



**Становище № 06/ 2010**

**НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ**

**от 29 ноември 2010 г.**

**относно възможността 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**

***„Един и множество сертификати за повторно пускане в експлоатация по част  
145“***

## I. Общи коментари

1. Целта на настоящото становище е да поясни позицията на Агенцията по отношение на възможността за изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията<sup>1</sup> във връзка с издаването на „Един и множество сертификати за повторно пускане в експлоатация по част 145“. Причините за тази нормотворческа дейност са описани по-долу.
2. Становището беше прието съгласно процедурата, определена от Управителния съвет на Европейската агенция за авиационна безопасност („Агенцията“)<sup>2</sup> в съответствие с разпоредбите на член 19 от Регламент (ЕО) № 216/2008<sup>3</sup> („Основния регламент“).
3. Параграф 145.A.50, буква а) от приложение II към Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията гласи следното: „Сертификатът за повторно пускане в експлоатация се издава от упълномощения сертифициращ персонал от името на организацията, когато е проверено, че цялото заявено техническо обслужване е извършено от организацията в съответствие с процедурите, посочени в 145.A.70, като се отчита наличието и използването на данните за техническо обслужване, посочени в 145.A.45, както и че няма несъответствия, които да застрашават сериозно безопасността на полетите“.

Освен това параграф 145.A.50, буква б) гласи, че „Сертификатът за повторно пускане в експлоатация се издава при завършване на всяко техническо обслужване, преди полета“.

От текста на параграф 145.A.50, буква б) може да се изведат следните две тълкувания:

- **Тълкуване 1:** Трябва да има един сертификат за повторно пускане в експлоатация, който да покрива цялото техническо обслужване, извършено преди полета [след като 145.A.50, буква б) гласи „Сертификатът за повторно пускане в експлоатация ...“].
- **Тълкуване 2:** Техническото обслужване, извършено преди полета, може да бъде разделено на произволен брой компоненти [след като 145.A.50(б) гласи „...при завършване на всяко техническо обслужване“], като за всеки от тези компоненти на техническото обслужване се издава сертификат за повторно пускане в експлоатация.

---

<sup>1</sup> 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 (ОВ L 315, 28.11.2003 г., стр. 1). Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 962/2010 на Комисията от 26 октомври 2010 г. (ОВ L 281, 27.10.10 г., стр. 78).

<sup>2</sup> Решение на Управителния съвет относно процедурата, която да се прилага от Агенцията за издаването на становища, сертификационни спецификации и инструктивни материали. EASA MB 08-2007 от 11.06.2007 г. (Процедура за нормотворчество).

<sup>3</sup> 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). Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. (ОВ L 309, 24.11.2009 г., стр. 51).

4. Тази нееднозначност на регламента доведе до различни методики за повторно пускане на въздухоплавателните средства в експлоатация в Европа, включително един сертификат или множество сертификати за повторно пускане в експлоатация и варианти/комбинации от двата вида, всеки от тях със своите предимства и недостатъци, които могат да се обобщят както следва:
- **Един сертификат за повторно пускане в експлоатация:** Сертификатът за повторно пускане на въздухоплавателното средство в експлоатация се издава от едно лице след едно или няколко действия по техническо обслужване, надлежно утвърдени от упълномощен персонал.
    - Предимства:
      - Пилотът получава един сертификат за повторно пускане в експлоатация, който го информира, че е извършено цялото техническо обслужване, заявено от оператора.
      - Ако се прилага правилно, това трябва да гарантира, че всички действия по техническо обслужване са адекватно координирани.
    - Недостатъци:
      - Означава, че обхватът на работа/разрешителното на лицето, подписало единичния сертификат за повторно пускане в експлоатация (и неговата организация), трябва да покрива всички задачи, обхванати от сертификата.
      - Пълната отговорност за всички действия по техническо обслужване принадлежи на това лице.
      - Трудно приложимо в случаите, където в мероприятие по техническо обслужване са ангажирани няколко организации за техническо обслужване.
  - **Множество сертификати за повторно пускане в експлоатация:** Издават се няколко сертификата за повторно пускане в експлоатация, като всеки от тях е свързан с определени задачи по техническото обслужване.
    - Предимства:
      - Всеки сертифициращ персонал и всяка организация може да носи отговорност само за задачите по техническо обслужване, които е извършил/а и сертифицирал/а.
    - Недостатъци:
      - Пилотът получава няколко сертификата за повторно пускане в експлоатация, което затруднява проверката на това дали е извършено цялото техническо обслужване, заявено от оператора.
      - Не се изясняват въпросите относно необходимите дейности по координация между различните сертифициращи служители или между различните организации.
5. За да отговори на тези въпроси, Агенцията създаде нормотворческа задача (145.012) и редакционна група, съставена от представители на органите, асоциации на персонала

за техническо обслужване на въздухоплателни средства, представители на индустрията и експерти от ЕААБ.

