

EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS

ATZINUMS Nr. 02/2006

par iespēju grozīt Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 7. panta 3. punkta c) apakšpunktu par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču pastāvīgu lidotspēju un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu

I. Vispārīgā daļa

1. Atzinuma nolūks ir precizēt Aģentūras nostāju attiecībā uz iespēju atlikt 145. daļas A iedaļas 30. nodaļas g) punkta un 145. daļas A iedaļas 30. nodaļas h) punkta 1. apakšpunkta noteikumu galīgo spēkā stāšanās datumu. Šie noteikumi ir piemērojami gaisa kuģiem, kuru maksimālā pacelšanās masa ir lielāka par 5700 kg (2006. gada 28. septembris), un tie ir minēti Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 7. panta 3. panta c) apakšpunktā¹.
2. Šis atzinums tika pieņemts, ievērojot Aģentūras valdes noteikto kārtību², saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1592/2002 14. panta noteikumiem.³

PRIEKŠVĒSTURE:

3. 2003. gada 20. novembrī Eiropas Komisija pieņēma Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003. Regulas II papildinājums (145. daļa) nosaka, ka personālam, kas veic sertificēšanu, jābūt pienācīgi kvalificētam saskaņā ar III pielikumu (66. daļa). 66. daļa ir veidota uz Vienoto aviācijas prasību (*JAR-66*) pamata. *JAR-66* ieviešana tika uzsākta 1998. gadā, un Apvienoto aviācijas institūciju (*JAA*) dalībvalstis vienojās, ka tās sāks ieviešanu 2001. gadā, nosakot pārejas periodu līdz 2011. gadam, lai šajā laikā no valsts kvalifikācijas dokumentiem pārietu uz *JAR-66* licencēm.
4. Izstrādājot Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003, tika panākta vienošanās, ka tik ilgs pārejas periods nav nepieciešams un ka Kopienas pasākumi šajā jomā dotu lielāku ieguvumu, ja noteikumus ieviestu ātrāk. Lai gan *JAR-66* ieviešana tika uzsākta 1998. gadā, atsevišķas *JAA* dalībvalstis atzina, ka viņu valstīs šo prasību ieviešana ir atlikta uz vēlāku laiku. Tādēļ tās lūdza iespēju atlikt 66. daļas īstenošanu līdz 2006. gada 28. septembrim attiecībā uz lieliem gaisa kuģiem un līdz 2008. gada 28. septembrim attiecībā uz maziem gaisa kuģiem, jo uz pēdējiem *JAA* noteikumi nebija attiecināti. Šādi nosacījumi tika akceptēti, un Komisijas Regulas (EK) 2042/2003 7. panta 3. punkta c) apakšpunkts attiecīgi paredz šādus izņēmuma noteikumus.
5. Analizējot situāciju saistībā ar izņēmuma noteikumiem, redzams, ka:
 - visas dalībvalstis un asociētās valstis⁴, ir izvēlējušās izmantot Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 7. panta 3. punkta c) apakšpunkta otrās rindas noteikumus;
 - izņemot vienu valsti, visas pārējās dalībvalstis un asociētās valstis ir izvēlējušās izmantot Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 7. panta 3. punkta c) apakšpunkta trešās rindas noteikumus.

Tā rezultātā ir skaidrs, ka izvēloties nepiemērot šos noteikumus, visas valstis, uz kurām attiecas 145. daļas noteikumi zināja, ka tām jāplāno 66. daļā minēto licenču izdošana vai

¹ 2003. gada 20. novembra Komisijas Regula (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču pastāvīgu lidotspēju un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 315, 28.11.2003., 1. lpp.). Regula, kas grozīta ar 2006. gada 8. maija Eiropas Komisijas Regulu (EK) Nr. 707/2006 (OV L 315, 9.5.2006., 17. lpp.).

² Valdes lēmums par procedūru, kas aģentūrai jāpiemēro, sniedzot atzinumus, atestēšanas instrukcijas un metodiskos materiālus („Noteikumu pieņemšanas procedūra”). 2003. gada 27. jūnija EASA MB/7/03.

³ 2002. gada 15. jūlija Eiropas Parlamenta un Padomes 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, kura pēdējo reizi grozīta ar 2003. gada 24. septembra Komisijas Regulu (EK) Nr. 1701/2003 (OV L 243, 27.9.2003., 5. lpp.).

⁴ Asociētās valstis ir Islande, Lihtenšteina, Norvēģija un Šveice.

valstu licenču pārveidošana par 66. daļā minētajām licencēm, lai līdz 2006. gada 28. septembrim pilnīgi izpildītu šīs daļas noteikumus attiecībā uz sertificējošā personāla kvalifikāciju, kas veic to gaisa kuģu operatīvās tehniskās apkopes un bāzes apkopes, kuru maksimālā pacelšanās masa pārsniedz 5700 kg.

