

## EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS

### NUOMONĖ Nr. 3/2004

**dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą pakeitimo iš dalies, kuriuo siekiama išplėsti jo taikymo sritį iki pilotų licencijavimo, orlaivių skrydžių ir trečiųjų šalių orlaivių reglamentavimo**

#### I. Bendroji dalis

1. Priimdamas reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą<sup>1</sup> („pagrindinį reglamentą“), Bendrijos įstatymų leidejas pakvietė Komisiją pateikti atitinkamus pasiūlymus dėl reglamento taikymo srities išplėtimo iki orlaivių skrydžių ir orlaivių įgulų licencijavimo. Jis taip pasiūlė pasinaudoti galimybe iš naujo svarstyti klausimą dėl trečiųjų šalių orlaivių reglamentavimo.
2. Siekiant pasirengti tokiam taikymo srities išplėtimui, pagrindiniame reglamente (12 straipsnyje) Agentūros užduotys apibrėžiamos taip, kad jos apimtų ir asmenų bei organizacijų, susijusių su civilinių orlaivių veikimu, reglamentavimą. Todėl Agentūra turi parengti ir priimti nuomones, kuriomis, pagal pagrindinio reglamento 14 straipsnį, Komisija grindžia savo įstatymų pasiūlymus.
3. Kartu Agentūra pateikia Komisijai savo nuomonę, kurios tikslas – vykdyti pagrindinio reglamento 2 punkte, 7 straipsnyje ir 12 straipsnio 2 dalies b punkte numatytus išpareigojimus, kurie susiję su orlaivių skrydžiais, orlaivių įgulų licencijavimu ir trečiųjų šalių orlaiviais. Ši nuomonė - tai memorandumas, kuriame aiškinamas Agentūros požiūris į šių sričių reglamentavimo Bendrijos lygiu politiką ir į šiai politikai įgyvendinti skirtas pagrindinio reglamento pataisas. Pastarosios apima naujus bei iš dalies pakeistus straipsnius, peržiūrėtą II priedą (išskirti orlaiviai) ir orlaivių skrydžių bei pilotų licencijų išdavimo reikalavimus.

#### II. Konsultacija

4. Ši nuomonė buvo priimta pagal Agentūros Valdančiosios tarybos nustatytą tvarką<sup>2</sup>. „Konsultacinis dokumentas dėl pagrindinių principų ir esminių reikalavimų taikymo pilotų profesionalumui, orlaivių skrydžiams bei trečiųjų šalių operatorių valdomiems trečiųjų šalių orlaiviams“ buvo paskelbtas Agentūros tinklalapyje ([www.easa.eu.int](http://www.easa.eu.int)) 2004 m. balandžio 27 d. (NPA (siūlomoms pataisoms pranešimas) Nr. 2/2004). Jame Agentūra paaiškino institucinę struktūrą, kuria remiantis galima imtis šios veiklos reglamentavimo, ir priežastis, kodėl orlaivių

<sup>1</sup> Europos Parlamento ir Tarybos 2002 m. liepos 15 d. reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą (OL L 240 / 2000 09 07).

<sup>2</sup> Valdančios tarybos sprendimas dėl procedūros, kurią Agentūra turi taikyti reikšdama savo nuomones, leisdama sertifikavimo specifikacijas ir rekomendacines medžiagas, EASA MB/7/03, 2003 06 27.

skrydžiams ir orlaivių įgulų licencijavimui reglamentuoti taip pat būtina naudoti reikalavimų dėl tinkamumo skrydžiams ir aplinkos apsaugos sutartą reglamentavimo struktūrą. Todėl Agentūra pateikė esminių reikalavimų pilotų licencijavimui ir orlaivių skrydžiams projektą, kuris galėtų būti panaudotas saugos tikslams, kurių reikalauja Bendrijos įstatymų leidėjas, apibrėžti. Taip vadinamos „pagrindinės grupės“ savanoriškai padėjo Agentūrai parengti šiuos esminius reikalavimus. Tai grupės, sudarytos iš ekspertų, kurie remdamiesi savo patirtimi ir techninėmis žiniomis, bei atsižvelgdami į tarptautinę, JAA<sup>3</sup> ir pramonės praktiką, palengvino reikalavimų projekto parengimą. Agentūra peržiūrėjo šių grupių pateiktus projektus, patikrino jų nuoseklumą valstybių narių ICAO<sup>4</sup> išipareigojimų atžvilgiu bei sudėliojo taip, kad būtų galima juos taikyti tiesiogiai arba vykdyti jų įgyvendinimo veiksmų teisminę kontrolę, kaip plačiau paaiškinta 33 punkte. Agentūra taip pat pateikė savo požiūrį dėl komercinio oro transporto reglamentavimo ir profesionalių pilotų licencijavimo, remdamasi dabar priimta praktika, įtraukta į plačiai patvirtintus Jungtinius aviacijos reikalavimus. Galiausiai ji paprašė suinteresuotų šalių pareikšti nuomonę dėl klausimų, kuriems reikėjo įvairesnio įvertinimo – taip atsirado galimybė apibrėžti susitarimu pagrįstą politiką, kuria ir paremta ši nuomonė.

5. Iki paskutinės pastabų pateikimo datos - 2004 m. liepos 31 d. - Agentūra gavo 1695 pastabų iš 93 asmenų, nacionalinių valdžios institucijų, privačių bendrovių ar prekybos organizacijų. Šias pastabas peržiūrėjo Agentūros darbuotojai, kurie nedalyvauja konsultacinio dokumento projekto rengime – taip buvo užtikrintas teisingas visų gautų pastabų nagrinėjimas. Buvo patvirtintas visų pastabų gavimas ir jos buvo įtrauktos į Atsakymo į pastabas dokumentą (APD). APD sudaro visų asmenų ir/arba organizacijų, pateikusių pastabas, sąrašas, Agentūros atsakymai, pasiūlymai politikos klausimais ir peržiūrėti esminiai reikalavimai. Rugsėjo 24 d. jis buvo paskelbtas Agentūros tinklalapyje ir yra visiems laisvai prieinamas.
6. Prieš paskelbdama šią nuomonę, Agentūra laukė mažiausiai du mėnesius nuo APD paskelbimo datos, kaip nurodyta aukščiau minėtame taisyklių rengimo tvarkos dokumente. Tuo metu Agentūra sulaukė keleto atsiliepimų apie APD. Dvi pramoginių skrydžių pilotus atstovaujančios organizacijos (Europos oro sporto ir Europos sklandymo sąjungos) pareiškė esą patenkintos pasiūlyta politika, jei ji bus tinkamai interpretuojama ir bus priimtos patenkinamos įgyvendinimo taisyklės. Šios organizacijos taip pat išreiškė susirūpinimą dėl kalbos režimo ir tam tikros terminijos, į kurią šioje nuomonėje atsižvelgta. Viena verslo aviaciją atstovaujanti organizacija (Tarptautinės verslo aviacijos taryba) taip pat buvo patenkinta darbo rezultatu ir pateikė kai kuriuos pasiūlymus keisti esminius reikalavimus orlaivių skrydžiams, į kuriuos taip pat atsižvelgta. Be to, Europos regionų oro linijų asociacija pateikė pastabas dėl skrydžio įgulos psichinės sveikatos klausimo. Galiausiai dar viena interesų grupė pasiskundė, kad jos pastabos nebuvo pateiktos APD ir mano, jog Bendrijai skirtus esminius reikalavimus būtina taikyti bendrai aviacijos ir rekreacinei veiklai.
7. Kelios orlaivio palydovus atstovaujančios organizacijos išreiškė didelį nepasitenkinimą Agentūros parengta išvada dėl orlaivio palydovų licencijavimo. Agentūra pripažįsta šią padėtį, tačiau tvirtina, kad, atsižvelgiant į gautas pastabas,

<sup>3</sup> Jungtinė aviacijos administracija

<sup>4</sup> Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija

nebuvo įmanoma pasiūlyti visuminės šios profesijos licencijavimo schemos. Kaip teigiama Atsakymo į pastabas dokumente, Agentūra bet koku atveju ketina atkreipti Bendrijos įstatymų leidėjo dėmesį į būtinybę spręsti šį klausimą ir pateikti jo nuožiūra geriausią politinį atsakymą.