6. Задачата на групата е описана в съответното техническо задание (ТЗ), публикувано на интернет страницата на Агенцията на адрес:  
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

В този документ се посочва, че:

„В Европа съществуват едновременно две системи за повторно пускане в експлоатация: единичен сертификат и множество сертификати за повторно пускане в експлоатация. Това може да доведе до неправилно разбиране и евентуално до проблеми с безопасността. Поради това индустрията и националните въздухоплателни органи поискаха този въпрос да се изясни, така че ако е възможно, да остане само една система.“

7. Въпреки това извършената работа в рамките на задача 145.012 доведе до извода, че не е разумно да се запази само една от тези системи, тъй като всяка от тях има своите предимства и недостатъци. По-добре е да се създаде система, която взема ползите и от двете системи, като същевременно осигурява гъвкавост на оператора и на организациите за техническо обслужване. Тази система следва да гарантира и ясно да уведомява пилота, че всички задачи са изпълнени и координирани по подходящ начин, да осигурява ясна линия на отговорностите и в същото време да позволява използването на обичайни практики, като например предаване на техническо обслужване когато са установени дефекти (т.е. безразрушителни прегледи) или когато въздухоплателното средство е оставено в неodobrena конфигурация (т.е. демонтаж на двигател с цел съхранение).

Всичко това допълнено с достатъчно приемливи средства за съответствие и инструктивни материали (AMC/GM), следва да осигури по-висока степен на хармонизация по време на изпълнението и подобряване на безопасността.

## **II. Консултация**

8. Въз основа на данните, получени от редакционната група, Агенцията публикува Уведомление за предложено изменение (NPA) 2007-09 на 28 юни 2007 г. на своята интернет страница на адрес: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
9. До крайния срок на 28 октомври 2007 г. (който включваше едномесечно удължаване на първоначалния 3-месечен срок за консултации) Агенцията получи 242 коментара от национални въздухоплателни органи, професионални организации и частни компании.
10. Коментарите, получени чрез външната консултации по NPA, показаха значително безпокойство сред националните органи и заинтересованите страни относно сложността и последствията от концепцията, предложена в NPA.
11. За да се отговори на тези опасения, беше създадена група за преразглеждане, съставена от членовете на работната група, отговаряща за изготвянето на NPA, плюс един експерт от отдела по стандартизация (ЕААБ) и един експерт от индустрията, представляващ Асоциацията на европейските регионални авиокомпани (ERA). Целта беше да се изготви съответния CRD (Документ с отговори на коментарите).

12. След като разгледа коментарите, групата за преразглеждане реши да опрости значително предложената концепция, като същевременно запази целите на задачата. Промените биха могли да се обобщят по следния начин:

а. Концепцията, предложена в NPA, която се основава на издаването на три отделни сертификата [Сертификат за предаване на техническо обслужване (MRC), Сертификат за предаване на базово техническо обслужване (BMRC), и Сертификат за повторно пускане в експлоатация (CRS)], е заменена с много по-опростена концепция, която се основава на издаването на един или няколко сертификата за повторно пускане в експлоатация и на окончателен сертификат за повторно пускане в експлоатация. По-специално:

1. Сертификати за повторно пускане в експлоатация (CRS):

- Те се издават от всяка организация по част 145, която участва в мероприятие по техническо обслужване.
- Тяхната цел е да удостоверят извършеното от тази организация техническо обслужване и поради това трябва да се издават от сертифициращ персонал със съответната категория лиценз и квалификационен клас за тип/група.
- Организацията по част М, подчаст Ж (CAMO) може да реши дали предпочита да използва технически дневник когато се предава всяка отделна задача, или технически дневник когато задачите се подписват и след това се предават като съвкупност от задачи.
- Те могат да се издават дори когато са открити несъответствия (т.е. безразрушителен преглед, извършен от организация с квалификация D1, при който са установени пукнатини) или дори когато въздухоплавателното средство е оставено в конфигурация, негодна за полет (т.е. работната заявка изисква демонтаж на двигателите с цел съхранение), дотолкова, доколкото това е надлежно регистрирано в CRS и е съобщено на CAMO.

Въпреки това всички тези несъответствия или неодобриени конфигурации в крайна сметка трябва да бъдат коригирани или отстраняването им да бъде адекватно отложено, със съответните CRS.

- Сертифициращият персонал поема пълна отговорност за техническото обслужване и отложените компоненти, обхванати от сертификата за повторно пускане в експлоатация, издаден от него.

2. Окончателен сертификат за повторно пускане в експлоатация (Окончателен CRS):

- Издава се от организация по част 145, определена от CAMO за тази цел.
- Неговата цел е да удостовери и да уведоми пилота, че цялото техническо обслужване, заявено от CAMO, е извършено или адекватно отложено. Въпреки това, неговата роля не е да сертифицира извършеното техническо обслужване или да сертифицира отложените компоненти, тъй като това вече е направено чрез съответните CRS, описани по-горе. Това е причината, поради която например сертифициращ персонал от категория В1 с подходящ квалификационен клас за тип/група може да

издаде окончателен CRS, обхващащ линейно и базово техническо обслужване.

