

STANOVISKO č. 02/2006

EVROPSKÉ AGENTURY PRO LETECKOU BEZPEČNOST

u příležitosti novelizace čl. 7 odst. 3 písm. c) nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů

I. Obecně

1. Účelem tohoto dokumentu je vyjasnit stanovisko agentury s ohledem na možnost odložení konečného termínu nabytí účinnosti ustanovení bodů 145.A.30 písm. g) a 145.A.30 písm. h) bod 1) u velkých letadel s maximální vzletovou hmotností větší než 5700 kg (28. září 2006), který stanovuje čl. 7 odst. 3 písm. c) nařízení Komise (ES) 2042/2003¹.
2. Toto stanovisko bylo přijato postupem stanoveným správní radou agentury² a v souladu s ustanoveními článku 14 nařízení (ES) č. 1592/2002³.

VÝCHOZÍ SITUACE:

3. Dne 20. listopadu 2003 přijala Evropská komise nařízení Komise (ES) č. 2042/2003. Příloha II tohoto nařízení (část 145) stanovuje, že osvědčující personál musí mít odpovídající kvalifikaci v souladu s ustanoveními Přílohy III (část 66). Část 66 vychází z dokumentu JAR-66. Implementace JAR-66 byla zahájena v roce 1998 a všechny členské státy JAA (Joint Aviation Authorities – Sdružené letecké úřady) souhlasily s tím, že implementaci zahájí před rokem 2001, přičemž konec přechodného období převodu vnitrostátních kvalifikací na oprávnění podle JAR-66 byl stanoven na rok 2011.
4. Při přípravě nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 bylo dohodnuto, že takovéto dlouhé přechodné období není zapotřebí a že by plnému přínosu kroků Společenství v této oblasti lépe prospělo okamžité uplatnění. I když implementace dokumentu JAR-66 začala již v roce 1998, některé členské státy JAA potvrdily, že ji ve své zemi odložily. Proto požádaly o možnost pozdržení implementace části 66 do 28. září 2006 u velkých letounů a do 28. září 2008 u malých letounů, neboť druhá skupina nepodléhala regulaci JAA. Tato žádost byla akceptována a čl. 7 odst. 3 písm. c) nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 poskytuje základ pro uplatnění této možnosti.
5. Analýza situace s ohledem na použití tohoto ustanovení nabízejícího možnost pozdržení implementace ukazuje, že:
 - Všechny členské a přidružené⁴ státy se rozhodly uplatnit ustanovení čl. 7 odst. 3 písm. c), druhý řádek, nařízení Komise (ES) č. 2042/2003.
 - Všechny členské a přidružené státy, až na jednu výjimku, se rozhodly uplatnit ustanovení čl. 7 odst. 3 písm. c), třetí řádek, nařízení Komise (ES) č. 2042/2003.

Proto je jasné, že při přijímání tohoto rozhodnutí všechny státy podléhající ustanovením části 145 věděly, že k tomu, aby v plném rozsahu splnily ustanovení této části s ohledem na kvalifikaci osvědčujícího personálu pro základní údržbu a opravy 2. stupně letounů s maximální vzletovou hmotností větší než 5700 kg do 28. září 2006, musejí naplánovat

¹ Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 z 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1). Ve znění naposledy novelizovaném nařízením Komise (ES) č. 707/2006 z 8. května 2006 (Úř. věst. L 122, 9.5.2006, s. 17)

² Rozhodnutí správní rady agentury týkající se postupu při vydávání stanovisek, potvrzení, specifikací a směrnic („Postup při stanovení pravidel“). Dokument EASA MB/7/03 z 27.6.2003.

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro leteckou bezpečnost (Úř. věst. L 240, 7.9.2002, s. 1). Ve znění naposledy novelizovaném nařízením Komise (ES) č. 1701/2003 z 24. září 2003 (Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s. 5).

⁴ Přidruženými státy jsou Island, Lichtenštejnsko, Norsko a Švýcarsko.

vydání oprávnění podle části 66 nebo převod vnitrostátních oprávnění na oprávnění podle části 66.