8. Keleto valstybių narių (Austrijos, Belgijos, Danijos, Suomijos, Prancūzijos, Vokietijos, Švedijos ir Jungtinės Karalystės) nacionalinės aviacijos administracijos pajuto būtinybę apsispręsti dėl Atsakymų į klausimus dokumente numatytos politikos ir į jų pastabas pateiktų atsakymų. Daugelis kelia vykdomo proceso ir savo dalyvavimo, rengiant Agentūros nuomonę, reikšmės klausimus. Viena iš jų netgi mano, jog politika pirmiausia turėtų būti pagrįsta NAA pastabomis, kurias reikėtų nagrinėti atskirai nuo reglamentuojamų asmenų pastabų. Todėl kai kurios administracijos prašė, kad šis klausimas būtų ištrauktas iš Nacionalinių administracijų patariamiosios grupės (NAPG) darbotvarkę. Šiuo klausimu Agentūra pripažįsta, kad NAPG gali tirti bet kurį klausimą, susijusį su taisyklių nustatymu, jei taip nuspręstų dauguma jos narių. Todėl ji bendradarbiaus surengiant šiuos debatus, jei bus gautas toks prašymas. Tačiau Agentūra norėtų atkreipti dėmesį, kad ši nuomonė yra skirta Komisijai, o po to eis išsamus įstatymų leidybos procesas, kuriame dalyvaus visos valstybės narės. Diskusijos dėl politikos klausimų, kuriuos galiausiai spręs įstatymų leidėjas, gali abejotinai dubliuoti pastangas ir susilaukti reglamentuojamų šalių kritikos dėl nepakankamo skaidrumo.
9. Dvi NAA mano, kad jų pastabos buvo ne visiškai suprastos. Viena galvoja, jog APD nebuvo tinkamai atsakyta į jos pastabas. Agentūra sutinka, kad galėjo neteisingai suprasti kai kurias gautas pastabas, nors buvo dedamos visos pastangos jas išnagrinėti kuo teisingiau. Tačiau pats faktas, jog tokią kritiką dėl APD išsakė tik nedaugelis pateikusių pastabas, rodo patenkinamą šios apžvalgos rezultatų kokybę, ypač atsižvelgiant į tai, kad Agentūra negalėjo asmeniškai atsakyti 93-ims pastabas pateikusiems asmenims ir organizacijoms. Todėl Agentūra nemato jokios priežasties keisti savo atliktą visuotinę analizę ar šioje nuomonėje padarytas išvadas.
10. Išskyrus procedūrinius aspektus, NAA pastabos pakartoja jų pozicijas, išreikštas NPA procese, kurias atspindi APD. Daugelį iš jų galima tinkamai spręsti tik rengiant įgyvendinimo priemones, todėl nėra galimybės jas čia aptarti. Toliau pateikiama pastabų, tiesiogiai susijusių su šia nuomone, santrauka:
  - viena iš suinteresuotų šalių siūlo išplėsti II-o priedo taikymo sritį (išskirti orlaiviai), tuo tarpu kita - siūlo priešingai;
  - daugelis labai abejoja dėl pramoginio privataus piloto licencijos (PPPL), kurios reikalavimai yra žemesnio lygmens nei ICAO standartai, kadangi mano, jog tai neužtikrins reikiamo saugos lygio;
  - kai kurios suinteresuotos šalys, nors sutikdamos su PPPL įvedimu, mano, kad toks sprendimas turėtų būti nacionalinis, o susijusios privilegijos turėtų galioti tik išdavusios valstybės narės teritorijoje;
  - keletas nesutinka su PPPL išdavimo delegavimu įvertinimo institucijoms, manydamos, kad tokia užduotis turėtų išlikti valstybinė;
  - kai kurios prieštarauja, kad šeimos bendros praktikos gydytojams būtų suteikta teisė vykdyti aviacinį medicininį vertinimą PPPL išdavimo tikslais;

- daugelis nesutinka, kad dalinė nuosavybė būtų traktuojama kaip nekomercinė veikla;
- keletas išreiškė susirūpinimą, jog ši politika įveda naują klasifikaciją sudėtingiems motoriniams orlaiviams, kurie nėra ICAO sistemos dalis;
- keletas siūlo, kad bepiločiai orlaiviai patektų į Bendrijos kompetenciją;
- viena suinteresuota šalis mano, kad trečios šalies orlaiviai, pastoviai laikomi valstybės narės teritorijoje, turėtų būti registruojami toje valstybėje;
- kai kurios nesutinka Agentūrai priskirti:
  - naujų sertifikavimo užduočių, ar
  - galių spręsti dėl naudojamų direktyvų, ar
  - galių spręsti dėl trečios šalies orlaivių saugos lygio.

Kaip jau minėta, Agentūra mano, jog šiuos politikos klausimus geriau aptarti politiniu lygmeniu, ir siūlo pirmiausia juos apsvarstyti būtent šiuo lygiu, kaip numato įstatymų leidybos procesas, o tik po to atlikti šios nuomonės pakeitimus.

11. Kelios NAA mano, kad sudėtingo motorinio orlaivio apibrėžime numatytos tam tikros ribinės reikšmės yra per didelės. Agentūra pasirengusi iš naujo svarstyti šiuos skaičius po to, kai pirmąsyk bus pasikeista nuomonėmis dėl jos pasiūlytos reguliavimo sistemos priimtimumo. Tai darant reikėtų atsižvelgti ir į sporto bei rekreacinę veiklą atstovaujančių organizacijų pastabas, tvirtinančias, kad šios ribinės reikšmės yra per mažos. Tačiau bet koks pakeitimas gali lemti, kad esminius reikalavimus reikės pritaikyti prie peržiūrėtų ribų.
12. Kelios NAA kritikavo pasiūlytų esminių reikalavimų orlaivių skrydžiams 7 punkto c dalį, kurioje reikalaujama, kad orlaivio vado pareigas einantis pilotas imtųsi veiksmų užtikrinti skrydžio saugą, nesuteikiant reikiamų įgaliojimų šiai pareigai atlikti. Agentūra pripažįsta šį faktą, tačiau tvirtina, kad pagrindinis reglamentas gali būti ne pats tinkamiausias instrumentas tokiems įgaliojimams suteikti. Pirma, tokie įgaliojimai yra policinės prigimties ir greičiausiai bus suteikti tik pačių valstybių narių. Antra, norint, kad šie įgaliojimai būtų priimami visuotinai, remiantis tarptautiniu aviacijos mastu, jie greičiausiai turi būti nustatyti priimant tarptautinę konvenciją. Be to, Agentūros nuomone, akivaizdu, jog esminiais reikalavimais sukurtų įgaliojimų vykdymas neturėtų sukelti teisinių pasekmių pilotui, einančiam orlaivio vado pareigas, su sąlyga, kad įgaliojimai vykdomi proporcingai.
13. Greta anksčiau pateiktų apibendrintų nesutarimo punktų, NAA atsakymuose buvo įvairių naudingų siūlymų, ypač dėl esminių reikalavimų, į kuriuos šioje nuomonėje atsižvelgta.

### **III. Agentūros nuomonės turinys**

#### **a. Bendrų veiksmų taikymo sritis**

14. Iš esmės, bendrų veiksmų taikymo sritis bus nustatyta išplėstame pagrindiniame reglamente, kuris aiškiai apibrėš veikiamus produktus, paslaugas, asmenis ir organizacijas. Todėl jiems bus taikomi šiuo reglamentu nustatyti reikalavimai ir, atitinkamai jam įgyvendinti skirtos taisyklės.

15. Priešingai, bet koks produktas, paslauga, asmuo ar organizacija, nepatenkantis į Bendrijos kompetenciją, liks visiškoje valstybių narių atsakomybėje, todėl jos turės imtis tinkamų priemonių užtikrinti apsaugos lygį, kurio tikisi šių šalių piliečiai.

(i) Pilotų licencijavimas

16. JAA kontekste valstybės narės jau sutiko, kad bendri reikalavimai (JAR-FCL) būtų taikomi beveik visiems pilotams<sup>5</sup>, tarp jų ir instruktoriams bei egzaminuotojams, nepriklausomai nuo to, ar jie skrenda privačiai ar profesiniais tikslais. Dar daugiau, privačios licencijos yra neatskiriama sistemos dalis ir gali būti naudojamos kaip žingsnis profesinės kvalifikacijos link. Todėl atrodė nėra priežasties riboti Bendrijos kompetencijos sritį tik iki tam tikrų pilotų kategorijų. Tačiau Agentūra informuota, kaip susirūpinę tie, kuriems atrodo, jog JAR-FCL reikalavimai – tai pernelyg didelė našta ir yra ne itin pritaikyti tam tikros veiklos poreikiams, ypač sportiniam ir pramoginiam skraidymui. Todėl buvo sprendžiamas tokios veiklos išskyrimo klausimas. Gautas visiškai aiškus atsakymas: nors daugelis sutinka dėl privalumo, kuri teiktų laisvą judėjimą Bendrijoje lengvinanti bendra sistema, orlaivių pilotai, kurių veikla yra vietinio pobūdžio, norėtų, kad jiems toliau būtų taikomos vietos taisyklės.
17. Todėl Agentūra mano, kad į Bendrijos kompetencijos sritį reikia įtraukti visų kategorijų pilotus, išskyrus tuos, kurie pilotuoja orlaivius, išskirtus pagrindinio reglamento II priede. Ši nuomonė išreikšta pataisyto 4 straipsnio 2 dalyje, o išskirties taikymo sritis nagrinėjama toliau, (iv) skyriuje. Šiame kontekste Agentūra taip pat pripažįsta, jog dabartinė JAR-FCL privataus piloto licencija (PPL) gali būti per daug reikalaujanti, jei skraidoma tik paprastu orlaiviu paprastoje oro eismo aplinkoje, ir mano, kad šioms veiklos rūšims reikėtų sukurti papildomą licencijų lygmenį.

(ii) Orlaivių skrydžiai

18. Plačiai sutariama dėl būtinybės įtraukti į Bendrijos kompetencijos sritį komerciniams oro pervežimams naudojamus orlaivius. Agentūra mano, kad dėl šio punkto jau susitarta. Ji taip pat mano, kad atsižvelgiant į pagrindinio reglamento siekinį palengvinti laisvą paslaugų judėjimą, Bendrijos teisės aktai turi būti taikomi ir kitai komercinei veiklai.
19. Galima apginti kai kurias pozicijas nekomercinių orlaivių skrydžių atžvilgiu. Galima rasti argumentų tam, kad komercinėje veikloje nedalyvaujančių orlaivių skrydžiai turėtų būti išskirti iš Bendrijos teisės aktų srities ir palikti nacionaliniam reglamentavimui. Tačiau tai gali padidinti dabartinius apribojimus tam tikrų orlaivių kategorijų laisvam judėjimui. Todėl vien tik nekomercinės veiklos, vykdomos orlaiviais, išskyrimą reikėtų laikyti tam tikru kompromisu. Ją mažiausiai paveiktų šie apribojimai.