6. Aģentūras veiktā pārbaude attiecībā uz pašreizējo gatavību ievērot noteikumu spēkā stāšanās datumu liecina par šādu situāciju:
 - puse no dalībvalstīm un asociētajām valstīm ir sākušas valstu kvalifikāciju pārveidošanu atbilstoši 66. daļas prasībām, kā arī sākušas izdot 66. daļā minētās licences. Šīs valstis spēs visas prasības izpildīt laikā;
 - deviņas dalībvalstis un asociētās valstis ir uzsākušas šo procesu, taču ir aizkavējušas un uzskata, ka prasību izpilde līdz noteiktajam datumam būs apgrūtināta;
 - četras no 28 dalībvalstīm un asociētajām valstīm, uz kurām šīs prasības attiecas, tālu atpaliek no grafika un nespēs tās izpildīt laikā. Trīs no tām pat nebija sagatavojušas pārkvalificēšanas ziņojumus.

2006. gada 31. janvārī Aģentūra nosūtīja Eiropas Komisijai savu ikgadējo standartizācijas ziņojumu, kurā uzsvēra 66. daļā minētā pārveides procesa kritisko stāvokli attiecībā uz galīgo termiņu 2006. gada 28. septembrī.

7. Tad arī tika uzstādīts jautājums par to, vai pārejas periodu vajadzētu pagarināt, ņemot vērā šāda pagarinājumu radīto ietekmi.

II. Apspriešana

8. Paziņojums par ierosinātajiem grozījumiem (NPA) 08/2006⁵ tika publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē (www.easa.europa.eu) 2006. gada 12. jūlijā saskaņā ar EASA noteikumu pieņemšanas standarta procedūru. Konsultāciju laiks tika ierobežots uz sešām nedēļām, sākot no NPA publicēšanas datuma, lai varētu apkopot atsauksmes un uz tām atbildēt, kā arī līdz 2006. gada 28. septembrim sniegt atzinumu.
9. Līdz 2006. gada 21. augustam, kas bija termiņa beigu datums, tika saņemtas 15 piezīmes no 12 valsts iestādēm, profesionālām organizācijām un privātpersonām.
10. Visas saņemtās piezīmes ir ņemtas vērā un iekļautas dokumentā, kas satur atbildes uz atsauksmēm (CRD) un kas kopā ar šo atzinumu ir publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē. Šajā dokumentā ir uzskaitītas visas personas un organizācijas, kas iesniegušas atsauksmes, kā arī Aģentūras atbildes.
11. Izņemot vienu, visas saņemtās atsauksmes izsaka atbalstu tam, lai netiktu atlikts 145. daļā minēto noteikumu spēkā stāšanās datums attiecībā uz sertificējošā personāla kvalifikāciju, kas veic to gaisa kuģu operatīvās tehniskās apkopes un bāzes apkopes, kuru maksimālā pacelšanās masa pārsniedz 5700 kg. Neviens no dalībvalstīm neziņoja par to, ka tām būs grūtības īstenot pašreizējo regulu.
12. Saskaņā ar EASA noteikumu pieņemšanas standarta procedūras 8. pantu izpilddirektors drīkst pieņemt savu atzinumu par apspriežamo jautājumu ne agrāk kā divus mēnešus pēc dokumenta, kas satur atbildes uz atsauksmēm, publicēšanas, lai tādējādi dotu

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

ieinteresētajām pusēm pietiekami daudz laika reaģēt uz tā saturu. Tomēr 8. punktā minēto apsvērumu dēļ Aģentūras atzinums ir jāpublisko pēc iespējas drīzāk, lai visas ieinteresētās puses zinātu, ka Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 7. panta 3. punkta c) apakšpunkta noteikumi netiks grozīti un ka 145. daļas noteikumu par sertificējošā personāla kvalifikāciju, kas veic to gaisa kuģu operatīvās tehniskās apkopes un bāzes apkopes, kuru maksimālā pacelšanās masa pārsniedz 5700 kg, spēkā stāšanās datums (2006. gada 28. decembris) netiks atlikts.

III. Aģentūras atzinuma saturs

13. Pamatojoties uz dokumentu, kas satur atbildes uz atsauksmēm (skatīt 11. punktu), Eiropas Aviācijas drošības Aģentūra ierosina, lai Komisija negroza Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 7. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

IV. Reglamentējošās ietekmes novērtēšana

14. Ietekmes jomas

Galvenokārt tiks ietekmēts sektors, kurā strādā lielo gaisa kuģu operatori. Tā kā tehniskās apkopes inženieriem, kuriem nav 66. daļā minētās licences, nebūs tiesības nodot ekspluatācijā šādus gaisa kuģus, operatoriem nāksies meklēt citas tam pienācīgi kvalificētas personas.

