



Становище № 02/2008

НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

от 15 май 2008 г.

относно Регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации

И

относно Регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи

„Преразгледани изисквания по част М за въздухоплавателни средства, които не се използват за търговски въздушен транспорт и техническо обслужване на пилота собственик“

I. Обща част

1. Целта на настоящото становище е да предложи на Комисията да измени Регламенти (ЕО) № 1702/2003¹ (Част-21) и № 2042/2003² на Комисията. Причините за тази нормотворческа дейност са изложени по-долу.
2. Становището бе прието съгласно процедурата, определена от управителния съвет³ на Европейската агенция за авиационна безопасност (Агенцията) в съответствие с разпоредбите на член 19 от Регламент (ЕО) № 216/2008⁴ (Основния регламент).

II. Консултации

3. За да извърши оценка на последиците от приложение I към Регламент (ЕО) Регламент № 2042/2003 (част-М) съгласно изискванията на член 7, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 2042/2003, през 2004 г. Агенцията организира две срещи с представители на търговската и нетърговската авиационна промишленост, по време на които беше отчетено, че въздействието на част М върху дейностите на търговския въздушен транспорт е било минимално и че оценката на въздействието трябва да се съсредоточи върху други дейности.
4. За да извърши гореспоменатата оценка на въздействието, на 21 септември 2004 г. Агенцията подписа договор с консултанта Air EuroSafe. Резултатът беше доклад за оценка на регулаторното въздействие 2004/S 122-102598, съставен от Air EuroSafe на 21 февруари 2005 г., публикуван като допълнение II към NPA07/2005, посочен по-долу.
5. Този доклад беше използван от Агенцията, за да предложи изменение на част М за въздухоплавателни средства, неучастващи в търговския въздушен транспорт (нормотворческа задача М.007). Това предложение беше публикувано като Обявление за предложено изменение (NPA) 07/2005, издадено на 23 юни 2005 г. и предоставено за обществено обсъждане за срок, който беше удължен с 5 месеца по искане на мнозинството от заинтересованите страни. До края на датата за приключване на обсъждането, 24 ноември 2005 г., Агенцията получи 441 коментара от национални органи, професионални организации и частни субекти.

¹ Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията от 24 септември 2003 година за определяне на правила за прилагане на сертифициране на летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 6). Последно изменен с Регламент (ЕО) № 287/2008 г. на Комисията от 28 март 2008 г. (ОВ L 87, 29.03.2008 г., стр. 3).

² Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 година относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи (ОВ L 315, 28.11.2003 г., стр. 1). Последно изменен с Регламент (ЕО) № 376/2007 на Комисията от 30 март 2007 г. (ОВ L 94, 4.4.2007, стр. 18).

³ Решение на Управителния съвет относно процедурата, която следва да бъде прилагана от Агенцията за издаване на становища, спецификации за сертифициране и ръководство EASA MB 08-2007 от 11.06.2007 г. („нормотворческа процедура“).

⁴ Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 19.03.2008 г., стр.1).

6. Получените коментари, както и изводите от семинара, организиран за разясняване и обсъждане на предложението, доведоха Агенцията до мнението, че предвидените промени няма да бъдат приети, ако едновременно с това Агенцията не предприеме още една нормотворческа задача (М.017) за разработване на съответния разяснителен материал (АМС и GM), да предложи по-нататъшни изменения на правилото и да представи двете предложения едновременно с оглед да се направи цялостен преглед на предвидените промени. Това беше широко разисквано в края на 2005 г. с представителите на авиацията с общо предназначение, които приеха да подкрепят този процес. В резултат на това нормотворческата дейност беше разширена с цел:

- оценяване и предоставяне на отговори на 441 коментара, получени в отговор на NPA07/2005 чрез изготвяне на съответния Документ за отговор на коментарите (ДОК).
- обсъждане и предлагане на допълнителни промени в част М.
- изготвяне на съответния ПСС/РМ.

В допълнение, строго специфичните въпроси, свързани с „Техническото обслужване на пилота собственик“, бяха прехвърлени в отделна задача (М.005).

7. Работата беше извършена от две нормотворчески групи (М.005 и М.017), съставени от представители на Агенцията, национални въздухоплавателни органи (NAAs), производството и техническото обслужване в отрасъла, както и собственици/оператори. Въз основа на техните предложения Агенцията издаде следните документи за обществено обсъждане:

- ДОК07/2005 на 26 април 2007 г. (в отговор на коментарите към NPA07/2005).
- NPA2007-08 на 28 юни 2007 г. (в който се предлагат допълнителни промени към част М, както и съответните ПСС/РМ).

8. В подкрепа и за разясняване на съдържанието на тези документи, Агенцията организира един семинар в Кьолн на 4 юли 2007 г., шест семинара в Швейцария, Обединеното кралство, Франция, Дания, Германия и Чешката република между 28 август 2007 г. и 13 септември 2007 г. и един семинар в Австрия на 13 ноември 2007 г.

9. За улесняване на процеса на одобрение от Комисията и за да позволи по-лесно разбиране на всички участващи страни, Агенцията взе решение, че нейното окончателно становище трябва да обхване трите задачи (М.007, М.005 и М.017) и предприе изготвянето на общ ДОК, както и единен изменен текст на част М.

10. Агенцията получи 10 реакции на ДОК07/2005 и 661 коментара спрямо NPA2007-08, чиито основни послания могат да бъдат обобщени, както следва:

- Бяха изразени съмнения относно необходимостта от замяна на съществуващите национални системи с европейски регламенти.
- Издаване на специален отделен регламент, „опростена“ част М, в който се разглежда поддържането на летателната годност в авиацията с общо предназначение.
- Интегриране на резултатите от нормотворческа задача MDM.032 за по-добро регулиране в авиацията с общо предназначение.
- Комбиниране на М.А.подчаст Е и М.А.подчаст Ж (организации за поддържане на леталната годност на въздухоплавателните средства (ОПЛГВС)) одобренията.

- Приемане на FAA AC43-13 за поправки и модификации.
- Пряко приемане (без двойно издаване) на американските (FAA 8130-3) и канадските (ТССА 24-0078) документи за повторно пускане в експлоатация на компоненти, преминали техническо обслужване.
- Разширяване на обхвата на техническото обслужване на пилота собственик и премахване на самооценката.
- Облекчаване на тежките изисквания по надзора (Системи за качество/организационни прегледи).
- Разрешаване на първоначално одобрение на ОПЛГВС при липса на одобрена програма за техническо обслужване.
- Изясняване на условията по техническото обслужване на компоненти и сложните задачи по техническото обслужване.
- Разрешаване на прехвърлянето на негодни за експлоатация компоненти на собственика.
- Създаване на нов, по-опростен лиценз за персонала по техническото обслужване на въздухоплавателните средства.
- Издаване на облекчени изисквания за персонала, извършващ прегледи на летателната годност, и опростени процедури за извършване на прегледите на летателната годност и издаването на удостоверенията за преглед на летателната годност (УПЛГ).
- Предоставяне на повече време за прилагане на предвижданите промени.

11. За да прегледа тези коментари, Агенцията създаде 2 групи за преглед (М.005 и М.017), всяка от които беше съставена от членове на съответните работни групи от Стандартизация и одобрение (Агенция) и представител от отрасъла, изразил несъгласие спрямо NPA2007-08. В резултат на този преглед, на 6 март 2008 г. Агенцията издаде ДОК2007-08, който съдържа отговорите на всеки коментар; предложения текст за правилото и за ПСС/РМ; обяснителен материал, указващ начина, по който най-значимите въпроси, посочени по-горе, са били решени; и ръководство за собствениците на частни въздухоплавателни средства с МТОМ 2730 кг и по-малка (включително балони с всякакви размери), което обобщава най-опростените процедури, разрешени от предвижданите правила.

12. В резултат на външни консултации по ДОК2007-08, приключили на 6 май 2008 г., Агенцията получи следните реакции от:

- 6 компетентни органа: AustroControl-Австрия, СAA-Нидерландия, СAA-Обединеното кралство, DGAC-Франция, ENAC-Италия, FOCA-Швейцария.
- 12 организации и асоциации: Broadland Balloon Flights, British Balloon и Airship Club, GEFA-FLUG, Royal Danish Aeroclub, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, European Gliding Union, European Sailplane Manufacturers, Alitalia Servizi, French Gliding Union (FFVV), Norwegian Air Sports Federation, European Microlight Federation.
- 27 частни субекти.

Тези реакции са анализирани подробно в приложението. Някоя от тях не променя същността на изводите, които Агенцията представи в ДОК. Все пак много от тях предлагат интересни подобрения на текста, който Агенцията представи в настоящото становище. Други от тях не могат да бъдат взети под внимание в контекста на настоящата

нормотворческа дейност, тъй като изискват подходящо открито обсъждане, поради което ще бъдат взети под внимание при бъдещо нормотворчество.

III. Същност на становището на Агенцията

13. Настоящото становище отчита възможно най-голяма част от предложенията, направени от множеството заинтересовани страни, участвали в обсъждането и реагирали на ДОК. То предлага европейски подход към поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства, които не извършват търговски въздушен транспорт, като гради на основата на съществуващите национални системи, когато те предвиждат еквивалентни начини за осигуряване на подходящото ниво на безопасност, за да позволи на някои от тях да бъдат продължени при минимално прекъсване; по този начин тя също така разрешава на онези системи, които са доказали своята ефективност, да бъдат на разположение на всички европейски граждани.
14. Необходимостта от изработване на паралелни изисквания и техните средства за съответствие, както и необходимостта от подходящото участие и обсъждане на всички заинтересовани страни, обяснява защо тези нормотворчески задачи, които трябваше да бъдат завършени през 2005 г., бяха приключени едва сега, няколко месеца преди края на междинния доклад за влизане в сила на разпоредбите на част М, приложими за поддържане на летателната годност на въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт. Това, разбира се, основателно предизвика опасения сред засегнатите заинтересовани страни. Поради това настоящото становище изцяло взема под внимание тези опасения и предлага преходни мерки за тяхното преодоляване.
15. Предвид йерархията на нормите на ЕААБ, настоящото становище се отнася само до промените, които Агенцията предлага към приложимите регламенти на Комисията (част М, част 145 и част 21); съответните средства за съответствие (ПСС) и ръководни материали (РМ), които са посочени подробно в ДОК, могат и ще бъдат издадени от Агенцията само когато горепосочените регламенти бъдат приети от Комисията. Въпреки това, трябва да се изясни, че мерките, представени в настоящото становище, трябва да бъдат тълкувани във връзка със споменатите ПСС и РМ, като част от договорения пакет.

а) Необходимост от общи правила

16. Въпреки че много субекти и организации поставиха под въпрос необходимостта от промяна и подкрепиха продължаването на отделните национални системи, факт е, че Европейският парламент и Съветът вече са взели решение, че поддържането на летателната годност на въздухоплавателни средства, регистрирани в държавите-членки, трябва да е в съответствие с общи правила, така че гражданите да се ползват от две от основните цели на системата на ЕААБ:

а) Безопасност

Една от основните цели е да се хармонизира равнището на безопасност. Въпреки че няма доказателство, сочещо съществуването на опасения за безопасността в настоящите национални системи, това не означава, че безопасността не може да бъде подобрена. Същност нивото на безопасност на националните системи е различно в различните страни и установяването на общ набор от правила със съответните стандарти следва да подобри общото ниво на безопасност в Европа.

