AVIZUL NR. 07/2011

AL AGENŢIEI EUROPENE DE SIGURANŢĂ A AVIAŢIEI

din 13 decembrie 2011

referitor la un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 din 24 septembrie 2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate şi mediu a aeronavelor şi a produselor, reperelor şi dispozitivelor, precum şi certificarea întreprinderilor de proiectare şi producţie

ŞI

referitor la un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 din 20 noiembrie 2003 privind menţ inerea navigabilităţ ii aeronavelor ş i a produselor, reperelor ş i dispozitivelor aeronautice şi autorizarea întreprinderilor şi a personalului cu atribuţii în domeniu

ŞI

referitor la un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (UE) nr. xxxx/2012 de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la operaţiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European şi al Consiliului

ŞI

referitor la un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1178/2011 de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţ ia civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European şi al Consiliului

„Date de conformitate operaţională”

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Rezumat

Prezentul aviz propune modificări ale mai multor norme de punere în aplicare pentru a introduce conceptul de date de conformitate operaţională (*Operational Suitability Data*, OSD). Conceptul de OSD a fost introdus în Regulamentul (CE) nr. 216/2008, ca parte a primului pachet de extindere.

Noile norme vor garanta faptul că anumite date, necesare pentru operarea în condiţii de siguranţă, sunt disponibile pentru operatori şi utilizate de către aceştia. Aceste date sunt considerate specifice unui tip de aeronavă şi trebuie, prin urmare, produse de proiectantul respectivului tip. Acestea constau în:

— programa minimă de formare pentru calificarea de tip a pilotului;

— datele de referinţă ale aeronavei pentru confirmarea calificării pentru simulatoare;

— programa minimă de formare pentru calificarea de tip a personalului de certificare a întreţinerii ;

— date specifice tipului pentru formarea echipajului de cabină; şi

— lista master a echipamentului minim (*master minimum equipment list*, MMEL).

OSD propuse de proiectant vor fi aprobate de către AESA, împreună cu certificarea de navigabilitate.

Odată aprobate, OSD trebuie utilizate de către operatorii şi întreprinderile de formare în momentul stabilirii cursurilor lor personalizate de formare şi a MEL.

Este de aşteptat ca OSD să contribuie la reducerea decalajului dintre navigabilitate şi operaţiuni.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Notă explicativă

I. Generalităţi

1. Scopul prezentului aviz este de a propune Comisiei modificarea Regulamentului (CE) nr. 1702/2003[1], a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003[2], a Regulamentului (UE) xxxx/2012[3] şi a Regulamentului (UE) 1178/2011[4]. Domeniul de aplicare al acestei activităţi de reglementare este prezentat în Termenii de referinţă (TdR) 21.039 şi este descris în detaliu mai jos.

2. Prezentul aviz se adoptă cu respectarea procedurii specificate de Consiliul de administraţie al Agenţiei Europene de Siguranţă a Aviaţiei (denumită în continuare „agenţia")[5], în conformitate cu dispoziţiile articolului 19 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008[6] (denumit în continuare „regulamentul de bază").

3. Norma propusă ţine seama de evoluţia legislaţiei Uniunii Europene şi internaţionale (OACI) şi de armonizarea cu reglementările celorlalte autorităţi ale principalilor parteneri ai Uniunii Europene, aşa cum s-a stabilit prin obiectivele de la articolul 2 din regulamentul de bază. Norma propusă:

   a. prevalează asupra standardelor şi practicilor recomandate (SARP) ale Organizaţiei Aviaţiei Civile Internaţionale (OACI). Produsele rezultate din procesarea datelor de conformitate operaţională (OSD), programele de formare şi lista master a echipamentului minim (MMEL) sunt necesare pentru stabilirea cursurilor de formare şi a MEL, care sunt, de asemenea, necesare în temeiul anexelor 1 şi 6 ale OACI. Cu toate acestea, cerinţa de stabilire a OSD de către producătorul de aeronave, ca parte a procesului de certificare de tip, nu este inclusă în anexa 8 a OACI.

   b. se abate în următoarele puncte de la normele FAA S.U.A şi ale Autorităţii aeronautice de transport din Canada (TCCA). Atât FAA, cât şi TCCA au procese pentru evaluarea conformităţii operaţionale a noilor tipuri de aeronave şi a tipurilor derivate. Rezultatele acestor evaluări sunt utilizate pentru publicarea unei MMEL stabilite de către autoritate sau pentru aprobarea cursurilor de formare pentru echipajul de zbor şi cel de cabină. Cu toate acestea, evaluarea operaţională nu necesită o contribuţie obligatorie din partea producătorilor de aeronave.