---

<sup>5</sup> Išskyrus sklandytuvų ir balionų pilotus

20. Remdamasi aiškiai išsakytu interesų grupių pageidavimu, Agentūra mano, kad Bendrijos teisės aktai turi būti taikomi visiems skrydžiams, tiek komerciniams, tiek ir nekomerciniams, išskiriant tam tikrų tipų orlaivius. Ši nuomonė išreikšta pataisyto 4 straipsnio 3 dalyje, o išskirties taikymo sritis nagrinėjama toliau (iv) skyriuje.

### (iii) Trečiųjų šalių orlaiviai

21. Remdamasi daugelio interesų grupių išreikšta plačia parama, Agentūra mano, kad trečiųjų šalių operatorių vykdomiems komerciniams skrydžiams turi būti taikomi Bendrijos teisės aktai. Tai būtina, siekiant apsaugoti Europos Sąjungos keleivius ir piliečius ant žemės. Todėl Bendrija turės prižiūrėti tokius komercinius skrydžius, laikydamasi tarptautinių sutarčių, o ypač atitinkamų ICAO įsipareigojimų. Priimdama Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl trečiųjų šalių orlaivių, kurie naudojami Bendrijos oro uostais, saugos (SAFA direktyva)<sup>6</sup>, Bendrija jau nustatė savo kompetenciją tam tikra forma prižiūrėti šią veiklą. Tačiau ji nenustatė reikalingų priemonių, kurios leistų užtikrinti, kad Europos Sąjungos oro erdvėje skrendantys trečiųjų šalių orlaiviai laikytųsi taikytinų skrydžių specifikacijų. Todėl Agentūra mano, kad šioje srityje būtini tolesni veiksmai, kaip toliau aprašyta skyriuje, skirtame įgyvendinimo priemonėms.
22. Trečiųjų šalių orlaivių nekomercinių skrydžių, kuriuos vykdo trečiųjų šalių operatoriai, atžvilgiu, Agentūra sutinka su daugeliu gautų pastabų, kuriose teigiama, kad būtų neproporcinga nustatyti Bendrijos kompetenciją tik dėl užsienio orlaivių, kurie daugiau ar mažiau pastoviai yra valstybių narių teritorijoje. Iš tiesų geriausias šios problemos sprendimas būtų pakeisti pagrindinio reglamento 4 straipsnio 1 dalies c punktą – tai leistų trečiojoje šalyse registruotiems ir asmenų, gyvenančių valstybėse narėse naudojamiems orlaiviams taikyti tuos pačius reikalavimus, kaip ir ES registruotiems orlaiviams. Tačiau pasirinkdama tokį sprendimą Bendrija neįdiegia reikiamų priemonių, kurios leistų užtikrinti, kad trečiųjų šalių orlaiviai laikytųsi skrydžių Europos Sąjungos oro erdvėje saugai būtinų nuostatų tais atvejais, kai tokiai saugai reikia specialios orlaivio įrangos, tinkamos įgulos kvalifikacijos ar specialių procedūrų laikymosi. Kai Bendrija nustatė savo kompetenciją bendram Europos dangui įgyvendinti, būtų sunkiai suprantama, jei ji nenustatytų priemonių, reikalingų susijusių skrydžių specifikacijų užtikrinimui.
23. Todėl Agentūra mano, jog trečiųjų šalių orlaiviams turi būti taikoma Bendrijos priežiūra. Ji taip pat mano, kad reikia nustatyti teisinę bazę, kuri leistų trečiųjų šalių operatorių valdomiems trečiųjų šalių orlaiviams taikyti skrydžių reikalavimus, susijusius su Europos Sąjungos oro erdvės naudojimu. Tačiau ji turi aiškiai užtikrinti, kad šios galios bus skirtos tik šiam siekiniui ir nesiels Bendrijos lygmeniu reglamentuotų dalykų, kuriuos jau apima ICAO standartai. Todėl naujas 4 straipsnio 1 dalies d punktas praplečia Bendrijos kompetencijos sritį iki trečiojoje šalyse registruotų orlaivių, kuriuos naudoja trečiųjų šalių operatoriai. Šis

<sup>6</sup> 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos (EB) Nr. 36/2004 dėl trečiųjų šalių orlaivių, kurie naudojami Bendrijos oro uostais, saugos (OL L 143 / 2004 04 30).

punktas turi būti skaitomas kartu su 21 punktu, pakartojančiu, kad trečiųjų šalių teisės, suteiktos Čikagos konvencija<sup>7</sup>, nesikeičia.

(iv) Išskirti orlaiviai / veiklos sritys

24. Kaip nurodyta anksčiau, iš Bendrijos kompetencijos srities reikia išskirti tam tikrą veiklą. Agentūra mano, kad geriausia tai padaryti panaudojant pagrindinio reglamento II-ą priedą - taip būtų galima išvengti nenuoseklumo, priimant sprendimus dėl to paties orlaivio tinkamumo skraidyti, skrydžių ir įgulos licencijavimo aspektų. Taip pat atsirastų galimybė išvengti sudėtingo atsakomybės padalinimo, kuris galiausiai galėtų paveikti šios išskirtos veiklos saugą.
25. Atsižvelgdama į įvairias pastabas, Agentūra patobulino pagrindinio reglamento II-ą priedo tekstą, įtraukdama pateiktus siūlymus. Toliau paaiškintos šių pakeitimų priežastys:
- Būtų nenuoseklu įtraukti į Bendrijos kompetencijos sritį kai kuriuos II priede surašytus orlaivius tik todėl, kad kai kurios valstybės narės suteikė jiems tipo pažymėjimą ar tinkamumo skrydžiams pažymėjimą iki 2003 m. rugsėjo 28 d., kai tuo tarpu kitos to nepadarė. Tai sukėlė sumaištį, nes ne visoms valstybėms narėms visada buvo žinoma apie šį faktą. Todėl susijusi nuostata buvo panaikinta.
  - Kriterijai dėl istorinių orlaivių yra gan subjektyvūs ir leidžia valstybėms narėms įvairiai juos aiškinti. Tekstas buvo išaiškintas, iš vienos pusės, atsižvelgus į kriterijus, pagrįstus paprasta konstrukcija ir amžiumi, o iš kitos pusės – vadovaujantis kriterijais, pagrįstais šiame priede jau nurodytais kokybiniais pareiškimais.
  - Dėl karinių oro pajėgų orlaivių buvo paaiškinta, kad į Bendrijos kompetenciją patenka orlaiviai, kurių konstrukcija atitinka civilinio tipo standartą.
  - Kitas susirūpinimą keliantis klausimas yra itin lengvo orlaivio apibrėžimas, kuris pateiktas II-o priedo (e) punkte, tačiau kai kurių kalbų atvejais yra taikomas, tik lėktuvams, o kitose kalbose apima ir kitų tipų orlaivius. Kadangi nėra jokios priežasties išskirtyje apsiriboti tik lėktuvais, turėtų būti įtraukti ir motoriniai parašiutai bei sraigtasparniai. Papildomai, saugos gerinimo tikslais, buvo nustatyta padidinta masė lėktuvams, turintiems prie karkaso tvirtinamą gelbėjimosi parašiuoto sistemą.
  - Pridėtas (f) punktas, skirtas įtraukti sraigtasparnius, kuriuos kai kurios ES šalys traktuoja panašiai, kaip itin lengvus orlaivius. Svoris pagrįstas tyrimais, atliktais siekiant nustatyti protingą ribą pagal šiuo metu ES skraidančius sraigtasparnius.
  - Pridėtas (h) punktas, apimantis orlaivių kopijas, savo struktūrine konstrukcija panašias į orlaivio originalą.
  - Pakeisti (g) ir (j) punktai, siekiant labiau priimtinais aviacijos terminais paaiškinti svorio ribas.

(v) Kita reglamentuojama veikla ir profesijos

<sup>7</sup> Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija, pasirašyta Čikagoje 1944 m. gruodžio 7 d.

26. Kaip buvo pabrėžta šio skyriaus įžangoje, būtina, kad įstatymų teisės aktas, nustatantis Bendrijos galias tam tikroje srityje (pagrindinis reglamentas), aiškiai nustatytų kokius produktus, asmenis ar organizacijas paveiks šios galios. Veikiausiai būtų nepriimtina suteikti tokias galias įgyvendinimo taisyklėmis, nes tokioms taisyklėms stigtų teisinio pagrindo. Todėl Agentūra mano, kad reikia spręsti kai kuriuos nesutarimus keliančius klausimus, tokius kaip dalinės nuosavybės statusas, bepiločiai orlaiviai, orlaivio palydovai, skrydžių dispečeriai ir skrydžių inžinieriai. Šie klausimai tikrai glaudžiai susiję su skrydžiais bei licencijavimu ir yra skirtingai sprendžiami įvairiose Europos Sąjungos šalyse.

#### Dalinė nuosavybė

27. Atsižvelgdama į gautas pastabas ir vis didėjančią šios veiklos svarbą, Agentūra mano, jog Bendrija turi užimti poziciją dėl dalinės nuosavybės statuso. Nors sutinkama, kad tokie veiklai būdingi komercinio oro transporto požymiai, tarčiau reikia pripažinti, jog pagal dalinės nuosavybės sutartis naudojamų orlaivių keleiviai patys nustato savo pervežimo sąlygas ir naudojami savo operatorių paslaugomis valdymo sutarties pagrindu. Todėl Agentūra mano, kad Bendrijos įstatymai turi apimti dalinę nuosavybę. Šiame kontekste Agentūra taip pat laikosi nuomonės, kad tokia veikla turi būti laikoma nekomerciniais skrydžiais. Tuo tikslu į pataisyto reglamento 3 straipsnio 1 punktą buvo įtrauktas komercinių skrydžių apibrėžimas, kuris neapima dalinės nuosavybės.

