

STANOVISKO č. 2/2006

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

**k možnosti zmeny a doplnenia článku 7 ods. 3 písm. c) nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003
o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení
a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností**

I. Všeobecné informácie

1. Účelom tohto stanoviska je vysvetliť postoj agentúry na možnosť odložiť konečný termín nadobudnutia účinnosti ustanovení 145.A.30(g) a 145.A.30(h)(l) uplatňovaných na veľké lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou väčšou než 5700 kg (28. septembra 2006) uvedených v čl. 7 ods. 3 písm. c) nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003¹
2. Toto stanovisko bolo prijaté podľa postupu stanoveného správnu radou agentúry² v súlade s ustanoveniami článku 14 nariadenia (ES) č. 1592/2002³.

VYSVETLENIE:

3. Dňa 20. novembra 2003 Európska komisia prijala nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003. Príloha II tohto nariadenia (časť 145) stanoví, že pracovníci, ktorí osvedčujú spôsobilosť, musia byť náležite kvalifikovaní v súlade s ustanoveniami jeho prílohy III (časť 66). Časť 66 je založená na Jednotných leteckých predpisoch JAR-66. Jednotné letecké predpisy JAR-66 sa začali uplatňovať v roku 1998 a všetky členské štáty Združených leteckých úradov – JAA sa dohodli, že ich uplatňovanie sa začne pred rokom 2001 s ukončením prechodného obdobia na zmenu národnej kvalifikácie na osvedčenia o spôsobilosti JAR-66, ktoré je stanovené na rok 2011.
4. Pri príprave nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 bolo dohodnuté, že tak dlhé prechodné obdobie nie je nutné a že opatrenia Spoločenstva v tejto oblasti by mali najlepší účinok, ak by sa začali uplatňovať okamžite. Aj keď uplatňovanie JAR-66 začalo v roku 1998, niektoré členské štáty JAA potvrdili, že v ich krajine sa uplatňovanie odložilo. Požiadali preto o možnosť zdržať uplatňovanie časti 66 do 28. septembra 2006 na veľké lietadlá a do 28. septembra 2008 na malé lietadlá, pretože normy pre malé lietadlá nie sú upravené Združenými leteckými úradmi. Toto bolo prijaté a čl. 7 ods. 3 písm. c) nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 poskytuje základ pre túto možnosť neuplatňovania.
5. Pri analýze situácie týkajúcej sa používania tohto ustanovenia o neuplatňovaní sa ukazuje, že:
 - Všetky členské a pridružené⁴ štáty sa rozhodli používať čl. 7 ods. 3 písm. c) druhý riadok nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003.
 - Všetky členské a pridružené štáty s výnimkou jedného sa rozhodli uplatňovať čl. 7 ods. 3 písm. c) tretí riadok nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003.

Z toho jednoznačne vyplýva, že v prípade zdržania uplatňovania si všetky štáty, na ktoré sa vzťahujú ustanovenia časti 145, boli vedomé toho, že musia plánovať vydávanie osvedčení o spôsobilosti podľa časti 66 alebo zmenu vnútroštátnych osvedčení o spôsobilosti na osvedčenia o spôsobilosti podľa časti 66, aby do 28. septembra 2006 úplne vyhovelí ustanoveniam tejto časti týkajúcej sa kvalifikácie personálu pre prevádzkovú

¹ Nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. L 315, 28.11.2003, s.1). Nariadenie zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 207/2006 z 28. mája 2006 (Ú. v. L 122, 9.5.2006, s. 17).

² Rozhodnutie správnej rady týkajúce sa postupu, ktorý má agentúra uplatňovať na vydávanie stanovísk, špecifikácií vydávania osvedčení o spôsobilosti a materiálu s pokynmi („Postup pri vytváraní predpisov“). EASA MB/7/03 z 27.6.2003.

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 z 15. júla 2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (Ú. v. L 240, 7.9.2002, s. 1.). Nariadenie zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 1701/2003 z 24. septembra 2003 (Ú. v. L 243, 27.9.2003, s. 5).

⁴ Pridruženými štátmi sú Island, Nórsko a Švajčiarsko.

a dielenskú údržbu lietadiel s maximálnou vzletovou hmotnosťou väčšou než 5700 kg, ktorý osvedčuje spôsobilosť.

