

EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS

NUOMONĖ Nr. 02/2006

Dėl galimybės iš dalies pakeisti Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo 7 straipsnio 3 dalies c punktą

I. Bendroji dalis

1. Šios nuomonės tikslas – paaiškinti Agentūros požiūrį į galimybę atidėti 145.A.30 dalies g punkto ir 145.A.30 dalies h punkto 1 papunkčio nuostatų, taikomų dideliam orlaiviui, kurio maksimali kilimo masė viršija 5700 kg, galutinę įsigaliojimo datą (2006 m. rugsėjo 28 d), kaip numatyta Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003¹ 7 straipsnio 3 dalies c punkte.
2. Ši nuomonė buvo priimta pagal Agentūros Valdančiosios tarybos tiksliai nustatytą tvarką² ir remiantis reglamento (EB) Nr. 1592/2002³ 14 straipsnio nuostatomis.

PANGRINDINĖ INFORMACIJA:

3. 2003 m. lapkričio 20 d. Europos Komisija priėmė Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2003. Šio reglamento II priedo 145 dalyje nustatyta, kad už išleidimą atsakingi darbuotojai privalo turėti tinkamą kvalifikaciją, atitinkančią reglamento III priedo (66 dalies) nuostatas. 66 dalis remiasi JAR-66. JAR-66 įgyvendinimas prasidėjo 1998 m. ir JAA valstybės narės susitarė pradėti įgyvendinimą iki 2001 m., nustatydamos pereinamąjį laikotarpį iki 2011 m., kurio metu nacionalinė kvalifikacijų sistema bus pertvarkoma į JAR-66 licencijų sistemą.
4. Rengiant Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2003, buvo sutarta, kad toks ilgas pereinamasis laikotarpis nėra reikalingas ir kad Bendrijos veiksmai šioje srityje bus veiksmingesni nedelsiant pradėjus taikyti atitinkamas nuostatas. Nors JAR-66 buvo pradėta įgyvendinti 1998 m., kai kurios JAA valstybės narės pripažino, kad jose įgyvendinimas buvo atidėtas. Todėl jos paprašė leisti atidėti 66 dalies įgyvendinimą iki 2006 m. rugsėjo 28 d., kalbant apie didelius orlaivius, ir iki 2008 m. rugsėjo 28 d., kalbant apie mažuosius, kadangi pastarosios srities JAA nereglamentuoja. Tai buvo priimta ir tokia pasirinkimo galimybė numatyta Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnio 3 dalies c punkte.
5. Pažvelgus iš arčiau į tai, kaip valstybės naudojasi šia pasirinkimo išlyga, paaiškėja, kad:
 - visos valstybės narės ir asocijuotos⁴ valstybės nusprendė pasinaudoti Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnio 3 dalies c punkto antrosios eilutės nuostatomis;
 - visos valstybės narės ir asocijuotos valstybės, išskyrus vieną, nusprendė pasinaudoti Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnio 3 dalies c punkto trečiosios eilutės nuostatomis.

Tai akivaizdžiai rodo, kad pasirinkdamos šią galimybę valstybės, kurioms galioja 145 dalies nuostatos, žinojo, kad jos privalo planuoti 66 dalyje numatytą licencijų išdavimą

¹ 2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 315, 2003 11 28, p. 1). Reglamentą iš dalies pakeistas 2006 m. gegužės 8 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 707/2006 (OL L 122, 2006 05 09, p. 17).

² Valdančiosios tarybos sprendimas dėl procedūros, kurią Agentūra turi taikyti reikšdama savo nuomonės, leisdama sertifikavimo specifikacijas ir rekomendacinę medžiagą („Taisyklių rengimo tvarka“), 2003 06 27, EASA MB/7/03.

³ 2002 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą (OL L 240, 2002 09 07, p. 1.). Paskutiniai reglamento pakeitimai padaryti 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1701/2003 (OL L 243, 2003 09 27, p. 5).

⁴ Asocijuotos valstybės yra Islandija, Lichtenšteinas, Norvegija ir Šveicarija.

arba nacionalinių licencijų keitimą tokiomis licencijomis tam, kad iki 2006 m. rugsėjo 28 d. įvykdytų šios dalies nuostatas, taikomas už išleidimą atsakingų darbuotojų kvalifikacijoms dėl orlaivių, kurių maksimali kilimo masė viršija 5700 kg, linijinės ir bazinės techninės priežiūros.

