

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl Bendrijos skrydžių vadovo licencijos

KOM (2004) 473 galutinis — 2004/0146 (COD)

(2005/C 234/04)

2004 m. rugsėjo 22 d. Europos Sąjungos Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 80 straipsnio 2 dalimi, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių komitetu dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą dėl Bendrijos skrydžių vadovo licencijos.

Transporto, energijos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu rengimą, 2005 m. vasario 21 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas — **p. McDonogh**.

Savo 415-osios plenarinės sesijos metu, įvykusios 2005 m. kovo 9 — 10 d. (kovo 9 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 126 nariams balsavus „už“ ir 1 nariui susilaikius.

1. Įžanga

1.1 Europos oro erdvė išlieka viena judriausių eismo aplinkos rūšių. Aukšto lygio grupė bendro Europos dangaus klausimams svarstyti nurodė, kad skrydžių valdymo sistemos suskirstymas į nacionalines taisykles, procedūras, rinkas ir veiklos lygius buvo pagrindinė kliūtis, trukdanti šio sektoriaus esminei pažangai. Bendro Europos dangaus paketu įvairių formų suskirstymo problema sprendžiama įgyvendinant nemažai iniciatyvų.

2. Paaiškinimas

2.1 Bendro Europos dangaus paketą sudarančių keturių reglamentų priėmimas iš esmės pakeis skrydžių valdymo profilį. Šis papildomas pasiūlymas dėl Bendrijos skrydžių vadovo licencijos yra svarbus dėl kelių priežasčių.

Licencija padeda išlaikyti *pusiausvyrą* tarp įvairių bendro Europos dangaus paketo dalių, kad būtų užtikrinta, jog atsižvelgiama ne tik į institucinius, ekonominius ar techninius aspektus, bet ir socialinius.

2.2 Kad būtų parengta ši teisės aktų leidybos iniciatyva, Komisija parengė studiją, kurioje nurodė, kokia padėtis yra susiklosčiusi įvairiose valstybėse narėse licencijavimo srityje. Studijoje buvo nurodyta, kad, nepaisant daugelio tarptautinių norminių aktų, kuriuos išleido ICAO arba Eurocontrol, ES valstybėse narėse licencijavimas išlieka itin suskaidyta sritimi. Studijoje rekomenduojama, kad Bendrijos teisės aktai reglamentuotų šias sritis:

a) nustatant licencijos gavimo ir galiojimo sąlygas, turėtų būti nurodytas amžiaus apribojimas, kvalifikacijos ir mokymo padaliniuose patvirtinimas;

b) nustatant kandidato mokymo ir kompetencijos standartus, turėtų būti apibūdintas skrydžių vadovų kompetencijos patikrinimas, mokymo procesas ir egzaminų reikalavimai, įskaitant kalbų mokėjimą ir įvertinimą;

c) pripažįstant mokymo institucijas ir mokymo padalinius, visa įranga turėtų būti patvirtinta ir turėtų būti nurodyti instruktoriaus kvalifikacijos reikalavimai.

2.3 Parengiamojoje studijoje nurodyta, kad, nepaisant taikomo tarptautinio reguliavimo, nacionalinės tradicijos yra tvirtos ir lemia skirtingus kokybės ir kompetencijų lygius, kuriuos sunku tarpusavyje palyginti. Bendrijos sąlygomis toks suskaidymas jau nėra priimtinas, nes gali lemti didesnį pavojų saugumui Europos intensyvaus eismo erdvėje. Skrydžių vadovų licencijų suderinimas padės padidinti saugumą, nes bus visapusiškai suderinti paslaugų teikėjų kompetencijos lygiai, padedant jiems veiksmingiau ir saugiau veikti tarpusavyje. Tai lems veiksmingesnį skrydžių vadovų darbo rinkos organizavimą, padidės galimybė pasinaudoti jų paslaugomis ir bus lengviau sukurti funkcinis oro erdvės blokus. Licencija padės veiksmingiau naudotis judėjimo laisve, panaikindama dabartinę veiksmų laisvę, kuria naudojasi kai kurios valstybės narės abipusiškai pripažindamos licencijas.

2.4 Atsižvelgiant į tai, kad dauguma valstybių narių jau yra priėmusios ICAO principais paremtus teisės aktus ir šiuo metu įgyvendina bendro Europos dangaus teisės aktus ir ESARR5, labai svarbu užtikrinti visapusišką atitikimą šiai direktyvai.

2.5 Tik sertifikuoti mokymo centrai galėtų teikti nacionalinėms priežiūros institucijoms tvirtinti kursų medžiagą ir mokymo planus.