#### Bepiločiai orlaiviai (BPO)

28. Šiuo metu Bendrijos tinkamumo skraidyti ir aplinkosaugos taisyklės BPO taikomos tuomet, kai jų masė yra 150 kg ar daugiau. Atsižvelgdama į suinteresuotų šalių išreikštas pozicijas, Agentūra mano, kad reikia išlaikyti esamą padėtį, kuomet Bendrijos tinkamumo skraidyti ir aplinkosaugos taisyklės taikomos tik tiems BPO, kurių masė yra 150 kg ar daugiau. Kadangi šie orlaiviai veikia panašiai kaip ir kiti, Agentūra mano, kad tokiems orlaiviams turi būti taikomi tokie pat reikalavimai, kaip ir bet kuriems kitiems orlaiviams, vykdančiams tą pačią veiklą.

#### Orlaivio palydovai

29. Agentūra pabrėžia, kad visuotinai sutinkama, jog orlaivio palydovams turi būti taikomi Bendrijos lygmeniu nustatyti saugos reikalavimai, taip siekiant užtikrinti reikiamą mokymą, tinkamą sveikatos būklę ir pakankamą taikomą praktiką, kaip šiuo metu nustatyta Komisijos pasiūlyme įvesti bendrus reikalavimus komerciniams pervežimams lėktuvais<sup>8</sup>. Šias nuostatas reikia išlaikyti, o orlaivio palydovams turi būti taikomi Bendrijos teisės aktai.

#### Skrydžių dispečeriai

30. Konsultaciniame dokumente Agentūra paprašė suinteresuotų šalių pateikti nuomonę, ar Bendrijos teisės aktai turėtų būti taikomi skrydžių dispečeriams.

<sup>8</sup> COM (2000) 121 galutinis 2000 03 24 – OL C 311 E 2000. 10. 30, pakeistas COM (2004) galutiniu 2004 02 10



Svarstydamas pastabas, Agentūra padarė išvadą, kad skrydžių dispečerių nereikia reglamentuoti kaip profesijos, tačiau jų funkcijoms turi būti taikomi Bendrijos teisės aktai, kaip siūloma anksčiau minėtame Komisijos pasiūlyme.

### Skrydžių inžinieriai

31. Atsižvelgiant į vis labiau nykstančią skrydžių inžinierių funkciją, kyla klausimas, ar juos reikia reglamentuoti Bendrijos lygmeniu. Iš gautų pastabų šiuo klausimu aišku, kad stipriai palaikoma nuostata šioje srityje laikytis ICAO praktikos. Bet kokiu atveju III priede esantys esminiai reikalavimai pilotų licencijavimui netinka skrydžių inžinierių profesijai, todėl Agentūra išipareigoja netrukus atlikti reikiamą darbą. Ši nuomonė išreikšta pataisyto reglamento 7 b straipsnyje.

### **b. Saugos tikslai**

32. Šiuo metu saugos tikslus nustato ICAO patvirtinti standartai ir valstybių narių priimtų pagrindinių teisės aktų, skirtų nustatyti civilinės aviacijos reglamentavimo pagrindus, nuostatos. Apskritai šie pagrindiniai nacionaliniai teisės aktai paprastai yra skirti deleguoti vykdomąsias galias vyriausybinėms struktūroms arba nepriklausomoms civilinės aviacijos administracijoms. Juose mažai kalbama apie įstatymų leidėjo laukiamus rezultatus. Todėl ICAO standartų įgyvendinimas ir saugos tikslų nustatymas daugiausia paliekamas vykdomajai grandžiai, kuri patiria politinį spaudimą, reikalaujanti išvengti nelaimingų atsitikimų ir jų pasikartojimo.
33. Kadangi Bendrija nėra Čikagos konvencijos susitarianti šalis, ICAO standartai nepriklauso Bendrijos teisei, nors yra privalomi valstybėms narėms, tuo pačiu tam tikru atžvilgiu įpareigodami ir Bendriją. Dar daugiau, remiantis Europos Teisingumo Teismo praktika, norint deleguoti vykdomąsias galias Bendrijos struktūroms, įstatymų leidėjo nustatyti tikslai turi būti pakankamai aiškūs ir konkretūs, kad būtų galima tokių deleguotų struktūrų veiksmų teisminė kontrolė. Galiausiai, tačiau ne mažiau svarbu, jog sykių numačius tam tikros formos savikontrolę tam tikriems civilinės aviacijos bendruomenės segmentams – kaip, iš esmės, yra pramoginės aviacijos atveju, – saugos tikslus reikia pakankamai detalizuoti, kad pramonė ar kiti susiję asmenys galėtų tiesiogiai juos įgyvendinti. Todėl išplėstas pagrindinis reglamentas aiškiai ir smulkiai apibrėš Bendrijos saugos tikslus, skirtus orlaivių skrydžių ir skrydžio įgulos licencijavimo reglamentavimui.
34. Po konsultacijų Agentūra mano, kad pagrindinis reglamentas privalo apimti detalius konkrečios paskirties esminius reikalavimus, kaip padaryta aviacijos produktų tinkamumo skraidyti atveju. Tokie esminiai reikalavimai, skirti tiek pilotų licencijavimui, tiek orlaivių skrydžiams, atitinkamai pateikiami pataisyto reglamento III ir IV prieduose. Jie sukurti, kad tinkamai sumažintų galimą riziką, būdingą reglamentuojamai sričiai. Reikalavimai parengti taip, kad galėtų apimti visų rūšių veiklą (komercinę, verslo ir rekreacinę). Jau pastebėta, kad jie suteikė gerą teisinį pagrindą priimti JAR-OPS, JAR-FCL ir JAR-STD, kaip galimas įgyvendinimo taisyklės, siekiant išvengti pertrūkių ir pereinamojo laikotarpio biurokratinių problemų.

### c. Įgyvendinimo priemonės

35. Išplėstas pagrindinis reglamentas turi nustatyti, kaip bus įgyvendinami esminiai reikalavimai. Tai apima ir nuorodas, ar oficialaus pažymėjimo išdavimas, trečiosios šalies informavimas apie atitiktį ar savideklaracija bus naudojami atitiktčiai tikrinti. Taip pat reglamentas turi reikalauti pateikti detales dėl to, kaip būtent informuoti apie tokią atitiktį. Jei tokios detalės pasirodytų pernelyg sudėtingos ar ilgos, Komisijai, valstybėms narėms ar pramonei turėtų būti suteiktos vykdomosios galios parengti reikiamas įgyvendinimo taisykles, nacionalines įgyvendinimo priemones ar pramonės standartus. Kur taikytina, reikia nurodyti struktūras, atsakingas už pažymėjimų išdavimą, arba tas, kurios turi būti informuojamos apie atitiktį. Tai gali būti pati Agentūra, nacionalinės administracijos ar akredituotos įvertinimo institucijos. Pastaruoju atveju turi būti nustatyti jų akreditavimo kriterijai ir paskirtos akredituojančios valdžios institucijos.
36. Yra daug galimybių įgyvendinti bendrus saugos tikslus. Jų pasirinkimas – tai politinis sprendimas, kuris priklauso nuo visuomenės jautrumo šiam klausimui, taip pat konkretaus sektoriaus tradicijų ir kultūros. Pasirenkant reikia atsižvelgti į vienodumo, siektino tam tikros rūšies veikloje, lygį, o vienodumą, regis, lengviau pasiekti, kai Komisija priima bendras įgyvendinimo taisykles. Taip pat pasirenkant reikia atsižvelgti į tarptautinius pagrindus – tai leis išvengti netinkamo poveikio Europos piliečių ir bendrovių judėjimui kitose pasaulio dalyse. Galiausiai, tačiau ne mažiau svarbu, pasirenkant laikytis gero valdymo principų<sup>9</sup>, tuomet būtų galima tinkamiausiai panaudoti turimus išteklius ir toliau puoselėti atsakomybės reglamentuojant civilinės aviacijos saugos jausmą.

#### (i) Pilotų licencijavimas

37. Agentūra mano, kad niekas be licencijos negali valdyti komercinio skrydžio orlaivio. Todėl į reglamento pataisas įtraukiama atitinkama prievolė ir nustatomas bet kokių susijusių privilegijų teisinis pagrindas. Agentūra taip pat mano, kad tokių pilotų mokymą turėtų vykdyti patvirtintos organizacijos, o tokiam mokymui naudojamos skrydžio imitavimo mokymo priemonės turi būti sertifikuotos. Valstybėms narėms jau pritarus remiantis JAA sistema, Agentūra mano, kad reikia priimti bendras tokių licencijų, leidimų ir pažymėjimų išdavimo ir naudojimo taisykles. Tokias taisykles turi nustatyti Komisija, taikydama komitologijos procesą<sup>10</sup>. Jos bus įgyvendinamos nacionaliniu lygiu, išskyrus trečiųjų šalių organizacijas ir trečiųjų šalių skrydį imituojančias mokymo priemones, kurias prižiūrės Agentūra. Anksčiau aprašytos įgyvendinimo priemonės nurodytos pataisyto reglamento 7 straipsnio 1, 2, 3, bei 4 dalyse ir 15 a straipsnyje.