б) Общ пазар

Друга цел на общността при създаването на системата на ЕААБ беше да улесни функционирането на вътрешния пазар. Свободното движение на стоки, услуги и хора изисква приемането на общи правила, които да гарантират, че използвани въздухоплавателни средства могат да бъдат продавани навсякъде в Общия пазар; организациите за техническо обслужване и управление на поддържането на летателната годност могат да предоставят своите услуги във всички държави-членки; и гражданите на ЕС могат свободно да използват своите въздухоплавателни средства във всяка държава-членка.

17. Ето защо не съществува възможност, която предвижда премахването на част М относно авиацията с общо предназначение. Бездействието също не е възможност, тъй като това би означавало прилагането на част М в сегашния ѝ вид, считано от 28 септември 2008 г. Поради това единственият начин за действие в условията на съществуващото законодателство е да се измени част М, за да отговори по-добре на нуждите на различните категории и размери въздухоплавателни средства, както и на различните видове експлоатация. При действията си в тази насока Агенцията решава най-вече основните въпроси, набелязани по време на консултацията.

б) Форматът на изискванията към авиацията с общо предназначение за поддържане на летателната годност

18. Известен брой частни субекти и организации сметнаха, че настоящите изисквания са твърде сложни и трудни за възприемане; поради това те призоваха за отделна част М, посветена на авиацията с общо предназначение (така наречената „опростена част М“). Агенцията е съгласна, че законовите текстове не винаги са лесни за възприемане от регулираните субекти, независимо че са положени всички усилия те да бъдат изготвени на разбираем език и да бъдат организирани по начин, който улеснява използването им. Това се дължи на факта, че нормативните разпоредби не се изготвят, за да бъдат пряко използвани като ръководства за ежедневните дейности; тяхната основна цел е да се създаде правна сигурност, когато нещата не се развият правилно. Освен това тези разпоредби пораждаат права за регулираните субекти, които имат право да ги тълкуват в свой интерес. Много от изискванията, съдържащи се в част М, са действително от общ характер и могат да бъдат адаптирани от всеки кандидат в зависимост от размера и типа на организацията и дейността.

19. Също в този контекст трябва да се вземе предвид, че част М важи за много видове въздухоплавателни средства, извършващи различни видове операции:

- Големи въздухоплавателни средства (определени в Регламент (ЕО) № 2042/2003);
- Неголеми въздухоплавателни средства над 2730 кг МТОМ;
- Въздухоплавателни средства с МТОМ 2730 кг или по-малка и балони;
- ELA1 въздухоплавателни средства (както е определено в настоящото становище, очакващо NPA2008-07, свързано с „ELA процес“; „Стандартни промени и ремонти“ и „Спецификации за сертифицирането на леки спортни самолети“); и
- CS-VLA, CS-22 и LSA въздухоплавателни средства (LSA, определени в настоящото становище преди NPA2008-07).

Ако трябва да бъде следвана логиката за отделна част М, предназначена за авиацията с общо предназначение, то би следвало да се изготвят не една, а няколко „опростени части М“, които да обхващат всяка категория въздухоплавателно средство и по възможност и всеки вид операция. Вземайки предвид съдебната практика на Съда на ЕС, това би създавало голямо объркване, тъй като всеки текст трябва да бъде тълкуван независимо от останалите и така еднакви текстове ще водят до различни изисквания.

20. В резултат на това законовите изисквания трябва да бъдат използвани във връзка със съответния тълкувателен материал, изготвен от законодателите и от самите регулирани субекти. Във втория случай такъв тълкувателен материал може да бъде издаден от търговски асоциации и федерации, за да бъде използван от техните членове.
21. Независимо от горните коментари, Агенцията разбира необходимостта на заинтересованите страни в авиацията с общо предназначение да им бъде оказана подкрепа при разбирането и прилагането на изискванията, които те трябва да спазват. Поради това Агенцията ще положи всички възможни усилия, за да издаде ръководства за потребителите, като това приложено към този ДОК за собствениците на балони и на частни въздухоплавателни средства с МТОМ 2730 кг и по-малка. Тя също така ще съобщи съдържанието и целта на правилото на компетентните органи, регулираните субекти и организациите посредством обяснителни бележки, писма, семинари и т.н.

в) Интегриране на резултатите от нормотворческата задача MDM.032 за по-добро регулиране на авиацията с общо предназначение.

22. Известен брой частни субекти и организации предложиха да се вземат под внимание опростените процедури за леки въздухоплавателни средства, предвидени съгласно нормотворческа задача MDM.032. Като се има предвид, че все пак тази задача обхваща основно изискванията за въздушни операции, лицензирането на пилоти и първоначална летателна годност, вярно е, че е необходимо да се осигури съгласуваност между изискванията за поддържане на летателната годност и тези, свързани със сертифицирането на промени и поправки, както и изискванията, приложими към сертифицирането на подменени части и прибори. Работата, извършена в контекста на тази задача, напредна достатъчно, за да позволи публикуването на NPA2008-07, създавайки нов процес, наречен „Европейски леки въздухоплавателни средства“ с 2 подкатегории (ELA1 и ELA2), и предлагайки нова Спецификация за сертифицирането (CS) за LSA (леки спортни самолети). В очакване на това развитие, настоящото становище съдържа допълнителни облекчения, специфични за тези въздухоплавателни средства:

- а) Възможността за монтиране на компоненти, които не са пуснати повторно в експлоатация, ако това е разрешено съгласно част 21 (вж. М.А.501(а)). Това е свързано с очакваната възможност собственикът да изработва определени части без да са пуснати повторно в експлоатация, както се предлага с MDM.032.
- б) Възможността независим персонал, отговарящ за сертифицирането, да извършва задачи по техническото обслужване на компоненти и сложни задачи по техническото обслужване на въздухоплавателни средства ELA1 (вж. М.А.502(г) и М.А.801(в)).
- в) Възможността независим персонал, отговарящ за сертифицирането, да издава препоръки за издаване на УПЛТ за ELA1 въздухоплавателни средства (вж. М.А.901(ж)).

г) Комбиниране на одобренията по М.А. подчаст Е + М.А. подчаст Ж (Организация за поддържане на летателната годност на въздухоплавателното средство (ОПЛГВС)).

23. Беше предложено да се комбинират одобренията по М.А.подчаст Е + М.А.подчаст Ж, за да се избегне дублирането на описания, разследвания, одити и такси. Все пак Агенцията не е убедена, че предложението ще доведе до очакваните ползи. Първо, ясно е, че трябва да има отделни удостоверения, за да бъдат обхванати организации, които желаят да имат само едно одобрение. Дори и да имаше възможност за комбиниране на тези удостоверения, това не би гарантирало единен процес за сертифициране, тъй като компетентният орган може винаги да реши да извършва одити като отделни събития и да има различни отдели, които се занимават с въпросите по техническото обслужване и поддържането на летателната годност. Вследствие на това не би имало гаранция за по-ниски такси, тъй като органът може да адаптира таксите към необходимото ниво на разследване, което е по-високо за комбинирано одобрение, отколкото за едно отделно. Във всеки случай Агенцията няма контрол над таксите, събирани от компетентните органи.

24. Вместо да се създава комбинирано одобрение, Агенцията предпочете следното:

- а) ПСС М.А.602 и ПСС М.А.702 ще поясняват, че организация, кандидатстваща за двете одобрения, може да използва единен ЕААБ форма 2 за кандидатстването.
- б) ПСС М.В.604(б) ПСС М.В.704(б) ще препоръча компетентният орган да организира одитите, така че да обхване и двете одобрения, за да избегне двойни посещения на определено място.
- в) ПСС М.А.704 ще включва пример за комбинирано описание на организация, която притежава и двете одобрения (М.А. подчаст Е и ОПЛГВС).

Очаква се това да предостави основа за адаптиране на таксите към изискваното ниво на разследване, независимо дали има окончателен комбиниран сертификат или два отделни сертификата.

д) Приемане на FAA AC43-13 за поправки и модификации

25. Известен брой частни субекти и организации поискаха да се приеме FAA AC43-13 за поправки и модификации. Въпреки че Агенцията се съгласи относно необходимостта да се намерят по-опростени начини за регламентиране на промените и поправките на леките въздухоплавателни средства, Агенцията не смята, че е възможно да се използва пряко правилото на FAA, което е разработено в различни регулаторни условия, където класификацията на поправките като „основни“ или „малки“, както и споделянето на ролята при регулирането, са различни.

Вследствие на това някои предложиха транспониране на процеса на одобрение, установен от FAA AC43-13 в системата на ЕААБ. Понастоящем това се разглежда в обхвата на нормотворческата задача MDM.032, тъй като не е въпрос по техническото обслужване, а въпрос, свързан с поддържането на летателната годност, регламентиран в част 21 подчаст Г подчаст М, които съдържат изискванията, които трябва да бъдат изпълнени при извършването на промени и поправки. Поради това се обсъждат подходящи изисквания за сертифициране, както е описано в NPA2008-07, които ще предоставят същия вид гъвкавост както тези, включени в AC43-13, но в контекста на ЕААБ.

е) Пряко приемане на документите на САЩ и Канада за повторно пускане в експлоатация на компоненти, на които е извършено техническо обслужване

26. Много организации и собственици на въздухоплавателни средства понастоящем имат в наличност компоненти, които са били пуснати повторно в експлоатация след техническо обслужване със съответните форми FAA 8130-3 или ТССА 24-0078; но тези форми не са били издадени от организации, одобрени в съответствие със правото на Общността, и вследствие на това те не могат да бъдат монтирани след 28 септември 2008 г. Освен това организации за техническо обслужване в САЩ и Канада, които извършват техническо обслужване на компоненти, монтирани на въздухоплавателни средства от авиацията с общо предназначение, изглежда не са заинтересовани да притежават европейско одобрение. Това би довело до недостиг на одобрени организации за техническо обслужване, които да отговорят на нуждите на авиацията с общо предназначение в Европа.
27. Следователно Агенцията ще поясни в ДОК М.А.613(а), че организациите за техническо обслужване по М.А. подчаст Е или част 145 (които не са категоризирани за компоненти) могат да издават форма 1 след съответните проверки и верификации за компоненти, които са били пуснати повторно в експлоатация след техническо обслужване с 8130-3 (FAA) или ТССА 24-0078 (Канада) без двойно издаване. Тази облекчена процедура се основава на техническата възможност на тези организации и сигурността, която можем да имаме при надзора, извършван от американските и канадските компетентни органи, на основата на оценките, направени за сключване на предстоящите двустранни споразумения за авиационна безопасност с тези страни.

