



СТАНОВИЩЕ № 04/ 2010

НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

от 26 август 2010 г.

**относно Регламент XXX/2010 на Комисията за определяне на правилата за
прилагане
на лицензиране на пилоти**

I. Общи положения

1. Целта на настоящото становище е да съдейства на Комисията при определяне на правила за прилагане на лицензиране на пилоти. Регламент (ЕО) № 216/2008¹ на Европейския парламент и на Съвета (наричан по-долу „Основен регламент“), изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009², установява подходяща и изчерпателна рамка за определяне и изпълнение на общи технически изисквания и административни процедури в областта на гражданското въздухоплаване.
2. Целта на предлаганите правила е да се създадат изисквания, пропорционални на правата, предоставени от съответното свидетелство за правоспособност, и да се гарантира яснота, правна сигурност и приложимост на нормативния акт. Те отчитат развитието на Европейския съюз и международното право (ИКАО), както и хармонизацията с правилата на други органи на основните партньори на Европейския съюз, както се посочва в целите на член 2 от Основния регламент. Освен това, те се основават на Стандартите и препоръчаните практики на ИКАО и на приетите Общи авиационни изисквания (JAR), и са строго съобразени с правото на ЕС, по-специално с Основния регламент. Предлаганите правила са изготвени при надлежно отчитане на безопасността, регулаторните принципи и настоящото разделение на текста между актове със задължителна правна сила и актове с незадължителна правна сила. Включени са и разпоредби, произтичащи от Уведомления за предложено изменение на JAR-FCL, които са били в напреднал етап на приемане в системата на Обединените авиационни организации (JAA), но не са преминали пълния регулаторен процес поради закриване на JAA.

II. Консултация

3. Уведомление за предложено изменение (NPA) 2008-17 беше публикувано на интернет страницата на Европейската агенция за авиационна безопасност („Агенцията“) на 5 юни 2008 г. с цел консултация с всички заинтересовани страни в съответствие с член 52 от Основния регламент и член 5, параграф 3, и член 6 от Процедурата за нормотворчество³
4. NPA 2008-17 е разделено на три отделни документи:
 - NPA 2008-17a съдържа Обяснителната бележка към NPA с подробни обяснителни записки както за Част-FCL, така и за Част-MED, а също и сравнителни таблици между JAR-FCL 1, 2 и 3 и предложенията, направени в NPA.
 - NPA 2008-17b съдържа проектопредложенията за Правилата за прилагане и свързаните AMC и GM за лицензиране на пилоти (Част-FCL).
 - NPA 2008-17c съдържа проектопредложенията за Правилата за прилагане и свързаните AMC и GM за свидетелствата за медицинска годност за пилоти (Част-MED).

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).

² Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване и за отмяна на Директива 2006/23/ЕО (ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51).

³ Решение на Управителния съвет относно процедурата, която да се прилага от Агенцията за издаването на становища, сертификационни спецификации и инструктивни материали (процедура за нормотворчество). EASA MB 082007, 13.6.2007 г.

5. Оценката на въздействието на законодателството за Част-FCL беше публикувана в края на октомври 2008 г., както и NPA 2008-22f, и беше отворена за консултации до 15 април 2009 г.
6. Поради обема на получените коментари и в съответствие с работната програма, установена от Агенцията в съгласие с Комисията и Управителния съвет, беше взето решение Документът за отговор на коментари (ДОК) по NPA 2008-17 да бъде разделен и публикуван на етапи.
7. При прегледа и изготвянето на отговори на коментарите и внасянето на необходимите промени в текста на NPA Агенцията беше подпомагана от групата за преразглеждане за FCL.001⁴ Тази група беше създадена в съответствие с Процедурата за нормотворчество и включваше членове на основната редакционна група за FCL.001, както и други експерти от Агенцията, националните въздухоплавателни органи и индустрията, които не са участвали в първоначалния етап на разработване. Агенцията също така разчиташе на допълнителни експертни знания винаги, когато това се налагаше от сложността на разглежданите въпроси, и това е подчертано в някои случаи в приложение II към ДОК на NPA 2008-17b.
8. ДОК по NPA 2008-17b (Част-FCL) беше публикуван на интернет страницата на Агенцията на 9 април 2010 г. Всички получени коментари по NPA 2008-17b бяха взети под внимание и включени в различните съответни части на ДОК заедно с отговорите на Агенцията.
9. ДОК по NPA 2008-17b беше отворен за реакции от страна на заинтересованите страни в продължение на 2 месеца, както е регламентирано в Процедурата за нормотворчество. До изтичането на крайния срок 9 юни 2010 г. за ДОК по NPA 2008-17b Агенцията получи общо 534 реакции от над 200 лица, в т.ч. национални въздухоплавателни органи, професионални организации, общи въздухоплавателни организации с нестопанска цел, частни дружества/лица. Всички получени реакции във връзка с ДОК по NPA 2008-17b бяха отчетени и взети под внимание за окончателното изготвяне на Становището за „Правилата за прилагане на лицензиране на пилоти“.