6. Kalbant apie valstybių dabartinį pasirengimą laikytis nurodytos nuostatų įsigaliojimo datos, Agentūros atlikta apžvalga rodo tokią padėtį:
- pusė valstybių narių ir asocijuotų valstybių, pradėjusių pertvarkyti nacionalinę kvalifikacijų teikimo sistemą į 66 dalyje numatytą licencijų sistemą ir išduoti tokias licencijas, bus įvykdžiusios nuostatų reikalavimus laiku;
 - devynios valstybės narės ir asocijuotos valstybės pradėjo tą patį procesą, tačiau jos vėluoja ir mano, kad joms bus sunku laikytis nustatytos įsigaliojimo datos;
 - keturios iš dvidešimt aštuonių valstybių narių ir asocijuotų valstybių, kurioms taikomi šie reikalavimai, gerokai atsilieka nuo grafiko ir nėra pasirengusios pradėti laiku įgyvendinti atitinkamas nuostatas. Trys iš jų dar net nėra parengusios jokių pertvarkymo ataskaitų.

2006 m. sausio 31 d. Agentūra nusiuntė Europos Komisijai savo metinę standartizavimo ataskaitą, kurioje pabrėžiama 66 dalies pertvarkymo proceso kritinė būklė, palyginti su galutiniu terminu, kuris yra 2006 m. rugsėjo 28 d.

7. Iškilio klausimas, ar reikia pratęsti pereinamąjį laikotarpį, turint omenyje visas tokio pratęsimo pasekmes.

II. Konsultacijos

8. Vadovaujantis EASA standartine taisyklių rengimo tvarka, 2006 m. liepos 12 d. Agentūros tinklalapyje (www.easa.europa.eu) buvo paskelbtas pranešimas apie pasiūlytą pakeitimą – NPA 08/2006⁵. Buvo nustatytas ribotas šešių savaičių nuo NPA paskelbimo datos konsultacijų laikotarpis tam, kad būtų galima gauti komentarus ir į juos atsakyti – ir taip pasirengti išleisti nuomonę iki 2006 m. rugsėjo 28 d.
9. Iki 2006 m. rugpjūčio 21 d., t. y. paskutinės komentarų pateikimo dienos, Agentūra gavo 15 komentarų iš 12 nacionalinių valdžios institucijų, profesinių organizacijų ir privačių asmenų.
10. Buvo išsiųsti visi komentarų gavimo patvirtinimai, o patys komentarai įtraukti į Atsakymo į komentarus dokumentą (CRD), kuris kartu su šia nuomone skelbiamas Agentūros tinklalapyje. Šiame dokumente yra visų komentarų pateikusių asmenų ir organizacijų sąrašas bei Agentūros atsakymai į jų komentarus.
11. Visuose gautuose komentaruose, išskyrus vieną, palaikoma pasirinkimo galimybė neatidėti 145 dalies nuostatų, taikomų už išleidimą atsakingų darbuotojų kvalifikacijoms dėl orlaivių, kurių maksimali kilimo masė viršija 5700 kg, linijinės ir bazinės techninės priežiūros, įsigaliojimo datos. Nei viena valstybė narė nepranešė, kad jai bus sudėtinga įgyvendinti esamą reglamentą.

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

12. Vadovaujantis EASA standartinės taisyklių rengimo tvarkos 8 straipsniu, vykdytysis direktorius gali savo nuomonę priimti tik praėjus 2 mėnesiams po Atsakymo į komentarus dokumento paskelbimo dienos, nes suinteresuotosioms šalims turi būti suteikta pakankamai laiko sureaguoti į šiame dokumente pateikiamą informaciją. Tačiau dėl 8 punkte nurodytų priešasčių Agentūros nuomonė privalo būti paskelbta kaip galima greičiau tam, kad suinteresuotosios šalys sužinotų, jog Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnio 3 dalies c punkto nuostatos nebus keičiamos, ir atitinkamai 145 dalies nuostatų, taikomų už išleidimą atsakingų darbuotojų kvalifikacijoms dėl orlaivių, kurių didžiausia kilimo masė viršija 5700 kg, linijinės ir bazinės techninės priežiūros, įsigaliojimo data (2006 m. rugsėjo 28 d.) nebus atidėta.

III. Agentūros nuomonės turinys

13. Remiantis CRD rezultatais (žr. 11 punktą), Europos aviacijos saugos agentūra siūlo Komisijai nekeisti Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnio 3 dalies c punkto nuostatų.

IV. Reglamentavimo poveikio įvertinimas

14. Sektoriai, kuriems bus daroma įtaka

Daugiausiai problemų kils pagrindiniam sektoriui - didelių orlaivių operatoriams. Kadangi 66 dalies nuostatas atitinkančių licencijų neturintys techninės priežiūros inžinieriai negalės orlaivių išleisti eksploatuoti, o operatoriams teks ieškoti tinkamą kvalifikaciją turinčių asmenų, galinčių tai padaryti.

Techninės priežiūros organizacijos, neturinčios galimybių pasamdyti reikiamas licencijas turinčių inžinierių, gali netekti dalies pelno, kadangi pereinamuoju laikotarpiu jos neatitiks 145 dalies nuostatų.

