



СТАНОВИЩЕ № 2/2011

НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

от 19 април 2011 година

**относно Регламент на Комисията за определяне на правила за прилагане
за квалификацията на кабинния екипаж, участващ в търговски операции**

„Квалификация на кабинния екипаж и съответна атестация“

Обяснителна бележка

I. Въведение

1. Целта на настоящото становище е да съдейства на Комисията при определянето на правила за прилагане за персонала в гражданското въздухоплаване съгласно член 4, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 216/2008¹ на Европейския Парламент и на Съвета (наричан по-долу „Основният регламент“).
2. Основният регламент установява изчерпателна рамка за определяне и изпълнение на общи технически изисквания и административни процедури в областта на гражданското въздухоплаване. В тази рамка настоящото становище специално засяга квалификацията на кабинния екипаж, участващ в операции на търговския въздушен транспорт на въздухоплавателните средства, посочени в член 4, параграф 1, букви б) и в) от този регламент.
3. Целта на предлаганата част-кабинен екипаж (наричана по-долу „част-СС“) е да установи общи технически изисквания, определящи условията за издаване, поддържане, изменение, ограничаване, временно прекратяване или отмяна на атестацията на кабинния екипаж, предвидена в член 8, параграф 4 и член 8, параграф 5, буква д) от Основния регламент и за привилегиите и отговорностите на нейните притежатели.
4. Съгласно предложенията в настоящото становище, част-СС се състои от три подчасти, които включват:
 - подчаст GEN – общи изисквания;
 - подчаст CCA – специални изисквания за атестация на кабинния екипаж;
 - подчаст TRA – изисквания за обучение на кандидатите за атестация на кабинен екипаж и притежателите на такава атестация.
5. Предлаганият в становището текст отразява внесените промени в първоначалните предложения на Агенцията (публикувани в NPA 2009-02е) в резултат от публичната консултация, както и допълнителните промени в следствие на прегледа на реакциите по CRD.

II. Консултация

6. Първоначалните предложения за част-СС бяха публикувани като част от NPA 2009-02 на интернет страницата на Агенцията (<http://www.easa.europa.eu>) на 30 януари 2009 г.

Периодът на консултация за NPA беше удължен в съответствие с член 6, параграф 6 от нормотворческата процедура² по искане на заинтересованите страни, с цел да се осигури припокриване със свързаните NPA и да се предостави повече време за коментари, предвид размера и обхвата на NPA.

¹ 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), изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009.

² Решение на управителния съвет на Европейската агенция за авиационна безопасност 08-2007 за изменение и замяна на нормотворческата процедура, приета на заседание 03-2007 на управителния съвет от 13 юни 2007 г. (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

7. NPA 2009-02 беше разделено на седем отделни документа, единият от които - NPA 2009-02e³, съдържаше проектопредложенията за правилата за прилагане и свързаните приемливи начини за съответствие (AMC) и материали за ръководство (GM) за квалификацията на кабинния екипаж, участващ в операции на търговския въздушен транспорт и съответната атестация на кабинния екипаж, посочена в член 8, параграф 4 и член 8, параграф 5, буква д).
8. До 31 юли 2009 г.⁴, крайния срок на периода на консултация, Агенцията получи 568 коментара по част-СС. Основните коментари бяха национални въздухоплавателни администрации, организации на авиокомпани и асоциации на кабинния екипаж, както и отделни авиокомпани и лица.
9. Работата по прегледа на коментарите се основаваше на общия подход за разширяване на компетентностите на ЕС, съгласуван между Агенцията, Европейската комисия и управителния съвет на Агенцията. Този общ подход установява не само детайлно приоритизиране на документите, върху които следва да работи Агенцията, но и общи принципи, които трябва да имат предимство пред прегледа на коментарите. Те включват: придържане към SARP на ИКАО, правото на ЕС и приетите Общи авиационни изисквания (JAR); необходимостта от надлежно отчитане на принципите за безопасност и регулаторните принципи, както и на текущото разпределение на текста между обвързващото законодателство („hard law“) и необвързващите инструменти („soft law“); необходимостта от надлежно отчитане на ограниченията като например промените, произтичащи от Основния регламент и от NPA на Обединените авиационни власти (JAA), по които е било постигнато съгласие; необходимостта от създаване на пропорционални изисквания и на последно място – изискването за отделяне на специално внимание на яснотата, правната сигурност и изпълняемостта на предлагания регулаторен текст.
10. Агенцията представи резултатите от прегледа на коментарите и проектотекста в резултат от това на групите за преразглеждане по OPS.001 по въпросите на търговския въздушен транспорт (CAT)⁵ и нетърговската експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга (NCC)⁶.
11. Гореспоменатите групи бяха създадени в съответствие с нормотворческата процедура и включваха членове на основната редакционна група по OPS.001, както и други експерти от Агенцията, националните въздухоплавателни органи и индустрията, които не са участвали на етапа на първоначалното изготвяне.
12. Въз основа на внимателен преглед на всички коментари по NPA и обратната връзка от групите за преразглеждане, ревизираните предложения бяха публикувани на интернет страницата на Агенцията на 7 октомври 2010 г. като Документ за отговор на коментари (CRD) по NPA 2009-02e - част-СС. До изтичането на крайния срок 7 декември 2010 г. Агенцията получи 80 реакции (довели до 176 различни реакции) от 35 лица, сред които национални въздухоплавателни администрации, организации на авиокомпани и

