

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Skrydžių saugos

(2006/C 309/11)

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, vadovaudamasis Darbo tvarkos taisyklių 29 straipsnio 2 dalimi, 2006 m. sausio 19 d. nusprendė parengti nuomonę dėl *Skrydžių saugos*

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2006 m. gegužės 30 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Thomas McDonogh.

428 –ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2006 m. liepos 5–6 d. (2006 m. liepos 5 d. posėdis), Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 155 nariams balsavus už, 2 — prieš ir 3 susilaukė.

1. Rekomendacijos

1.1 Orlaivio palydovus turėtų sertifikuoti arba išduoti licenciją kompetentinga institucija, kad užtikrintų kokybišką pareigų atlikimą (sauga, saugumas, medicininiai aspektai, keleivių valdymas, kt.) bei techninę kompetenciją kiekvieno tipo orlaivio, kuriame jiems tenka dirbti, atveju.

1.2 Europos aviacijos saugos agentūra (EASA), prieš leisdamą įrenginių tiekėjams savarankiškai tvirtinti detalių projektus, nesikreipiant į EASA ar orlaivių gamintojus, turi kruopščiai apsvarstyti šį klausimą.

1.3 EASA, prieš leisdamą ne Europos oro linijų orlaiviams įskristi į ES oro erdvę arba ją skristi, turėtų šias oro linijas patvirtinti.

1.4 Turėtų būti tik viena taisyklės rengianti institucija ir tai turėtų būti EASA; laikantis tokios tvarkos, ateityje būtų galima suderinti aerodromų darbą reglamentuojančius aktus ir kuo labiau vengti konkurencijos iškraipymo tarp ES ir ne ES oro uostų. EASA turėtų būti sustiprinta suteikiant jai daugiau įgaliojimų, panašių į Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAK).

1.5 EASA turėtų apsvarstyti, kaip pramonė galėtų geriau apsaugoti ryšio sistemų saugumą ir vientisumą, duomenų jungtis ir orlaivių avionikos sistemas, pvz., elektroninę skrydžių valdymo įrangą (EFB), apsaugančią nuo įsilaužimų į duomenų bazes.

1.6 EASA turi užtikrinti, kad tokių orlaivių, kaip reaktyviniai lengvieji verslo klasės lėktuvai (RLVK), kūrimas ateityje būtų reglamentuojamas užtikrinant, jog savininkai ir lakūnai būtų skraidę pakankamai valandų prieš leidžiant jiems užsiimti skrydžių veikla. RLVK didžiausias aukštis bus 25 000 pėdos arba daugiau ir reikėtų, kad jie atitiktų didesnių reaktyvinių komercinių lėktuvų priežiūros ir techninio naudojimo standartus.

1.7 EASA, prieš svarstydamą galimybę patvirtinti nepilotuojamų oro transporto priemonių (NOTP) skrydžius už rezervuotos oro erdvės ribų, turi būti parengusi būtinus protokolus.

1.8 Skrydžių įgulos nariai ir orlaivių palydovai atsitiktinės atrankos būdu turi būti tikrinami dėl narkotikų ir alkoholinių gėrimų vartojimo.

1.9 EASA turėtų užtikrinti, kad vietos reglamentuojančios institucijos būtų pakankamai kvalifikuotos, joms pakaktų darbuotojų ir lėšų.

1.10 EASA turėtų atlikti išsamų mokslinį tyrimą apie nuovargio, streso ir giliųjų venų trombozės (DVT) poveikį skrydžio įgulai ir orlaivio palydovams.

1.11 Reikėtų persvarstyti bendrosios aviacijos lakūnams išduodamų licencijų ir bendrosios aviacijos orlaivių sertifikavimo politiką ir tvarką.

1.12 EASA turėtų užtikrinti, kad būtų įvesta Europos bendrosios aviacijos licencija, numatant patvirtinimus ir kvalifikacijas, susijusias su patvirtintu orlaiviu, kuris bus pilotuojamas.

1.13 Įgulos ir keleivių sauga turi būti svarbesnė už politinius argumentus uždraudžiant oro linijų bendroves, kurios naudojasi Europos oro erdve.