6. Co se týče aktuální připravenosti ke splnění tohoto termínu nabytí účinnosti, dohled agentury přináší následující poznatky:
 - Polovina členských a přidružených států zahájila převod vnitrostátních oprávnění na oprávnění podle části 66, případně vydávání oprávnění podle části 66, a bude schopna včas splnit požadavky v termínu nabytí účinnosti.
 - Devět členských a přidružených států zahájilo tentýž proces, ale jsou ve skluzu a mají za to, že se splněním požadavků k datu nabytí účinnosti budou mít problémy.
 - Čtyři z 28 členských a přidružených států, na něž se tyto požadavky vztahují, plní harmonogram s velkým zpožděním a nebudou schopny tyto požadavky splnit včas. Tři z nich zatím ani nezpracovaly žádné hlášení o převodu.

Dne 31. ledna 2006 zaslala agentura Evropské Komisi výroční zprávu o standardizaci, v níž zdůraznila kritickou situaci procesu převodu v rámci části 66 s ohledem na termín 28. září 2006.

7. Vznikla tedy otázka, zda by nemělo být přechodné období prodlouženo, při uvážení všech důsledků takového kroku.

II. Konzultace

8. Oznámení o návrhu dodatku – NPA 08/2006⁵ - bylo zveřejněno na internetových stránkách agentury (www.easa.europa.eu) dne 12. července 2006 v souladu se standardním postupem EASA při stanovení pravidel. Období konzultací bylo omezeno na šest týdnů ode dne zveřejnění Oznámení o návrhu dodatku, aby bylo možné shromáždit připomínky, reagovat na ně a zajistit vydání stanoviska před datem 28. září 2006.
9. Do uzávěrky dne 21. srpna 2006 agentura obdržela 15 připomínek od 12 vnitrostátních úřadů, odborných organizací a soukromých osob.
10. U veškerých připomínek, které agentura obdržela, bylo potvrzeno jejich přijetí a byly zařazeny do dokumentu komentářů a odpovědí (Comment Response Document - CRD), který je spolu s tímto stanoviskem zveřejněn na internetových stránkách agentury. Dokument CRD rovněž obsahuje seznam všech osob a institucí, které zaslaly Agentuře připomínky a odpovědi.
11. Všechny přijaté připomínky s jedinou výjimkou podporují neodložení termínu nabytí účinnosti ustanovení části 145 týkající se kvalifikace osvědčujícího personálu pro základní údržbu a opravy 2. stupně letounů s maximální vzletovou hmotností větší než 5700 kg. Žádný členský stát neuvěděl, že bude mít problémy s implementací stávajícího nařízení.
12. Podle článku 8 standardního postupu EASA při stanovení pravidel by výkonný ředitel agentury neměl přijímat stanovisko k příslušné problematice dříve než 2 měsíce po zveřejnění dokumentu komentářů a odpovědí, aby zúčastněným subjektům poskytl dostatek času na to, aby mohly reagovat na obsah dokumentu. Z důvodů uvedených v odstavci 8 tohoto materiálu je však třeba stanovisko agentury zveřejnit co nejdříve, aby

⁵ <http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/NPA/NPA-08-2006.pdf>

všechny zúčastněné subjekty věděly, že k novelizaci ustanovení čl. 7 odst. 3 písm. c) nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 nedojde, a že tedy termín nabytí účinnosti (28. září 2006) ustanovení části 145 týkající se kvalifikace osvědčujícího personálu pro základní údržbu a opravy 2. stupně letounů s maximální vzletovou hmotností více než 5700 kg nebude odložen.

III. Obsah stanoviska agentury

13. Na základě výsledku dokumentu komentářů a odpovědí (CRD) (viz odstavec 11) Evropská agentura pro leteckou bezpečnost navrhuje, aby se čl. 7 odst. 3 písm. c) nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 nenovelizoval.

IV. Posouzení dopadů na právní předpisy

14. Oblasti, v nichž se dopady projeví

Hlavní skupinou, na níž se dopady projeví, jsou provozovatelé velkých letadel. Technici údržby, kteří nebudou držiteli oprávnění podle části 66, nebudou moci propouštět tato letadla do provozu, takže provozovatelé těchto strojů k tomu budou muset najít náležitě kvalifikovaný personál.

Organizace zajišťující údržbu a opravy, které nejsou schopny zaměstnat techniky s náležitým oprávněním, by mohly přijít o část zakázek, neboť během přechodného období nebudou splňovat ustanovení části 145.