³ NPA 2009-02e: http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-02E.pdf.

⁴ В съответствие с член 6, параграф 6 от Решение на управителния съвет 08-2007, Агенцията удължи периода на консултация с още два месеца, за да се осигури припокриване със свързаните NPA (от 30.05.2009 г. на 31.07.2009 г.).

⁵ Състав на нормотворческата група за CAT
(http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CAT.pdf).

⁶ Състав на нормотворческата група за NCC
(http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/Review%20Group/GC%20OPS%20001%20CMPA.pdf).

асоциации на кабинния екипаж, както и отделни организации за обучение, авиокомпании и производители на устройства за обучение.

13. Реакциите по част-СС включваха 29 реакции относно оперативните изисквания за кабинния екипаж, публикувани в CRD за изискванията към организациите (част-OR - OR.OPS.CC), и 5 реакции относно предложенията по подчаст AR.CC, публикувани в CRD за изискванията към органите (част-AR). Също така, 29 от 113-те реакции относно кабинния екипаж, получени по CRD за част-AR и част-OR (AR.CC и OR.OPS.CC), бяха свързани с част-СС. Някои от тези реакции се дублираха.

III. Резюме на получените реакции по CRD част-СС и текста в резултат от тях

14. Агенцията извърши внимателен анализ и оценка на всички получени реакции. Въз основа на това бяха направени промени в проектотекста на CRD за част-СС. Допълнителна информация може да бъде намерена по-долу по съответните заглавия.

Прилежащ регламент за част-СС

15. **Прилежащият регламент относно персонала в гражданското въздухоплаване** съдържа изисквания към държавите-членки, определя общата приложимост на частите, които обхваща, и предлага преходни мерки, които може да включват изключения⁷, ако засягат периода след 8 април 2012 г. Тъй като публикуването на становищата на Агенцията за първото разширение на компетентностите се извършва на етапи очакванията са свързаните регламенти също да бъдат приемани на етапи, като се има предвид, че в края на процеса на приемане от Комисията Регламентът относно персонала в гражданското въздухоплаване ще обхваща част-FCL, част-MED и част-СС (т.е. правилата относно лицензирането на полетния екипаж и тяхното медицинско сертифициране, както и квалификацията на кабинния екипаж и неговата медицинска годност).
16. **Повечето реакции, получени по прилежащия регламент относно част-СС, публикуван с CRD**, са съсредоточени върху предлаганото изискване за замяна на атестациите за обучението по безопасност, издадени в съответствие с приложение III към Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета⁸, изменен с Регламент (ЕО) № 859/2008 на Комисията⁹ (наричани по-долу EU-OPS) с атестации на кабинния екипаж с нов формат, както и върху предлаганите преходни периоди.
17. **Прилежащият регламент, публикуван в това становище:** Общият принцип на „заварено положение“ за атестацията за обучението по безопасност, издадена в съответствие с EU-OPS на кабинния екипаж, участващ в операции на търговския въздушен транспорт на самолети, беше запазен и пояснен. Също така, съответните преходни периоди за тяхната замяна с атестации на кабинния екипаж по новия формат бяха удължени до 8 април 2017 г., подобно на периода, приложим за преиздаването на новия формат на съобразени с JAR свидетелства да правоспособност на пилоти, с цел:

⁷ Изключенията представляват вид преходна мярка, която дава възможност на държавите-членки да решат дали да отложат датата на изпълнение на дадена разпоредба в рамките на определен, нормативно установен срок.

