

Становище N° 04/2006

НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ,
за изменение на Регламент (ЕО) No 2042/2003 на Комисията относно
поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и
авиационните продукти, части и устройства, и за одобряване на
организациите и персонала, изпълняващ тези задачи

“Официално признат стандарт”

I. Обща част

1. Целта на настоящото становище е да предвиди изменение в параграфи М.А.301(2) и 147.А.105(е) на Регламент (ЕО) No 2042/2003¹ на Комисията. Тази процедура за определяне на правилата се извършва с цел да се разясни значението на термина “официално признат стандарт”.
2. Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-нататък “Агенцията”) участва пряко в процеса на определяне на правилата. Тя подпомага осъществяването на изпълнителните функции на Комисията, като подготвя проекторегламенти и изменения към тях с цел прилагане на Регламент (ЕО) No 1592/2002 (наричан по-нататък “Основен регламент”²), които се приемат като “Възможни варианти” (член 14.1). Освен това тя одобрява подходящи мерки за съответствие и инструктивни материали, които следва да се използват в сертификационния процес (член 14.2).
3. Текстът на настоящото становище е изготвен от Агенцията. Той беше предоставен за консултации на всички заинтересовани страни в съответствие с член 43 на Основния регламент и членове 5(3) и 6 на процедурата на ЕААБ за определяне на правилата³.
4. Тази дейност по определяне на правилата бе включена в програмата на Агенцията за 2006 г. за определяне на правилата. Тя реализира задание MDM.013 за определяне на правилата.
5. Становището бе прието следвайки процедурата, предвидена в “Процедура на ЕААБ за определяне на правилата”, в съответствие с разпоредбите на член 14 на Регламент (ЕО) No 1592/2002.

II. Същност на становището

6. В отговорите на документа за консултации за приемане на Регламент (ЕО) No 2042/2003 на Комисията и на свързаните с него материали ПМС/ИМ както националните органи, така и промишления отрасъл поискаха разясняване на термина “официално признат стандарт”, който е използван в параграфи М.А.301(2), М.А.402(б), М.А.606(е), М.А.608(б), 145.А.30(е), 145.А.40(б) и 147.А.105(е) на посочения регламент.
7. Според някои от лицата, изпратили своите коментари, изразът “официално” е нееднозначен, а други посочват, че не е ясно кой орган/кое ведомство ще

¹ ОВ L 315, 28.11.2003, стр. 1.

² Регламент (ЕО) No 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 г. относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност (ОВ L 240, 7.9.2002, стр.1). Последно изменение на регламента чрез Регламент (ЕО) 1701/2003 на Комисията от 24 септември 2003 г. (ОВ L 243, 27.9.2003, стр. 5).

³ Решение на Управителния съвет относно процедурата, която следва да бъде приложена от Агенцията за публикуване на становища, сертификационни спецификации и инструктивни материали (“Процедура за определяне на правилата”) ЕААБ МВ/7/03 от 27.06.2003 г.

обяви стандарта за официален. Бяха предложени няколко варианта за решение, на първо място чрез изясняване на този термин с помощта на материал ПМС/ИМ, на второ място чрез замяна на термина “официално признат стандарт” с формулировката “стандарт, признат от компетентния орган”, и на последно място чрез добавяне на “или националните разпоредби” след “официално признат стандарт”. В отговор на всички тези коментари Агенцията потвърди, че е необходимо това понятие да бъде определено чрез решение за въвеждане на материал ПМС/ИМ с цел премахване на съществуващата неяснота в тази област.

8. Освен това, през първата година на приложение на Регламент (ЕО) No 2042/2003 на Комисията се установи, че в текста има грешки и несъответствия в два параграфа, които са включени в приложенията и се отнасят за термина “официално признат стандарт”. Настоящото становище съдържа предложения и по тези въпроси. Необходимостта от коригиране на грешките и несъответствията, установени в параграфи М.А.301(2) и 147.А.105(е) на Регламент (ЕО) No 2042/2003 на Комисията, принуди Агенцията да формулира становище в допълнение към Решение на изпълнителния директор, което беше единственият материал, който следваше да се предостави съгласно TOR MDM-13.
9. След сериозен анализ на Регламент (ЕО) No 2042/2003 на Комисията бе забелязано, че терминът “официално признат стандарт” е използван многократно, но в четири ясно определени сценария:
 - a) М.А.301 (2) Задачи по поддържане на летателната годност *“Поддържането на летателната годност и функционирането както на оперативното, така и на аварийното оборудване се осигуряват чрез (...) отстраняване в съответствие с официално признат стандарт на всички дефекти и повреди, които оказват влияние върху безопасната експлоатация”*.
 - b) М.А.402 (б), М.А. 608(б) и 145.А.40 (б) *“Инструментите и оборудването се контролират и калибрират в съответствие с официално признат стандарт”*.
 - c) М.А.606 (е) и 145.А.30 (е) *“Персоналът, който извършва специализирани задачи (...), трябва да бъде квалифициран в съответствие с официално признат стандарт”*.
 - d) 147. А.105 (е) *“Опитът и квалификацията на инструкторите, на проверяващите по теоретичните изпити и оценителите на практическите проверки се установява като официално признат стандарт”*.
10. Параграф 21.А.303 на Подчаст К “част и устройства” към Регламент (ЕО) No 1702/2003⁴ на Комисията предвижда *“демонстрирането на спазването на*

⁴ ОВ L 243, 27.9.2003, стр. 6.