- В резултат на това сертифициращият персонал, издаващ окончателния CRS, изцяло разчита на CRS, издадени от всяка от организациите по част 145, и на координацията, осъществявана при следване на процедурите, определени от CAMO, и при съблюдаване на условията на договора между CAMO и организацията по част 145.
- б. Декларацията за съответствие, съдържаща се в CRS, както и в окончателния CRS, е идентична с тази, съдържаща се в настоящите правила.
- в. GM 145.A.50, въведено в NPA с цел да се даде по-добро описание на процеса на сертифициране и да се приведат примери за техническите дневници, беше премахнато поради следните причини:
1. Новата предложена система е много по-проста, което прави излишни насоките за процеса на сертифициране.
  2. Примерите за технически дневник вече са въведени като AMC материал към част М (отговорност на оператора), под точка М.А.306, буква а) от AMC. В допълнение, 145.A.50 на AMC вече включва насоки за това как организация по част 145 може да попълва техническия дневник на оператора.
- г. Концепцията за Първична организация за техническо обслужване (PMO), въведена в NPA, беше премахната. Вместо това, в М.А.708, буква б), подточка 7 и в М.А.708, буква б), подточка 7 от AMC беше подчертано, че отговорността за координацията остава на организацията за ръководство на поддържането на летателната годност (CAMO). Това беше пояснено и в МА306, буква а), подточка 3 от AMC.
- д. В МА306, буква а), подточка 3 от AMC беше пояснено, че макар издаването на окончателен сертификат за повторно пускане в експлоатация от организация по част 145 да удостоверява, че цялото техническо обслужване, заявено от CAMO, е извършено или адекватно отложено, това не означава непременно, че въздухоплавателното средство е летателно годно в този момент. CAMO продължава да носи отговорност за летателната годност на въздухоплавателното средство, както и за осигуряване, че всички изисквания за продължаване на летателната годност са били изпълнени преди съответния полет. Това беше целта на декларацията за техническо обслужване, изисквана по точка М.А.306, буква а), подточка 3.
- е. Предложените промени в NPA под точка 145.A.55 „Документация за техническо обслужване“ бяха премахнати поради по-опростения процес на сертифициране и премахването на PMO.
- ж. За да се осигури достатъчно време на засегнатите заинтересовани страни и компетентните органи, беше предложено влизането в сила да бъде една година след публикуването на новия регламент в *Официален вестник на Европейския съюз*.
13. Предложените промени и отговорите на всички коментари, получени по време на външната консултация по NPA, бяха публикувани от Агенцията в CRD 2007-09 на 5 август 2010 г. Този CRD може да бъде открит на интернет страницата на Агенцията на адрес:  
[http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

14. След като беше публикуван CRD 2007-09, на 30 септември 2010 г. Агенцията организира работна среща в Кьолн, за да разясни неговото съдържание и да помогне на заинтересованите страни да разберат предложението преди да представят реакции. Обратната връзка, получена по време на работната среща, включваше следното:
- Някои компетентни органи поискаха удължаване на срока за представяне на реакции по CRD, за да имат повече време да обмислят информацията, получена по време на работната среща. Агенцията се съгласи и удължи стандартния двумесечен срок за представяне на реакции с още 3 седмици – до 26 октомври 2010 г.
  - Няколко компетентни органа, организации за техническо обслужване и асоциация на авиокомпаниите продължиха да се противопоставят на предлаганата концепция, най-вече по отношение на окончателния CRS, който те разбират като прехвърляне на отговорности от оператора/ CAMO към организацията по част 145.
  - Стана ясно, че е необходима допълнителна работа, за да се изяснят отговорностите на оператора/ CAMO, което е въпрос, обмислян от Агенцията като част от бъдеща нормотворческа дейност (задача M.029, чието изпълнение е планирано да започне през 2011 г.).
15. В резултат на външната консултация по CRD 2007-09, която приключи на 26 октомври 2010 г., Агенцията получи реакции от:
- пет компетентни органи: министерството на транспорта на Австрия, САА-Дания, САА-Нидерландия, САА-Швеция, САА-Обединеното кралство.
  - 11 организации и асоциации: Aerlyper, Aircraft Engineers International (AEI), Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Association of European Airlines (AEA), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, UK), Baines Simmons Limited, International Air Carrier Association (IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Norwegian Union of Licensed Engineers (NFO) и Transavia.com.
  - 89 частни лица (повечето от тях лицензиран персонал за техническо обслужване).

Тези реакции са анализирани по-подробно в приложението.

### III. Съдържание на становището на Агенцията

#### а. Съображения, свързани с политиката

16. Настоящото становище взема предвид, доколкото е възможно, предложенията, направени от много от заинтересованите страни и националните органи, които взеха участие в обсъждането и представиха реакции по CRD.
17. Тук Агенцията би искала да отбележи, че обратната връзка, получена от общността на персонала за техническо обслужване на въздухоплавателни средства и притежателите на лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателни средства (както от асоциации, така и частни лица) ясно подкрепят предложението в CRD.
18. Все пак и въпреки че броят на заинтересованите страни и компетентните органи, които дават негативни коментари по предложението в CRD, намаля значително по отношение на NPA, тези коментари показват (вж. приложението към настоящото становище), че все още има значително несъгласие с предложението от страна на следните заинтересовани страни и компетентни органи:
  - Компетентни органи: САА-Обединеното кралство, САА-Нидерландия, САА-Дания, САА-Швеция и министерството на транспорта на Австрия.
  - Асоциации на авиокомпани: „Association of European Airlines (AEA)“ и „International Air Carrier Association (IACA)“.
  - Индивидуални авиокомпани: 'Transavia.com'.
  - Организации за техническо обслужване: „KLM Engineering & Maintenance“ и „Nayak Aircraft Service NL“.
  - Организации за обучение/ консултантски организации: „Baines & Simmons Limited“.
  - Малък брой частни лица.
19. В тази обратна връзка се изтъкват следните основни опасения:
  - Счита се, че задачата не е добре обоснована от гледна точка на безопасността и че тя е излишна.
  - Счита се, че има значително въздействие върху индустрията поради необходимостта от изменение на процедури и документи, както и необходимостта от предоставяне на обучение.
  - Счита се, че някои отговорности на CAMO (най-вече функцията по координация и издаването на окончателния CRS) се прехвърлят на организацията за техническо обслужване. Освен това се поставя под въпрос ползата от окончателния CRS.
  - За линейното и базовото техническо обслужване следва да са разработени различни процедури.
  - Необходимо е допълнително да се поясни част М, по-специално:
    - отговорности и процедури на CAMO.