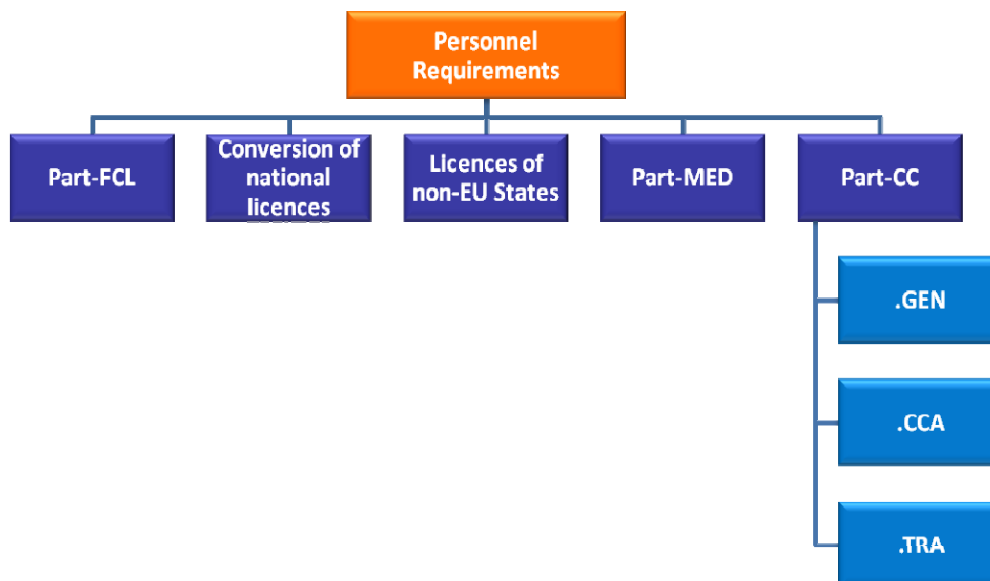
⁸ ОВ L 373, 31.12.1991 г., стр. 4–8.

⁹ ОВ L 254, 20.9.2008 г., стр. 1.

- предоставяне на повече време на държавите-членки и засегнатите заинтересовани страни що се отнася до издаването на атестация на кабинния екипаж по новия формат; и
- обхващане на различните ситуации на членовете на кабинния екипаж, които към датата на прилагане на този регламент притежават атестация за обучението по безопасност, издадена в съответствие с EU-OPS. Така се отчита фактът, че изискването за преминаване на обучение за тип въздухоплавателно средство в допълнение към първоначалното обучение преди издаването на атестациите за кабинния екипаж, първоначално предложено в NPA и CRD, е заличено, ограничавайки по този начин изискването за преминаване на първоначален курс на обучение.

Макар и това да е необичайно за полетния екипаж, опитът сочи, че членовете на кабинния екипаж могат да решат да спрат да летят за една или повече години. В такъв случай получените по време на първоначалното им обучение знания и квалификация не могат да се поддържат с летателен опит и свързаното задължително обучение и проверки, а валидността на първоначалното обучение изтича след определен период на земята.

18. В член 1 от прилежащия регламент са изброени измененията, които трябва да бъдат внесени в регламента на Комисията относно персонала в гражданското въздухоплаване, така че да се обхване кабинния екипаж, както следва:
- към „Обхват и приложимост“ е добавена точка за квалификацията на кабинния екипаж;
 - към „Определения“ е добавено определение на член на кабинния екипаж: Определението взема предвид промените в сектора на въздухоплаването след първоначалното издание на JAR-OPS 1, съдържало определението, което сега е в EU-OPS, и осигурява по-голяма правна сигурност. То обхваща всички задължения на кабинния екипаж и всички места, където той изпълнява някакви задължения (във и извън кабината на самолета, напр. след евакуация), и дава да се разбере, че този персонал трябва да бъде квалифициран, за да изпълнява изискваните задължения.
 - Добавен е нов член „Квалификация на кабинния екипаж и съответна атестация“, за да се конкретизира, че кабинният екипаж, участващ в операции на търговския въздушен транспорт на въздухоплавателните средства, посочени в член 4, параграф 1, букви б) и в) от Основния регламент, трябва да имат квалификация в съответствие с част-СС, а също и за да се опишат преходните мерки. Разгледан е и специфичният случай на членовете на кабинния екипаж, участващ в операции на търговския въздушен транспорт на хеликоптери, от които в момента не се изисква да притежават атестация за обучението по безопасност.
19. Член 2 от прилежащия регламент посочва датата на влизане в сила и предвижда изключения по отношение на разпоредбите за документацията и воденето на отчетността, както и за издаването на атестации за кабинния екипаж на членовете на кабинния екипаж, участващи в търговския въздушен транспорт с хеликоптери.
20. В графиката по-долу е показана структурата на част-СС като приложение V към прилежащия регламент за персонала в гражданското въздухоплаване, публикувана в настоящото становище.