I někteří technici údržby přijdou o část výsad, jimž se těšili na základě vnitrostátních systémů, dokud nedojde k převodu jejich oprávnění a kvalifikace.

Vnitrostátní letecké úřady, které neprovedou převod vnitrostátních oprávnění na oprávnění podle části 66, nebo nevydadají dostatečný počet nových oprávnění podle části 66, budou muset zvýšit své úsilí a připravit se na řízení o nesplnění povinnosti, které proti nim zahájí Evropská komise.

15. Dopady na bezpečnost:

Rozhodnutí dodržet schválený termín nabytí účinnosti je v zásadě velmi prospěšný pro zlepšení bezpečnosti v rámci Společenství, neboť do provozu mohou být připuštěny pouze letouny, které prošly náležitým prověřením, jež prováděli technici splňující nejnáročnější kvalifikační požadavky.

Toto rozhodnutí však může některé členské státy přinutit k tomu, aby proces převodu vnitrostátních oprávnění na oprávnění odpovídající požadavkům části 66 bez náležitého zdůvodnění a předávání hlášení o průběhu tohoto procesu úspěšaly, čímž některým technikům údržby poskytnou neoprávněné výsady. Tato situace samozřejmě může mít dopad na bezpečnost, pokud by v jejím důsledku byla do provozu propouštěna letadla, která nejsou letuschopná.

Toto riziko se však v případě velkých letadel, u nichž provádějí dodatečné prohlídky a sledování další organizace zabývající se údržbou a zajištěním letuschopnosti, zdá být omezené. Agentura bude mimoto v rámci plnění svých úkolů provádět standardizační kontroly, aby ověřila, zda v praxi k takovýmto případům nedochází, a pokud takovéto praktiky zjistí, přijme okamžitě adekvátní nápravná opatření.

16. Ekonomické dopady:

V zásadě by tento krok neměl mít žádný globální ekonomický dopad, neboť investice potřebné k přechodu na nový regulační režim přijatý Společenstvím by bylo třeba realizovat tak jako tak, takže všechny zúčastněné subjekty budou mít z dokončení budování vnitřního trhu v této oblasti prospěch.

Případný nedostatek kvalifikovaných techniků s příslušným oprávněním v některých členských státech může vést ke zpožděnému propouštění letadel do provozu a následně ke značnému zvýšení nepřímých nákladů na straně provozovatelů. Tato situace by mohla ohrozit i fungování trhu osvědčujícího personálu a zvýšit průměrnou úroveň jejich mezd, což by mělo přímý dopad na servisní organizace a nepřímý dopad na jejich zákazníky. Následky během období, které budou vnitrostátní letecké úřady potřebovat k tomu, aby se s těmito požadavky vyrovnaly, by se však neměly přeceňovat, neboť nízká mobilita na trhu tohoto typu certifikovaných služeb pravděpodobně ovlivní pouze země které prozatím v procesu převodu příliš nepokročily.

Většinu vnitrostátních leteckých úřadů tento krok nepostihne, neboť již vydaly dostatečný počet příslušných oprávnění. Pouze úřady ve skluzu budou muset zintenzívnit úsilí, což může vést k určitému zvýšení nákladů, pokud budou muset zaměstnat při převodu vnitrostátních oprávnění na oprávnění odpovídající nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 další pracovníky.

17. Ekologické dopady:

žádné

18. Sociální dopady:

Někteří osvědčující technici, kteří nezískají oprávnění podle části 66, budou pravděpodobně značně postiženi, neboť již po 28. září 2006 nebudou oprávněni propouštět velká letadla do provozu. Tato situace by mohla mít vliv na podmínky zaměstnanosti.

V. Závěr

Na základě provedené analýzy týkající se možnosti odložit termín nabytí účinnosti ustanovení části 145.A.30 písm. g) a části A.30 písm. h) bod 1) s ohledem na kvalifikaci osvědčujícího personálu propouštějícího do provozu letadla s maximální vzletovou hmotností větší než 5700 kg (základní údržba a opravy 2. stupně) dospěla agentura k závěru, že ustanovení čl. 7 odst. 3 písm. c) Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 by neměla být novelizována a že termín v nich uvedený by měl být dodržen.

Kolín nad Rýnem, 25. září 2006

P. GOUDOU