- издаване, актуализиране и разпространение на „декларацията за техническо обслужване“.
  - различия между CRS, окончателен CRS и „декларация за техническо обслужване“, както и връзката им със статута на техническото обслужване/летателната годност на въздухоплавателното средство.
20. Обратно на изразеното мнение от някои заинтересовани страни и компетентни органи, Агенцията счита, че може да бъде приета нормотворческа дейност с цел подобряване на безопасността дори и да няма данни за произшествия, пряко свързани с конкретния въпрос. Нормотворческа дейност не се предприема само в резултат от произшествия: тя може да бъде предприета и когато обратната връзка от заинтересованите страни и компетентните органи сочи, че има много различни тълкувания на едни и същи изисквания, много от тях противоречащи на намерението на регулатора. Такъв е случаят когато регламентът е неясен или когато е налице липса на инструктивни материали.
21. В конкретния случай на тази задача, както е посочено в Техническото задание, задачата беше предприета по искане на заинтересованите страни и компетентните органи. Освен това коментарите, получени по време на етапа на консултация по NPA и CRD, коментарите, получени по време на работната среща, проведена на 30 септември 2010 г., и проведените обсъждания между Агенцията и компетентните органи по време на последните конференции по стандартизация, показаха на Агенцията, че все още има значителен брой погрешни тълкувания, както и области, в които регламентът може и да не е напълно последователен или прецизен що се отнася до част 145 и отговорностите на CAMO, а също и по отношение на отговорността на сертифициращия персонал при предаване на техническото обслужване.
22. Освен това, Агенцията се запозна с Бюлетин 9/2010 на AAIB (издаден от подразделението за разследване на авиационни произшествия, Обединеното кралство), свързан със сериозно произшествие, настъпило на 12 януари 2009 г. и включващо „Боинг“ 737, регистрация G-EZJK. Това произшествие е в резултат на процес, при който операторът връща въздухоплавателно средство, което преди това е било на лизинг, и при който операторът и неговият доставчик на базово техническо обслужване са използвали различни договори с трети компании за извършване и контролиране на цялото свързано техническо обслужване като отделни пакети работа. Сред другите препоръки за безопасност, съдържащи се в този Бюлетин на AAIB, Препоръка за безопасност 2010-072 препоръчва Агенцията да преразгледа правилата и насоките в OPS1, част M и част 145, за да се гарантира, че те адекватно разглеждат комплексното, извършвано на няколко равнища и възлагано на подизпълнители техническо обслужване, както и начина на работа. Тя също така подчертава необходимостта от оценяване на цялостната организационна структура, интерфейси, процедури, роли, отговорности и квалификации/компетентност на ключовия персонал на всички нива на подизпълнение.
23. Това укрепи мнението на Агенцията, че е имало и все още има необходимост от нормотворческа дейност в тази област.
24. Агенцията счита също, че всяка нормотворческа дейност оказва въздействие – което трябва да бъде сведено до минимум. Фактът, че трябва да бъдат изменени процедури и документи, или че трябва да бъде предоставено обучение, е обща черта за почти всяка

промяна на регламента, но това въздействие трябва да бъде компенсирано от ползите от нормотворческата дейност.

25. Във връзка с тази задача Агенцията продължава да счита, че от предложения текст в CRD има следните ползи:

- Ясна линия на отговорностите:
  - Сертифициране на техническото обслужване (CRS): С издаването на CRS всяка организация по част 145 сертифицира и носи отговорност за своята собствена работа, дори и в случаите, където работата е непълна или оставя въздухоплавателното средство в състояние, в което то е негодно за полет. Това може да направено дори в още по-големи подробности, така че всеки сертифициращ персонал да удостоверява своята собствена работа (техен собствен CRS).
  - Окончателно предаване на въздухоплавателното средство (окончателен CRS) на пилота:
    - Само по отношение на техническо обслужване, заявено от CAMO.
    - Разчита на сертифицирането на извършеното техническо обслужване със CRS.
  - Отговорността за летателната годност на въздухоплавателното средство и за определяне на процедурите за координация продължава да бъде на CAMO.
- Работата може да се сертифицира дори ако са открити несъответствия (т.е. безразрушителен преглед, извършен от организация с квалификация D1, при който са установени пукнатини) или дори когато въздухоплавателното средство е оставено в конфигурация, негодна за полет (т.е. работната заявка изисква демонтаж на двигателите с цел съхранение).
- Пилотът получава един сертификат (окончателен CRS), който го информира, че цялото техническо обслужване, заявено от оператора, е извършено.
- Ако се прилага правилно, това трябва да гарантира, че всички действия по техническо обслужване са адекватно координирани.