<sup>9</sup> COM (2001) 428 galutinis 2001 07 25

<sup>10</sup> Sprendimas 1999/468/EB

38. Nekomercinės veiklos atveju, atsižvelgdama į gautas pastabas, Agentūra mano, kad visi verslo ar galingų motorinių orlaivių pilotai privalo turėti licenciją, įtrauktą į esamą JAR-FCL sistemą. Agentūra laikosi nuomonės, kad būtent orlaivio sudėtingumas ir jo oro eismo aplinka turi tapti kriterijais, taikytiniais reikiamai licencijai nustatyti, kad būtų galima geriausiai parinkti būtinus kvalifikacinius ir medicininius reikalavimus. Šis klausimas plačiau aptariamas toliau, (iv) skyriuje. Kaip ir anksčiau, Agentūra mano, kad tokioms licencijoms taikomas taisyklės turi priimti Komisija, panaudodama komitologijos procesą. Taisyklės bus įgyvendinamos nacionaliniu lygmeniu, išskyrus trečiųjų šalių organizacijas ir trečiųjų šalių mokymo priemones, imituojančias skrydį, kurias prižiūrės Agentūra.
39. Atsižvelgdama į suinteresuotų šalių pageidavimus, Agentūra mano, kad pramoginių ir sportinių orlaivių pilotai privalo turėti licenciją. Tačiau kaip teigiama 16 punkte, esama JAR-FCL PPL kelia per daug reikalavimų vien paprasto orlaivio valdymui paprasto oro eismo aplinkoje. Todėl Agentūra mano, kad reikia sukurti naują privataus piloto licencijos kategoriją, PPPL, kuri būtų esamos JAR-FCL PPL alternatyva. Tokios licencijos turėtojai negalėtų valdyti sudėtingų motorinių orlaivių ir dalyvauti komercinėje aviacijoje; taip pat gali būti ribojama prieiga prie intensyvaus oro eismo zonų. PPPL turėtojas galėtų lengviau gauti visavertę licenciją. Tačiau tokia licencija turi garantuoti laisvą judėjimą visoje teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis. Atsižvelgdama į Europos Bendrijos dydį ir su EFTA<sup>11</sup> valstybėmis sudarytas asociacijos sutartis, Agentūra nemano, kad visiškas ICAO I priedo laikymasis reiškia reikalavimą įvesti šią naują licenciją. Ši nuomonė išreikšta pataisyto reglamento 7 straipsnio 2 dalies a punkte.
40. Agentūra taip pat mano, kad PPPL galėtų išduoti įvertinimo institucijos. Agentūra tikrai galvoja, jog valstybės narės neturėtų nuolatos atlikti šio vaidmens, nes yra teisėta įgyvendinti Komisijos Baltosios knygos nustatytus Europos valdymo principus ir suteikti šios kategorijos pilotams galimybę administruoti save taip, kaip jie patys norėtų. Todėl pataisyto reglamento 7 straipsnis nustato reikiamą teisinį pagrindą, kuris taip pat suteikia Komisijai galias priimti reikiamas įgyvendinimo taisykles, tarp jų ir tokių įvertinimo institucijų akreditavimo kriterijus. Galiausiai Agentūra mano, kad už tokią akreditaciją atsakingos kompetentingos institucijos turi būti pati Agentūra, taip pat valstybių narių nacionalinės aviacijos administracijos – tuomet pareiškėjai galėtų pasirinkti. Tačiau Agentūra pripažįsta, kad gali būti neįmanoma greitai laiku visose valstybėse narėse rasti kvalifikuotas struktūras šiam vaidmeniui atlikti. Todėl, atsižvelgiant į suinteresuotų grupių reakciją, gali reikėti parengti pereinamąjį mechanizmą.
41. Pilotų licencijavimui taip pat reikia įrodyti atitiktį medicininiams sveikatos kriterijams. Agentūros nuomonė atitinka bendrą sutarimą, kad pilotų, dalyvaujančių komerciniuose skrydžiuose ar valdančių sudėtingus motorinius orlaivius, atžvilgiu toks įrodymas turi būti grindžiamas bendromis įgyvendinimo taisyklėmis, o susijusiame įvertinime dalyvaujantys medicinos centrai bei aviacinės medicinos egzaminuotojai – būti patvirtinti. Lengvų pramoginių ar

---

<sup>11</sup> Europos laisvos prekybos asociacija

sportinių orlaivių pilotų atžvilgiu Agentūra mano, kad būtinas lankstumas ir taikytinos ne tokios griežtos taisyklės.

42. Todėl Agentūra mano, kad Komisijai reikia suteikti galias priimti įgyvendinimo taisyklės medicininio tinkamumo klausimais. Tokios taisyklės turi būti pagrįstos esamais JAR-FCL 3 medicininiais standartais ir būti taikomos visų kategorijų pilotams, išskyrus PPPL turėtojus, kuriems bus parengtos ne tokios griežtos taisyklės. Dar daugiau, Agentūra mano, kad aviacinės medicinos egzaminuotojų ir centrų akreditavimo įgyvendinimo taisyklės turi būti priimtos Bendrijos lygmeniu. Agentūros manymu, bendros praktikos gydytojus galima panaudoti šiai užduočiai atlikti, kaip egzaminuotojus, tinkamus PPPL reikmėms. Nacionalinė aviacijos administracija patikrins jos teritorijoje įsisteigusių asmenų atitiktį, o Agentūra tai padarys užsienio organizacijų atžvilgiu, kur taikytina. Ši politika išreikšta pataisyto reglamento 7 straipsnio 2 dalies b punkte, 7 straipsnio 6 dalyje ir 15 a straipsnyje.
43. Svarstydamą įvairias gautas pastabas ir poreikį integruoti Jungtinę skrydžių valdybą (JSV) į Europos aviacijos saugos agentūros sistemą, Agentūra taip pat suvokė, kad saugą ir vienodumą geriausiai skatinti, leidžiant šiai valdybai, kur reikia, priimti mokymo reikalavimus, skirtus suteikti individualius įvertinimus, reikalingus tam tikrų tipų orlaivių skrydžiams. Reikiamos galios numatytos pataisyto reglamento 15 a straipsnyje.

#### (ii) Orlaivių skrydžiai

44. Šiuo metu bendrai sutariama dėl poreikio taikyti sertifikavimo procesą visiems komercinio oro transporto operatoriams – jau dabar tai rodo platus JAR-OPS 1 ir 3 įgyvendinimas valstybių narių lygiu ir derybų dėl anksčiau minėto Komisijos pasiūlymo nustatyti bendrus reikalavimus komercinėms lėktuvų operacijoms būklė. Tai leidžia valstybėms narėms laikytis ICAO rekomendacijų ir dokumentavimo reikalavimų. Kitos nei komercinis oro transportas komercinės veiklos atžvilgiu Agentūra sutinka, kad privalo egzistuoti ir bendromis įgyvendinimo taisyklėmis pagrįstas sertifikavimo procesas.
45. Todėl Agentūros manymu reikia nustatyti bendras pažymėjimų išdavimo komerciniams operatoriams taisykles. Patys pažymėjimai jau išduodami nacionaliniu lygiu ir įprastinėmis sąlygomis šis procesas turėtų tęstis, nes tokia yra dabartinė Bendrijos teisės įgyvendinimo praktika. Tačiau Agentūrai bus suteikta teisė prireikus priimti veikimo direktyvas, kad skrydžių sauga būtų užtikrinta tuomet, kai vienodumą geriausiai galima pasiekti centralizuotais sprendimais. Atsižvelgdama į itin specifinį skrydžio ir poilsio laiko reglamentavimo pobūdį, Agentūra taip pat mano, jog reikia tam tikro lankstumo, kuris suteiktų Agentūrai teisę nustatyti sertifikavimo specifikacijas, ypač apimančias standartinio skrydžio laiko ribojimo schemas, kaip priimtina būdą laikytis esminių reikalavimų. Kadangi standartinės schemas negali apimti visų skrydžių, Agentūra taip pat turi turėti galimybę pati priimti individualias operatorių schemas konkrečių atvejų pagrindu, kai to reikia vienodumui ir sąžiningai konkurencijai rinkoje užtikrinti. Todėl atitinkamai Komisijai ir Agentūrai turi būti suteiktos galios vykdyti šias užduotis. Pataisyto reglamento 7

a straipsnio 2, 4 ir 5 dalyse ir 15 b straipsnio 3 ir 4 dalyse yra nuostatos dėl šių įgaliojimų.