III. Съдържание на становището на Агенцията

10. Основният регламент упълномощава Комисията да приема правила за прилагане във връзка с Основния регламент и съществените изисквания за лицензирането на пилоти, които следва да отразяват съвременните технологии, включително най-добрите практики и научния и техническия напредък в областта на обучението на пилоти.
11. Настоящото становище съдържа предложенията на Агенцията за Правилата за прилагане на Основния регламент що се отнася до лицензирането на всички пилоти, участващи в експлоатацията на въздухоплавателни средства по член 4, параграф 1, букви б) и в) от Основния регламент, както и издаването на свидетелства на инструкторите и проверяващите, участващи в обучението и проверките на тези пилоти. Тези предложения се основават на изискванията на JAR-FCL 1 и 2, Стандартите и препоръчваните практики на ИКАО, приложение I, и на действащите национални разпоредби.
12. Становището засяга всички свидетелства и квалификационни класове за самолети и вертолети, включени в JAR-FCL 1 и 2. То също така включва предложения за:

⁴ Можете да прегледате състава на групата за преразглеждане на интернет страницата на Агенцията на .

- нови свидетелства за други категории въздухоплавателни средства: планери, аеростати, цепелини и въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка;
 - ново Свидетелство за правоспособност на пилот на леки въздухоплавателни средства (LAPL) за пилотите, участващи в нетърговска експлоатация на въздухоплавателни средства с опростена тяга, чиято максимална излетна маса (МТОМ) не превишава 2 000 kg;
 - нови квалификационни класове за специфични дейности: квалификационни класове за теглене на планери и теглене на рекламни плакати, квалификационен клас за фигурен пилотаж, квалификационен клас за планински терени и квалификационни класове за пилоти, извършващи полетни изпитания категория 1 и 2.
13. Текстът, предложен в настоящото Становище, отразява направените промени в първоначалните предложения на Агенцията (публикувани в NPA 2008-17b) в резултат от публичната консултация (публикувана в ДОК по NPA), а също и някои промени, внесени с цел отразяване на получените реакции по ДОК.
14. По ДОК бяха получени общо 534 реакции. Разпределението на реакциите по отношение на отделните Подчасти е показано в таблица 1 по-долу.