26. Освен това в преходните мерки в CRD Агенцията предложи да се намали въздействието върху заинтересованите страни и компетентните органи.

## **6. Заключение**

27. Поради това становището на Агенцията е, че за разрешаване на въпроса с издаването на един или множество сертификати за повторно пускане в експлоатация е необходима нормотворческа дейност, и че предложението в CRD е изпълнило тази цел. Независимо от това Агенцията признава също, отчитайки получените коментари, че предложението може да се нуждае от известно подобрене. Освен това Препоръка за безопасност 2010-072, издадена от AAIB в Бюлетин 9/2010, показва, че тази задача може да бъде недостатъчна, за да реши някои от проблемите. В действителност, в предложението не са разгледани отговорностите на CAMO и отношението им към летателната годност на въздухоплавателното средство. Този въпрос трябва да бъде изяснен. Въпреки това въпросът за отговорностите на CAMO се планира да бъде разгледан от задача M.029,

включена в Програмата за нормотворчество, която трябва да започне през 2011 г. Затова Агенцията реши да обедини тези две дейности, които са взаимосвързани.

**28. В резултат, окончателното становище на Агенцията е, както следва:**

- **Приключване на задача 145.012, без на този етап да се предлагат промени в действащите регламенти или AMC/GM материали.**
- **В съответствие с Препоръка за безопасност 2010-072 на AAIB, съдържаща се в Бюлетин 9/2010, извличане на ползите от извършената работа по време на задача 145.012 и разширяване на обхвата на задача M.029, чието изпълнение е планирано да започне през 2011 г., за да се разгледат едновременно следните два въпроса:**
  - **отговорностите на CAMO и организациите по част 145 и**
  - **процедурите за техническо обслужване, координация, предаване на въздухоплавателните средства и определяне на летателната годност.**

**IV. Оценка на въздействието на законодателството**

29. Тъй като настоящото становище не предлага промяна на действащия регламент или на AMC/GM, не съществува свързано въздействие.

Кьолн, 29 ноември 2010 г.

P. GOUDOU  
Изпълнителен директор

**ПРИЛОЖЕНИЕ: Реакции по CRD 2007-09****Реакции в подкрепа на предложените изменения:**

- (1) **Aircraft Engineers International (AEI), Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, UK), Norwegian Union of Licensed Engineers (NFO), и 75 от 89 частни лица (повечето от тях лицензиран персонал за техническо обслужване)** подкрепят съдържанието на текста, предложен в CRD 2007-09. Сред изложените от тях причини са:
- Предложението премахва неяснотите в действащия регламент и насърчава хармонизирането на процедурите за сертифициране, което е особено необходимо поради съществуващата тенденция на увеличаване на аутсорсинга и предоставянето на техническо обслужване от трета страна.
  - Предложението ясно определя отговорностите.
  - Предложението не засяга задълженията на CAMO за упражняване на контрол.
  - Статутът на техническото обслужване на въздухоплавателното средство е ясен на летателния екипаж.
  - Предложението ще повиши безопасността.

**Реакции с искане за незначителни промени в предложените изменения:**

- (2) Освен някои незначителни промени във формулировките **Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT)** предлага следното:
- В 145.A.50, буква б), точка 1 от АМС допълнително да се поясни, че с издаването на окончателен CRS въздухоплавателното средство се счита за „готово за пускане в експлоатация“ след техническо обслужване.
  - Сертифициращият персонал, издаващ окончателния CRS, да гарантира, че всички оплаквания във връзка с техническото обслужване са коригирани и/ или отложени от съответното упълномощено лице, а не просто да провери дали е издаден съответния CRS.
  - Да се поясни смисъла на изречението „цялото техническо обслужване, заявено от оператора, е извършено или адекватно отложено“, което се съдържа в 145.A.50(б).
  - Допълнително да се поясни значението на понятието „подписване (заверяване)“, съдържащо се в 145.A.65, буква б), точка 3 от АМС.
- (3) **Aircraft Engineers International (AEI), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, UK) и определен брой частни лица** искат изрично да се поясни, че правата по категория А не включват „откриване и отстраняване на системни повреди“.

Агенцията отбелязва, че този въпрос е разгледан в задача 66.006 и в Становище 05/2009.

- (4) **„Aerlyper“** иска допълнително да се поясни въпросът за квалификационните класове, изисквани за организациите за техническо обслужване и за притежателите на лицензи по част 66, така че да могат да издават окончателен CRS.
- (5) **Едно частно лице** иска възможността за предаване на „ежедневна или еквивалентна на нея проверка“ след издаването на окончателен CRS да бъде разширена и да обхваща и задачи с интервал от до седем дни за MRB/MPD.