д) Разширяване на обхвата на техническото обслужване на пилота собственик и премахване на самооценката

28. По отношение на техническото обслужване на пилота собственик Агенцията е съгласна, че опитът в някои държави-членки и в други правни системи показва, че може да бъде направено повече от собственика на въздухоплавателното средство, тъй като собственикът е най-засегнат от работата, извършвана за осигуряване на безопасността на въздухоплавателното средство, което използва. Поради това Агенцията реши да преразгледа изцяло списъка със задачи на пилота собственик по техническото обслужване, които ще бъдат идентифицирани по категория на въздухоплавателното средство и ще бъдат прехвърлени в материала ПСС (нов ПСС към Допълнение VIII на част М). Такива списъци ясно изключват елементи с ключово значение за безопасността. Обратно, за повече сигурност, допълнение VIII изяснява категориите задачи, които не могат да бъдат част от техническото обслужване на пилота-собственик.
29. С оглед осигуряване на необходимото равнище на доверие в компетентността на пилота собственик за извършване на такива задачи по техническото обслужване, допълнение VIII съдържа основните принципи, които трябва да бъдат спазвани от пилота собственик по отношение на:

- Компетентност и отговорности.
- Извършване на техническо обслужване и документация.

Тези разпоредби се основават на концепцията за „самооценка на пилота“. Свързаните рискове се намаляват от факта, че задачите, извършвани от определен пилот собственик, трябва да бъдат включени в програмата за техническо обслужване. Вследствие на това, когато въздухоплавателното средство се управлява от ОПЛГВС, тази организация ще провери и удостовери, че техническото обслужване е извършено правилно; когато въздухоплавателното средство не се управлява от ОПЛГВС, подобна проверка за качеството ще бъде правена от компетентния орган по време на периодичните прегледи

на летателната годност. Ефективността на техническото обслужване на пилота собственик ще бъде съответно оценявана и програмата за техническо обслужване ще бъде изменяна, за да адаптира, ако е необходимо, задачите на пилота собственик към неговите действителни способности.

з) Облекчаване на тежките изисквания по надзора (системи за качество/организационни прегледи)

30. Изискванията за одобрение на ОПЛГВС, по-специално необходимостта от вътрешни/външни одити на качеството или вътрешни организационни прегледи, се считат от някои за непропорционални, тъй като, по тяхно мнение, ОПЛГВС се занимават само с бюрократични функции, които не включват действителна работа по въздухоплавателното средство. Те съответно предлагат одитите от компетентния орган да бъдат достатъчни. Агенцията на първо място трябва да поясни, че управлението на поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство е също толкова важно, колкото и самото техническо обслужване на въздухоплавателното средство. Ако задачите по поддържането на летателната годност не се изпълняват правилно, съществува ясен риск от това да не се извършва цялото необходимо техническо обслужване. Поради тези причини на това трябва да бъде обърнато сериозно внимание и на онези, които отговарят, могат да не бъдат предоставени привилегии в тази област без съответната проверка и потвърждение, че те ги упражняват по подходящия начин.

31. В този контекст да се разчита само на одитите, извършени от компетентния орган, се счита за неприемливо поради следните причини:

- Всички привилегии, предоставени на ОПЛГСВ (същите като привилегиите, предоставени на организации по М.А.подчаст Е, част 145 и част 147), са основани на факта, че има вътрешен процес, който следи спазването на разпоредбите. В зависимост от големината на организацията това се постига чрез организационни прегледи или чрез система за качество.
- Системата за качество е с основно значение, когато организацията стане сложна, тъй като в този момент вече има множество работни процедури и има необходимост от осигуряване на правилна обмяна на информация между различните отдели и функции.
- Организацията е единствената страна, която е постоянно осведомена за съществуващите проблеми, трудности и несъответствия и единствено тя може да осигури подходящо коригиращо действие и последващ контрол.

32. Независимо от това, Агенцията отчита, че изискванията за одобрение на организациите трябва да бъдат пропорционални на големината и сложността ѝ. Тя ще измени по съответния начин допълнение VIII към ДОК М.А.616 и ще създаде ново допълнение XIII към ДОК М.А.712(е), за да адаптира техните разпоредби към по-малката сложност на малки организации по М.А. подчаст Е и М.А. подчаст Ж. В този контекст Агенцията желае да припомни също, че, обратно на това, което изглежда е разбирането на много заинтересовани страни, регламентът не задължава персонала по прегледа на летателната годност да бъде независим, дори и за организации, които са по-големи от едночленна ОПЛГСВ.

и) Разрешаване на първоначално одобрение на ОПЛГВС при липса на одобрена програма за техническо обслужване

33. Първоначалното одобрение на независими ОПЛГВС (несвързани с притежател на УВО) беше идентифицирано като възможен „въпрос за кокошката и яйцето“, когато нямат договор с клиенти и поради това не могат да получат необходимото одобрение за техните услуги. Този проблем може да е причинен от факта, че:

- Форма 14, понастоящем намиращ се в допълнение VI към част М, включва препратка към програмата за техническо обслужване;
- Няма указание или ПСС, което да обяснява какво е приемливо като препратка към програмата за техническото обслужване във форма 14.

Вследствие на това някои компетентни органи смятат за необходимо форма 14 да съдържа точно определени програми за техническо обслужване за всяко въздухоплавателно средство под надзора на кандидата. Това конкретно тълкуване не отчита възможността препратката да е към „обща програми за техническо обслужване“, които обхващат различни типове и модели въздухоплавателни средства.

34. Агенцията желае първо да припомни, че такова тълкуване не е подкрепено от правилото или от ПСС. Освен това тя няма намерението да задължи независими ОПЛГВС да имат сключен договор с вероятен клиент, преди да кандидатстват за одобрение. Агенцията действително смята, че всяка организация трябва да може да получи одобрение, за да може да се свърже с клиент, който има договор с друга организация, така че собствениците/операторите да имат възможност да изберат между различните възможности. В резултат на това:

- М.А.709 се изменя, за да включи концепциите за „типични“ и „обща“ програми за техническо обслужване, посочващи ясно, че намерението е да се разреши одобрението на независими ОПЛГВС без да са необходими клиенти. ДОК М.А.709 ще бъде адаптиран за да изясни допълнително тази концепция.
- Допълнение VI към част М се изменя, за да се:
 - премахне препратката към програмата за техническо обслужване във форма 14; свързаните разпоредби се прехвърлят към спецификациите на организацията за поддържане на летателната годност (СОПЛГ);
 - се разреши включването на типове, серии или групи въздухоплавателни средства във форма 14. Това ще бъде допълнително разяснено в ДОК М.В.703;
 - се адаптира по-добре форма 14, в случай че търговски въздушен оператор изпълнява и дейности по управление на поддържането на летателната годност за въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт.

й) Изясняване на условията по техническото обслужване на компоненти и сложните задачи по техническото обслужване

35. Съгласно настоящото правило техническото обслужване на компоненти трябва да бъде извършвано от одобрени организации за техническо обслужване със съответната категория за компоненти. Изключение се прави единствено в случаи, когато се прави техническо обслужване на компонент, докато е монтиран на въздухоплавателното средство или временно демонтиран, ако е изрично разрешено от ръководството за техническо обслужване на въздухоплавателното средство, за да улесни достъпа, като в такъв случай такова техническо обслужване може да бъде извършено от независим персонал, отговарящ за сертифицирането. В допълнение, сложните задачи по

техническото обслужване (допълнение VII) трябва да бъдат извършвани от одобрена организация за техническо обслужване.

36. Тези разпоредби предизвикват много въпроси и съображения сред регулираните субекти и компетентните органи. По-специално:

- Не се споменава дали техническото обслужване се извършва в съответствие с данните за техническото обслужване на въздухоплавателното средство или компонента. Това може да доведе на мисълта, че всяко техническо обслужване на компонент може да бъде извършено от независимо лице, отговарящо за сертифицирането, ако компонентът остане монтиран на въздухоплавателното средство (пример: проверка на горещия тракт на турбинен двигател).
- Текстът не посочва кой тип лиценз или квалификация (за въздухоплавателно средство или компонент) се изисква за независимия персонал, отговарящ за сертифицирането, когато извършва техническо обслужване на компонент.
- Текстът не посочва ясно кой тип повторно пускане в експлоатация се издава във всеки отделен случай (Форма 1 или повторно пускане в експлоатация на въздухоплавателно средство).
- Няма разлика по отношение на сложността на обхванатите въздухоплавателни средства.

37. За да решат тези въпроси, М.А.502, М.А.613(а), М.А.802(а) и (б), част М допълнение IV „Категории одобрение“ и част 145 допълнение II „Система от класове и категории на одобрение на организациите“ се изменят, като:

- Разрешават техническо обслужване на компонент от независим персонал, отговарящ за сертифицирането с категория за техническо обслужване на въздухоплавателни средства и организации (категория А) с категория за техническо обслужване на въздухоплавателни средства, докато компонентът е монтиран на въздухоплавателното средство или е временно отстранен от него, при условие че техническото обслужване е извършено в съответствие с данните за техническо обслужване на въздухоплавателното средство или, ако е изрично договорено с органа, в съответствие с данните за техническо обслужване на компонента (за обикновено техническо обслужване на компонента). За това техническо обслужване не може да бъде издаден форма 1 и подлежи на действието на изискванията за повторно пускане в експлоатация на въздухоплавателното средство.
- Разрешават техническо обслужване на компонент от организации с категория за двигател/спомогателен енергиен агрегат (СЕА) (категория В), докато компонентът е монтиран на двигателя/спомогателния енергиен агрегат или временно отстранен от него, при условие че техническото обслужване е извършено в съответствие с данните за техническо обслужване на двигателя/спомогателния енергиен агрегат (СЕА) или, ако е изрично договорено с органа, в съответствие с данните за техническо обслужване на компонента (за обикновено техническо обслужване на компонента).
- Разрешават за въздухоплавателни средства ЕА1 независимият персонал, отговарящ за сертифицирането с категория за въздухоплавателни средства, да извършва:
 - техническо обслужване на компоненти в съответствие с данните за техническо обслужване, докато компонентът е монтиран на въздухоплавателното средство или е временно отстранен. Това не е приложимо при основен ремонт на компоненти;

- сложни задачи, посочени в допълнение VII, при наличието на предварителна договорка между собственика и компетентния орган.
- Разрешават за въздухоплавателни средства CS-VLA, CS-22 и LSA независимият персонал, отговарящ за сертифицирането с категория за въздухоплавателни средства, да извършва основен ремонт на двигатели при наличието на предварителна договорка с компетентния орган. Това е приложимо само за двигатели, които са временно отстранени от въздухоплавателното средство за извършване на основен ремонт, които след това са монтирани отново и са пуснати повторно в експлоатация заедно с въздухоплавателното средство. Не може да бъде издаден форма 1 на ЕААБ.

