



СТАНОВИЩЕ № 04/2008

НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

от 5 септември 2008 г.

за Регламента на Комисията, изменящ Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 г. относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи

“Нови изисквания относно обучението на персонала за техническо обслужване, свързани със системите за връзка между електрическите инсталации”

I. Обща част

1. Целта на настоящото становище е да предложи на Комисията да измени Регламент (ЕО) № 2042/2003¹ на Комисията. Обхватът на настоящата дейност за разработване на правила е изложен в Мандат (ТоR) MDM.002 и е подробно описан по-долу.
2. Становището е прието съгласно процедурата, определена от Управителния съвет² на Европейската агенция за авиационна безопасност („Агенцията“) в съответствие с разпоредбите на член 19 от Регламент (ЕО) № 216/2008³ (наричан по-долу „Основния регламент“).

II. Консултации

3. Съобщение за предложено изменение (NPA) 2007-01⁴, съдържащо проектостановище за Регламент на Комисията, изменящ Регламент (ЕО) № 2042/2003, е публикувано на интернет страницата на Агенцията на 10 март 2007 г.
4. До крайния срок 13 юни 2007 г. Агенцията получи 116 коментара от национални органи, професионални организации и частни компании.
5. Всички получени коментари са разгледани и поместени в Документ с отговори на коментарите (CRD) 2007-01, публикуван на интернет страницата на Агенцията на 6 март 2008 г.⁵ Документът съдържа списък на всички лица и/или организации, предоставили коментари, и отговорите на Агенцията.

III. Същност на становището на Агенцията

6. Промените в Регламент (ЕО) № 2042/2003 са част от по-обширен пакет от мерки, иницирани от Агенцията за справяне с установените рискове за безопасността, свързани със системите за връзка между електрическите инсталации (EWIS) в големи самолети. Спецификациите за сертифициране на големи самолети (CS-25) са подобрени и разширени с цел да се увеличи безопасността на дизайна и да се подобри поддържането на летателната годност на тези системи.
7. Промените в Част-М и Част-66, предложени в настоящото становище, имат за цел да повишат осведомеността на целия персонал, участващ в поддържането на летателната годност, относно специфичните рискове за безопасността на системите за връзка между електрическите инсталации при дейностите по техническо обслужване и са описани по-долу.
8. Промяната в Част-М ще гарантира, че компетентността на персонала на организация за техническо обслужване на поддържането на летателната годност се контролира подходящо. По тази причина М.А.706 се изменя с цел да гарантира, че компетентността на персонала, участващ в управлението на поддържането на летателната годност, прегледа на летателната годност и проверките на качеството,

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

² Решение на Управителния съвет относно процедурата, която да се прилага от Агенцията при публикуване на становища, спецификации за сертифициране и инструктивни материали (Процедура за законотворчество). EASA MB 08-2007, 13.06.2007 г.

³ Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. 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 (ОJ L 79, 19.03.2008 г., стр. 1)

⁴ Вж. Законотворчески архив на http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

⁵ Вж. Законотворчески архив на http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

се оценява съгласно процедура. Освен това мярката ще установи съгласуваност със съответните изисквания за персонала на организациите за техническо обслужване по Част-145. Това означава, че проверката на компетентността трябва да включва оценка на персонала, занимаващ се с елементите на EWIS.

9. Промяната в Част-66 ще разшири изискванията за основни знания на персонала, отговарящ за сертифицирането на техническото обслужване, с два специфични елемента, свързани с EWIS. В допълнение, изискваните нива за основни знания в модул "Системи за връзка между електрическите инсталации (EWIS)" за сертифициращ персонал от категории В1 и В2, който има специфични привилегии по техническото обслужване на електрически системи, се увеличават от ниво 2 на ниво 3. Поради това е предложено изменение на Допълнение I (Изисквания за основни знания) към Част-66, но не е необходимо да се изменя Допълнение II (Основен изпитен стандарт) към Част-66.
10. Персонал, който вече има лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателно средство с признати курсове на обучение за определен тип и/или който вече е квалифициран като сертифициращ персонал по Част-145 (или помощен персонал), трябва да бъде надлежно обучен за елементите на EWIS чрез непрекъснато обучение (145.A35). Това означава, че в регламента вече са предвидени разпоредби и не е необходимо допълнително изменение на Част-145. Не е предложен график за специализирано обучение по EWIS, тъй като на всеки две години персоналът ще получава периодично обучение съгласно 145.A.35(г): счита се, че този период е обоснован и трябва да гарантира мрежа на пределна безопасност, тъй като именно персоналът, отговарящ за сертифицирането, проверява EWIS или извършва дейности по техническото обслужване, които могат да причинят влошаване на проводниците.
11. Агенцията е предоставила подробни приемливи средства за съответствие във връзка с обучението на техническия персонал по EWIS. AMC 20-21, AMC 20-22 и AMC 20-23⁶ представляват технически инструктивни материали за съставяне на учебни програми и за повишаване на осведомеността на персонала, участващ в управлението на поддържането на летателната годност и извършването на техническо обслужване.