Част-CC – Изисквания за квалификацията на кабинния екипаж

21. Предложенията за част-CC в CRD съдържаха изискванията за квалификацията и свързаната атестация, приложими за кабинния екипаж, участващ в операции на търговския въздушен транспорт. Тези изисквания са допълнени с оперативните изисквания, насочени към операторите на въздухоплавателни средства с кабинен екипаж, а също и с изисквания към органите, свързани с лицата, които притежават или кандидатстват за атестация за кабинен екипаж.
22. **Реакции по CRD** са представени от 35 коментатори както следва:
- 6 държави-членки: 3 от тях потвърждават своите опасения относно някои от предложенията в CRD, както и относно предложенията в NPA, макар и да подкрепят други промени.
 - 5 европейски организации на авиокомпаниите и 6 авиокомпани от 3 държави-членки потвърждават своето несъгласие относно обхвата на атестацията на кабинния екипаж въпреки промените, внесени в първоначалните предложения.
 - 13 организации на кабинния екипаж: всички те се оплакват, че предложенията в CRD са били значително занижени, и отправят искане да бъдат върнати първоначалните предложения по NPA.
 - 5 организации за обучение (ТО) и производители на устройства за обучение изразяват опасения относно липсата на общи изисквания за одобренията и устройствата за обучение на ТО и отправят искане за разработване на такива критерии или стандарти от EASA.
23. **Основни въпроси** – при разглеждането на получените реакции бяха идентифицирани следните въпроси:
- **Обхват на атестацията на кабинния екипаж:**
 - Предлаганото изискване за преминаване на специфично за съответния тип въздухоплавателно средство обучение в допълнение към първоначалния курс на обучение, преди да може да бъде издадена атестация на кабинния екипаж, изглежда е основният проблем. В мнозинството от реакциите се изразява мнението, че

атестацията следва да бъде издадена след преминаване на първоначалния курс на обучение, съгласно предвиденото в EU-OPS, изключвайки изискването за специфично за съответния тип въздухоплавателно средство обучение.

— **Условия за използването на атестацията от нейните притежатели:**

- Изискването атестацията да се носи при изпълнение на задълженията на борда на въздухоплавателното средство предизвиква разнообразни мнения.
- Изискването кабинният екипаж да бъде медицински годен, каквото изискване вече съществува в EU-OPS, беше напълно прието.

— **Изисквания за обучението:**

- В други реакции се изразява мнението, че подробната учебна програма следва да бъде определена в допълнение към правилата за прилагане и да има същия статут както съгласно EU-OPS, за да се гарантира надеждност и да се улесни признаването на атестациите на кабинните екипажи на територията на целия Европейски съюз.

24. **Последващ текст, предложен в становището:** правилата за прилагане за част-СС се съдържат в три подчасти, както е описано по-долу.

25. **Част-СС подчаст GEN – Общи изисквания**

- Подчаст GEN съдържа правилата за прилагане, които определят компетентния орган (CC.GEN.001) и обхвата (CC.GEN.005) на част-СС. Тя също така определя как се кандидатства за атестация за кабинен екипаж (CC.GEN.015) и минималната възраст за кандидатите (CC.GEN.020).
- Подчаст GEN съдържа и правила за прилагане в CC.GEN.025, които описват привилегиите, свързани с изискваната по част-СС атестация на кабинния екипаж, а също и условията за нейното използване и отговорностите на нейните притежатели. Потвърдени са изискванията, вече включени в EU-OPS, а именно за постоянна годност и за компетентност относно съответния тип въздухоплавателно средство. Изискването за носене на атестацията при упражняване на привилегиите беше прехвърлено в нови правила за прилагане „CC.GEN.030 Документация и водене на отчетност“ поради причините, описани в следващия параграф.
- Тези правила за прилагане бяха разработени, за да се поясни отговорността на притежателите на атестация във връзка с техните индивидуални професионални документи и документацията от обучението. След като разгледа представените разнообразни мнения, Агенцията счита, че подобно на всеки друг персонал в гражданското въздухоплаване, който трябва да спазва правилата, кабинният екипаж следва да е в състояние да демонстрира съответствие с тях във всеки един момент. Това е основната цел на всеки професионален документ, изискван от правилата за авиационна безопасност. Правилата за прилагане са насочени към повишаване на осведомеността и ангажираността на притежателите що се отнася до това да се гарантира, че те спазват приложимите правила и че свързаните документи са валидни и се поддържат в добро състояние. Те имат за цел да улеснят и наземните инспекции. Последната точка започва да придобива все по-голямо значение в настоящата авиационна среда, където се наблюдава нарастващ брой членове на екипажа на свободна практика и сезонни такива, както и членове на кабинния екипаж на непълен и пълен работен ден, които работят за повече от един оператор.