2. Išanga

2.1 Valstybėms narėms ir jų specialistams bendradarbiaujant, buvo paskelbtas juodasis sąrašas, kuriame įrašytos 96 oro linijų bendrovės. Iš jų 93 uždrausta vykdyti bet kokią veiklą, o trijų veikla apribojama iš dalies. Prancūzija svarsto galimybę įdiegti atskirą naują saugos etikečių, kurios galėtų būti naudojamos reklamoje, sistemą.

2.2 Europa buvo priversta patobulinti savo teisės aktus dėl orlaivių skrydžių saugos po to, kai 2004 m. pradžioje į Raudonąją jūrą nukrito užsakomojo skrydžio *Flash Airlines* priklausantis orlaivis ir žuvo 148 žmonės, kurių dauguma buvo prancūzai turistai. Po šios avarijos tapo aišku, kad vyriausybėms stinga tarpusavio koordinavimo dalijantis informacija apie saugą, nes tik tada paaiškėjo, kad Šveicarijos aviacijos administracija jau anksčiau buvo uždraudusi *Flash* skrydžius.

2.3 Kad juodasis sąrašas būtų veiksmingas, itin svarbu, kad valstybių narių oro linijų bendrovių veiklos standartai būtų nuoseklūs ir suderinti. Valstybės narės turėtų vengti atvejų, kai kuri nors valstybė dėl ekonominių ir socialinių sumetimų nusprendžia, kad į juodąjį sąrašą įrašyta oro linijų bendrovė „iš dalies galinti“ vykdyti veiklą jos oro uostuose, o kitoms valstybės narėms tos oro linijų bendrovės standartai būna nepriimtini.

2.4 Į kai kuriuos ginčus Briuselis buvo paprašytas įsikišti, pirmiausia tada, kai Turkiją papykdė kai kurių Europos valstybių vyriausybės, vadovaujant Nyderlandams, iniciatyva saugos sumetimais laikinai atimti iš Turkijos pigių skrydžių oro linijų bendrovės *Onur Air* nusileidimo teises. Graikija yra priversta tęsti bylą dėl *Helios Airways* orlaivio, skridusio iš Larnakos Kipre, avarijos nagrinėjimą.

2.5 Labiausiai rūpimos sritys yra bendrieji techninės priežiūros standartai, įgulų rengimas, įgulų skraidymo valandos ir poilsio laikotarpiai bei degalų taupymo metodai, išpareigojimai dėl triukšmo ir skrydžių valdymas.

2.6 Nuo tada, kai konkurencija aviacijos sektoriuje padidėjo ir daugelio oro linijų bendrovių finansinė būklė tapo pavojinga, įgulos susidūrė su įtampa orlaivių pakilimo metu, kuri didesnė nei įprasta; be to, jos turi skraidinti orlaivius, kurie nėra visiškai tinkami skraidyti. Įgulos jaučia vis didesnę įtampą pakilimo metu, nes oro linijų bendrovės pagal ES reglamentus turi arba suteikti keleiviams nakvynę, arba kompensuoti už vėlavimus. Visa tai kenkia saugai. Dar viena problema yra ta, kad daug nacionalinių aviacijos administracijų stengiasi nepastebėti, jog nacionalinės oro linijų bendrovės daugelio norminių aktų nevykdo.

2.7 Nepaisant draudimo saugos sumetimais, kurį taiko nemažai Europos šalių, tam tikra oro linijų bendrovė vis dar vykdo skrydžius į Briuselį ir Paryžių. Šveicarija, besilaikanti griežtų verslo konfidencialumo principų, 23 orlaiviams uždraudė įskristi į savo erdvę, nors tų bendrovių pavadinimai ir jų skaičius toliau laikomi paslapyje.

3. Nuovargio poveikis ir skrydžių sauga

3.1 Jau kurį laiką daugelio aviacijos avarijų priežastimi buvo laikomas nuovargis, ir su šia problema susiduria įvairių dydžių orlaivius skraidinančios įgulos. Bet kaip orlaivio pilotas gali pasakyti, kada jis (ji) per daug pavargęs (-usi) skristi? Kaip galima pagal miego ciklus, dehidrataciją, mitybą ir ligą nustatyti, kad tai yra nuovargis ir kokia būna reakcija į nuovargį esant tokioms sąlygoms?