46. Verslo aviacijos atžvilgiu, Agentūra, atsižvelgdama į visas gautas pastabas, mano, kad orlaivių skrydžiai verslo reikmėms nesiskiria nuo to paties orlaivio panaudojimo kitai bendros aviacijos veiklai. Ji taip pat galvoja, kad šis statusas savaime nedidina susijusios rizikos. Todėl Agentūra daro išvadą, kad ši veikla neturi būti traktuojama kitaip nei visa kita nekomercinė veikla.
47. Bendros aviacijos veiklos atveju, nors suinteresuotos šalys ir sutinka, kad šiai veiklai reikėtų tiesiogiai taikyti esminius reikalavimus, Agentūra mano, kad nėra visiškai tinkama reglamentuoti visą susijusią veiklą. Pirma, egzistuoja įprasta praktika panaudoti veikiančias įgyvendinimo taisykles, suteikiančias teisinį pagrindą įgyvendinti taisykles, susijusias su oro erdvės naudojimu arba reikalavimais, susijusiais su tam tikros rūšies veikla, tokia kaip ekstremalios situacijos ar radijo įranga. Todėl būtina numatyti priimti įgyvendinimo taisykles, nustatančias bent tokius reikalavimus visų rūšių skrydžiams. Antra, sudėtingi motoriniai orlaiviai naudojami ta pačia skrydžių aplinka kaip ir orlaiviai, naudojami komerciniam oro transportui, taip keldami galimą pavojų visuomeniniam oro transportui. Dar daugiau, dėl jų sudėtingumo ir dydžio reikalinga logistika, artima komercinio oro transporto logistikai. Todėl norint sumažinti riziką ir pritaikyti skrydžius prie atitinkamų logistinių reikalavimų, reikia priimti įgyvendinimo taisyklių palygintiną rinkinį. Taigi Agentūra mano, kad bendros aviacijos skrydžiai turėtų reglamentuoti įgyvendinimo taisykles, suderintas veikiau su orlaivio sudėtingumu nei su veiklos rūšimi.
48. Nesudėtingiems orlaiviams reikia priimti lengvas įgyvendinimo taisykles, kurios nustatytų skrydžių specifikacijas, susijusias su oro erdvės naudojimu ar specialiomis operacijomis, kurias reikia harmonizuoti Bendrijos lygmeniu. Tai neatima iš valstybių narių galimybės savu ruožtu nustatyti regioninio pobūdžio skrydžių specifikacijas, kurioms būtų taikoma derama Bendrijos kontrolė. Anksčiau minėtos įgyvendinimo taisyklės turi būti taikomos tiesiogiai, o atitiktis – patikrinta valstybių narių, nereikalaujant nei sertifikavimo, nei deklaravimo.
49. Sudėtingiems motoriniams orlaiviams, kaip jau paaiškinta, reikia išsamesnių taisyklių, taip siekiant pritaikyti priemones rizikai mažinti. Tokių taisyklių atitiktis tikrinimo atžvilgiu Agentūra nemato būtinybės įvesti sertifikavimo procesą. Ji taip pat galvoja, kad JAR-OPS 2 numatytas deklaravimas yra pakankamas.
50. Todėl Agentūra mano, kad visi nekomerciniai skrydžiai turi būti reglamentuoti, o Komisija, panaudodama komitologijos procesą, privalo nustatyti bendras taisykles. Pagaliau, šios taisyklės turi būti pritaikytos prie orlaivio sudėtingumo. Jų įgyvendinimas bus prižiūrimas nacionaliniu lygiu, be sertifikavimo, tačiau reikalaujant deklaruoti sudėtingų motorinių orlaivių atveju. Tačiau, kaip jau paaiškinta dėl komercinių skrydžių, Agentūrai turi būti suteiktos galios nustatyti, kur tinka, veikimo direktyvas. Ši politika išreikšta pataisyto reglamento 7 a straipsnio 3, 4, ir 5 dalyse ir 15 b straipsnio 3 dalyje.

51. Svarstydamą įvairias gautas pastabas ir poreikį integruoti Jungtinę skrydžių valdybą (JSV) į Europos aviacijos saugos agentūros sistemą, Agentūra taip pat suvokė, kad saugą ir vienodumą geriausiai skatinti leidžiant jai priimti, kur reikia, standartinius sąrašus, nustatančius kokios minimalios įrangos reikia tam tikrų orlaivių tipų skrydžiams konkrečioje aplinkoje, vadinamuosius pagrindinius minimalios įrangos sąrašus. Reikiamos galios įtrauktos į pataisyto reglamento 15 straipsnio trečią pastraipą.

(iii) Trečiųjų šalių orlaiviai

52. Konsultaciniame dokumente Agentūra jau pripažino, jog trečiųjų šalių operatorių valdomų trečių šalių orlaivių reglamentavimo įgyvendinimo priemonės turi atsižvelgti į esamą ICAO sistemą. Taip pat pripažįstama, kad bendras taisyklės jau nustatė SAFA direktyva, skirta tikrinti, ar tokie orlaiviai atitinka taikytinus ICAO standartus. Tačiau Agentūra nurodė, kad, atsižvelgiant į naujausius įvykius, reikia daugiau nuveikti siekiant suteikti Europos Sąjungos piliečiams tinkamą apsaugą.
53. Atsižvelgdama į gautus atsakymus, Agentūra mano, jog SAFA direktyvos nuostatos turi būti perkeltos į Komisijos įgyvendinimo taisykles, taip pat, kad Komisijai reikia suteikti reikiamas galias organizuoti trečiųjų šalių orlaivių priežiūrą. Todėl Agentūrai turi būti suteikta galimybė analizuoti surinktus duomenis ir daryti išvadas dėl trečiųjų šalių orlaivių saugos; jai taip pat turi būti suteiktos galios tikrinti orlaivio, neatitinkančio ICAO reikalavimų, tinkamumą skraidyti ir, kur taikytina, išduoti leidimą skristi. Tačiau Agentūra pripažįsta, kad tokios galios neturi būti skirtos reikalavimams, kad Agentūra spręstų kasdienes klausimus, taip pat, jog būtina organizuoti veiksmingą darbo pasidalinimą. Ši politika išreikšta pataisyto reglamento 5 straipsnio 2 dalyje ir 3 dalies j punkte, 7 c straipsnyje ir 15 straipsnio 1 dalies k punkte ir l pastraipoje.
54. Trečiųjų šalių orlaivių skrydžių atžvilgiu Agentūra mano, kad trečiųjų šalių operatoriams, kuomet jie yra teritorijoje, kuriai galioja Sutartis, turi būti taikomos tokios pat sąlygos, kokių reikalaujama iš Bendrijos operatorių, vykdant tokias pat operacijas. Iš dalies tai apima užsienio komerciniams operatoriams būtinus Bendrijos sertifikatus. Todėl Komisijai bus suteiktos reikiamos galios nustatyti tokių sertifikatų išdavimo sąlygas. Kaip jau sutarta pagrindinio reglamento kontekste, visą išdavimą vykdys Agentūra. Žinoma, tokį sertifikavimą gali palengvinti dvišalių sutarčių su trečiosiomis šalimis sudarymas – tai leistų išvengti daugkartinių sertifikavimų. Kitų trečiųjų šalių operatorių atžvilgiu bus taikomos tos pačios įgyvendinimo taisyklės, kaip ir ES operatoriams. Ši politika numatyta pataisyto reglamento 7 a straipsnio 2, 4, ir 5 dalyse, 15 b straipsnio 2 dalyje.

(iv) Sudėtingi motoriniai orlaiviai

55. Klausimai, išnagrinėti ankstesniuose (ii) ir (iii) skyriuose, rodo, kad reikia nubrėžti ribą tarp dviejų kategorijų orlaivių, dalyvaujančių nekomercinėje veikloje, kuriai reikia dviejų skirtingų tipų įgyvendinimo priemonių. Siekdama nubrėžti šią ribą, Agentūra nagrinėjo NPA proceso kontekste gautus pasiūlymus

ir esamas ribines reikšmes, numatytas JAR-OPS 2 projekte. Ji taip pat manė, kad svarbu neįvesti orlaivių savininkams ir operatoriams tokių reikalavimų, kurie nėra reikalingi atsižvelgiant į jų orlaivio sudėtingumą ir į įprastinę skrydžių aplinką, taip siekiant kuo geriau suderinti šiuos reikalavimus su esama situacija. Galiausiai Agentūra mano, kad ne mažiau svarbu sukurti paprastą sistemą, kurią visi lengvai suprastų ir įgyvendintų.

56. Agentūra padarė išvadą, kad tokią ribą galima nustatyti tik pagal orlaivių sudėtingumą, nenurodant jų skrydžių tipo. Šiuo tikslu pataisyto reglamento 3 straipsnio j punktą buvo papildytas sudėtingo motorinio orlaivio apibrėžimu. Šios kategorijos orlaiviai turės atitikti visus esminius reikalavimus orlaivių skrydžių įgyvendinimo taisyklių nustatyta tvarka, o jų pilotai – turėti JAR-FCL sistema pagrįstą licenciją, kai tuo tarpu lengviems paprastiems orlaiviams bus taikomi lengvesni esminiai reikalavimai, o pilotai turės turėti PPPL.
57. Atsižvelgdama į kai kurių suinteresuotų šalių dvejonas dėl kuriamo naujo skirstymo į kategorijas, kuris nėra numatytas ICAO sistemoje, Agentūra nori priminti, kad sudėtingų motorinių orlaivių koncepcija jau sudaro Bendrijos sistemos dalį, nes „M“ dalyje pripažįstama, jog norint pasiekti tokius pat standartus, didesniems ir sudėtingesniems orlaiviams reikia taikyti didesnius priežiūros reikalavimus. Agentūra taip pat mano, kad, atsižvelgus į gautas pastabas, nėra geresnio būdo paprastai patenkinti daugumą interesų grupių, prašančių lengvų ir paprastų orlaivių nekomerciniams skrydžiams taikyti specialų režimą.

#### (v) Kita reglamentuojama veikla ir profesijos

58. Kaip minėta šio skyriaus įžangoje, pagrindinis reglamentas turi konkrečiai apibrėžti, koku būdu pateikiama atitiktis esminiams reikalavimams ir kaip bus vykdomos galimos jų įgyvendinimo taisyklės. Iš dalies tai apima ir poreikį išduoti licencijas tam tikriems reglamentuojamiems asmenims. Būtent šiame kontekste Agentūra paprašė interesų grupių pateikti nuomonę, ar turėtų būti išduodama licencija orlaivių palydovams ir skrydžių dispečeriams.