Tehniskās apkopes organizācijas, kas nevarēs noālgot pienācīgi kvalificētus inženierus, var zaudēt daļu no saviem līgumiem, jo pārejās periodā tās nespēs izpildīt 145. daļas noteikumus.

Daži tehniskās apkopes inženieri zaudēs valstu sistēmu ietvaros piešķirtās tiesības, kamēr viņi nav pārkvalificēti.

Valstu aviācijas iestādēm, kas nav veikušas valsts pārkvalificēšanu atbilstoši 66. daļas prasībām vai nav izdevušas pietiekami daudz 66. daļā minēto licenču, vajadzēs strādāt intensīvāk un saskarties ar Eiropas Komisijas ieviestajām ierobežojumu procedūrām.

15. Ietekme uz drošību

Lēmums saglabāt esošo spēkā stāšanos datumu principā ir lēmums, kas visvairāk sekmēs drošību Kopienā, jo ekspluatācijā varēs nodot tikai tādus gaisa kuģus, ko pienācīgi pārbaudījuši inženieri, kas atbilst labākajām kvalifikācijas prasībām.

Taču tas var likt dažām dalībvalstīm steigā veikt valsts pārkvalificēšanu uz 66. daļā minētām licencēm bez atbilstoša pamatojuma/pārkvalifikācijas ziņojuma, nepamatoti piešķirot sertificēšanas tiesības atsevišķiem tehniskās apkopes inženieriem. Ja tādējādi ekspluatācijā tiks nodoti darbam nepiemēroti gaisa kuģi, tas, protams, ietekmēs drošību.

Taču attiecībā uz lielajiem gaisa kuģiem, kuri ir pakļauti pastāvīgas lidotspējas uzturēšanas organizāciju pārraudzībai, šādam riskam būs ierobežots raksturs. Turklāt Aģentūras uzdevums ir veikt standartizācijas pārbaudes, lai pārlicināto, ka šāda prakse netiek pieņemta, un pārkāpumu gadījumā nekavējoties sekos pienācīgi novēršanas pasākumi.

16. Ekonomiskā ietekme

Principā šī izvēle neradīs vispārēju ietekmi uz ekonomiku, jo investīcijas pāriešanai uz Kopienas pieņemto jauno reglamentējošo režīmu ir nepieciešamas jebkurā gadījumā, lai visas ieinteresētās puses varētu gūt labumu no iekšējā tirgus izveides šajā jomā.

Iespējamais licencēto inženieru trūkums dažās dalībvalstīs var aizkavēt gaisa kuģu nodošanu ekspluatācijā un radīt operatoriem ievērojamas netiešās izmaksas. Tas var arī ietekmēt sertificēta personāla apriti darba tirgū un celt viņu vidējo darba algu, kas tiešā veidā ietekmēs tehniskās apkopes organizācijas, bet netiešā - viņu klientus. Tomēr šīs sekas nevajadzētu pārspīlēt, vērtējot laika periodu, kas valstu aviācijas iestādēm būs vajadzīgs iekavētā panākšanai, jo zemā mobilitāte šī veida sertificēšanas pakalpojumu tirgū visdrīzāk ietekmēs tikai tās valstis, kas līdz šim pārkvalificēšanās procesā nav sasniegušas pietiekamus rezultātus.

Lielākā valstu aviācijas iestāžu daļa neizjutīs nekādu ietekmi, ja tās jau ir izsniegušas pietiekamu licenču skaitu. Tikai tiem, kas darbu ir iekavējuši, nāksies strādāt intensīvāk, un tas var radīt papildu izmaksas, ja valsts sistēmas visu licenču pārkvalificēšanai viņiem nāksies algot papildu darbiniekus, lai izpildītu Kopienas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 noteikumus.

17. Ietekme uz apkārtējo vidi

Nav.

18. Sociālā ietekme

Daži sertificējošie inženieri, kas nav ieguvuši 66. daļā minēto licenci, droši vien izjutīs nopietnas sekas, jo pēc 2006. gada 28. septembra viņi vairs nebūs kvalificēti nodot ekspluatācijā lielos gaisa kuģus. Tas var ietekmēt viņu nodarbinātības nosacījumus.

V. Secinājums

Pamatojoties uz veikto analīzi par iespēju atlikt 145. daļas A iedaļas 30. nodaļas g) punkta un A iedaļas 30. nodaļas h) punkta 1. apakšpunkta noteikumu spēkā stāšanās datumu attiecībā uz sertificējošā personāla kvalifikāciju, kas nodot ekspluatācijā gaisa kuģus, kuru maksimālā pacelšanās masa pārsniedz 5700 kg (operatīvo tehnisko apkopi un apkopi bāzē), Aģentūra secina, ka Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 7. panta 3. punkta c) apakšpunkta noteikumi nav jāmaina un ka to noteiktais datums ir jāpatur spēkā.

Ķelnē, 2006. gada 25. septembrī

P. GOUDOU