к) Разрешаване прехвърлянето на негодни за експлоатация компоненти на собственика

38. Настоящото правило изисква негодните за експлоатация компоненти да бъдат съхранявани под контрола на организация за техническо обслужване, докато се вземе решение дали да бъдат поправени или използвани за вторични суровини. Това изискване не е в съответствие с гъвкавостта, въведена с настоящото становище. Поради това е необходимо да се разширят правата, свързани с надзора, на всяка одобрена организация за техническо обслужване (одобрена за компоненти или за въздухоплавателни средства) и на собственика на въздухоплавателното средство. Във втория случай компонентът трябва да е предварително идентифициран като негоден за експлоатация и прехвърлянето на собственика трябва да бъде отразено в съответния дневник. Това изменение се въвежда в М.А.504(б).

л) Създаване на нов, по-опростен лиценз за персонала по техническото обслужване

39. Обратната връзка, получена в Агенцията, показва, че квалификационните изисквания за В1.2 лиценз са твърде стриктни за по-долния спектър (по отношение на сложност) самолети с бутални двигатели. В допълнение, не съществува европейски лиценз, който обхваща безмоторни самолети и балони. Тази необходимост от европейски лиценз, който да е подходящо адаптиран към въздухоплавателни средства от авиацията с общо предназначение, също беше идентифицирана чрез А-NPA14/2006.

Понастоящем това се счита за част от обхвата на задачата по определяне на правила 66.022, като NPA2008-03 в момента е обект на външно обсъждане.

м) Издаване на облекчени изисквания за персонала, извършващ прегледите на летателната годност и опростени процедури за извършване на прегледите на летателната годност и издаването на удостоверенията за преглед на летателната годност (УПЛТ).

40. Трябва да бъде изяснено положението на въздухоплавателни средства, регистрирани в държава-членка на ЕС и експлоатирани под надзора на трета страна, когато задължителният надзор на безопасността не е делегиран на третата страна. Тъй като повечето от тези въздухоплавателни средства са големи въздухоплавателни средства, те трябва да бъдат управлявани от ОПЛГВС, която в повечето случаи е ОПЛГВС в третата страна; настоящите разпоредби на част М не позволяват такива ОПЛГВС да издават УПЛГ. Агенцията разглежда възможността да преразгледа това ограничение в контекста на Договора за създаване на Световната търговска организация, но това не е част от настоящата нормотворческа задача и ще бъде разгледана в отделна задача в подходящия момент. Като временно решение М.А.901 се изменя, за да позволи:

- ОПЛГВС, която управлява въздухоплавателното средство, да удължава УПЛГ, издаден от друга ОПЛГВС или от компетентния орган, при условие че въздухоплавателното средство е в контролирана среда. Това е в сила, дори ако ОПЛГВС няма права за извършването на прегледи на летателната годност и издаване на УПЛГ. Това се основава на факта, че не е необходимо да се извършва преглед на летателната годност и да има персонал по преглед на летателната годност, за да бъде удължено УПЛГ . Това изменение се въвежда в М.А.711(а)4 и М.А.901(е).
- Тази мярка се основава на факта, че, за да се удължи УПЛГ, не се изисква извършването на преглед на летателната годност, а само проверка и потвърждение, че въздухоплавателното средство е останало в контролирана среда. Ето защо не е необходим персонал по преглед на летателната годност.
- Компетентният орган да извършва преглед на летателната годност и да издава УПЛГ за въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт, които се управляват от ОПЛГВС в трета страна. Това изменение се въвежда в М.А.901(и).

С тези мерки компетентният орган на държавата-членка по регистрацията може да извършва прегледа на летателната годност и да издава УПЛГ. В допълнение, те трябва да извършват това само веднъж на 3 години, тъй като чуждестранната ОПЛГВС може да удължава УПЛГ, издадено от компетентния орган, ако въздухоплавателното средство е в контролирана среда.

В допълнение, член 7, параграф 3, буква а) от Регламент (ЕО) № 2042/2003 се изменя, за да включи период за избор (opt-out) до 28 септември 2009 г. за задължението да бъде сключен договор с ОПЛГВС за големите въздухоплавателни средства, посочени по-горе (използвани от оператори от трети страни).

41. Агенцията отбелязва, че разпоредбите, въведени в М.А.711(а)4 и М.А.901(е), както е посочено по-горе, са в сила за всички въздухоплавателни средства, включително тези, извършващи търговски въздушен транспорт. Целта е да се позволи на ОПЛГВС, която управлява въздухоплавателното средство, да удължава УПЛГ, издадено от компетентния орган по време на издаване на първоначалния сертификат за въздухоплавателна годност за въздухоплавателни средства, внесени в ЕС.
42. Изясняването и опростяването на разпоредбите, свързани с извършването на прегледите на летателната годност и издаването на удостоверенията за летателна годност (УПЛГ), са необходимо следствие от увеличената гъвкавост, въведена в част М за въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт, по-специално малките такива. Настоящото становище въвежда съответно следните изменения:
 - За всички нови въздухоплавателни средства, произведени в ЕС, първоначалните УПЛГ ще бъдат издавани заедно с първоначалния сертификат за летателна годност при съответствие с 21А.183, параграф 1. Не е необходим преглед на летателната годност. Това изменение се въвежда в М.А.901(к).
 - За въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт, различни от големи въздухоплавателни средства, собственикът може да сключи договор за разработване и непряко одобрение на програма за техническо обслужване с всяка ОПЛГВС, дори ако летателната годност на въздухоплавателното средство не се управлява от ОПЛГВС. Това изменение се въвежда в М.А.201(д).

- За въздухоплавателни средства с МТОМ 2730 кг и по-малка и балони, които не извършват търговски въздушен транспорт:
 - Облекчени изисквания за квалификацията на персонала по прегледа на летателната годност както за ОПЛГВС, така и за компетентния орган. Това включва по-ниски изисквания за опита и възможността признатият курс на обучение да бъде заменен от оценка на компетентността. Това изменение се въвежда в М.А.707(а)2 и М.В.902(б)2.
 - Собственикът може да вземе решение прегледът на летателната годност да бъде извършен и УПЛГ да бъде издадено от компетентния орган или която и да било надлежно одобрена ОПЛГВС, независимо дали въздухоплавателното средство е в контролирана среда. Това се въвежда в М.А.901(з)2.
- За въздухоплавателни средства ELA1:
 - Независим персонал, отговарящ за сертифицирането, приет от компетентния орган, може да издава препоръки за УПЛГ. Това се въвежда в М.А.901(ж).

н) Преходни разпоредби

43. Горепосоченият изменен набор от правила може да влезе в сила само при одобрение от Комисията. Все пак, като се вземе предвид, че:

- текущият краен срок за прилагане на част М за въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт, е 28 септември 2008 г.;
- повечето организации за задържали кандидатстването си за одобрения по М.А. подчаст Е и М.А. подчаст Ж, докато няма ясна представа за промените въведени в част М за авиацията с общо предназначение;
- компетентните органи няма да могат да завършат съответните разследвания и да издадат удостоверенията за одобрение преди крайния срок 28 септември 2008 г.

Агенцията смята за необходимо да предвиди подходящите преходни формулировки за онези разпоредби, които не могат да бъдат разумно приложени преди 28 септември 2008 г., така че засегнатите организации и органи да имат време да ги приложат, като същевременно позволи поддържането на летателната годност съгласно националните норми.

44. Тези преходни мерки, които са включени в предложения регламент за изменение на преходните разпоредби на Регламент (ЕО) № 2042/2003, предвиждат:

- а) За въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт:
- Възможността компетентните органи и националните ОПЛГВС да издават/удължават след 28 септември 2008 г. не повече от два пъти (за национални въздухоплавателни органи (NAA)) или само веднъж (за национални ОПЛГВС), всеки път за една година, сертификат за преглед на летателната годност при спазване на изискванията на държавата-членка. (Вж. член 3, точка 5 от изменения Регламент (ЕО) № 2042/2003)
 - Възможността държавата-членка да избере да не сключи до 28 септември 2009 г. договор с ОПЛГВС (за големи въздухоплавателни средства, използвани от оператор от трета страна). (Вж. член 7, точка 3, буква а) от изменения Регламент (ЕО) № 2042/2003)

- б) За въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт, различни от големи въздухоплавателни средства, до 28 септември 2009 г.:
- Задачите по поддържане на летателната годност могат да бъдат извършвани от ОПЛГВС, одобрена съгласно изискванията на държавата-членка. (Вж. член 3, точка 4 от изменения Регламент № 2042/2003)
 - Техническото обслужване и повторното пускане в експлоатация на въздухоплавателни средства и компоненти може да бъде извършено от организация за техническо обслужване, одобрена съгласно изискванията на държавата-членка. (Вж. член 4, точка 4 от изменения Регламент (ЕО) № 2042/2003)
 - Възможността държавата-членка да избере да не сключи договор с ОПЛГВС или одобрена организация за техническо обслужване (за въздухоплавателни средства, за които е в сила М.А.201(и)). (Вж. член 7, точка 3, буква а) от изменения Регламент (ЕО) № 2042/2003)
 - Възможността да се използват еквиваленти национални програми за техническо обслужване. (Вж. член 3, точка 6 от изменения Регламент (ЕО) № 2042/2003)
 - Възможността да продължи използването на персонал, отговарящ за сертифицирането, квалифициран в съответствие с изискванията на държавата-членка. (Вж. член 5, точка 1 от изменения Регламент (ЕО) № 2042/2003)
 - Удостоверения за повторно пускане в експлоатация, издадени от организации за техническо обслужване съгласно изискванията на държавата-членка, се считат за еквивалентни на тези, издадени съгласно М.А.801 и М.А.802. (Вж. член 4, точка 4 от изменения Регламент (ЕО) № 2042/2003)

Агенцията отбелязва, че от собствениците/операторите на големи въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт (с изключение на оператори от трети страни), се изисква да сключат договор за услугите на ОПЛГВС от 28 септември 2008 г.

45. По време на периода за коментиране на NPA една държава-членка поиска 3 години преходен период, по време на който персоналът, отговарящ за сертифицирането и квалифициран в съответствие с националните норми, да може да продължи да упражнява правата си с оглед смекчаване на въздействието от пенсионирането на настоящия персонал, отговарящ за сертифицирането, и да се вземе под внимание, че лицензът В3 и ELA няма да бъде наличен за известно време. Агенцията смята, че такъв специфичен случай не трябва да бъде решаван посредством определяне на правила и предлага да се използва гъвкавостта на разпоредбите на член 14 от Основния регламент.

IV. Оценка на регулаторното въздействие

46. Както беше посочено в глава II по-горе, първоначалната оценка на регулаторното въздействие от прилагането на част М беше извършена от консултанта Air EuroSafe. Резултатът беше докладът за оценка на регулаторното въздействие 2004/S 122-102598, съставен от този консултант на 21 февруари 2005 г., който беше публикуван като допълнение II към NPA07/2005. Този доклад съдържа списък с параграфи, които трябва да бъдат променени, както и анализ на съответното въздействие. Изводът беше, че предвижданите промени са имали положително въздействие върху регулираните субекти, като в същото

време не се отразяват на равнището на безопасност, и бяха предложени като част от NPA07/2005 (задача M.007).