#### Orlaivio palydovai

59. Kaip jau pažymėta 29 punkte, Agentūra mano, jog orlaivio palydovams turi būti taikomi bendri reikalavimai, kurie numatyti Komisijos įgyvendinimo taisyklėse. Dėl sertifikavimo proceso, skirto užtikrinti atitiktį tokiems reikalavimams, nustatymo, Agentūra atsižvelgė į daugumos nuomonę. Todėl ji negali siūlyti, kad orlaivio palydovams būtų taikoma licencijavimo schema, nors pradžioje pati ją siūlė. Tačiau teisingumo tikslais Agentūra atkreipia įstatymų leidėjo dėmesį į būtinybę spręsti šį klausimą, kurio pobūdis daugiau politinis, nei susijęs su sauga. Vykdam reikėtų atsižvelgti į pagrindiniame reglamente nustatytą laisvo judėjimo siekinį, taip pat ir į tai, kad daugelyje valstybių narių dauguma personalo, susijusio su aviacijos sauga ar saugumo užduotimis, kaip kad skrydžio įgula, priežiūros inžinieriai ir oro uosto saugumo tikrintojai, privalo turėti oficialų sertifikatą, o orlaivio palydovai – ne.

Skrydžių dispečeriai

60. Kaip jau teigta 30 punkte, Agentūra nemano, kad skrydžių dispečeriai turėtų tapti reglamentuojama profesija. Todėl ji nesiūlo, kad skrydžių dispečerių funkcijas atliekančiam personalui reiktų turėti oficialų sertifikatą. Visgi, Agentūra galėtų svarstyti, ar reikia įvesti nuostatą, kad skrydžių dispečerių profesinę kompetenciją atestuotų operatoriai – tai galėtų būti priimtina priemonė, padedanti užtikrinti skrydžių dispečerių funkcijai keliamų reikalavimų laikymąsi, jei operatorius taip nuspręstų. Sulaukus tokios galimybės palaikymo, reiktų toliau dirbti ir kurti susijusias įgyvendinimo taisykles.

Orlaivius, dalis ir prietaisus po priežiūros išleidžiantis personalas

61. Svarstydama įvairias gautas pastabas ir poreikį integruoti Jungtinę skrydžių valdybą (JSV) į Europos aviacijos saugos agentūros sistemą, Agentūra taip pat suvokė, kad saugą ir vienodumą geriausiai skatinti leidžiant jai priimti, kur reikia, individualių reitingų suteikimui skirtus mokymo reikalavimus, būtinus personalo sertifikatams asmenims, atsakingiems už tam tikrų orlaivių produktų, dalių ar prietaisų išleidimą po priežiūros. Reikiamos galios yra ištrauktos iš pataisyto reglamento 15 straipsnio 3 dalį.

**d. Įvairūs pakeitimai**(i) Leidimai skristi

62. Svarstant trečiųjų šalių orlaivių reglamentavimą, reikėjo spręsti klausimą dėl leidimų skristi išdavimo orlaiviams, kurie neatitinka ICAO standartų. Kaip paaiškinta ankstesniame 53 dalies a punkte, gera politika reikalauja, kad vaidmenys būtų padalinti tarp Agentūros ir NAA. Pirmoji spręst klausimus dėl daugmaž nuolatinio pobūdžio leidimų skristi, o antroji nagrinės klausimus dėl leidimų bendrų taisyklių pagrindu. Šis klausimas savo pobūdžiu nesiskiria nuo klausimo dėl leidimų skristi išdavimo ES registruotiems orlaiviams, kurį iškėlė Komisijai padedantis komitetas, kai buvo aptariamas 2003 m. rugsėjo 23 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1702/2003 nustatantis orlaivių 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<sup>12</sup>. Agentūra mano, kad tas pats principas turi būti taikomas rengiant minėto reglamento trūkstamas dalis, o taip pat, kad reikia pasinaudoti pagrindinio reglamento pataisų galimybe ir išaiškinti susijusių užduočių pasidalinimą. Tai padaryta pataisyto reglamento 7 c straipsnyje ir 15 straipsnio 1 dalies k punkte bei l pastraipoje.

(ii) Bendrijoje sukurtų ir pagamintų produktų sertifikavimas


---

<sup>12</sup> OL L 243, 2003 09 27, p. 6



63. Pagrindinio reglamento 5 straipsnio 1 dalis reikalauja, kad visiems orlaiviams, tarp jų ir suprojektuotiems bei pagamintiems Bendrijoje, būtų taikomi I priede išdėstyti esminiai reikalavimai. Po to 5 straipsnio 2 dalyje paaiškinami valstybėse narėse registruotų orlaivių sertifikavimo procesai, 5 straipsnio 3 dalyje apibūrinama, kaip gali būti išduodami leidimai skristi ir tinkamumo skrydžiams riboto galiojimo pažymėjimai, o 5 straipsnio 4 dalyje Komisijai suteikiamos galios priimti reikiamas įgyvendinimo taisykles. Nepasakyta, koks turėtų būti Bendrijoje suprojektuotų ir pagamintų orlaivių sertifikavimo procesas, nors tai nesunku padaryti vadovaujantis dauguma 5 straipsnio 2 dalies nuostatų. Agentūra mano, kad reikia pasinaudoti galimybe ir ištaisyti tai, kas praleista. Tačiau tam reikėtų šiek tiek pertvarkyti 5 straipsnio 2 dalies d punktą, kad atskirti organizacijas, atsakingas už produktų, dalių ir prietaisų sukūrimą ir pagaminimą, nuo atsakingų už jų priežiūrą. Pataisytas reglamento 5 straipsnis buvo reikiamai pakeistas, padalijant 5 straipsnio 2 dalies d punktą į d ir e punktus, o patį 5 straipsnį papildant 3 dalimi, susijusia su 4 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytų orlaivių patvirtinimu – tokiais orlaiviais laikomi tik tie, kuriuos suprojektavo ir pagamino organizacija, kurios atžvilgiu Agentūra ar valstybės narės gali užtikrinti saugos priežiūrą.

(iii) Saugos informacijos apsauga

64. Plačiai sutariama, kad visa informacija apie aviacijos saugą turi būti registruojama ir ja reikia keistis, siekiant analizuoti ir taip nuolatos gerinti saugos lygį. Atsižvelgiant į susijusios informacijos pobūdį, reikia užtikrinti nebaudžiamųjų metodų taikymą – tai leistų užtikrinti, kad kompetentingoms struktūroms būtų pateikiama visa reikalinga informacija. Be to, siūlydama orlaivių skrydžių reglamentavimo politiką, Agentūra dažnai išsako siekinį pasinaudoti esamais JAR, siekiant užtikrinti tęstinumą ir išvengti nereikalingos naštos šiai pramonei. Šiuose JAR jau esama nuostatų, kaip įgyvendinti nebaudžiamąją sistemą. Galiausiai, SAFA direktyvoje, kurią Agentūra manymu, būtina įtraukti į Europos aviacijos saugos agentūros sistemą, esama nuostatų dėl saugos informacijos pateikėjo apsaugos. Todėl Agentūra mano, kad pagrindiniame reglamente turi būti nustatyti atitinkami teisiniai pagrindai, skirti šiam svarbiam veiksmingos aviacinės saugos sistemos aspektui įtraukti. Tokia yra pataisytas reglamento 11 a straipsnio paskirtis.

(iv) Ryšys tarp reglamento naujų ar pataisytų straipsnių ir nuostatų, skirtas pereinamoms ir teisinėms priemonėms, taikomoms reglamentuojamiems asmenims

65. Pagrindiniame reglamente yra nemažai bendro pobūdžio nuostatų, tokių kaip pereinamieji mechanizmai 8 straipsnyje, teisinės priemonės, taikomos reglamentuojamiems asmenims, Agentūros galios atlikti tyrimą ir t.t., kurias reikia koreguoti, kur tinka, susiejant su naujais ir pataisytais straipsniais. Šie pakeitimai jau įtraukti į pataisytą reglamentą.

**IV. Subsidarumas**

66. Siekiant išlaikyti aukštą ir vienodą Europos Sąjungos aviacijos saugos lygį, valstybių narių kompetencija tinkamumo skrydžiams ir aplinkos apsaugos sertifikavimo srityje pagrindiniu reglamentu buvo perduota Bendrijai. Tuo metu jau buvo suprantama, jog optimalus saugos ir vienodumo lygis gali būti pasiektas, tik išplečiant pagrindinio reglamento taikymo sritį ir įtraukiant orlaivių skrydžius ir skrydžio įgulos licencijavimą. Būtent šiuo tikslu įstatymų leidėjas pagrindinio reglamento 7 straipsnyje nustatė, kad reglamento taikymo sritis apims ir šiuos klausimus.
67. Mintis, kad aukštas ir vienodas saugos lygis gali būti pasiektas tik per bendrus veiksmus Bendrijos lygmeniu, nėra nauja. Šiuo klausimu Europoje plačiai sutariama, o Europos valstybės senai bendradarbiauja per JAA, siekdamos sukurti bendras taisykles aviacinės saugos srityje.
68. Tačiau JAA sistema nenumato vienodo šių taisyklių taikymo. Pirmos pastangos taip taikyti taisykles Bendrijos lygiu buvo grindžiamos 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 3922/91 dėl techninių reikalavimų ir administracinės tvarkos suderinimo civilinės aviacijos srityje<sup>13</sup>, kuris įpareigojo valstybes nares laikytis tinkamumo skrydžiams reikalavimų, susijusių su JAR. Šis reglamentas taikytas visiems Bendrijos operatorių valdomiems orlaiviams, nesvarbu, ar jie buvo registruoti valstybėje narėje ar trečiojoje šalyje.
69. Skrydžio įgulos licencijavimo srityje veiksmų Bendrijos lygmeniu imtasi tuomet, kai buvo priima 1991 m. gruodžio 16 d. Tarybos direktyva 91/670/EEB dėl personalo licencijų vykdyti civilinės aviacijos funkcijas abipusio pripažinimo<sup>14</sup>. Jau tuo metu įstatymų leidėjas suvokė, kad reikia parengti bendras skrydžio įgulos licencijavimo taisykles, ir šios direktyvos pagrindžiamojoje dalyje nurodė, kad Komisija kuo greičiau pateiktų pasiūlymus šiuo klausimu.
70. 2000 m. Komisija pateikė Europos Parlamentui ir Tarybai siūlymą<sup>15</sup> dėl Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3922/91 pakeitimo iš dalies, išplečiant jo taikymo sritį iki komercinių oro pervežimų lėktuvais. Visgi šis siūlymas apima tik komercinius pervežimus lėktuvais – manoma, kad ši ribota sritis negali Europos civilinėje aviacijoje užtikrinti aukšto ir vienodo saugos lygio, taip pat laikomasi nuomonės, kad suderinti aviacijos standartai turi būti taikomi visiems ir visų tipų orlaivių skrydžiams. Dar daugiau, Europos bendram dangui įgyventi reikia Bendrijos lygiu priimti skrydžių specifikacijas, kurios, kaip reikalauja ICAO 6 priedas, turi būti įtrauktos į orlaivių skrydžiams skirtus reglamentus.
71. Galiausiai, Bendrija ėmėsi veiksmų ir trečiųjų šalių orlaivių atžvilgiu – 2004 m. balandžio 21 d. buvo priimta Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/36/EB dėl Bendrijos oro uostus naudojančių trečių šalių orlaivių saugos.
72. Aišku, jog pasiūlytų veiksmų siekiniai, o būtent skrydžio įgulos, orlaivių skrydžių ir trečiųjų šalių orlaivių reglamentavimo bendrų taisyklių nustatymas ir taikymas, negali būti tinkamai įgyvendinti pačių valstybių narių, todėl tai pasiekti gali tik pati Bendrija. Dar daugiau, šis reglamentas apsiriboja vien minimaliais

