ICAO* standartiem. Lai izvairītos no pārpratumiem, ierobežotajos sertifikātos būs minēts, ka tie atbilst *ICAO* standartiem. Tas jāatzīst visām *ICAO* līgumslēdzējām valstīm, jo izturēties citādi pret tāda paša tipa gaisa kuģi, ja tas ir reģistrēts ES dalībvalstī vai citās *ICAO* līgumslēdzējās valstīs, būtu diskriminējoši.

19. Uz to gaisa kuģu pastāvīgu lidojumderīgumu, kam ir ierobežots lidojumderīgumu sertifikāts, attiecas Komisijas Regula 2042/2003 par gaisa kuģu apkopi (M daļa). Tāpēc tiem izdod lidojumderīguma pārbaudes sertifikāts (*ARC*), kura derīgumam ir jāatbilst attiecīgajiem šīs regulas noteikumiem. Jāņem vērā, ka regulas noteikumu skarto gaisa kuģu skaitā esošajiem lielajiem gaisa kuģiem un gaisa komerctransportā iesaistītajiem gaisa kuģiem jau vajadzēja atbilst šiem noteikumiem, bet projekta datu nepieejamība diemžēl praktiski neļāva šiem gaisa kuģiem izdot 145. daļas apstiprinājumus un 66. daļas licences. Tā rezultātā šādi gaisa kuģi lido nelikumīgi. Tas pats notiks ar visiem pārējiem gaisa kuģiem, kad 2008. gada 28. septembrī M daļa stāsies spēkā pilnā apmērā. Tāpēc aģentūra un dažas ieinteresētās dalībvalstis līdztekus meklē risinājumu, balstoties uz Pamatregulas 10. panta 5. un 6. punkta noteikumiem. Lai arī šāds izņēmums attiektos tikai uz An-26 gaisa kuģu apkopi, to varētu pielāgot citiem gaisa kuģu veidiem, kas atrodas līdzīgā stāvoklī. Tas ļautu gaisa kuģiem, kam saskaņā ar paredzēto pasākumu ir izdots ierobežots lidojumderīguma sertifikāts, veikt pienācīgu apkopi kontrolētos apstākļos.

20. Gatavojot grozījumu Komisijas Regulai 1702/2003, lai atspoguļotu iepriekš aprakstīto pasākumu, Aģentūra konstatēja, ka labotā panta teksts, kas jau ir grūti saprotams, kļuvis pārāk sarežģīts, ja netiktu izmantota iespēja mainīt tā uzbūvi. Aģentūra arī uzskatīja par vajadzīgu precizēt 2. panta 3. punkta pirmā teikuma interpretāciju, jo ir daži gaisa kuģi, kas ir projektēti laikā, kad tipa sertifikāta koncepcija vēl nepastāvēja. Tas nav iemesls, lai izņēmumu neattiecinātu uz šo gaisa kuģu apstiprināto projektu, jo lidojumderīguma sertifikātiem, kas tiem tai laikā tika izdoti, bija tāda pati vērtība, kā tipa sertifikātam. Pievienotā regulas grozījuma nolūks ir īstenot šo mērķus (nemainot likumdevēja sākotnējo nodomu vairāk, nekā nepieciešams), lai atļautu to gaisa kuģu tālāku ekspluatāciju, ko EASA sistēmā savādāk pārņemt nevar. Taču ir jāņem vērā, ka 2. panta 10. un 11. punkta noteikumi zudīs, jo tie ir spēkā tikai līdz 2007. gada 27. martam.
21. Par „konkrēto lidojumderīguma specifikācijas” koncepciju saņemtās piezīmes lika aģentūrai domāt, ka tas, ka 21A.173. punkta b) apakšpunkta 2) daļa un 21A. 184. punkts pienācīgi neatspoguļo Pamatregulas 5. panta 3. punkta b) apakšpunkta un 15. panta 1) punkta b) apakšpunkta noteikumus, ir radījis zināmu neskaidrību, jo tie apgalvo, ka ierobežoto lidojumderīguma sertifikātu pamatā ir „konkrētās lidojumderīguma specifikācijas”. Tā nepārprotami ir redakcijas kļūda, kas jālabo, grozot šos 21. daļas noteikumus.

IV. Reglamentējošās ietekmes novērtēšana

22. Reglamentējošās ietekmes novērtējums, kas ietverts NPA 17, noteica 5 iespējas šī jautājuma risināšanai. Pēc realizācijas iespēju apspriešanas, ņemot vērā laika ierobežojumus, tika secināts, ka tikai divas no tām ir realizējamas: viena ir šeit aprakstītā un otra – „nedarīt neko”. Balstoties uz NPA dokumentā ietvērto detalizēto vērtējumu, ko neapstrīdēja neviena saņemtā piezīme, Aģentūra secināja, ka „nedarīt neko” opcija ir nepraktiska. Tās negatīvā ekonomiskā, sociālā un starptautiskā ietekme ir daudz lielāka par dažiem potenciālajiem ieguvumiem drošības un vides aizsardzības jomā. Tāpēc pēc aģentūras atzinuma pasākums, kas paredz izņēmumus no pamata noteikumiem un kas pieļauj attiecīgo gaisa kuģu tālāku ekspluatāciju, ir labākais risinājums turpmākai rīcībai ar nosacījumu, ka šādā pasākumā tiek iestrādāti pienācīgi drošības līdzekļi, lai novērstu bijušajā Padomju Savienībā projektēto gaisa kuģu izplatību dalībvalstu flotē un veicinātu šī tipa gaisa kuģu integrāciju EASA reglamentējošajā sistēmā. Tāds ir šim atzinumam pievienotā Komisijas Regulas grozījuma nolūks.

Ķelnē, 2007. gada 30. janvārī

P. Gudū [P. GOUDOU]
Izpilddirektors

Padomju projektu gaisa kuģi, uz kuriem attiecas 21. daļa

Šajā sarakstā iekļauti gaisa kuģu tipi, kam dalībvalstis ir izdevušas lidojumderīguma sertifikātus vai lidošanas atļaujas. Šis saraksts ir sastādīts, pamatojoties uz Aģentūras rīcībā esošo informāciju; tas nav oficiāls dokuments, kas uzliek aģentūrai saistības.

Jāņem vērā, ka tikai tie gaisa kuģi, kam izdoti 21. daļā definētie lidojumderīguma sertifikāti (to definīcija neietver ierobežotos lidojumderīguma sertifikātus), atbilst šai atzinumā aprakstītajam pasākumam.

Lielie gaisa transporta kuģi

- „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
- „Tupoļev”
 - Tu-154M
- „Jakovļev”
 - Jak-40

Rotorplāni

- „Kamov”
 - Ka-26
 - Ka-32
 - Ka-32A11BC
 - Ka-32AO
 - Ka-32C
 - Ka-32T

Vispārējā aviācija

- „Interavia Serviss”
 - 62TA
 - 70TA
 - 80TA
 - 82TA
- „Suhoj”
 - Su-26*
 - Su-26M*
 - Su-26M2*
 - Su-29
 - Su-31
 - Su-31M

- „Jakovļev”
 - Jak-18T
 - Jak-54
 - Jak-55
 - Jak-55M

*Saskaņā ar *EASA* datiem, dalībvalstis šiem gaisa kuģiem ir izdevušas tikai ierobežotus lidojumderīguma sertifikātus vai lidošanas atļaujas.