

MNENJE št. 02/2006

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

O priložnosti za spremembo člena 7.3(c) Uredbe Komisije (ES) št. 2042/ o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami

I. Splošno

1. Namen tega mnenja je razjasniti stališče Agencije v zvezi z možnostjo preložitve roka začetka veljavnosti določb iz Dela 145.A.30(g) in Dela 145.A.30(h)(1), ki se nanašajo na velike zrakoplove z največjo vzletno maso več kot 5700 kg (28. september 2006), ki izhajajo iz člena 7.3.(c) Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003¹
2. Mnenje je bilo sprejeto po postopku, določenem s strani uprave Agencije², v skladu z določbami iz člena 14 Uredbe (ES) št. 1592/2002³.

OZADJE:

3. Dne 20. novembra 2003 je Evropska komisija sprejela Uredbo Komisije (ES) št. 2042/2003. Priloga II k tej uredbi (Del 145) določa, da mora biti potrditveno osebje primerno usposobljeno v skladu z določbami Priloge III (Del 66). Del 66 temelji na JAR-66. Izvajanje JAR-66 se je začelo v letu 1998, vse države članice JAA (Skupne letalske oblasti) pa so se strinjale, da bodo začele z izvajanjem pred letom 2001, pri čemer je bil konec prehodnega obdobja za konverzijo nacionalnih kvalifikacij v licence JAR-66 določen za leto 2011.
4. Pri pripravi Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 so se države članice strinjale, da tako dolgo prehodno obdobje ni potrebno in da bo polno korist ukrepov Skupnosti na tem področju mogoče najlažje doseči s takojšnjo uporabo. Čeprav se je izvajanje JAR-66 začelo v letu 1998, so nekatere države članice JAA sporočile, da je bilo to izvajanje v njihovi državi preloženo. Zaradi tega so zaprosile za preložitev izvajanja Dela 66 na 28. september 2006 za velike zrakoplove in na 28. september 2008 za majhne zrakoplove, saj le-teh ni urejala JAA. To je bilo sprejeto, člen 7.3(c) Uredbe Komisije (ES) 2042/2003 pa predstavlja osnovo za to možnost zavrnitve.
5. Pri analiziranju razmer, ki se nanašajo na uporabo tega člena, ki omogoča možnost zavrnitve, se zdi, da:
 - So se vse države članice in pridružene⁴ države odločile za uporabo druge alinee člena 7. 3 (c) Uredbe Komisije (ES) 2042/2003.
 - So se vse države članice in pridružene države, razen ene, odločile za uporabo tretje alinee člena 7. 3 (c) Uredbe Komisije (ES) 2042/2003.

Iz tega je jasno razvidno, da so se pri izbiri vse države, za katere veljajo določbe Dela 145, zavedale, da morajo načrtovati izdajanje ali konverzijo nacionalnih licenc v licence iz Dela 66, da bi do 28. septembra 2006 v celoti delovale v skladu z določbami tega Dela, ki se nanaša na usposobljenost potrditvenega osebja za linijsko vzdrževanje zrakoplovov in vzdrževanjem v bazi za zrakoplove z največjo vzletno maso več kot 5700 kg.

¹ Uredba Komisije (ES) št. 2042/2003 z dne 20. novembra 2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 315, 28.11.2003, str. 1). Uredba, kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 707/2006 z dne 8. maja 2006 (UL L 122, 9.5.2006, str. 17).

² Odločba upravnega odbora glede postopka, ki ga mora Agencija upoštevati pri izdaji mnenj, certifikacijskih specifikacij in smernic (»postopek sprejemanja predpisov«) EASA MB/7/03 z dne 27.6.2003.

³ Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1592/2002 z dne 15. julija 2002 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu (UL L 240, 7.9.2002, str. 1). Uredba, kakor je bila zadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 1701/2003 z dne 24. septembra 2003 (UL L 243, 27.9.2003, str. 5).

⁴ Pridružene članice so Islandija, Lihtenštajn, Norveška in Švica.