6. Čo sa týka súčasného stavu pripravenosti dodržať tento termín nadobudnutia účinnosti, prehľad uskutočnený agentúrou ukazuje nasledujúcu situáciu:
 - Polovica členských a pridružených štátov začala meniť národnú kvalifikáciu na kvalifikáciu podľa časti 66 a začala vydávať osvedčenia o spôsobilosti podľa časti 66 a bude schopná včas úplne vyhovieť ustanoveniam tejto časti.
 - Deväť členských a pridružených štátov začalo ten istý postup, ale s oneskorením, a preto sa domnievajú, že budú mať ťažkosti v splnení cieľového termínu zhody.
 - Štyria z dvadsiatich ôsmich členských a pridružených štátov, na ktoré sa vzťahujú tieto požiadavky, veľmi zaostávali za časovým harmonogramom a neboli schopné včas dodržať ustanovenia. Tri z nich ešte ani nespracovali žiadnu správu o zmene.

Dňa 31. januára 2006 zaslala agentúra Európskej komisii svoju výročnú správu o normalizácii, v ktorej zdôraznila kritický stav postupu prevodu podľa časti 66 vzhľadom na termín 28. septembra 2006.

7. Potom vznikla otázka, či by prechodné obdobie malo byť predĺžené s prihliadnutím na všetky dôsledky tohto predĺženia.

II. Konzultácie

8. Oznámenie o navrhutej zmene a doplnení – NPA 08/2006⁵ – bolo uverejnené na internetovej stránke agentúry (www.easa.europa.eu) 12. júla 2006 v súlade s bežným postupom pri vytváraní predpisov EASA. Doba konzultácií bola obmedzená na šesť týždňov od dátumu uverejnenia NPA s cieľom zhromaždiť pripomienky, dať na ne odpoveď a umožniť vydanie stanoviska pred 28. septembrom 2006.
9. Do uzávierky, 21. augusta 2006, agentúra dostala 15 pripomienok od 12 národných úradov, odborných organizácií a súkromných osôb.
10. Všetky došlé pripomienky boli uznané a zahrnuté do dokumentu pripomienok a odpovedí (*Comment Response Document – CRD*), ktorý je spolu s týmto stanoviskom uverejnený na internetovej stránke agentúry. CRD obsahuje zoznam všetkých osôb a organizácií, ktoré poskytli pripomienky, a obsahuje tiež odpovede agentúry.
11. Všetky došlé pripomienky, okrem jednej, podporujú variant neodložiť termín nadobudnutia účinnosti ustanovení časti 145 týkajúcej sa kvalifikácie personálu pre prevádzkovú a dielenskú údržbu lietadiel s maximálnou vzletovou hmotnosťou väčšou než 5700 kg, ktorý osvedčuje spôsobilosť. Žiadne členské štáty neinformovali, že by mali ťažkosti s uplatňovaním súčasnej úpravy.
12. Podľa článku 8 bežného postupu pri vytváraní predpisov EASA by výkonný riaditeľ nemal prijať svoje stanovisko týkajúce sa predmetnej otázky skôr než dva mesiace po dátume uverejnenia dokumentu pripomienok a odpovedí s cieľom poskytnúť dostatočný čas zainteresovaným stranám reagovať na jeho obsah. Ale z dôvodov uvedených vyššie v odseku 8 musí byť stanovisko agentúry uverejnené čo najskôr, aby všetky

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

zainteresované strany vedeli, že ustanovenia čl. 7 ods. 3 písm. c) nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 nebudú zmenené a doplnené, a že teda nadobudnutie účinnosti ustanovení časti 145 (28. septembra 2006), týkajúcej sa kvalifikácie personálu pre prevádzkovú a dielenskú údržbu lietadiel s maximálnou vzletovou hmotnosťou väčšou než 5700 kg, ktorý osvedčuje spôsobilosť, nebude odložené.

III. Obsah stanoviska agentúry

13. Na základe výsledkov CRD (pozri odsek 11) Európska agentúra pre bezpečnosť letectva navrhuje Komisii nezmeniť čl. 7 ods. 3 písm. c) podľa nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003.

IV. Posúdenie vplyvu na právnu úpravu

14. Dotknuté sektory

Hlavným sektorom, ktorého sa to dotkne, sú prevádzkovatelia veľkých lietadiel. Pretože leteckí mechanici, ktorí nie sú držiteľmi osvedčenia o spôsobilosti podľa časti 66, by neboli schopní uvoľniť tieto lietadlá do prevádzky, museli by si prevádzkovatelia lietadiel nájsť príslušne kvalifikované osoby, ktoré to urobia.

Organizácie na údržbu, ktoré si nebudú môcť najat' mechanikov s náležitým osvedčením o spôsobilosti, by mohli prísť o časť svojich zmlúv, pretože by počas prechodného obdobia nedodrжали ustanovenia časti 145.

Niektorí leteckí mechanici sami stratia výsady, ktoré požívajú podľa národných systémov, pokiaľ sa ich kvalifikácia nezmení.