---

<sup>13</sup> OL L 373, 1991 12 31, p. 4

<sup>14</sup> OL L 373, 1991 12 31, p. 21

<sup>15</sup> COM/2000/129 galutinis

reikalavimais, reikalingais įgyvendinti šiuos siekinius, ir neperžengia priemonių, reikalingų šiam tikslui pasiekti, ribų. Todėl manoma, kad šis pasiūlymas atitinka subsidarumo ir proporcingumo principus, nustatytus Europos Bendrijos steigimo sutarties 5 straipsnyje.

## V. Reglamentavimo poveikio įvertinimas

73. Kaip reikalauja pagrindinio reglamento 2 straipsnis, bet kokius straipsnių pakeitimus ir esminių reikalavimų pilotų licencijavimui ir orlaivių skrydžiams rengimą reikia pagrįsti ICAO standartais, taip pat siekti įgyvendinti valstybių narių ICAO įsipareigojimus. Dar daugiau, Agentūra jau kelis kartus priminė, jog neketina kurti to, kas jau sukurta, todėl atliekamas darbas bus pagrįstas plačiai priimtais ir įgyvendinamais JAA reikalavimais. Todėl esminius reikalavimus reikia sudaryti taip, kad jie netaptų papildoma našta ir suteiktų pakankamą pagrindą įdiegti įgyvendinimo priemones pagal JAR-OPS, JAR-FCL, JAR-STD, JAR-26 ir JAR-MMEL. Būtent todėl numatomi įstatymų leidybos veiksmai yra tik institucinės sistemos keitimas, siekiant efektyviai ir vienodai įgyvendinti jau esamas taisykles ir neužkrauti reglamentuojamiems asmenims papildomos naštos.
74. Tuo pat metu, tokios naujos sistemos, skirtos nekomercinei veiklai reglamentuoti, įvedimas turėtų veikti teigiamai, nes esamos nacionalinės taisyklės yra pakankamai griežtos, o su administraciniais sertifikavimo procesais susijusi reglamentavimo našta – sunkesnė. Bendrijos kompetencijos nustatymas turės teigiamą poveikį, nes palengvins laisvą prekių, paslaugų ir asmenų judėjimą. Jis nustato savaiminio pripažinimo principą, todėl atsisako reikalavimo papildomai rodyti ar kontroliuoti sertifikatus, išduotus pagal pagrindinį reglamentą, taip pat būsimas jo įgyvendinimo priemones. Jis užtikrina aukštą vienodą apsaugos lygį ir vienodas įgyvendinimo priemones visoje Bendrijoje, tuo garantuodamas teisingas ir lygias galimybes visiems vykdančioms veiklą.
75. Trečiųjų šalių orlaivių atžvilgiu, reglamentavimo numatomi įstatymų leidybos veiksmai tik perkels SAFA direktyvą į įgyvendinimo taisykles. Tai, žinoma, neturės jokio poveikio. Trečiųjų šalių orlaivių priežiūros stiprinimas turi savo kainą, tačiau yra labai pavėluotas, nes visos valstybės turi užtikrinti ICAO įsipareigojimų vykdymą. Politinis spaudimas vis tiek įpareigos valstybes narsiai intensyviai savo veiklą šioje srityje, siekiant geriau apsaugoti Europos Sąjungos piliečius. Bendri veiksmai šioje srityje sumažins tobulinimo kainą.
76. Todėl Agentūra mano, kad reglamento (EB) Nr. 1592/2002 taikymo srities išplėtimas turės tik teigiamą poveikį Bendrijoje veikiantiems operatoriams bei pilotams ir nemano, jog tam reikia atlikti ilgą ir brangų reglamentavimo poveikio įvertinimą.

## VI. Išvada

77. Agentūros nuomonės santrauka:

- Bendrijos esminiai reikalavimai pilotų licencijavimui ir orlaivių skrydžiams turi būti nustatyti pagrindinio reglamento papildomuose prieduose.
  - Trečiųjų šalių operatorių komerciniams skrydžiams Bendrijoje turi būti taikomi Bendrijos teisės aktai.
  - Trečiųjų šalių orlaiviams, kurie daugiau ar mažiau nuolat yra valstybių narių teritorijoje, turi būti taikomos tokios pat taisyklės kaip ir ES registruotiems orlaiviams.
  - Visiems trečiųjų šalių operatorių valdomiems trečiųjų šalių orlaiviams turi būti taikomos tokios pat skrydžių specifikacijos kaip ir ES registruotiems orlaiviams.
  - SAFA direktyva turi būti perkelta į Komisijos įgyvendinimo taisykles, o Agentūra privalo analizuoti surinktus duomenis ir pateikti išvadas dėl trečiųjų šalių orlaivių saugos.
  - Bendrijos teisės aktai turi būti taikomi visų tipų veiklai, susijusiai su komercine, verslo ir pramogine aviacija, išskyrus pagrindinio reglamento II truputį pataisytame priede išvardintų orlaivių veiklą.
  - Komercinei veiklai bus taikomos įgyvendinimo taisyklės, apimančios pilotų licencijavimą ir orlaivių skrydžius. Šios taisyklės turi būti pagrįstos JAR-FCL ir JAR-OPS 1, 3 ir 4 dalimis. Paprastai jos bus įgyvendinamos nacionaliniu lygiu. Tačiau Agentūrai suteiktos tam tikros galios išduoti patvirtinimus užsienio organizacijoms, priimti veikimo direktyvas ir leisti atitinkamai nukrypti nuo standartinių nuostatų.
  - Nekomercinės veiklos, kurioje dalyvauja sudėtingi motoriniai orlaiviai, įgyvendinimo taisyklių pagrindas bus esami dokumentai, tokie kaip JAR-FCL ir JAR-OPS. Taisyklės paprastai bus įgyvendinamos nacionaliniu lygiu, tačiau oro operatoriams nebus taikomas sertifikavimo procesas – pakaks paprasto deklaravimo.
  - Nekomercinei veiklai, kurioje dalyvauja nesudėtingi motoriniai orlaiviai, daugiausiai skirti bendrai aviacijai ir rekreacinei veiklai, bus įvesta „supaprastinta“ pramoginė PPL, o esminiai reikalavimai operacijoms bus taikomi tiesiogiai. Tačiau JAR-OPS 0 pagrindu bus parengtos paprastesnės įgyvendinimo taisyklės, nustatančios skrydžių specifikacijas. Taisyklių laikymasis paprastai bus užtikrinamas nacionaliniu lygiu, tačiau pramoginė PPL gali išduoti Agentūros akredituotos kompetentingos struktūros arba nacionalinės aviacijos administracijos bendrų taisyklių pagrindu.
78. Agentūra mano, kad aukščiau aprašyta politika yra geriausia priemonė reglamentuoti pilotų licencijavimą, orlaivių skrydžius ir trečiųjų šalių orlaivius. Tai rodo visų šalių, pateikusių atsakymus šios konsultacijos proceso metu, pareikštų požiūrių dauguma. Paremta esama komercinės veiklos reglamentavimo praktika, ši politika leidžia lanksčiau reglamentuoti nekomercinę veiklą, kuri yra ne tik esminė Europos oro transporto sistemos dalis, bet ir dirva, kurioje keroja visos aviacijos veiklos šaknys ir bręsta talentai, kuriuos reikia skirti šiuolaikinės visuomenės gerovei. Ji nustato subalansuotą galių pasidalinimą, kuris atitinka Bendrijos institucines struktūras, centralizuodama tik tas užduotis, kurias geriausiai gali atlikti Komisija ar Agentūra. Todėl Agentūra siūlo, kad Komisija pradėtų įstatymų leidybos procesą šio pridedamo pataisyto reglamento pagrindu.

Kelnas, 2004 m. gruodžio 15 d.

P. Goudou  
Vykdantysis direktorius