6. Ob upoštevanju trenutnega stanja pripravljenosti za upoštevanje tega datuma začetka veljavnosti je pregled, ki ga je izvedla Agencija, pokazal naslednje razmere:
 - Polovica držav članic in pridruženih držav je začela s konverzijo nacionalnih kvalifikacij v licence in z izdajanjem licenc iz Dela 66 in bodo pravočasno pripravljene na datum začetka izvajanja.
 - Devet držav članic in pridruženih držav je začelo z izvajanjem istega procesa; vendar zamujajo in menijo, da bodo imele težave pri zagotavljanju skladnosti do ciljnega datuma.
 - Štiri izmed osemindvajsetih držav članic in pridruženih držav, na katere se nanašajo te zahteve, so zelo zamujale in niso mogle pravočasno zagotoviti skladnosti. Tri izmed njih sploh še niso pripravile nikakršnih poročil o konverziji.

31. januarja 2006 je Agencija Evropski komisiji poslala letno standardizacijsko poročilo, v katerem je poudarjeno kritično stanje procesa konverzije iz Dela 66 v primerjavi z rokom 28. september 2006.

7. Pojavilo se je vprašanje, ali naj se prehodno obdobje podaljša ob upoštevanju vseh vplivov takšnega podaljšanja.

II. Posvetovanje

8. 12. julija 2006 je bilo v skladu s standardnim postopkom sprejemanja predpisov EASA na spletnem mestu Agencije (www.easa.europa.eu) objavljeno sporočilo o predlagani spremembi – NPA 08/2006⁵. Posvetovalno obdobje je bilo omejeno na šest tednov od datuma objave NPA, da bi bilo na ta način mogoče pridobiti in odgovoriti na pripombe in da bi bilo mogoče pripraviti mnenje pred 28. septembrom 2006.
9. Do datuma zaključka zbiranja mnenj 21. avgusta 2006 je Agencija prejela 15 pripomb s strani 12 nacionalnih organov oblasti, strokovnih organizacij in fizičnih oseb.
10. Vse prejete pripombe so bile potrjene in vključene v dokument z odzivi na pripombe (Comment Response Document – CRD), ki je objavljen skupaj s tem mnenjem na spletnem mestu Agencije. Ta CRD vsebuje seznam vseh oseb in organizacij, ki so predložile pripombe, prav tako pa vsebuje tudi odzive Agencije.
11. Vse prejete pripombe, razen ene, podpirajo mnenje, da preložitev datuma začetka veljavnosti določb iz Dela 145, ki se nanašajo na usposobljenost potrditvenega osebja za linijsko vzdrževanje zrakoplovov in vzdrževanjem v bazi za zrakoplove z največjo vzletno maso več kot 5700 kg, ni potrebna. Nobena država članica ni sporočila, da bo imela težave pri izvajanju trenutne uredbe.
12. V skladu s členom 8 standardnega postopka sprejemanja predpisov EASA izvršni direktor ne bo zavzel stališča glede vprašanja pred pretekom obdobja 2 mesecev po datumu objave dokumenta z odzivi na spremembe, da bi imele s tem udeležene strani dovolj časa, da se odzovejo na vsebino. Vendar pa mora biti zaradi razlogov, navedenih v zgornjem odstavku 8, mnenje Agencije javnosti čim prej na voljo, da bi vse udeležene strani vedele, da določbe člena 7.3 (c) Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 ne bodo spremenjene in da v skladu s tem začetek veljavnosti (28. september 2006) določb Dela 145, ki se nanašajo na

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

usposobljenost potrditvenega osebja za linijsko vzdrževanje zrakoplovov in vzdrževanjem v bazi za zrakoplove z največjo vzletno maso več kot 5700 kg, ne bo preložen.

III. Vsebina mnenja Agencije

13. Na osnovi rezultatov CRD (navedenih v odstavku 11) Evropska agencija za varnost v letalstvu predlaga Komisiji, da naj ne spremeni člena 7.3(c) Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003.

IV. Ocena vplivov ukrepa

14. Prizadeti sektorji

Najbolj prizadet je sektor upravljavcev velikih zrakoplovov. Ker inženirji za vzdrževanje, ki nimajo licenc iz Dela 66, ne bodo mogli dajati teh zrakoplovov v uporabo, bodo morali upravljavci za to poiskati ustrezno usposobljeno osebje.

Vzdrževalne organizacije, ki ne bodo mogle najeti inženirjev z ustrezno licenco, bodo lahko izgubile del svojih pogodb, ker v prehodnem obdobju ne bodo mogle zagotoviti skladnosti z določbami iz Dela 145.