#### **Реакции, противопоставящи се на предложените изменения:**

- (6) Освен че смятат, че NPA е трябвало да бъде изцяло оттеглено, **Association of European Airlines (AEA)** и **„KLM Engineering & Maintenance“** отхвърлят предложението в CRD като посочват следните причини:
- CAMO е в много по-добра позиция от организацията по част 145 да изпълнява задълженията, свързани с повторното пускане в експлоатация на въздухоплавателните средства.
  - Предлаганите промени са против доказаните принципи на действащия регламент, прехвърляйки отговорности от CAMO на организацията по част 145.
  - Предлаганият окончателен CRS съдържа декларации за съществуването на CRS и пълнотата на техническото обслужване, заявено от CAMO и извършено от други организации за техническо обслужване, което според тях е отговорност и привилегия на CAMO.
  - Предложението не позволява на сертифицирания персонал от категория А да подписва окончателния CRS, ако в техническото обслужване участват и други лица.
  - Няма доказан риск за безопасността, а ползата за сигурността е надценена, като промяната представлява риск по време на преходния период.
  - Икономическото въздействие върху организациите по част 145 е подценено, включително обучението и изменението на процедурите и на Техническия дневник.
- AEA и KLM предлагат EAAБ да направи оценка на процедурите в областта на част М и да остави част 145 непроменена ако бъде доказан предполагаемият риск по действащите регламенти.
- (7) **„IACA International Air Carrier Association“** отхвърля предложението в CRD като посочва следните причини:
- Изразява несъгласие, че липсата на стандартизация на сегашната система води до възможни допълнителни проблеми с безопасността.
  - Положителното въздействие на предложението по отношение на безопасността е надценено и не е оправдано.
  - Окончателният CRS ще доведе до възможни проблеми с безопасността за организациите и органите.

- Не вижда необходимост от окончателен CRS, тъй като счита, че:
  - Ако има само една организация по част 145, която да работи по въздухоплавателното средство, тя има възможност да издава CRS за всяка задача или за група от задачи. В крайна сметка, организацията по част 145 може да издаде един CRS за цялата работа, която е извършила и координирала съгласно работната заявка на CAMO, което не е нещо ново, а е общоприето.
  - Ако организация по част 145 е възложила дейности на други организации по част 145, тази организация по част 145 може да реши да издаде един CRS за всички работи, извършени и координирани съгласно работната заявка на CAMO, което не е нещо ново, а е общоприето.
  - Ако CAMO е сключила договор с няколко организации по част 145, окончателният CRS прехвърля отговорностите на CAMO на организацията по част 145.
- От гледната точка на пилота окончателният CRS създава заблуждаващо чувство за завършеност, защото във всички случаи пилотът трябва да направи проверка за декларациите за техническо обслужване, свързани с плановото и извънпланово техническо обслужване, отложените компоненти и т.н.
- Ще има отрицателно въздействие поради необходимостта от нови ръководства с описания, процедури, инструкции за работа, обучение, технически дневници, договори.
- Ще има социално и културно въздействие в рамките на индустрията.

IACA предлага следното:

- Да се запазят и двата варианта с един и множество сертификати за повторно пускане в експлоатация.
- Да не се прилага концепцията за окончателен CRS.
- Ако ЕААБ все още счита, че вариантът с издаване на един сертификат за повторно пускане в експлоатация е необходим за случаите, където CAMO сключва договор с няколко организации по част 145, този документ не трябва да бъде определян като „CRS“, а като „резюме“.

(8) **„Nayak Aircraft Service NL“** отхвърля предложението в CRD като посочва следните причини:

- Не вижда основание за задачата и не счита, че това предложение подобрява безопасността на полетите.
- Има прехвърляне на отговорности от CAMO на организацията по част 145, с която е сключен договор. Отговорността за окончателния CRS трябва да е на CAMO.
- Окончателният CRS е административен документ и трябва да се нарича „декларация за техническо обслужване“ или „административен окончателен“.
- Окончателният CRS се изисква за всички дейности по линейно и базово техническо обслужване, а Nayak счита, че следва да се прави разграничение между линейно и базово техническо обслужване.

- Подобно на сертифициращия персонал от категория В и С, персоналът от категория А също трябва да може да издава окончателен CRS независимо от обхвата на задачите, тъй като това е административна задача.

„Nayak Aircraft Service NL“ предлага предложените промени напълно да се оттеглят.

(9) **„Transavia.com“** отхвърля предложението в CRD като посочва следните причини:

- Не вижда основание за задачата.
- Положителното въздействие по отношение на безопасността е надценено.
- Предложението размива отговорностите.
- Концепцията за окончателен CRS е излишна за операторите, които сключват договор само с една организация по част 145.
- Ще има отрицателно въздействие поради необходимостта от нови ръководства с описания, процедури, инструкции за работа, обучение, технически дневници, договори.
- Ще има социално и културно въздействие в рамките на индустрията и националните органи.

(10) **„Baines Simmons Limited“** отхвърля предложението в CRD като посочва следните причини:

- Предложението прехвърля отговорността за координация на техническото обслужване от CAMO на организацията по част 145.
- Предложението включва два различни вида сертификати за пускане в повторна експлоатация (CRS и окончателен CRS) с еднакъв текст.
- Налице е неяснота в действащия регламент между част М и част 145, където организацията за техническо обслужване „повторно пуска въздухоплавателни средства в експлоатация“ що се отнася до отделните задачи, но това не означава непременно, че въздухоплавателното средство е годно за полет.