47. Независимо от това, тъй като тази задача беше допълнена от задачи M.005 и M.017, за да се предложат допълнителни промени към част M и да се изготви ПСС/PM, бяха извършени допълнителни оценки на регулаторното въздействие по следните въпроси:

- Квалификация на персонала по прегледа на летателната годност за въздухоплавателни средства с МТОМ 2730 кг и по-малка, които не извършват търговски въздушен транспорт (както за организации по М.А. подчаст Ж, така и за компетентните органи).
- Издаване и подновяване на сертификата за преглед на летателната годност.
- Възлагане на специализирани услуги от организации по М.А. подчаст Е.
- Техническо обслужване на пилота собственик.

48. Тези въздействия бяха изцяло оценени в NPA2007-08 и беше направен изводът, че, с изключение на „Издаване и подновяване на сертификата за летателна годност“, предвижданите промени нямат въздействие или имат положително въздействие върху всички засегнати сектори.

49. В конкретния случай на „Издаване и подновяване на сертификата за преглед на летателната годност“ беше избрана възможността да бъде разрешено на собственика да вземе решение дали прегледът на летателното годност и издаването на УПЛГ да бъдат извършени от ОПЛГВС или компетентния орган. Това би било в сила за въздухоплавателни средства с МТОМ 2730 кг и по-малка, които не извършват търговски въздушен транспорт. Тази възможност беше ясно предпочетена от всички представители на отрасъла. От другата страна, обаче, повечето представители на компетентните органи изразиха мнението, че това би наложило невъзможно за измерване натоварване върху тях, тъй като те не биха имали възможност да преценят дали регулираните субекти биха възложили задачата по подновяването на УПЛГ на тях или на ОПЛГВС; вследствие на това съществува риск да бъде нает твърде голям или твърде малък допълнителен персонал. Все пак Агенцията избра тази възможност, защото тя предоставя повече гъвкавост на собственика и допълнително стимулира авиацията с общо предназначение. В допълнение тя смята, че пазарът следва бързо да се саморегулира, така че компетентните органи за могат правилно да определят необходимостта от персонал.

50. По отношение на въпроса с летателната годност на въздухоплавателни средства, регистрирани в държава-членка на ЕС и експлоатирани под надзора на трета страна, когато задължителният надзор на безопасността не е делегиран на третата страна, Агенцията смята че по-голямата част от засегнатите въздухоплавателни средства са регистрирани във Франция. Според информация, получена от DGAC-France на 16 май 2007 г., има 66 големи въздухоплавателни средства, експлоатирани от 19 оператори от трети страни в 16 страни извън ЕС.

Този въпрос е решен чрез промените, предложени в М.А.711(а)4, М.А.901(е), М.А.901(и) и член 7, параграф 3, буква а) на Регламент (ЕО) № 2042/2003.

Кьолн, 15 май 2008 г.

П. ГУДУ
Изпълнителен директор

ПРИЛОЖЕНИЕ: Реакции спрямо ДОК 007-08

Общи реакции:

- (1) „European Sailplane Manufacturers“ и частен субект настояваха за възможността на собствениците да избират свободно между част М и националните изисквания, аргументирайки се с факта, че националните изисквания трябва да останат в сила за въздухоплавателни средства по приложение II и че броят на въздухоплавателните средства по приложение II не е малък.

В допълнение на отговорите, които бяха предоставени в ДОК2007-08, Агенцията би желала да отбележи, че съществуването на приложение II не обосновава прилагането на национални норми за въздухоплавателни средства, невключени в това приложение.

Освен това, както се посочва в съображение 5 от преамбюла на Основния регламент, *„следва да бъдат взети пропорционални мерки с цел цялостно повишаване на нивото на безопасност на развлекателното въздухоплаване. Следва да се обърне специално внимание на самолетите и хеликоптерите с ниска максимална излетна маса, чиито летателни качества се повишават, които могат да летят в цялата Общност и които са в промишлено производство. Те могат да бъдат по-добре регулирани на общностно равнище с цел осигуряване на необходимата еднаква степен на безопасност и защита на околната среда“.*

Ето защо не може да се гарантира, че тези въздухоплавателни средства по приложение II ще останат там постоянно.

- (2) Въпреки че сегашните регламенти на ЕС не засягат „European Microlight Federation“ (EMF), те изразиха своето несъгласие с аргументите, посочени от Агенцията в ДОК2007-08, в подкрепа на предвижданите изменения на регламентите. В допълнение на неудовлетворението си от предвижданата част М, EMF има опасения за бъдещия резултат от задача MDM.032.

Вследствие на това EMF изрази своето твърдо желание въздухоплавателни средства с МТОМ под 450 кг да останат в приложение II, в което те са включени в момента.

Агенцията отбелязва, че, както беше посочено в точката по-горе, не може да бъде гарантирано, че всички въздухоплавателни средства, понастоящем включени в приложение II, ще останат там постоянно.

Независимо от това, Агенцията смята, че предложената схема за част М в това становище може с течение на опита да се окаже привлекателна за хората, използващи свръхлеки въздухоплавателни средства. Освен това работата, свързана с MDM.032, все още продължава и ще бъдат положени всички усилия да се адаптират правилата към по-ниската сложност на авиацията с общо предназначение.

Агенцията ще предостави пряко на EMF подробен отговор на тяхната реакция.

- (3) Частен субект коментира, че неговото разбиране е, че етапът на обсъждане на ДОК съответства на етап 5 от нормотворческия процес, посочен на интернет страницата на Агенцията, и като такъв обсъждането следва да продължи 3 месеца.

Агенцията отбелязва, че етап 5 „Период за коментар и преглед“ съответства на периода между външните консултации по NPA и издаването на ДОК.

Периодът за реакция, даден за ДОК, съответства на етап 6 „Приемане и публикуване“. Агенцията не може да издаде окончателно Становище/Решение по-рано от 2 месеца след издаването на ДОК с цел предоставянето на достатъчно време за реакции. Това беше заявено в параграф 6 (страница 3) на ДОК2007-08 и е допълнителна стъпка, която не съществува в много нормотворчески процеси.

- (4) Частен субект попита къде може да бъде намерен списък с организации, одобрени по част М.

Агенцията отбелязва, че одобрението на организации по М.А. подчаст Е и М.А. подчаст Ж, намиращи се в ЕС, е изцяло отговорност на държавите-членки и, като такива, тези държави-членки носят отговорност за съответните списъци с одобрени организации.

В случай на организации от трети страни отговорността пада в рамките на ЕААБ, като списъкът с одобрените организации ще бъде поместен на интернет страницата на Агенцията.

Реакции по отношение на Регламент (ЕО) № 2042/2003 и правилата за прилагане:

- (1) САА-УК и ЕНАС-Италия предложиха да се приведе в съответствие Регламент (ЕО) № 2042/2003 с Основния регламент, по-специално с разпоредбите по прилагането номерът на регламента и препратката към *„въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга“*, а не *„голямо въздухоплавателно средство“*.

Агенцията отбелязва, че това привеждане в съответствие ще бъде извършено като част от нормотворческа задача MDM.044, включително съответните етапи на обсъждане. Някои от тези промени имат въздействие, което трябва да бъде оценено и не могат да бъдат въведени като част от настоящото становище.

Независимо от това, Агенцията замени препратката към Регламент (ЕО) № 1592/2002, посочена във форма 15а и форма 15б, с нова препратка към Регламент (ЕО) № 216/2008.

Всички други съществуващи позовавания на Регламент (ЕО) № 1592/2002 могат междуременно да бъдат разглеждани, като се използва член 69, параграф 1 на Регламент (ЕО) № 216/2008, който постановява, че позоваванията на отменения Регламент (ЕО) № 1592/2002 се тълкуват като позовавания на Регламент (ЕО) № 216/2008 и се четат съгласно таблицата за съответствие в приложение VI на Регламент (ЕО) № 216/2008.

- (2) ФОСА-Швейцария поиска ЕААБ да предостави тълкуване дали балон може да бъде експлоатиран за търговски въздушен транспорт, или не, с цел да се поясни кои разпоредби от Регламент (ЕО) № 2042/2003 трябва да бъдат спазвани.

Позицията на Агенцията е, че ключовият въпрос не е дали балоните могат да бъдат експлоатирани за *„търговски въздушен транспорт“*, а дали разпоредбите на Регламент (ЕО) № 2042/2003, свързани с *„търговския въздушен транспорт“*, са приложими за тях.

Член 1, параграф 3, на Регламент (ЕО) № 2042/2003 гласи, че „Разпоредбите на настоящия регламент, свързани с търговския въздушен транспорт, се прилагат за лицензираните авиационни превозвачи, които са определени по правото на Общността“.

Следователно приложимият регламент е Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи.

В конкретния случай на балоните те са изключени от този регламент 2407/92 по силата на неговия член 1, параграф 2 и, като следствие, разпоредбите на Регламент (ЕО) № 2042/2003, свързани с „търговския въздушен транспорт“, понастоящем не са приложими за тях.

Независимо от това, ситуацията може да се промени в близко бъдеще, когато бъдат издадени правилата за прилагане, които обхващат националните експлоатационни изисквания за въздухоплавателни средства, извършващи търговски операции. Това може да доведе до необходимостта от изменение на Регламент (ЕО) 2042/2003.

- (3) AustroControl предложи да се приведат в съответствие определенията за „въздухоплавателно средство ELA1“, дадени в ДОКCRD2007-08, NPA2008-03 и NPA2008-07. Също така „European Sailplane Manufacturers“, „British Balloon and Airship Club“ и два частни субекта предложиха някои изменения на определението за „въздухоплавателно средство ELA1“.

Агенцията отбелязва, че определението за „въздухоплавателно средство ELA1“, което ще бъде въведено в настоящото Становище, в член 2 на Регламент (ЕО) № 2042/2003, е същото като предложеното в NPA2008-07 „процес ELA , Стандартни промени и поправки, и спецификации за сертификация за леки спортни самолети“. Все пак в NPA2008-03 „лицензът ELA“ обхваща не само въздухоплавателни средства ELA1, а също и някои въздухоплавателни средства ELA2.

Агенцията препоръчва тези коментари да бъдат изпратени отново по време на етапа на обсъждане на NPA2007-08, който завършва на 18 юли 2008 г.

- (4) AustroControl, CAA-UK, DGAC-Франция, ENAC-Италия и „Deutscher Aero Club“ предложиха някои редакционни и поясняващи промени на дерогации M.A.302(и) и M.A.901(к).

В допълнение, DGAC-Франция предложи промени на дерогации M.A.606(з) и M.A.801(г), за да се гарантира, че те обхващат всички въздухоплавателни средства, които не се използват за търговски въздушен транспорт, различни от големи въздухоплавателни средства, независимо от вида на организацията или лицето, което извършва техническото обслужване.