3.2 Įvairias laiko juostas kertantys pilotai negali nejausti nuovargio, sumažėja jų gebėjimas priimti sprendimus. Prieš

ilgus skrydžius jiems būtina pailsėti, bet tam reikalingos tinkamos patalpos, kuriose įrengtos lovos ir t.t.

3.3 Yra nemažai įrodymų, kad nuovargis yra veiksnys, darantis įtaką saugai. Paskutiniame savo pranešime apie 2004 m. spalio 19 d. įvykusią avariją Kirksvilyje, Misūrio valstijoje, Nacionalinė transporto saugos valdyba pabrėžė, kad jeigu nakties poilsio laikas yra trumpesnis už optimalų, į darbą atvykstama anksti, darbo dienos trukmė yra ilga, yra daug skrydžio etapų, darbo sąlygos sunkios (netiksli tūpimo vieta pilotuojant rankiniu būdu, kai aukščio riba yra žema, o matumumas sumažėjęs), esant ilgos trukmės darbo dienoms, nuovargis gali sumažinti piloto skrydžio kokybę ir gebėjimą priimti sprendimus.

3.4 Bet kuriuo atveju, nė vienas vidutinę patirtį turintis pilotas negali paneigti, kad retkarčiais jam yra tekę kovoti su nuovargiu arba kad nuovargis šiek tiek turėjo įtakos jo darbui. Miego kokybė poilsio metu yra labai svarbi.

3.5 Mityba ir maistas taip pat yra labai svarbūs. Pavyzdžiui, bet kuris pilotas (nuo ką tik mokslus baigusio studento iki į pensiją susirengusio laivo vado) pasakytų, kad mėgiamiausias pilotų gėrimas yra kava. Nors kava yra stimuliuojantis gėrimas ir laikinai šiek tiek padidina budrumą, dėl nuovargio jis paprastai sumažėja. Be to, kava yra diuretikas, pašalinantis iš organizmo daugiau skysčių negu suvartojama, o tai lemia dehidrataciją, dėl kurios atsiranda nuovargis.

3.6 Monotoniškumas, lydimas nuovargio ilgų skrydžių metu, kai orlaiviai paprastai būna valdomi automatiškai, yra dar viena svarbi problema. Kad įgula išliktų budri, kai kurios oro linijų bendrovės skrydžiuose Sibiro regione reikalauja, kad autopilotas būtų nustatomas iš naujo kas valandą.

3.7 Dauguma avarijų aviacijoje įvyksta dėl piloto klaidos, o nuovargis yra didžiausia tokių klaidų priežastis.

3.8 Planuojama, kad EASA perims licencijų išdavimo procesą ir šioje srityje pakeis dabartinę JAT, tačiau Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) licencijoms, išduotoms JAV ir pilotų naudojamoms Europoje, gali ir neturėti įtakos toks pasikeitimas.

4. Orlaivio palydovai

4.1 Visos padėtį pagerinančios priemonės, susijusios su skrydžio įguloms taikomų poilsio reikalavimų, turėtų būti taikomos ir orlaivio palydovams, kurie privalo būti visapusiškai budrūs ir užkirsti kelią bet kokioms situacijoms, galinčios pakenkti saugai ir (arba) saugumui, o taip pat avarinės situacijos atveju.

4.2 Orlaivių palydovai turėtų būti tinkamai parengti gaivinti žmones ir puikiai kalbėti savo gimtąja kalba, žinoti bent ICAO 4 lygio anglų kalbą, kad lengviau bendrautų su keleiviais avarinės situacijos atveju.

5. Skrydžių vadovas

5.1 EESRK jau yra pareiškęs savo nuomonę dėl skrydžių valdymo (SV) ir su juo susijusių problemų ⁽¹⁾. Siūloma SESAR sistema, jeigu bus įdiegta, turėtų pagerinti saugą. Tai jau kito EESRK dokumento ⁽²⁾ tema, tačiau dėl to nesumažėja būtinybė Europai turėti vienodą skrydžių valdymo sistemą, peržengiančią visų šalių sienas, kuri *Eurokontrolę* pripažintų „federaliniu reguliuotoju“, panašiu, pavyzdžiui, į JAV Federalinę aviacijos administraciją (FAA). Džiaugiamasi pirmąją pagal *Eurokontrolės* TMA2010+ programą sudaryta sutartimi.