- Освен това, както предвижда Основният регламент (член 8, параграф 5, буква д)), атестациите на кабинния екипаж трябва да се поддържат. Тъй като атестацията на кабинния екипаж се издава след първоначалния курс на обучение, и то за неограничен срок при нормални условия, изискваното постоянно спазване на другите приложими правила за безопасността от притежателя може да бъде демонстрирано само ако атестацията е допълнена със списък на квалификациите за тип въздухоплавателно средство, които операторът предоставя на всеки притежател на атестация за кабинен екипаж, който наема на работа. Като се има предвид, че всички оператори трябва да разполагат със система за осигуряване на информация и актуализации относно безопасността на техния персонал, това се предлага като най-практичен вариант в сравнение с евентуалния административен процес на органа или одобрена организация за издаване и/ или потвърждаване на валидността на атестациите.

26. Част-СС подчаст ССА – Специални изисквания за атестация на кабинен екипаж

- Подчаст ССА съдържа правилата за прилагане, специално обръщащи внимание на издаването, валидността и временното прекратяване или отмяната на атестацията на кабинния екипаж. Атестацията на кабинния екипаж следва да бъде издадена след успешно преминаване на първоначалния курс на обучение и съответните изпити. Спазването на всички други приложими изисквания за обучението се запазва като условие за използването на атестацията от нейните притежатели, както беше посочено по-горе.
- Също така, както беше поискано в реакциите, получени от няколко държави-членки, задачата за издаване на атестацията (СС.ССА.100) може, по преценка на съответната държава-членка съгласно член 8, параграф 4 от Основния регламент, да бъде делегирана на организация, ако тази организация е одобрена за тази цел от компетентния орган.
- Правилата за прилагане в СС.ССА.105 относно валидността на атестацията на кабинния екипаж бяха променени и първоначално предложените условия за валидността бяха заменени от алтернативни предложения на представилите коментари, а именно валидността на атестацията да изтича в случай на временно прекратяване или отмяна от компетентния орган или ако притежателят не упражнява своите привилегии за период от над 60 месеца.
- Правилата за прилагане в СС.ССА.110 относно временното прекратяване и отмяна на атестацията на кабинния екипаж определят условия, които са много сходни с тези, приложими за другия персонал в гражданското въздухоплаване, и при които валидността на атестацията може да бъде временно прекратена или отменена от компетентния орган.

27. Част-СС подчаст TRA – Изисквания за обучение на кандидатите за атестация на кабинен екипаж и притежателите на такава атестация

Подчаст TRA съдържа правилата за прилагане, специално насочени към изискванията за обучението, които се основават главно на съответните изисквания по EU-OPS.

- Подробна учебна програма за първоначалния курс на обучение, изискван по СС.TRA.220, е определена в допълнение към тази част, със същия правен статут както по EU-OPS. Това следва да улесни признаването на

атестациите на кабинния екипаж на територията на целия Европейски съюз;

- Квалификацията или квалификацията за тип или вариант на въздухоплавателно средство съгласно CC.TRA.225, които отразяват действащите изисквания за обучението и проверките по EU-OPS, са определени като условия за използване на атестацията от нейните притежатели. Програмите за обучение ще бъдат определени в правилата за прилагане, насочени към операторите и обхващащи въздушните операции (част-CAT).

28. **Въпрос, който трябва да бъде разгледан в допълнителна нормотворческа задача**

Процесът на консултация показва широк консенсус сред повечето държави-членки и заинтересовани страни относно необходимостта от разработване на общи критерии или стандарти на равнище ЕС за одобрението на организациите за обучение за кабинния екипаж, за квалификацията на инструкторите и проверяващите и за средствата за обучение. Ето защо, при наличие на общо разбиране и съгласие за правното основание от страна на законодателя, Агенцията предлага тези въпроси да бъдат разгледани в бъдеща нормотворческа задача.

Кьолн, 19 април 2011 г.

P. GOUDOU

Изпълнителен директор