2.6 Direktyvos taikymo sritis apimtų ne tik esamas civilinės aviacijos pilotų licencijas (91/670/EEB). Jos labiau panašios į jūrų ir geležinkelio sektorių licencijas (pasiūlymas išdėstytas KOM(2004) 142), kai kompetencijos taisyklės yra parengtos Europos lygiu, o ne priklauso valstybių narių nuožiūrai. Aišku, kad ši skrydžių vadovams skirta direktyva irgi bus taikoma už Bendrijos ribų.

2.7 Sąnaudos priklausys nuo dabartinio mokymo sistemos kokybės lygio. Direktyvoje yra numatyta tokia mokymo sistemos kokybė, kuri leistų užtikrinti lygį, reikalingą saugumo reikalavimams, susijusiems su Europos judraus ir sudėtingo eismo sistema, įvykdyti.

2.8 Nustačius aukštus pradinio mokymo standartus ir geriau užtikrinus, kad egzaminuotojai būtų bešališki ir objektyvūs mokymo padaliniuose metu, mokymas padaliniuose turėtų pagerėti.

2.9 Sąnaudos, skirtos licencijavimo grandinės įvairioms dalims toliau plėtoti, gali šiek tiek skirtis iš dalies dėl to, kad reikia pildyti dokumentus audito tikslais.

2.10 Apskritai, galimas trumpalaikis sąnaudų padidėjimas turėtų būti kompensuotas sutaupytais sąnaudomis racionaliau ilgesnį laiką naudojant darbo jėgą. Ne mažiau svarbu ir tai, kad ši direktyva padidins lėktuvais skraidančių žmonių saugumą.

2.11 Šiame pasiūlyme nėra finansinės ataskaitos.

2.12 Kad būtų įgyvendinti bendro Europos dangaus teisės aktai, reikia parengti išsamesnius teisės aktus, pirmiausia skrydžių vadovų licencijavimo tvarką, kad būtų sudarytos galimybės geriau pasinaudoti jų paslaugomis ir būtų skatinamas abipusis licencijų pripažinimas, kaip numatyta 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas) ⁽¹⁾ 5 straipsnyje.

2.13 Tokios Bendrijos licencijos įvedimas yra būdas pripažinti konkretų skrydžių vadovų vaidmenį teikiant saugias skrydžių valdymo paslaugas. Nustačius Bendrijos kompetencijos standartus taip pat sumažėtų susiskaidymas šioje srityje, o tai lemtų veiksmingesnį oro navigacijos paslaugų teikėjų darbo organizavimą didėjant regioniniam bendradarbiavimui. Dėl to ši direktyva yra esminė bendro Europos dangaus teisės aktų dalis.

⁽¹⁾ 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 10) – EESRK nuomonė: OL C 241, 2002 10 7, p. 24.

2.14 Šia direktyva siekiama padidinti saugumo standartus ir pagerinti Bendrijos skrydžių valdymo sistemos darbą išduodant Bendrijos skrydžių vadovo licenciją.

2.15 Asmuo, turintis kvalifikaciją, bet neteikęs skrydžių valdymo paslaugų pagal patvirtinimo pažymėjimą, susijusį su ta kvalifikacija, penkerius metus, negali naudotis pagal tą kvalifikaciją suteiktomis teisėmis, jeigu jis neatitinka vertinimo ir mokymo reikalavimų.

2.16 Kad būtų užtikrintas skrydžių vadovų kompetencijos lygis, būtinas, kad jie atliktų savo darbą laikydamiesi aukštų saugumo standartų, valstybės narės turi užtikrinti, kad nacionalinės priežiūros institucijos prižiūrėtų ir stebėtų jų mokymą.

2.17 Kiekviena valstybė narė pripažįsta licenciją, su ja susijusias kvalifikacijas ir pripažinimo pažymėjimus, kuriuos pagal šios direktyvos nuostatas išdavė kitos valstybės narės nacionalinė priežiūros institucija.

3. Pastabos

3.1 Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas pritaria šiam Komisijos pasiūlymui įgyvendinti naujus, skrydžių vadovų darbą reguliuojančius reglamentus. Jie yra būtini ir savalaikiai, nes per ateinančius 10 metų laukiama didelio oro eismo suintensyvėjimo. Be to, būtina, kad visoje ES standartai ir kvalifikacijos būtų vienodi, siekiant užtikrinti keliaujančių asmenų saugumą. Padidėjus kelionių oro transportu skaičiui, visame pasaulyje padidės skrydžių vadovų paklausa. Dėl to judėjimo laisvė yra esminis klausimas.