IV. Оценка на въздействието на нормативната уредба

12. Както е посочено в точка б по-горе, измененията на Регламент (ЕО) № 2042/2003 са част от по-обширен пакет от мерки, инициирани от Агенцията за справяне с установените рискове за безопасността, свързани със системите за връзка между електрическите инсталации (EWIS) в големи самолети. Вследствие от оценката на въздействието на нормативната уредба за пълния пакет в NPA 2007-01 Агенция заключи, че предвидените промени на правилата и стандартите са оправдани при оценяване на различните въздействия на тези промени.
13. Тъй като описаните по-горе промени са взаимосвързани, трудно е да се разграничи конкретното въздействие върху безопасността, съотнесено към отделни компоненти на пакета процедури за разработване на правила. По отношение на целия пакет беше демонстрирано, че прилагането на новите правила ще предотврати 32,8 инцидента или произшествия, включително 1,2 фатални произшествия през следващите 25 години за флотата на САЩ от самолети транспортна категория. Екстраполирано за размера на европейската флотилия, това съставлява предотвратяване на 22,4 инцидента или произшествия с големи самолети, включително 0,8 фатални произшествия.

⁶ Решение № 2003/12/RM на Изпълнителния директор на Агенцията от 5 ноември 2003 г. за общите приемливи средства за съответствие за летателната годност на продукти, части и устройства («АМС-20»). Решението е последно изменено с Решение № 2008/004/R на Изпълнителния директор на Европейската агенция за авиационна безопасност от 25 април 2008 г.

14. Други ползи са спестяването на разходи чрез предотвратяване на неизправности в електрическите инсталации, причиняващи закъснения на полетите. Екстраполирано отново за европейската флотилия от данните, налични за САЩ, спестяванията биха добавили до 61 милиона EUR за период от 25 години.
15. Разходите за засегнатите участници могат да се разбият, както следва.
- Разходи за одобрени организации за обучение по Част-147, които ще трябва да обновят програмите си за обучение и изпитване по Част-66, за да включат новите разпоредби на Част-66.
В NPA 2007-07 вече е предвидено значително изменение на Допълнение I към Част-66. Това ще доведе до изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003 до края на тази година. Минималното адаптиране на програмите за обучение, необходимо с оглед на включването на елементите на EWIS, може да се комбинира с по-голямото адаптиране, произтичащо от споменатото съобщение. Поради това въздействието е пренебрежимо малко.
 - Разходи за организациите по Част-145, които ще трябва да обновят непрекъснатото обучение на персонала за техническо обслужване.
Необходимо е тези организации да обновяват непрекъснатото обучение на всеки 24 месеца с оглед на включването на технологични подобрения. Добавянето на елементите на EWIS в редовното обновяване на обучението няма да доведе до значително въздействие.
 - Разходи за организациите за управление на поддържането на летателната годност, които ще трябва да установят процедура и стандарт за установяване и контролиране компетентността на персонала.
Тези разходи не са пренебрежими, но не са периодични. В допълнение, поради 18-месечния срок на прилагане засегнатите организации ще могат да включат дейност по съставяне на специфична процедура и да установят стандарти в редовното обновяване на процедурите и стандартите, както се изисква от системния подход за управление на качеството. Поради това цялостното въздействие не се счита за значително.
16. Агенцията заключава, че предложените мерки ще имат положителен ефект върху безопасността и минимално негативно икономическо въздействие върху засегнатите организации. На база горните наблюдения Агенцията счита предложените мерки за оправдани.

Кьолн, 5 септември 2008 г.

П. Гуду
Изпълнителен директор