„Baines Simmons Limited“ предлага следното:

- ЕААБ трябва да насочи усилията си към разработване на регламент/АМС материал към част М във връзка с М.А.306, буква а), точка З, „декларация за техническо обслужване“, по-специално относно начина, по който тя трябва да се актуализира и своевременно да се разпространява по отношение на всяко мероприятие по техническо обслужване, а не само на мероприятията по базово техническо обслужване.
- ЕААБ трябва да обезкуражи собствениците/операторите да създават комплексни механизми със сключване на договор за техническо обслужване, които могат да доведат до сложни сценарии, при които на пилота се представят няколко организации по част 145, особено в случаите на линейно техническо обслужване.
- Ако ЕААБ все още иска да има два различни варианта на повторно пускане в експлоатация, тогава те трябва да бъдат доста различни, като се прави разграничение между „сертифициране на техническото обслужване“ и „повторно пускане в експлоатация“.

- Създаване на по-подходящо „предаване на техническо обслужване“ в рамките на част 145 и по-правилно определяне на „повторно пускане в експлоатация на летателно годно ВС“ в част М.
- (11) Освен че счита, че NPA трябва да бъде изцяло оттеглено или да бъде ограничено до AMC/GM материал, **САА-Нидерландия, министерството на транспорта на Австрия и г-н Walter Gessky (представител на Австрия в Комитета на ЕААБ)**, отхвърлят предложението в CRD като посочват следните причини:
- Положителното въздействие по отношение на безопасността е много ограничено, докато същевременно на индустрията се налага голяма бюрократична и административна тежест.
  - Окончателният CRS размива съществуващото разделение на отговорностите между CAMO и организациите по част 145, най-вече в областта на координацията на дейностите по техническо обслужване. Отговорностите на CAMO се прехвърлят на организацията по част 145.
  - Окончателният CRS създава заблуждаващо чувство на сигурност в пилота, тъй като той невинаги знае (или трябва да знае) какво техническо обслужване е било заявено.
  - В случая на въздухоплавателни средства, които не участват в търговския въздушен транспорт, предложението може да доведе до риск от объркване на пилота, главно ако техническо обслужване е извършено както от организация по част 145, така и от организации за техническо обслужване по подчаст Е. В този случай не винаги може да има окончателен CRS.

САА-Нидерландия, министерството на транспорта на Австрия и г-н Walter Gessky предлагат да не се прави нищо.

- (12) Освен че считат, че NPA трябва да бъде изцяло оттеглено или да бъде ограничено до AMC/GM материал, **САА-Дания** отхвърля предложението в CRD като посочва следните причини:
- Предложението усложнява съществуващите системи вместо да ги пояснява.
  - Положителното въздействие по отношение на безопасността е много ограничено, докато същевременно на индустрията се налага голяма бюрократична и административна тежест. Това включва нови процедури и документи, както и огромна задача по внедряването им в организациите.
  - Окончателният CRS размива съществуващото разделение на отговорностите между CAMO и организациите по част 145, най-вече в областта на координацията на дейностите по техническо обслужване. Отговорностите на CAMO се прехвърлят на организацията по част 145.
  - CRS може да създаде впечатление в пилота, че въздухоплавателното средство е годно за полет, без той да знае, че трябва да има окончателен CRS.

САА-Дания предлага само да се преразгледат съществуващите AMC/GM материали, за да се поясни тълкуването на CRS.



(13) **САА-Швеция** отхвърля предложението в CRD като посочва следните причини:

- Предложението превръща концепцията за повторно пускане в експлоатация в по-голям проблем, отколкото действително е, като я прави по-сложна и с различни варианти.
- Всички оператори трябва да разработят своя система за технически дневници и сертифициране на техническото обслужване (CRS), дори ако не използват повече от една организация за техническо обслужване към дадения момент.
- Всички оператори трябва да променят своята система за технически дневници, тъй като много от тях са разработили нещо друго.
- Всички организации за техническо обслужване трябва да разработят процедури и да обучат своя персонал. Това създава разходи без да се повишава нивото на безопасност.
- Ако някоя CAMO/оператор иска да използва повече от една организация за техническо обслужване за едно и също мероприятие по техническо обслужване, тя/той трябва да поеме пълна отговорност. Правната система днес предоставя достатъчно възможности за организиране на използването на повече от една организация за техническо обслужване в едно и също мероприятие по ТО.
- Ясната днес „концепция за отговорностите“ на CAMO и организацията по част 145 ще бъде размита. Това унищожавя „концепцията за ясна работна заявка“.
- Определената организация по част 145 ще изпитва трудности при координацията поради липсата на информация/достъп до другите договори за техническо обслужване.
- По-голямата част от сертифициращия персонал ще се сблъска с необходимостта от полагане на излишни подписи, което ще доведе до объркване за какво точно се подписва. Стойността и смисълът на подписите ще бъдат намалени.
- Организацията по част 145, която работи както със сертифицирани за CAT, така и със несертифицирани за CAT въздухоплавателни средства, трябва да разполага с две системи за сертифициране на техническото обслужване.
- Какво е положението с отговорностите по координацията в случаите, където „самостоятелна“ CAMO има договор с оператор, който отговаря на М.А.201, буква и), а операторът има сключени договори с организации за техническо обслужване по част 145 и подчаст Е?
- Как ще се извършва сертифицирането на техническото обслужване в случаите, където един оператор, който отговаря на М.А.201, буква и) и който използва система за технически дневници със CRS и окончателен CRS, има сключени договори с организации за техническо обслужване по част 145 и подчаст Е?

САА-Швеция предлага само да се пояснят отговорностите на CAMO/оператора в М.А.708.