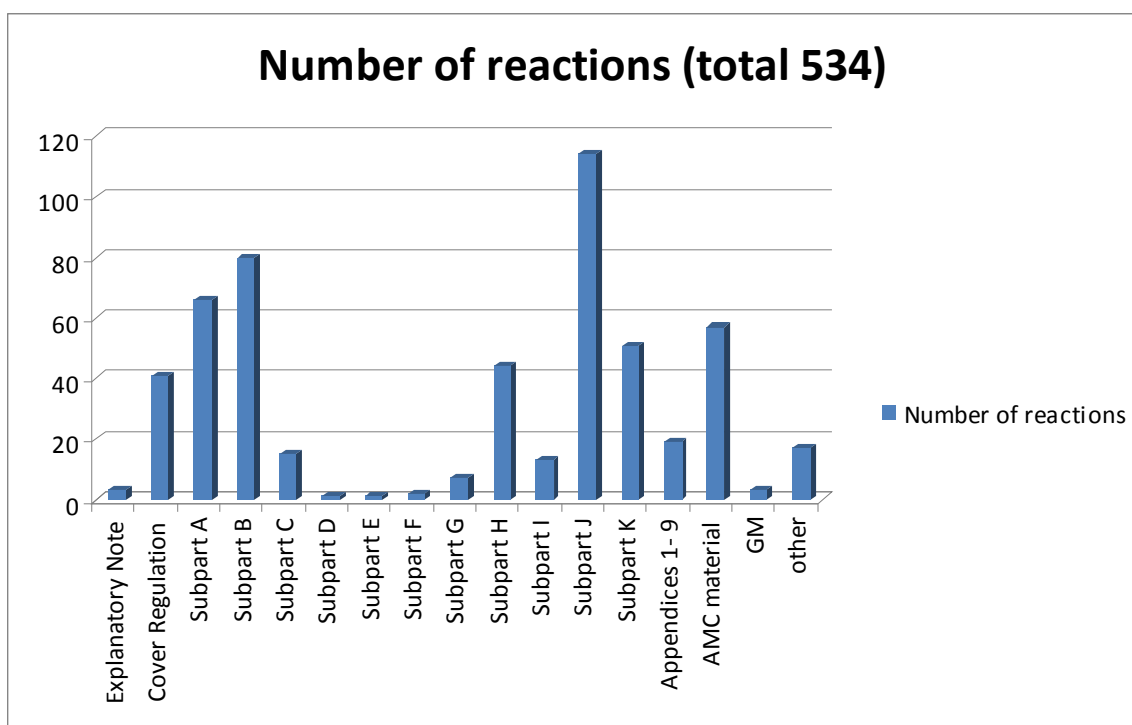


Таблица 1: Разпределение на реакциите по ДОК

15. След внимателна оценка на получените реакции, в текста на ДОК бяха внесени следните промени:
- а) редакционни промени, стандартизиране на текста и пояснения;
 - б) промени, свързани с коментари по NPA, които са били приети от Агенцията, но съответстващите промени в текста са били пропуснати в ДОК;
 - в) усъвършенстване на текста, добавено в ДОК след получени коментари по NPA;
 - и
 - г) промяна в текста, засягаща ограничаването на правата на притежателите на свидетелство за правоспособност за аеростат, планер, въздухоплавателно средство, задвижвано от силова установка, и цепелин, които са на възраст между 60 и 65 години и които участват в търговския въздушен транспорт

(FCL.065), след коментари и реакции по ДОК и с цел хармонизиране на правилата с практиките в няколко държави-членки.

16. По отношение на т. 15, буква а) по-горе, редакционни промени се наложиха, тъй като реакциите по ДОК, както и редакцията в самата Агенция показаха непоследователност на текста в ДОК. Примери за тези промени са:
- а) стандартизирано използване на съкращения като например заместването на „туристически мотопланер“ с „TMG“, „одобрена организация за обучение“ с „АТО“, „взаимодействие в многочленен екипаж“ с „MCC“, „тренажор“ и „тренажор за имитация на полета“ с „FFS“, „полетен проверяващ“ с „FE“ и т.н.;
 - б) стандартизирано използване на главни букви като например заместването на „Раздел“ с „раздел“, „Параграф“ с „параграф“, но също и на „тази част“ с „тази Част“ и т.н.;
 - в) стандартизиране на терминологията като например заместването на „тренажори“ или „тренажори за имитация на полета (FF)“ с „FFS“, „орган“ с „компетентен орган“, „задвигвано от силова установка“ с „въздухоплавателно средство, задвигвано от силова установка“ „Част-OPS“ с „приложими изисквания за въздушните операции“ и т.н.
17. По отношение на т. 15, буква в) по-горе, получените реакции доведоха до няколко промени:
- а) Подчаст А: беше променено определението на „втори пилот, който поема задълженията при крейсерски полет“. Определението беше добавено в ДОК след коментари по NPA. Впоследствие Агенцията получи многобройни реакции по това ново определение и ги счете за полезни с оглед на поясняването на текста.
 - б) Подчаст Б: FCL.110.S беше изменено чрез добавяне на изискване за 50 км самостоятелен полет по маршрут за LAPL(S).
 - в) Подчаст В:
 - i) пояснение, че притежателят на PPL може да работи като инструктор срещу възнаграждение също и за квалификационните класове и удостоверенията, включени в PPL или LAPL;
 - ii) размерите на обшивките на аеростатите бяха прекласифицирани.
 - г) Подчаст Й:
 - i) Бяха въведени промени в FCL.905.FI, за да се разширят правата на полетните инструктори (FI) да извършват летателен инструктаж във връзка с издаването, потвърждаването на валидността или подновяването на удостоверения за Инструктор за планински терени (MI) и Инструктор за тренажорно обучение (STI).
 - д) Приложения 1–9:
 - i) Приложение 3 обхваща изискванията за курсовете на обучение за издаването на CPL и ATPL. Към глава „А. Интегриран курс за ATP – самолети“ беше добавен допълнителен параграф с цел тя да бъде приведена в съответствие с глава „Б. Интегриран курс за CPL/IR – самолети“:

„е) 5 часа, които следва да се изпълнят на самолет, сертифициран за превоз на най-малко четирима души, с витло с променяща се стъпка и прибиращо колесник.“ Тази формулировка беше приета за глава „Б. Интегриран курс за CPL/IR – самолети“ след получаването на коментари по NPA. В реакцията се посочваше, че предвид факта, че в края и на двата курса на обучение се получава по същество едно и също свидетелство, а именно CPL/IR (A), както и че практическото обучение е

еднакво за двата курса на обучение, горепосоченият параграф следва да бъде добавен и в глава „А. Интегриран курс за АТР – самолети“.