5.2 Labai svarbu, kad visoje Europoje siekiant saugos būtų standartizuotas skrydžių valdymas ir įdiegtos integruotos sistemos.

5.3 Pageidautina taip pat įvesti atitinkamą skrydžių saugos elektronikos specialistų (SSES) sertifikavimą.

6. Orlaivių techninė priežiūra

6.1 Kai kurioms valstybėms narėms pasirodė per sunku savo nacionalines taisykles pataisyti pagal Europos standartų 66 dalį. Techninės priežiūros licencijoms, kurias valstybės išdavė pagal Jungtinės aviacijos tarnybos (JAT) nustatytus reikalavimus ir buvo perkeltos į nacionalinę teisę, turėtų būti suteikta juridinė galia. Vis tik pagal EASA sistemą licencijavimo taisyklės yra reglamentuojamos pagal Europos Sąjungos teisę. Jų vykdymo užtikrinimas yra ilgas procesas ir gali būti skundžiamas.

6.2 2005 m. visos 25 ES valstybės narės pasinaudojo išlygos galimybe, suteikiančia joms laiko iki 2005 m. rugsėjo mėn. įvykdyti 66 dalies reikalavimus. EASA terminų, nustatytų valstybėms pradėti laikytis saugos taisyklių, turi būti laikomasi arba bent jau reikėtų su visomis šalimis susitarti dėl datų, kad nebereikėtų pratęsti galutinius terminus arba pereinamuosius laikotarpius.

6.3 EESRK norėtų sužinoti, ar yra nuostata, numatanti, kad EASA prireikus turi stebėti pigių skrydžių bendrovių atliekamą techninės priežiūros įmonių paslaugų pirkimą techninei priežiūrai trečiojoje šalyje atlikti.

6.4 Antžeminėms tarnyboms orlaiviams apžiūrėti turi būti skirta pakankamai laiko, pirmiausia įlaipinant (išlaipinant) kelei-

vius ir pakraunant (iškraunant) bagažą iš orlaivio. Bet kokių atveju vidutiniškai skiriamos 25 minutės trumpos trukmės skrydžių atvejais nėra pakankamas laikas.

6.5 Reikėtų skirti ir pakankamai lėšų, ir kvalifikuotų darbuotojų, kurie orlaivio techninei priežiūrai naudotų tik sertifikuotas detales.

6.6 Nacionalinė aviacijos administracija turėtų vykdyti patikrinimus atsitiktinės atrankos būdu ir auditą, kad įsitikintų, jog tų standartų laikomasi.

7. Oro linijų bendrovės

7.1 Oro linijų bendrovės turi būti finansiškai mokios ir tinkamai finansuojamos prieš išduodant joms licenciją veiklai vykdyti; iš valstybių turėtų būti reikalaujama nuolat stebėti jų finansinės veiklos rodiklius, kad būtų užtikrinta, jog neatliekamos jokios machinacijos.

7.2 Jos turi turėti patirties ir kompetentingą vadovybę.

8. Europos aviacijos saugos agentūros kompetencijos sritys

8.1 Šiuo metu Europos Komisija ketina išplėsti EASA kompetenciją oro uostų, skrydžių valdymo ir oro navigacijos paslaugų reglamentavimo srityje (įskaitant saugą ir sąveiką).

8.2 Pritariame EASA, kuri buvo įsteigta pagal Reglamentą 1592/2002/EB, ir tikime, kad Europos procedūrų ir vienos tarnybos išduodamų leidimų, skirtų orlaiviams ir prietaisams, struktūra galėtų padidinti aviacijos saugą ir veiksmingumą Europoje.

8.3 EASA turi galimybę spręsti standartų ir rekomenduojamos praktikos (SARPS) klausimą bei netipiškus atvejus, numatytus „Rekomenduojamoje praktikoje“ ir „Standartinėje praktikoje“, kurias galima rasti ICAO priedo dokumentuose.

9. Bendrosios aviacijos pilotų licencijavimas

9.1 Privatių pilotų licencijavimo tarnybos (PPL), dirbančios pagal FAA licencijas Europos oro erdvėje, licencijoje turėtų būti EASA patvirtinimas.