Nekateri izmed inženirjev za vzdrževanje bodo izgubili pravice, ki so jih uživali v nacionalnih sistemih, vse dokler njihove kvalifikacije ne bodo konvertirane.

Nacionalne uprave za letalstvo, ki nacionalnih kvalifikacij niso konvertirale v licence ali niso izdale dovolj licenc iz Dela 66, bodo morale povečati svoje napore in se soočiti s postopki glede kršitev, ki jih sproži Evropska komisija.

15. Vpliv na varnost:

Odločitev glede ohranitve dogovorjenega datuma začetka veljavnosti najbolj vpliva na izboljšanje varnosti v Skupnosti, saj bodo lahko obratovali samo zrakoplovi, ki so jih pregledali inženirji, ki izpolnjujejo najboljše zahteve glede kvalifikacij.

Vendar pa lahko ima to za posledico, da bodo nekatere države članice pohitele s konverzijo nacionalnih kvalifikacij v licence iz Dela 66, ne da bi pri tem pripravile ustrezno poročilo o utemeljitvah/konverziji in nekaterim inženirjem za vzdrževanje podelile neupravičene pravice. Seveda lahko to vpliva na varnost, če bi zaradi tega obratovali neprimerni zrakoplovi.

Vendar pa je to tveganje omejeno pri velikih zrakoplovih, za katere se izvaja dodatni nadzor s strani vzdrževalnih organizacij za plovnost. Poleg tega je vloga Agencije opraviti inšpekcijske preglede standardiziranja, s katerimi zagotovi, da do tega ne bo prišlo ali da se bodo v nasprotnem primeru nemudoma izvedli ustrezni ukrepi za odpravo nepravilnosti.

16. Vpliv na gospodarstvo:

Ta izbira ne bo imela globalnega vpliva na gospodarstvo, saj je treba investicijo v preoblikovanje na nov regulativni režim, ki ga je sprejela Skupnost, tako ali tako izvesti, saj bo zagotovil, da bodo vse udeležene strani uživale prednosti, ki jih prinaša dokončno oblikovanje notranjega trga na tem področju.

Morebitno pomanjkanje inženirjev z licencami v nekaterih državah članicah lahko ima za posledico zamude pri dajanju zrakoplovov v obratovanje ter upravljavcem povzroči znatne

posredne stroške. To bi lahko vplivalo tudi na delovanje trga pooblaščenega osebja in dvignilo povprečno raven njihovih plač, kar bi neposredno vplivalo na vzdrževalne organizacije ter posredno na njihove stranke. Vendar pa posledice ne bodo prevelike v časovnem obdobju, ki ga potrebujejo nacionalne uprave za letalstvo, da nadoknadijo zamujeno, saj bo nizka mobilnost na tem trgu certifikacijskih služb najverjetneje vplivala samo na države, ki do sedaj niso dovolj napredovale pri procesu konvertiranja.

Večina nacionalnih uprav za letalstvo ne bo prizadetih, če so že izdale ustrezno število licenc. Več napora bodo morale vložiti samo tiste nacionalne uprave za letalstvo, ki zamujajo, kar bi lahko imelo za posledico dodatne stroške, če bodo morale zaposliti dodatno osebje za konvertiranje vseh licenc iz nacionalnega sistema, da bodo v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 2042/2003.

17. Vpliv na okolje:

Ga ni.

18. Družbeni vpliv:

Nekateri certifikacijski inženirji, ki niso pridobili licence iz Dela 66, bodo verjetno zelo prizadeti, saj po 28. septembru 2006 ne bodo več usposobljeni za dajanje velikih zrakoplovov v uporabo. To bi lahko vplivalo na njihovo zaposlitev.

V. Zaključek

Na osnovi opravljene analize, ki se je nanašala na možnost preložitve roka začetka veljavnosti določb Dela 145.A.30 (g) in Dela 145.A.30 (h) (1), ki se nanašajo na usposobljenost osebja, pristojnega za dajanje v uporabo velikih zrakoplovov z največjo vzletno maso več kot 5700 kg (linijsko vzdrževanje zrakoplovov in vzdrževanje v bazi), Agencija sklepa, da določbe člena 7.3 (c) Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 ne bodo spremenjene in da se datum, ki je v njih naveden, ne spremeni.

Köln, 25. september 2006

P. GOUDOU