изискванията за частите и устройствата, които се монтират в типово сертифицирани продукти, се извършва (...) в случай на стандартни части, в съответствие с официално признати стандарти". Беше разработен инструктивен материал за разясняване на термина *официално признати стандарти* в GM No 2 към 21.A.303 (в) на Решение No 2003/1/RM⁵ *"официално признати стандарти са тези стандарти, които са формулирани или публикувани от официален орган, независимо от неговата правосубектност, за които в сектора на въздушния транспорт е широко разпространено мнението, че въвеждат добра практика"*.

11. Агенцията счита съдържанието на GM No 2 към 21.A.303 (в) приложимо по аналогия към параграфи M.A. 402(б), M.A. 608(б), 145.A.40 (бб), M.A. 606(е) и 145.A.30 (е), тъй като техническият контекст за технически стандарт, който вече съществува в сектора, е същият. По тази причина материалът ПМС към посочените по-горе параграфи е разработен и съгласуван в този смисъл.
12. В случая на M.A.301 (2), споменатият "официално признат стандарт" трябва да се замени с "в съответствие с данни, посочени в M.A.304 и/или M.A.401", тъй като законодателят има предвид одобрените данни съгласно приложимите разпоредби.
13. На последно място, споменаването на "официално признат стандарт" в параграф 147.A.105 (е) се оказва редакторска грешка, като съществуващият текст е "Опитът и квалификацията на инструкторите, на проверяващите по теоретичните изпити и оценителите на практическите проверки се установява като официално признат стандарт". Идеята на законодателя по време на приемане на Регламент 2042/2003 на Комисията бе опитът и квалификацията на инструкторите, на проверяващите по теоретичните изпити и оценителите на практическите проверки да бъдат установени от компетентния орган. По тази причина изречението "се установява като официално признат стандарт" се заменя с "се установява в съответствие с критерии, публикувани от компетентния орган".

III. Консултации

14. С цел оптимално провеждане на консултациите, на 12 януари 2006 г. в уеб-сайта на Агенцията (www.easa.europa.eu) бе публикувано съобщение за предложено изменение – NPA 01/2006. Агенцията публикува това СПИ и заедно с проектостановището на Европейската агенция за авиационна безопасност
15. До изтичане на крайния срок Агенцията получи 12 коментара от национални органи, професионални организации и частни лица.

⁵ Решение на изпълнителния директор на Агенцията от 17 октомври 2003 г. относно подходящите мерки за съответствие и инструктивните материали към Част 21 (ПМС и ИМ към Част 21).

16. Бе потвърдено получаването на всички коментари и те бяха включени в документ “Отговор на коментарите” (ДОК), който се публикува заедно с настоящото становище в уебсайта на Агенцията. Този ДОК съдържа списък на всички лица и организации, които са изпратили коментари, както и отговорите на Агенцията.
17. Повечето от коментарите бяха в подкрепа на задачата за определяне на правилата, изискваха технически промени в текста (оформяне на текста, преномериране и т.н.) и бяха взети предвид.
18. Съгласно член 8 на стандартната процедура на ЕААБ за определяне на правилата, ДОК бе публикуван в уебсайта на Агенцията (www.easa.europa.eu) на 5 юли 2006 г.
19. До изтичане на крайния срок (5 септември 2006 г.) Агенцията не е получила никакви допълнителни коментари.

IV. Оценка на въздействието върху регулаторната уредба

20. Цел на становището

Целта на NRA 01/2006 бе да разясни понятието “официално признат стандарт” чрез материал ПМС към Част-М и Част-145 и да промени Регламент (ЕО) No 2042/2003 на Комисията с цел коригиране на грешките и несъответствията в параграфи М.А.301(2) и 147.А.105(е).

21. Възможни варианти

Да не се прави нищо: Да няма разяснения за израза “официално признат стандарт”, както е поискано от заинтересованите страни, и да останат всички грешки и несъответствия, открити в Регламент (ЕО) No 2042/2003 на Комисията.

Сегашния вариант: Дават се разяснения за значението на термина “официално признат стандарт” и се коригират грешките и несъответствията в Регламент (ЕО) No 2042/2003 на Комисията.

22. Засегнати сектори:

Лица или организации, които поддържат въздухоплавателно средство и инструктори, проверяващи по теоретичните изпити и оценители на практическите проверки, както и организации, осигуряващи обучение на персонала.

23. Въздействие

Безопасност: Становището изяснява ситуацията и намалява неяснотата и неправилните тълкувания и по този начин допринася за безопасността.

Икономически ефект: В първия случай заинтересованите страни ще продължат да действат по стария начин: няма никакъв икономически ефект.

Финансовите последици за втория възможен вариант с превръщане на съществуващите практики в официални са незначителни.

Въздействие върху околната среда: Не се очаква такова въздействие.

Социален ефект: Не се очаква такъв ефект

Други изисквания по отношение на въздухоплаването извън обхвата на ЕААБ: Не се очаква такова въздействие

Чуждестранни сравними регулаторни изисквания: Няма

24. Заключение на оценката на въздействието върху регулаторната уредба
На базата на тази оценка на въздействието върху регулаторната уредба
Агенцията счита, че има основание да се даде ход на тези предложения.

Кьолн, 13 декември 2006 г.

П. ГУДУ
Изпълнителен директор