Kai kurie techninės priežiūros inžinieriai ir patys gali netekti teisių, kurias jiems buvo suteikusias nacionalinės sistemos iki kvalifikacijų teikimo sistemos pertvarkymo.

Nacionalinės aviacijos institucijos, kurios nepertvarkė nacionalinių kvalifikacijų teikimo sistemų į 66 dalies nuostatas atitinkančią licencijų sistemą arba išdavė nepakankamai minėtų licencijų, turi dėti daugiau pastangų, nes Europos Komisija joms taikys nuobaudų už pažeidimus procedūras.

15. Poveikis saugumui:

Sprendimas nekeisti nustatytos įsigaliojimo datos iš esmės yra itin palankus saugumui Bendrijoje gerinti, kadangi bus leista eksploatuoti orlaivius, kuriuos tinkamai patikrino tik geriausius kvalifikacinius reikalavimus atitinkantys inžinieriai.

Tačiau tai gali paskatinti kai kurias valstybes nars paskubomis pertvarkyti nacionalinę kvalifikacijų teikimo sistemą į 66 dalies nuostatas atitinkančią licencijų sistemą nerengiant tinkamų pagrindimo / pertvarkymo ataskaitų ir kai kuriems techninės priežiūros inžinieriams nepagrįstai suteikiant privilegijas. Tai, žinoma, gali kelti pavojų saugumui, nes bus leista eksploatuoti techninių reikalavimų neatitinkančius orlaivius.

Tačiau atrodo, kad tokia rizika yra labai nedidelė kalbant apie didelius orlaivius, kuriems nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti priežiūros organizacijos taiko papildomas stebėjimo procedūras. Be to, Agentūros pareiga yra atlikti standartizacijos patikrinimus

siekiant įvertinti, ar taip nenutiks ir ar bus nedelsiant imtasi atitinkamų veiksmų padėčiai ištaisyti.

16. Poveikis ekonomikai:

Iš esmės toks sprendimas neturėtų turėti poveikio ekonomikai, kadangi bet koku atveju valstybės narės turi pertvarkyti savo sistemas į naują Bendrijos patvirtintą sistemą, todėl sukurta nauja šios srities vidaus rinka bus naudinga suinteresuotosioms šalims.

Dėl galimo techninės priežiūros licencijas turinčių inžinierių trūkumo kai kuriose valstybėse narėse gali užtrukti leidimų orlaiviams eksploatuoti išdavimo procedūra ir dėl to operatoriai gali patirti didelių netiesioginių išlaidų. Tai gali turėti įtakos už išleidimą atsakingų darbuotojų rinkai ir pakelti tokių darbuotojų vidutinį atlyginimą bei sukelti tiesioginį poveikį techninę priežiūrą atliekančioms organizacijoms ir netiesioginį - jų klientams. Tačiau nacionalinėms aviacijos institucijoms prisitaikant prie naujosios tvarkos pasekmės nebus labai rimtos, kadangi tokio pobūdžio pažymėjimų išdavimo paslaugų trūkumą greičiausiai pajus tik tos šalys, kuriose sistemos pertvarkymo procesas ligi šiol yra netoli tepažengęs.

Dauguma nacionalinių aviacijos institucijų nepajus praktiškai jokio poveikio, kadangi jos jau yra išdavusios gana daug licencijų. Tik vėluojančios institucijos privalės padidinti pastangas, kas gali pareikalauti papildomų išlaidų dėl poreikio samdyti papildomą personalą visas nacionalinės sistemos licencijas keičiant pagal Komisijos Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 reikalavimus.

17. Poveikis aplinkai:

Nėra.

18. Socialinis poveikis:

Kai kurie už išleidimą atsakingi inžinieriai, negavę 66 dalies nuostatas atitinkančios licencijos, gali turėti rimtų problemų, kadangi po 2006 m. rugsėjo 28 d. jie nebebus kompetentingi išleisti eksploatuoti didelius orlaivius. Todėl gali kisti jų samdymo sąlygos.

V. Išvada

Remdamasi atlikta galimybės atidėti 145.A.30 dalies g punkto ir 145.A.30 dalies h punkto 1 papunkčio nuostatų, taikomų už išleidimą atsakingų darbuotojų kvalifikacijoms dėl išleidimo eksploatuoti orlaivius, kurių maksimali kilimo masė viršija 5700 kg (linijinė ir bazinė techninė priežiūra), įsigaliojimo data, Agentūra daro išvadą, kad Komisijos Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnio 3 dalies c punkto nuostatos neturi būti keičiamos ir kad jose nurodyta data turi likti ta pati.

Kelnas, 2006 m. rugsėjo 25 d.

P. GOUDOU