Národné letecké úrady, ktoré nezmenili národnú kvalifikáciu na osvedčenia o spôsobilosti podľa časti 66, alebo nevydali osvedčenia o spôsobilosti podľa časti 66, budú musieť zvýšiť svoje úsilie a čeliť priestupkovému konaniu zavedenému Európskou komisiou.

15. Vplyv na bezpečnosť:

Rozhodnutie zachovať dohodnutý termín nadobudnutia účinnosti prispieva v zásade najviac k zvýšeniu bezpečnosti v Spoločenstve, pretože do prevádzky môžu byť uvoľnené len lietadlá, ktoré sa podrobili príslušnej verifikácii mechanikov vyhovujúcich požiadavkám najlepšej kvalifikácie.

To však môže vyvíjať tlak na niektoré členské štáty, aby sa ponáhľali v zmene národnej kvalifikácie na osvedčenia o spôsobilosti podľa časti 66 bez náležitého zdôvodnenia/správy o zmene a aby niektorým leteckým mechanikom udelili neprípustné výsady. To môže mať samozrejme dopady na bezpečnosť, ak by nespôsobilé lietadlá boli z tohto dôvodu uvoľnené do prevádzky.

Ale riziko sa zdá byť obmedzené u veľkých lietadiel, ktoré podliehajú ďalšiemu dohľadu organizácií pre údržbu a udržiavanie letovej spôsobilosti. Úlohou agentúry je okrem toho uskutočňovať kontroly štandardizácie s cieľom overiť, či k takejto praxi nebude prichádzať, alebo či po nej bude ihneď nasledovať príslušné opatrenie pre nápravu.

16. Ekonomický vplyv:

Táto možnosť by v zásade nemala mať žiadny globálny ekonomický vplyv, pretože investície do zmeny na nový právny režim prijatý Spoločenstvom sa musia v každom

prípade vynaložiť tak, aby všetky zainteresované strany požívali výhodu, ktorú prinesie dokončenie vnútorného trhu v tejto oblasti.

Prípadný nedostatok mechanikov s osvedčením o spôsobilosti v niektorých členských štátoch môže viesť k oneskoreniu v uvoľnení lietadiel do prevádzky a vyvolať značné nepriame náklady pre prevádzkovateľov lietadiel. To by mohlo tiež ovplyvniť fungovanie trhu personálu s osvedčením o spôsobilosti a zvýšiť priemernú výšku ich plátov s priamym dopadom na organizácie pre údržbu a s nepriamym dopadom na ich zákazníkov. Ale dôsledky by nemali byť prehnané po dobu potrebnú na to, aby sa národné letecké úrady s touto otázkou vyrovnali, pretože nízka mobilita na trhu služieb vydávania osvedčení tohto druhu pravdepodobne ovplyvní len krajiny, ktoré zatiaľ dostatočne nepokročili v procese zmeny.

Väčšiny národných leteckých úradov sa to príliš nedotkne, lebo už vydali dostatočný počet osvedčení o spôsobilosti. Len tie, ktoré sú oneskorené, budú musieť zintenzívniť svoje úsilie, ktoré môže viesť k zvláštnym výdajom, keď si budú musieť najat' ďalší personál na zmenu všetkých osvedčení o spôsobilosti z ich národného systému, aby vyhoveľi nariadeniu Komisie (ES) č. 2042/2003.

17. Vplyv na životné prostredie:

Žiadny

18. Sociálny vplyv:

Na niektorých mechanikov, ktorí osvedčujú spôsobilosť a ktorí ešte nezískali osvedčenie o spôsobilosti podľa časti 66 to bude mať pravdepodobne značný vplyv, lebo po 28. septembri 2006 už nebudú kvalifikovaní na vydávanie povolení na prevádzku pre veľké lietadlá. Mohlo by to ovplyvniť podmienky ich zamestnania.

V. Záver

Na základe uskutočnenej analýzy týkajúcej sa možnosti odložiť termín nadobudnutia účinnosti ustanovení časti 145.A.30 písm. g) a časti A.30 písm. h) 1) uplatňovaných na kvalifikáciu personálu, ktorý osvedčuje spôsobilosť pre uvoľnenie veľkých lietadiel s maximálnou vzletovou hmotnosťou väčšou než 5700 kg (prevádzková a dielenská údržba) do prevádzky, dospela agentúra k záveru, že ustanovenia čl. 7 ods. 3 písm. c) nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 by sa nemali meniť a dopĺňať a že termín, ktorý stanovila, má byť dodržaný.

Kolín nad Rýnom 25. septembra 2006

P. GOUDOU