Агенцията преформулира по съответния начин тези дерогации. В допълнение, и за да направи текста по-ясен, всички предложени дерогации се прехвърлят от част М към Регламент (ЕО) № 2042/2003, както следва:

- M.A.904(е) се прехвърля към член 3, параграф 4.
- M.A.901(к) и M.A.903(в) се прехвърлят към член 3, параграф 5.
- M.A.302(и) се прехвърля към член 3, параграф 6.
- M.A.802(в) се прехвърля към член 4, параграф 4.
- M.A.606(з) и M.A.801(г) се прехвърлят към член 5, параграф 1.

- (5) „Royal Danish Aeroclub“, „Europe Air Sports“ и „Norwegian Air Sports Federation“ поискаха да се удължи преходния период до 28 септември 2010 г.

Агенцията е на мнение, че преходен период до 28 септември 2009 г. предоставя достатъчно време за адекватно прилагане на предложените изменения.

- (6) AustroControl предложи в Регламент (ЕО) № 2042/2003 да бъде определен терминът „търговски операции“, въведен в М.А.201(и), и предложи той да бъде ограничен до въздухоплавателни средства над категорията на безмоторните самолети и мотопланерите.

Агенцията отбелязва, че терминът „търговски операции“ вече е определен в Основния регламент. Също така този термин обхваща и безмоторни самолети и мотопланери.

- (7) DGAC-Франция предложи, както направиха и преди това в NPA2007-08, за въздухоплавателни средства, които не се използват за търговски въздушен транспорт, различни от големи въздухоплавателни средства, програмата за техническо обслужване да не бъде одобрявана, а да бъде само приемлива за компетентния орган. Целта на предложението е, с изключение на указанията по ограничаване на летателната годност (УОПЛГ), указанията за летателна годност и други задължителни данни, съдържанието на програмата за техническо обслужване за тези въздухоплавателни средства да бъде оставено като отговорност на собственика и да не бъде одобрявано от компетентния орган.

Позицията на Агенцията е, че преди програмата за техническо обслужване да бъде сметена за „одобрена“ или „приемлива“, компетентният орган трябва да е определил преди това, че съдържанието отговаря на изискванията, посочени в М.А.302, по-специално М.А.302(г) и (з). В допълнение, винаги трябва да има уведомление за такова одобрение/приемане.

Вследствие на това, тъй като Агенцията не вижда никаква разлика между термините „одобрена“ и „приета“, предложеният текст не е изменен.

- (8) Частен субект коментира, че крайният текст за параграф М.А.302(ж) е различен в ДОК2007-08 и ДОК2007-01 и поиска консолидиран краен текст.

Агенцията отбелязва, че параграф М.А.302(ж) на ДОК2007-01 съответства на параграф М.А.302(з) в ДОК2007-08.

Агенцията приема коментара и изменя М.А.302(з) в настоящото становище, за да го приведе в съответствие с предложението, направено в ДОК2007-01. Агенцията отбелязва, че периодът за коментар на CRD2007-01 вече е изтекъл и няма негативни реакции на предложения текст.

Това изменение прави излишно включването на предложението, направено от САА-ОК, с което се иска замяната в М.А.302(з) на думите „притежателят на одобрението за модификация“ с „притежателят на одобрението за малка промяна“.

- (9) „Deutscher Aero Club“ и „Europe Air Sports“ поискаха да бъде изменен М.А.403(б), за да се позволи на пилота собственик да решава, относно задачи, посочени в допълнение VIII, дали дефект на въздухоплавателното средство поставя в сериозна опасност безопасността на полетите и оттук да решава кога и какви действия по

отстраняването да бъдат взети преди последващ полет, и отстраняването на който дефект може да бъде отложено. Представената обосновка гласи, че докато има лиценз за техническо обслужване въздухоплавателно средство ELA, предложено от NPA2008-03, ще има недостиг на персонал, отговарящ за сертифицирането, който да подпомага тези задачи

Позицията на Агенцията е, че не може да се гарантира, че пилотът собственик има съответната компетентност да решава дали дефект може да бъде отложен или не. Вследствие на това, ако откритият дефект може да бъде отстранен посредством задача по допълнение VIII, пилотът собственик може да извърши такива задачи преди полет, но тя/той не може да го отложи.

Освен това Агенцията не е съгласна с обосновката, посочена в реакцията, тъй като няма доказателства, които да показват, че бъдещият брой притежатели на ELA лиценз ще бъде по-голям отколкото персоналят, отговарящ за сертифицирането, който е квалифициран съгласно националните норми. До съществуването на лиценз за техническо обслужване на ELA въздухоплавателно средство персоналят, отговарящ за сертифицирането на безмоторни самолети и балони, може да се квалифицира в съответствие с изискванията на държавата-членка, както е и в момента.

- (10) AustroControl и DGAC-Франция направиха коментари във връзка със специфичните разпоредби за ELA1 въздухоплавателни средства, които не се използват за търговски въздушен транспорт, предвидени в M.A.502(г) и M.A.801(в), по отношение на сложни задачи по техническото обслужване. По-специално, те изразиха загриженост за възможната тежест, падаща върху компетентния орган, с изискването да има договорка между собственика и компетентния орган и необходимостта компетентният орган да се убеди, че независимият персонал, отговарящ за сертифицирането, притежава подходящите квалификации и съответния опит, приложимите данни за техническото обслужване на компонента, инструменти, оборудване и материали, и има достъп до подходящи съоръжения:
- AustroControl предложи в M.A.801(в) да се запазят изискванията за квалификация, опит, данни за техническото обслужване, инструменти, оборудване, материали и съоръжения за независимия персонал, отговарящ за сертифицирането, но да не се изисква това да бъде проверявано от компетентния орган.
 - DGAC-Франция предложи:
 - В M.A.502(г) да отпаднат разпоредбите, които разрешават на независимия персонал, отговарящ за сертифицирането, да извършва сложни задачи по техническото обслужване и основен ремонт на двигатели и витла.
 - Да се заличи M.A.801(в) и в M.A.801(б)2 да бъде включена възможността независимият персонал, отговарящ за сертифицирането, да извършва сложни задачи по техническото обслужване на въздухоплавателни ELA1 средства без специфични изисквания за квалификация, опит, данни за техническо обслужване, инструменти, материали и съоръжения.

Агенцията е на мнение, че предложението, направено от DGAC-Франция, е непоследователно, тъй като не позволява извършването на никакви сложни задачи по техническото обслужване на компонент, но позволява извършването на сложни задачи по техническото обслужване на въздухоплавателното средство без допълнителни изисквания.

В допълнение, Агенцията не е съгласна с коментара, направен от DGAC-Франция, че тези одобрения, давани на базата на всеки отделен случай, не са основани на подробни изисквания и могат да доведат до въпроси, свързани с отговорността и несправедливо третиране между потребителите, като същевременно DGAC-Франция предлага да се използва гъвкавостта на член 14 на Основния регламент за такива случаи.

Предложението на Агенцията вече включва изисквания и всяко несправедливо третиране следва да бъде избягнато от компетентния орган, който създава съответните процедури, независимо дали това е одобрение на базата на всеки отделен случай на основание на предложението на Агенцията или издаване на изключение от член 14.

По отношение на предложението, направено от AustroControl, становището на Агенцията е, че премахването на изискването за проверка от страна на компетентния орган изцяло елиминира компенсиращата мярка, тъй като изискването за притежаване на съответната квалификация, опит, данни за техническото обслужване, инструменти, оборудване, материали и съоръжения вече е налице за цялото техническо обслужване, извършвано от което и да било лице или организация на каквото и да било въздухоплавателно средство и компонент.

Независимо от това, Агенцията ще изготви ПСС материал, за да поясни, че договорката между собственика и компетентния орган може да включва извършването на серия сложни задачи за дълъг период от време, ако такава договорка посочва данните, инструментите, оборудването, материалите и съоръженията, които ще бъдат използвани, като компетентният орган извършва проверки на случаен принцип, за да провери съответствието.

- (11) AustroControl и САА-УК направиха коментари във връзка със специфичните разпоредби за въздухоплавателни средства ELA1, които не се използват за търговски въздушен транспорт, предвидени в М.А.901(ж).
- AustroControl предложи в М.А.901(ж) да бъде разрешено независим персонал, отговарящ за сертифицирането по време на две последователни години, не само да издава препоръка, но също и да издава и удължава УПЛГ. Също така AustroControl предложи да отпадне изискването компетентният орган да оценява и приема този персонал, отговарящ за сертифицирането.
 - САА-ОК предложи да се измени М.А.901(ж) и да гласи, че тази разпоредба не е в сила за ELA1 въздухоплавателни средства, които извършват търговски операции. Обосновката е, че тези въздухоплавателни средства са необходими за сключване на договор с ОПЛГВС.

Агенцията е на мнение, че предложението, направено от AustroControl, не предоставя никакъв контрол на процеса по прегледа на летателната годност и върху квалификацията на персонала. В допълнение, издаването на УПЛГ не е привилегия, свързана с притежателя на квалификация по част 66.

По отношение на предложението, направено от САА-УК, Агенцията е съгласна с него, но вместо да се имат предвид „търговски операции“, трябва да се имат предвид въздухоплавателни средства, обхванати от М.А.201(и), тъй като е възможно за някои типове „търговски операции“ да не е необходимо да се сключва договор с организация по М.А.подчаст Ж. М.А.901(ж) е съответно изменен.

- (12) „Europe Air Sports“ настояваше да има възможност да има комбинирано одобрение по М.А.подчаст Е и М.А.подчаст Ж.

Агенцията отново потвърждава своята позиция, изразена в ДОК2007-08.

- (13) Частен субект поиска да съществува възможност организация по М.А.подчаст Е също да има правата на организация по М.А.подчаст Ж без да спазва изискванията на М.А.подчаст Ж.

Позицията на Агенцията е, че такава възможност не съществува, тъй като М.А.подчаст Е не включва изисквания, свързани с поддържане на летателната годност.

- (14) ENAC-Италия предложи да бъдат включени някои гъвкави разпоредби за организации по М.А.подчаст Е, които извършват техническо обслужване на въздухоплавателни средства, използвани за търговски операции, различни от търговски въздушен транспорт. Тези разпоредби биха били подобни на вече съществуващите в част 145.

Агенцията прие предложението и измени текста както следва:

- Добавен е нов параграф М.А.606(з), който предвижда извършването на повтарящо се указание за предполетна годност от командира и издаване на ограничено разрешение за сертифициране на командира, когато се извършва дейност далеч от местонахождения с поддръжка.
- М.А.615 се изменя, за да позволи извършването на техническо обслужване на всяко местонахождение поради негодност за експлоатация на въздухоплавателното средство или необходимостта да се извърши техническо обслужване при необходимост.

- (15) САА-ОК предложи да се разреши на компетентния орган в М.В.902(б) същата гъвкавост за използване на допълнителен опит вместо квалификации, каквато е дадена на отрасъла в М.А.707(а).

Агенцията прие предложението.

- (16) AustroControl предложи от М.А.709 да се заличи препратката към MPD и MRB, направени в програмата за „типovo“ техническо обслужване, като посочи, че тези документи не се използват за малки въздухоплавателни средства.