9.2 Visi bendrosios aviacijos (BA) orlaiviai, prieš leidžiant jiems įkristi į Europos oro erdvę, turi atitikti EASA nustatytus ES standartus.

⁽¹⁾ Oro transportas: Bendrijos skrydžių vadovų licencija, Bendro Europos dangaus paketas (pranešėjas McDonogh) OL C 234, 22/09/2005, p. 0017-0019,

⁽²⁾ Bendra įmonė CESAR. CESE 379/2006, pranešėjas McDonogh.

10. Avionikos sauga

10.1 EASA turėtų parengti gaires ir (arba) taisykles, kaip apsaugoti konkrečius įrenginius ar tinklus nuo „neteisetų veiksmų“, kaip apibūdina ICAO.

10.2 Be to, kad bus dažniau naudojamosi eternetu (LAN) ir IP, kitos pažeidžiamos sritys yra šios:

- dažniau taikomos oro ir žemės duomenų sąsajų technologijos keleivių, oro linijų bendrovių ir skrydžių vadovų pranešimams perduoti;
- plačiau bus naudojamosi duomenų ir programinės įrangos perdavimu, pasinaudojant tarp orlaivių ir antžeminių tarnybų esančiais tinklais pateikimo, pristatymo, techninės priežiūros ar atnaujinimo tikslais;
- kompiuterinių virusų plitimas ir kompiuterinių įsilaužimų dažnėjimas, per tarpusavyje sujungtus tinklus ieškant konfidencialios informacijos.

11. Nepilotuojami orlaiviai (NO)

11.1 EASA turi būti suteikti būtini įgaliojimai šiai pramonės sričiai reguliuoti ne tik tinkamumo skraidyti ir projektavimo, bet ir antžeminių tarnybų operatorių, paleidimo sistemų sertifikavimo srityje.

11.2 Visi tradicinius orlaivius reglamentuojantys norminiai aktai turi būti privalomi ir NO, o visi oro erdvės naudotojai turi konsultuotis, jeigu tokia veikla galėtų turėti jiems įtakos.

12. EASA

12.1 EASA yra bendra ES lygiu reglamentuojanti instancija. Ji nustato ES skrydžių saugos principus ir taisykles. Ji pernelyg

mažai finansuojama, neturi pakankamai darbuotojų ir neturi vykdomosios galios.

12.2 Kad įvairios taisyklės ir normos būtų vykdomos, lemia įvairūs nacionaliniai reglamentuotojai.

12.3 Tai prilygsta savireguliacijai. Nė viena reglamentuojanti instancija nenorės apriboti jos kompetencijai priklausančių oro linijų bendrovių, jeigu nebuvo iškilusi kokia nors itin rimta problema.

12.4 Nacionalinės reglamentuojančios instancijos atsako už visus orlaivius, kurie registruoti jų šalyse ir kurių bendrovės čia turi savo skyrius. Šie orlaiviai ir įgulos dažnai būna įsikūrusios ir veiklą vykdo kitose ES šalyse. Dėl to kyla su tinkamu reglamentavimu susijusios problemos.

12.5 EASA reikalavimas, kad nacionalinės reglamentuojančios instancijos įgyvendintų jos sprendimus, dėl skirtingų aiškinimų gali lemti nevienodą taisyklių ir normų įgyvendinimą ES. Dėl tokios tvarkos oro linijų pramonėje gali būti siekiama patogios valstybės vėliavos, kai viena šalis ne taip griežtai aiškina normas kaip kitos.

12.6 Šiuo metu ECAC, oro uostų apsaugą reglamentuojanti institucija, turi įgaliojimus tikrinti, kaip vietos lygiu laikomasi normų. EASA turėtų turėti tokią prerogatyvą.

12.7 Šiuo metu EASA finansuojama iš sertifikavimo veiklos gaunamų lėšų, dėl to prognozuojama, kad 2006 m. ji patirs 15 mln eurų nuostolį. Labai svarbu, kad ji gautų būtiną finansavimą iš centrinės vyriausybės EASA ateičiai užtikrinti.

2006 m. liepos 5 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkė

Anne-Marie SIGMUND