- ii) Приложение 7 обхваща изискванията за летателните проверки във връзка с издаването на разрешение за пилотиране по прибори. Беше получена реакция, в която се посочваше, че определени елементи от списъка на елементите за проверка трябва да бъдат обозначени с 'o', което означава, че тези елементи „следва да бъдат изпълнявани само по прибори“. Тази промяна вече беше приета от групата за преразглеждане по FCL.001 по време на прегледа на NPA, но в ДОК не бяха внесени съответните промени преди публикуването му.
 - iii) Приложение 9 обхваща обучението, летателните и професионалните проверки за MPL, ATPL, квалификацията за тип/клас, и професионалните проверки за разрешенията за пилотиране по прибори. В приложение 9, А., параграф 6, е променена формулировката за продължителността на проверката. В реакциите по ДОК се посочва, че позоваването на използването на тренажори за пълна имитация на полета (FFS) за проверката не е в съответствие с JAR-FCL, а продължителността на проверката не е подходяща за определени видове проверки. По тази причина задължението да се използват FFS винаги когато има такива, беше утвърдено, а продължителността на проверките за разрешение за пилотиране по прибори и квалификация за еднопилотен клас/тип беше променена на 60 минути.
18. По отношение на т. 15, буква г) по-горе, отчитайки както получените коментари по NPA, така и реакциите по ДОК, и след допълнителен анализ на приложение 1, 2.1.10, на ИКАО и JAR-FCL 1 и 2 Агенцията преразгледа този параграф и реши да го промени за определени категории въздухоплавателни средства. В съответните коментари и реакции се отправяше искане напълно да се премахне ограничението на търговските права на хората на възраст между 60 и 64 години за планери, аеростати, целелини и въздухоплавателни средства, задвижвани от силова установка. Основните аргументи са, че правилото на ИКАО обхваща само международните полети, че пенсионните правила в Европа не обхващат тези пилоти, които ще трябва да престанат да пилотират на възраст 60 години, тъй като управляват еднопилотни въздухоплавателни средства в операции на търговския въздушен транспорт, и че в някои държави-членки пилотите на аеростати не са обект на каквито и да било възрастови ограничения съгласно националните разпоредби. Агенцията реши да запази изискванията съгласно приложение 1 на ИКАО за категориите самолет и вертолет, тъй като те вече са регламентирани в JAR-FCL 1 и 2, а също и за да се даде възможност на всички други категории да се ползват с права за операции на търговския въздушен транспорт до навършването на 65 години без ограничения. Ограничението от 65 години за операции на търговския въздушен транспорт беше запазено за всички пилоти с оглед на синхронизирането с приложение 1 на ИКАО, като се има предвид, че изискването на ИКАО се основава на анализ на рисковете за безопасността. Посочената по-горе промяна се разминава с приложение 1 на ИКАО и държавите-членки трябва да знаят, че следва да подадат информация за различия до ИКАО по тази точка.
19. Освен посочените по-горе промени Агенцията получи реакции във връзка със съдържанието на приложения 1–9 от две важни групи заинтересовани страни:
- а) организация, която представлява група авиокомпани. Тази организация поиска съдържанието на приложения 1–9 да бъде прехвърлено в АМС, за да могат държавите-членки да разработят алтернативни АМС за провеждането на обучение и проверки, основани на компетентност и доказателства, незабавно след попълването на свързания документ на ИКАО.
 - б) организация, която представлява група пилоти на самолети. Тази организация поиска съдържанието на приложения 1–9 да бъде запазено в текста на

правилата, за да се избегне ситуация, при която обучението и проверките на пилотите следват различни разпоредби в отделните държави-членки, тъй като това според тях представлява заплаха за безопасността.

Агенцията активно участва в работата на ИКАО относно обучението, основано на компетентност и доказателства, и признава значението на този нов метод на обучение и подкрепя неговото прилагане. Бъдещият документ на ИКАО обаче ще обхваща изцяло нови методи на обучение и проверки, които ще имат отражение върху всички съответни регламенти и ще доведат до съществени промени. Този въпрос следва да се разгледа в отделна нормотворческа задача, която вече е включена в Програмата за нормотворчество в съответствие с Процедурата за нормотворчество. Поради тази причина, а също и за да се запази съответствието с действащите регламенти, Агенцията реши да запази съдържанието на приложения 1–9 в правилата.

20. Някои реакции на Подчасти Б и В са съсредоточени върху признаването или приемането на полетното време на въздухоплавателни средства по приложение II с оглед на изпълнението на изискванията за допустим максимален изминал срок или за признаване във връзка с LAPL или PPL. Агенцията разбира, че е необходимо да се даде пояснение по този въпрос и такова ще бъде включено в нормотворческата задача за FCL.002.

Кьолн, 26 август 2010 г.

P. GOUDOU

Изпълнителен директор