Предложението не беше прието от Агенцията, тъй като програма за „типovo“ техническо обслужване може да бъде извършена също и от независима ОПЛГВС, търсеща одобрение за големи въздухоплавателни средства, които не се използват за търговски въздушен транспорт. За тези въздухоплавателни средства могат да бъдат приложими MPD и MRB.

- (17) ENAC-Италия предложи в М.А.711(а) да бъде включено като право одобрението на програми за техническо обслужване чрез процедури за непряко одобрение.

Агенцията не е съгласно с предложението, защото програма за техническо обслужване, одобрена чрез процедура за непряко одобрение, също се счита за одобрена от компетентния орган.

- (18) Някои коментари от частни субекти поискаха изясняване на „контролирана среда“ и какво следва да се разбира под този термин. На тези коментари ще бъде отговорено индивидуално на всеки един от коментаторите.

Независимо от това, Агенцията отбелязва, че:

- Определението на „контролирана среда“ се съдържа в М.А.901(б).
- Определението на „контролирана среда“ е еднакво за всички типове въздухоплавателни средства и всички типове операции, дори и частните такива. Все пак е предоставена гъвкавост в М.А.901(д)1, която позволява за определени въздухоплавателни средства и операции да бъде издадено УПЛГ от ОПЛГВС, дори и ако въздухоплавателното средство не е в „контролирана среда“.
- За да бъде считано за извършено в „контролирана среда“, цялото техническо обслужване трябва да бъде извършено от организации по М.А.подчаст Е или част 145. Единственото изключение са задачите по техническото обслужване на пилота собственик, които се извършват или от пилота собственик, или от независим персонал, отговарящ за сертифицирането.

- (19) САА-ОК предложи предвижданото право, което позволява на ОПЛГВС да удължава УПЛГ, което е било издадено от компетентния орган, да бъде приложимо също и за търговски въздушен транспорт. Целта е да се позволи удължаването на тези УПЛГ, първоначално издадени от компетентния орган, когато въздухоплавателното средство е внесено в ЕС и е останало в контролирана среда.

М.А.901(е) и ЕААБ форма 15а са съответно изменени.

- (20) „French Gliding Union“ поиска М.А.901(ж) да бъде изменен, така че да позволява за въздухоплавателни средства ЕА1 ОПЛГВС да издава УПЛГ на основание на препоръката, издадена от независимия персонал, отговарящ за сертифицирането.

Агенцията не подкрепя това предложение. В този случай УПЛГ може да бъде издавано само от компетентния орган, тъй като те са тези, които приемат персонала, отговарящ за сертифицирането, който издава препоръката.

- (21) Частен субект настоя за необходимостта от бъдеща мярка, която да позволи квалифицирани органи или структури за оценка на съответствието да извършват прегледи на летателната годност и да издават УПЛГ за въздухоплавателни средства ЕА.

Агенцията вече обясни в ДОК2007-08, че сегашното определение за квалифицирани органи, съдържащо се в Основния регламент, не го позволява. Освен това Основният регламент не съдържа понятие за структури за оценка на съответствието.

- (22) AustroControl и САА-ОК изразиха несъгласие със задължението на компетентния орган да извършва преглед на летателната годност и да издава УПЛГ, ако е избран от собственика, както е посочено в М.А.901(з)2. Двата органа предложиха да се остави на органа да реши дали да извърши преглед на летателната годност или не и, в случая на AustroControl, те предложиха да се премахне всяко ограничение на масата и употребата.

Позицията на Агенцията е, че оставяйки решението да бъде взето от компетентния орган, това би довело до несправедливо третиране в различните страни и да окаже въздействие на конкуренцията.

- (23) AustroControl предложи да се добави нов параграф в М.А.901, който да даде възможност на компетентния орган да издава УПЛГ на основание форма 52 за нови въздухоплавателни средства, произведени в рамките на ЕС, без да се изисква преглед на летателната годност.

Предложението беше прието и беше добавен М.А.901(к).

- (24) ENAC-Италия коментира, че М.А.903 и М.А.904 се отнасят за прехвърляне на регистрация на въздухоплавателно средство в рамките на ЕС и преглед на летателна годност на въздухоплавателно средство внесено в ЕС. Те посочиха, че тъй като Норвегия, Швейцария, Лихтенщайн и Исландия не са в ЕС, това трябва да означава, че те трябва да бъдат управлявани в съответствие с М.А.904. Вследствие на това те предложиха „ЕС“ да бъде сменено с „държави-членки на ЕААБ“.

Агенцията отбелязва, че Основният регламент посочва „държави-членки“ със значение „държави-членки на ЕС“. Други европейски страни се считат за „трети страни“.

Независимо от това четирите страни, посочени по-горе, са обхванати от съответните международните споразумения:

- Споразумението за ЕИП (Европейското икономическо пространство) за случая на Норвегия, Лихтенщайн и Исландия.
- Споразумението между ЕС и Швейцария.

Тези споразумения постановяват разпоредбите на регламентите на ЕС, които са приложими за всяка страна и, като следствие, окончателният резултат е, че тези четири страни използват същите процедури по прехвърлянето както и държавите-членки на ЕС.

Поради тази причина Агенцията не приема предложението.

- (25) Частен субект поиска всички пилоти собственици да имат правото да извършват едни и същи задачи независимо от категорията на въздухоплавателното средство (безмоторни самолети, самолети с двигатели...). Предоставената обосновка посочва, че никоя от групите не е повече или по-малко опитна.

Позицията на Агенцията е, че задачите, разрешени на пилота собственик, са различни за всяка категория въздухоплавателно средства поради различието на техните системи и сложност. Ограничаването не е свързано с опита на пилота собственик.

- (26) DGAC-Франция коментира, че следвайки тяхното тълкуване на сегашното правило, в някои случаи на организациите по част 145 с категория А е разрешено да извършват във Франция обикновено техническо обслужване на „монтиран“ компонент, като използва данните за техническо обслужване на компонента.

Те коментираха също така, че във Франция е общоприета практика независимият персонал, отговарящ за сертифицирането, да извършва известно техническо обслужване, което не е сложно, на бутални двигатели в съответствие с данните за техническо обслужване на двигателя.

И в двата случая, това е извършвано на ниво въздухоплавателно средство.

Тъй като текстът, предложен от това становище в М.А.502(б) и (в), изисква всяко техническо обслужване, извършено в съответствие с данните за техническо

обслужване на компонента, да бъде удостоверено от организации с категория В/С, DGAC-Франция осъзнава, че тези практики не могат да бъдат продължавани и предвижда значително въздействие върху организации за техническо обслужване, независим персонал, отговарящ за сертифицирането и собственици/оператори.

Все пак те са на мнение, че за обикновено техническо обслужване, което не изисква специален опит и знания, няма влияние върху безопасността, в случай че тази практика е разрешена.

Тази позиция се споделя също и от „Alitalia Servizi“, организация по част 145 с категория А, която понастоящем извършва определени задачи в съответствие с данните за техническото обслужване на компоненти по време на линейното техническо обслужване на въздухоплавателните средства, например смяна на подлакътници на седалки и врати на бордовия бюфет.

Агенцията признава, че сегашното предложение може да наложи неоправдана тежест в случай на обикновено техническо обслужване на компонент, извършвано по време на техническо обслужване на въздухоплавателното средство (проверка на теглото на пожарогасителите, обикновени поправки на седалки, бордовия бюфет и т.н.). Агенцията обаче не цели да позволи всякакъв тип техническо обслужване на „монтирани“ компоненти (или „временно отстранени“) без съответната В/С категория (проверка и поправка на модули на двигателя...).

Вследствие на това и в съответствие с предложението, направено от DGAC-Франция, Агенцията измени М.А.502(б) и (в), за да разреши на компетентния орган изрично да предоставя съгласие кога този тип техническо обслужване на компонент може да бъде извършвано без В/С категория.

Също така Агенцията ще добави ПСС материал, който да поясни обхвата на техническото обслужване, което може да бъде одобрявано, и контролните процедури, които трябва да бъдат налице. Една от основните цели на тази мярка е да се гарантира, че персоналът притежава съответната квалификация за задачите. В много случаи при сложни компоненти са необходими специални квалификации и не е достатъчно само лиценз В1 или В2.

(27) В допълнение, Агенцията въведе редакционни и малки промени в следните параграфи:

- В М.А.201(д) началото на параграфа се връща към първоначалния текст и гласи (по предложение на DGAC-Франция):

-

„За да изпълни отговорностите, посочени параграф а), собственикът на въздухоплавателното средство може да възложи чрез сключването на договор.....“

Целта на тази промяна е да се избегне двусмислието в стремежа на този регламент.

Както е посочено в М.А.201(а), собственикът носи отговорност за поддържане на летателната годност на въздухоплавателното средство, без да е записано дали собственикът сам изпълнява задачите, или ги възлага на някого чрез договор на отговорност на собственика.

М.А.201(д) дава възможност на собственика да сключи договор с ОПЛГВС, като прехвърля изпълнението на задачите по поддържане на летателната годност на ОПЛГВС.

- В М.А.201(д) са добавени думите „ако организацията провежда подходящите одобрени процедури“. (по предложение на САА-ОК)
- В М.А.302(г)2 думите „след като са одобрени от компетентния орган“ са заменени с „след като са одобрени в съответствие с М.А.302(б) или М.А.302(в)“. (по предложение на САА-Нидерландия).
- В М.А.302(и), което сега се прехвърля в член 3, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 2042/2003, изискването националната техническа програма да се допълва с процедури, които да осигуряват съответствие с М.А.302(ж) и (з) се премахва. (по предложение на САА-Нидерландия)

Агенцията отбелязва, че допълнение I към ПСС М.А.302 и ПСС М.В.301(б) не посочва, че програмата за техническо обслужване трябва да включва такива процедури.

- М.А.502(г) се преформулира, за да бъде по-лесно за разбиране. (по предложение на AustroControl и САА-ОК)
- В М.А.711(а)3 думата „организация изпълнител“ се заменя с „организация подизпълнител“. (по предложение на САА-ОК)
- В М.А.711(б)1 са добавени думите „и впоследствие да го удължава съгласно условията на М.А.901(в)2 или М.А.901(д)2“. (по предложение на ENAC-Италия)
- В М.А.714(б) са добавени думите „или, както е приложимо, удължено“. (по предложение на ENAC-Италия).
- В част М, допълнение I, параграф 5.1, се създава нова точка 8, която въвежда задължението ОПЛГВС да изпрати в рамките на 10 дни копие от всяко УПЛГ, издадено или с удължена с валидност, на компетентния орган в държавата-членка по регистрация. (по предложение на ENAC-Италия).
- В част М, допълнение VI, условие 6, думата „сключи договор“ се заменя с „възложи“. (по предложение на САА-ОК)

(28) Следните предложения не са включени в настоящото становище, тъй като Агенцията смята, че текстът вече е достатъчно ясен:

- AustroControl предложи в М.А.901(д) да бъдат включени безмоторни самолети и мотопланери.