(14) **САА-Обединеното кралство** се противопоставя на предложението в CRD като посочва следните причини:

- САА-Обединеното кралство не забелязва конкретни опасения относно безопасността в тази област, които да изискват действия от страна на Агенцията.

- Предложението усложнява работните практики в организацията по част 145, което води до излишна бюрокрация и неопределена полза за безопасността.
- Усложнява отношенията и размива отговорностите между CAMO и организацията по част 145, с която е сключен договор.
- Декларацията за окончателния CRS не трябва да бъде CRS съгласно 145.A.50, тъй това е административна задача, която не попада в определението за техническо обслужване, посочено в член 2 от Регламент (ЕО) № 2042/2003.
- Предложението не позволява на сертифициращия персонал от категория А да подписва окончателния CRS, ако в техническото обслужване участват и други лица. САА-Обединеното кралство предлага да се разделят плановото линейно техническо обслужване и обикновеното отстраняване на дефекти, което позволява в такъв случай окончателният CRS да се издава от сертифициращ персонал от категория А, дори ако работата е била извършена от други лица.
- САА-Обединеното кралство не подкрепя идеята организациите от квалификационен клас В, С и D, които извършват работа по въздухоплателното средство, да могат да издават CRS на нивото на въздухоплателното средство, и счита, че трябва да се използва формуляр 1.
- Примерите за технически дневник, съдържащи се в 145.A.50 от AMC, не са достатъчно точни, тъй като не съдържат например отправка към детайли на серийни компоненти. Това може да доведе дотам да се смята, че полетата, съдържащи се в примерите, са достатъчни.

(15) **Едно частно лице** отхвърля предложението в CRD като посочва следните причини:

- Предложението включва два различни вида сертификати за пускане в повторна експлоатация (CRS и окончателен CRS) с еднакъв текст.
- Лицето, подписващо окончателния CRS, не носи отговорност за работата, обхваната от други CRS.
- Това лице вижда непоследователност във факта, че ежедневната проверка може да се подписва след окончателния CRS без да се издава друг окончателен CRS.

Това лице предлага една от двете възможности:

- Премахване на окончателния CRS и замяната му с декларация в Техническия дневник в смисъл, че техническото обслужване е било извършено и/или отложено от съответно лицензирания/упълномощения/одобрения персонал и въздухоплателното средство е безопасно за полет. Декларацията в единичния CRS с два подписа (B1 и B2) трябва да е достатъчна.
- Ако окончателният CRS се запази, тогава на него трябва да има два подписа (B1 и B2) с цел сертифициране и поемане на отговорност за всички задачи.

Това лице предлага също персоналът от категория B2 да участва в сертифицирането на ежедневната проверка.

(16) **Две частни лица** отхвърлят предложението в CRD, като посочват следните причини:

- Предложението е в подкрепа на операторите за сметка на безопасността, което позволява допълнителен аутсорсинг на техническото обслужване.
  - Този аутсорсинг насърчава съществуването на организации за техническо обслужване, специализирани в определени работи, което затруднява придобиването на знания и опит по цялото въздухоплавателно средство от страна на техния сертифициращ персонал, което е необходимо за получаването на лиценз.
- (17) **Едно частно лице** изразява несъгласие с факта, че окончателният CRS може да бъде издаден от едно лице, дори ако това лице изобщо не е допринесло за извършеното техническо обслужване и дори ако част от работата е извън обхвата на неговия лиценз.
- (18) **Едно частно лице** изразява мнение, че предложението в CRD е излишно, тъй като всички области вече са обхванати и развити до такава степен, че това е ежедневна стандартна дейност за индустрията.
- (19) **Едно частно лице** коментира, че предложението премахва отговорността от лицата, отговарящи за техническото обслужване на въздухоплавателните средства.

#### **Други реакции:**

- (20) **Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT)** задава въпроса дали предложението в CRD вече включва разширяване на правата по B2 (NPA 2007-07) в 66.A.20, подточка 3.
- Агенцията отбелязва, че CRD не включва тази промяна, тъй като тя все още не е официално прието от Комисията. Разширяването на правата по B2 е част от процеса на приемане на Становище 05/2009.
- (21) **Едно частно лице** отправя искане САА-Обединеното кралство да се върнат към пълен устен изпит за получаване на лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателни средства.
- Агенцията отбелязва, че това е невъзможно по действащите регламенти на ЕС.
- (22) **Едно частно лице** неправилно представя по този CRD 2007-09 коментар, свързан с NPA 2010-09, по отношение на термините „сключване на договор“ и „сключване на договор с подизпълнител“.
- (23) **Едно частно лице коментира следното:**
- Подкрепя хармонизирането на начина, по който въздухоплавателното средство повторно се пуска в експлоатация.

- Подкрепя концепцията за множество сертификати за повторно пускане в експлоатация, тъй като тя възлага отговорност единствено на лицето, което сертифицира работа.
- Отбелязва, че концепцията за един сертификат за повторно пускане в експлоатация насърчава издаването на CRS без да се вижда или да се знае какво е направено по въздухоплавателното средство, особено за големите и сложни работи, а също и спомага за извършване на техническото обслужване от неквалифициран персонал.
- Изцяло възразява против практиката, където много работи се подписват от одобрени от компанията лица без никакъв лиценз.