3.2 EESRK svarsto, ar realu per 4 metus įgyvendinti šiuos reglamentus.

3.3 Komisija turi užtikrinti, kad ši direktyva neleistų monopolizuoti mokymo nacionaliniu lygiu.

3.4 Licencijos pripažinimo pažymėjimuose turėtų būti nurodytas kalbų mokėjimas, pvz., **ANGLŲ 4 lygis**.

3.5 Visi pradiniai skrydžių vadovų kursai turėtų atitikti bent jau Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC) gaires dėl bendro pagrindinio turinio mokymo.

3.6 Pritariama, kad būtų įvestas atsitiktinės atrankos būdu atliekamas visų dirbančių skrydžių vadovų patikrinimas dėl alkoholio ir narkotikų vartojimo ir kad tokia tvarka atitinka ESARR5 nuostatas. Taip pat pritariama, kad būtų tikrinama visų skrydžių vadovų specialybės besimokančių psichologinė būklė.

3.7 Amžiaus klausimas vis dar kelia realų susirūpinimą. Statistikos duomenys rodo, kad senstant didėja sunkių ligų ir staigios mirties pavojus. Neatrodo, kad nacionalinės sienos būtų padariusios poveikį reikalavimui dėl pilotų amžiaus ribos.

3.8 Kalbant konkrečiai apie 4 straipsnį, EESRK siūlo:

— 5 dalyje nurodyti, kad turi būti nustatyta veiksminga skundų teikimo tvarka, leidžianti licencijos turėtojams apginti pažeistas teises;

— 7 dalyje nurodyti, kad turi būti nustatyta veiksminga skundų teikimo tvarka dėl netinkamų sveikatos patikrinimo išvadų, dėl kurių būtų sustabdyta licencija.

2005 m. kovo 14 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkė
Anne-Marie SIGMUND

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, kuriuo sukuriama antroji „Marco Polo“ programa, skirta teikti Bendrijos pagalbą krovinių pervežimo transporto sistemos aplinkosaugos rodikliams gerinti („Marco Polo II“)

KOM (2004) 478 galutinis -2004/0157 (COD)

(2005/C 234/05)

2005 m. vasario 15 d. Taryba, vadovaudamasi Europos Bendrijos steigimo sutarties 71 straipsniu, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl „Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, kuriuo sukuriama antroji „Marco Polo“ programa, skirta teikti Bendrijos pagalbą krovinių pervežimo transporto sistemos aplinkosaugos rodikliams gerinti („Marco Polo II“).

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šia tema parengimą, 2005 m. vasario 21 d. priėmė nuomonę (pranešėjas – p. Levaux).

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas 2005 m. kovo 9-10 d. 415-osios plenarinės sesijos metu (kovo 9 d. posėdyje) priėmė šią nuomonę 129 balsais „už“ ir trims nariams susilaikius.

1. Įžanga: Komisijos aiškinamojo rašto santrauka

1.1 Komisija teikia pasiūlymą priimti reglamentą dėl „Marco Polo II“ programos ir išdėsto priežastis, kodėl reikia vystyti krovinių pervežimo transporto infrastruktūras:

— krovinių pervežimo transportas padvigubės iki 2020, o esami tinklai yra nepakankami, todėl atsiranda kelių grūstys, blogėjanti aplinkos kokybė, nelaimingi atsitikimai, konkurencingumo praradimas; ir

— būtina atsižvelgti į darnaus vystymosi reikalavimus, kuriems būtina transporto sistema, taupesnę energijos atžvilgiu.

1.2 Komisija dar kartą tvirtina, kad „būtina labiau pasikliauti intermodalumu“, nes intermodalumas leidžia geriau panaudoti esamas infrastruktūras, įtraukdamas trumpų nuotolių laivybą, geležinkelius ir vandens kelius į logistikos grandinę. Intermodalumo politikai jau buvo skirta „Marco Polo I“ programa (2003-2006 m.), kurios tikslas buvo perkelti vidutinį metinį tarptautinio krovinių pervežimo keliais padidėjimą kitoms trims minėtoms transporto rūšims.

1.3 Komisija siūlo, kad „Marco Polo II“ programa tęstų šią politiką 2007-2013 m. laikotarpiu, išplečiant programos sritį, kad ši apimtų visas Europos Sąjungos kaimynes, ir papildant ją dviem naujais veiksmų tipais:

— jūros greitkeliais; ir

— eismo vengimo veiksmiais.