Агенцията отбелязва, че М.А.901(д) вече посочва „въздухоплавателни средства с МТОМ 2730 кг и по-малка“. Терминът „въздухоплавателно средство“ включва безмоторни самолети и мотопланери.

- САА-ОК предложи да се премахне условие 7 от допълнение VI към част М, като посочи, че временното прекратяване на УВО може да няма влияние върху дейностите на организациите по част М, подчаст Ж.

Агенцията отбелязва, че условие 7 вече гласи:

„...освен ако изрично е заявено друго от компетентния орган“

Това означава, че компетентният орган вече има възможността да поддържа одобрението на ОПЛГВС.

- САА-ОК предложи да бъде изменено допълнение VI към част M, така че да гласи:
„В съответствие с Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията, както е изменен и при изпълнение на посочените по-долу условия, държавата-членка с настоящото удостоверява, че“

Агенцията отбелязва, че сегашният текст е правилен, тъй като той се позовава на „...Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията, който в момента е в сила...“. Това означава регламента, който е в сила в момента, когато компетентният орган издава одобрението.

- (29) Следните предложения не са включени в настоящото становище или защото са извън Общите условия на задачата, или защото предметът би могъл да генерира много коментари и обсъждания. Поради това те трябва да бъдат официално обсъдени и да се проведат консултации, и трябва да бъдат обхванати от отделна нормотворческа задача. Агенцията ще включи тези предложения в „Списък относно нормотворчеството“.

- САА-ОК предложи да бъде предоставено определение за „Програма за техническо обслужване“ и „График за техническо обслужване“.
- САА-ОК предложи да се изисква официална система за качество за големи организации по М.А.подчаст Е, като се обоснова с факта, че това се изисква от големи организации по М.А.подчаст Ж, които управляват въздухоплавателни средства, които не се използват за търговски въздушен транспорт.
- ENAC-Италия предложи лицата, отговарящи за системата за качество или организационните прегледи, както е приложимо, в организациите по М.А.подчаст Е и М.А.подчаст Ж, да бъдат одобрявани от компетентния орган, като се използва ЕААБ форма 4.

Агенцията отбелязва, че понастоящем това не се изисква дори за организации по част 145.

- САА-ОК предложи отграничаващият елемент за съответен опит, посочен в М.А.707(а) и М.В.902(б), да бъде в зависимост от МТОМ на въздухоплавателното средство, а не от употребата. По този начин те предлагат да се постанови ограничаващ елемент при МТОМ 2730 кг, независимо дали въздухоплавателното средство се използва за търговски въздушен транспорт или не. Обосновката посочва, че за въздухоплавателни средства, които не са големи, независимо от употребата, е много трудно да се открият официални курсове за обучение.

Въпреки че това предложение не е включено, ENAC-Италия предложи да се измени ПСС М.А.606(в), ПСС М.А.706, параграф 4.7, ПСС М.А.707(а)(1) и ПСС М.А.707(а)(2), с оглед да се поясни допълнително как и къде могат да бъдат направени официалните курсове за обучение и кога това обучение може да бъде заменено от оценка на компетентния орган за балони и въздухоплавателни средства с МТОМ по-малка от 2730 кг, които се използват за търговски въздушен транспорт.

Това предложение от ENAC ще бъде анализирано и ПСС материалът ще бъде изменен, при необходимост, преди издаването на Решение.

- САА-ОК И ENAC-Италия предложиха да бъде разрешено очакването на удължаване на УПЛГ без да се губи порядъкът в интервалите при прегледа на поддържане на летателната годност. Целта е да се осигури гъвкавост на

собственика да получи УПЛГ за въздухоплавателното средство, когато то е в базата.

CAA-OK обаче предложи 30 дни очакване, а ENAC предложи 5 дни.

Реакции спрямо ПСС материала:

Следните предложения за промени или добавки към ПСС материала ще бъдат разгледани от Агенцията и текстът ще бъде променен, както се изисква, преди издаването на окончателното Решение (ПСС/РМ). Това Решение ще бъде издадено, след като настоящото становище бъде одобрено от Комисията:

- (1) CAA-Нидерландия предложи да се премахне ограничението за масата от ПСС М.А.401(в)4.

Това се прие от Агенцията.

- (2) CAA-OK, „Broadland Balloon Flights“, „British Balloon and Airship Club“, „GEFA-FLUG“ и няколко частни субекти заявиха, че ПСС М.А.605(а) изглежда изисква наличието на хангар за проверката на балони и дирижабли.

Текстът ще бъде изменен, когато се издава окончателното Решение (ПСС/РМ), както следва:

„За балони и дирижабли може да не се изисква хангар, когато техническото обслужване на покривката или оборудването в долния край може да бъде по-адекватно извършено на открито и при условие че може да бъде извършено цялото техническо обслужване в съответствие с М.А.402. За сложни поправки или техническо обслужване на компоненти, което изисква и ЕААБ форма 1, трябва да бъдат осигурени съответни одобрени цехове. Съоръженията и условията на околната среда, изисквани при проверка и техническо обслужване, са определени в Ръководството на организацията за техническо обслужване“.

- (3) ENAC-Италия предложи да се измени ПСС М.А.606(в), АМС М.А.706, параграф 4.7, ПСС М.А.707(а)(1) и ПСС М.А.707(а)(2), за да се поясни допълнително как и къде могат да бъдат направени официалните курсове за обучение и кога това обучение може да бъде заменено с оценка от компетентния орган за балони и въздухоплавателни средства с МТОМ 2730 кг и по-малка, които се използват за търговски въздушен транспорт.

Това беше прието от Агенцията.

- (4) AustroControl предложи да се замени позоваването на „Част 66 Ниво 1 Общо запознаване“ с „Част 66 допълнение II Ниво 1 Общо запознаване“. Това важи за параграфи ПСС М.А.706, АМС М.А.707(а)1, АМС М.А.707(а)2, АМС М.В.902(б)1 и АМС М.В.902(б)2.

Това беше прието от Агенцията.

- (5) CAA-OK и „British Balloon and Airship Club“ предложи да се добави ПСС материал, който пояснява какво означава „подпомаган от подходящо квалифициран персонал“ в М.А.710(б) и дали лицето, подписало УПЛГ, трябва да присъства по време на проверката на въздухоплавателното средство.

Агенцията отбелязва, че прегледът на летателната годност включва документален преглед и физически преглед. Съгласно М.А.710(в)5 по време на физическия преглед на въздухоплавателното средство трябва да се гарантира, че не се откриват несъответствия между въздухоплавателното средство и прегледаните документи на записите.

Позицията на Агенцията е, че това може да се постигне само ако персоналът за преглед на летателната годност присъства по време на физическия преглед. По време на този преглед персоналът, отговарящ за прегледа на летателната годност, може да бъде подпомаган от персонал по част бб, за да отвори панели, извърши изпитвания и т.н.

ПСС М.А.710(б) ще бъде съответно изменен.

- (6) DGAC-Франция предложи да се добави ПСС материал, за да бъде пояснено следното:
 - Колко дълго може да бъде фигурира тип въздухоплавателно средство в одобрен обхват на работа, ако ОПЛГВС няма договор с клиент за този тип.
 - Възможно ли е да бъде разрешено ОПЛГВС да извършва прегледи на летателна годност за определен тип въздухоплавателно средство без да има или докато търси да сключи договор с клиент за такъв тип.
- (7) ENAC-Италия предложи, във връзка с лицата, на които им е разрешено за удължават УПЛГ на основание новото правило по М.А.711(а)4, да се въведе ПСС материал, който да поясни как такива лица се приемат официално от компетентния орган и как се издава разрешение от организацията.
- (8) ENAC-Италия предложи да се въведе в ПСС М.А.901(в)2 и (д)2 и (е) допълнителна информация за това как ОПЛГВС може да демонстрира, че УПЛГ не е удължено, ако организацията е осведомена или има причина да смята, че въздухоплавателното средство не е годно за полет. В допълнение, ENAC-Италия предложи въвеждането на пример за „доклад за съответствие“.
- (9) ENAC-Италия предложи да се измени ПСС М.А.903(а) и АМС М.В.105(а), за да се гарантира, че когато се прехвърля регистрация на въздухоплавателно средство в рамките на ЕС, взаимната обмяна на информация включва уведомления, че УПЛГ е било издадено в съответствие с националните правила.
- (10) AustroControl предложи мотопланерите да бъдат включени в ПСС М.В.301(б), точка 3.
- (11) ENAC-Италия предложи в ПСС М.В.703 да бъде въведена допълнителна информация как бъде попълнен ЕААБ форма 14.
- (12) AustroControl предложи да се вземе под внимание NPA2007-07, което в момента се преглежда, когато се определят групите категории в ПСС М.В.703.
- (13) САА-Нидерландия предложи да се заменят думите „процедури за увеличение на постановените периоди за проверка“ с „подробности за или препратка към програмите за увеличение“ в параграф 1.1.7 на допълнение I ПСС АМС М.А.302 и ПСС М.В.301(б).

- (14) САА-ОК предложи да се добави ПСС материал, който да поясни какво означава в допълнение VII „Сложни задачи по техническото обслужване“ следните термини:
- „одобрен или упълномощен заварчик“ в параграф 3(в).
 - „специализирана изработка“ в параграф 5(а).
- (15) „Deutscher Aero Club“ и 2 частни субекти предложиха изменения към списъка със задачи, съдържащи се в ПСС към допълнение VIII „Ограничено техническо обслужване на пилота собственик“.
- (16) САА-ОК предложи да се включи в системите за качество на част 145 и част 21 подобно изискване, като това, предложено в (д) на допълнение VIII към ПСС М.А.616, където организацията трябва да уведоми компетентния орган за всяка констатация от Ниво 1, направена по време на организационния преглед.
- (17) САА-ОК предложи да се заличи изменението на ПСС 145.А.50(а), параграф 2.8(е), което позволява опростена процедура за издаване на форма 1 за компоненти, чието техническо обслужване е било извършено в САЩ и Канада от организации, които не са одобрени по част 145. Обосновката гласи, че това подкопава съществуващите двустранни споразумения.
- Независимо от това те подкрепят подобно изменение, въведено в ПСС М.А.613(а), параграф 2.8.
- (18) В допълнение, като резултат от коментарите от страна на AustroControl и DGAC-Франция за разпоредбите, предвиджани в М.А.502(е) и М.А.801(в) за сложни задачи по техническото обслужване, Агенцията ще въведе ПСС материал, който да пояснява, че договорката между собственика и компетентния орган може да включва извършването на серия сложни задачи за дълъг период от време, ако такава договорка посочва данните, инструментите, оборудването, материалите и съоръженията, които ще бъдат използвани, като компетентният орган извършва проверки на случаен принцип, за да удостовери съответствието.
- (19) Също така, във връзка с коментарите от страна на DGAC-Франция и Alitalia Servizi относно извършването на техническо обслужване на „монтирани“ компоненти (М.А.502(б) и (в)), Агенцията ще добави ПСС материал, който да пояснява какъв е обхватът на техническо обслужване, който може да бъде одобрен, и какви контролни процедури трябва да се спазват.