---

[1] Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei din 24 septembrie 2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate şi mediu a aeronavelor şi a produselor, reperelor şi dispozitivelor, precum şi pentru certificarea întreprinderilor de proiectare şi producţie (JO L 243, 27.9.2003, p. 6). Regulamentul astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1194/2009 din 30 noiembrie 2009 (JO L 321, 8.12.2009, p. 5).

[2] Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 privind menţ inerea navigabilităţ ii aeronavelor ş i a produselor, reperelor ş i dispozitivelor aeronautice şi autorizarea întreprinderilor şi a personalului cu atribuţii în domeniu (JO L 315, 28.11.2003, p. 1). Regulamentul astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (UE) nr. 1149/2011 din 21 octombrie 2011 (JO L 298, 8.12.2009, p. 1).

[3] „Regulamentul OPS" care urmează a fi publicat.

[4] Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerinţelor tehnice şi a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviaţ ia civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European şi al Consiliului (JO L 311, 25.11.2011, p. 1).

[5] Decizia Consiliului de administraţie cu privire la procedura pe care agenţia trebuie să o aplice pentru eliberarea avizelor, a specificaţiilor de certificare şi a materialelor de îndrumare (procedura de reglementare). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

[6] Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European şi al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviaţiei civile şi instituirea unei Agenţii Europene de Siguranţă a Aviaţiei şi de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 şi a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p. 1). Regulamentul astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 din 21 octombrie 2009 (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

4. În prezent, aprobarea datelor necesare pentru operarea în condiţii de siguranţă a unui anumit tip de aeronavă, cum ar fi programa minimă de formare pentru calificarea de tip a pilotului, formarea de tip a echipajului de cabină şi MMEL, este responsabilitatea autorităţilor aeronautice naţionale (AAN). Pentru a promova uniformitatea, membrii autorităţilor aeronautice comune (*Joint Aviation Authorities*, JAA) au decis să urmeze un proces de aprobare unic acceptabil pentru toţi — Consiliul de evaluare a operaţiunilor comune (*Joint Operations Evaluation Board*, JOEB). Fiecare JOEB a fost alcătuit de la caz la caz şi este compus din părţile interesate relevante, inclusiv autorităţi din afara JAA, dacă este necesar, care să examineze condiţiile operaţionale de utilizare a unui tip de aeronavă care au drept rezultat recomandări pentru formarea de tip şi MMEL. Procesul JOEB sub umbrela JAA a fost un mecanism voluntar. În ciuda unei astfel de activităţi comune, fiecare autoritate implicată trebuia să transpună recomandările în sistemul său legislativ şi administrativ naţional. În consecinţă, rezultatul final poate fi diferit de cel al procesului JOEB. După desfiinţarea JAA în 2008, procesul OEB a continuat sub auspiciile agenţiei, cu acordul autorităţilor membre ale fostului organism JAA. A rămas un mecanism voluntar.

5. Procesul (J)OEB nu a inclus o evaluare a programei minime de formare pentru calificarea de tip a personalului de certificare a întreţinerii. Prin urmare, cursurile de formare pentru acest tip de personal au fost elaborate şi aprobate sub responsabilitatea autorităţilor naţionale cu respectarea cerinţelor generale din partea 66. Aceste cursuri ar putea varia nu numai în lungime, dar şi în ceea ce priveşte subiectele incluse.

6. Unul dintre principalele obiective ale instituirii sistemului AESA a fost asigurarea uniformităţii. Prin urmare, agenţia a recomandat în Avizul nr. 3/2004[7] referitor la modificarea regulamentului de bază ca informaţiile operaţionale legate de tipul de aeronavă, cum ar fi informaţiile elaborate în cadrul procesului (J)OEB, să fie obligatorii pentru toate aeronavele operate de către operatorii din UE. Acest lucru putea fi obţinut prin adoptarea unei decizii a agenţiei pe baza unei modificări a regulamentului de bază. Cu toate acestea, Comisia Europeană a considerat că o astfel de decizie poate fi adoptată numai de către agenţie, în cazul în care este direct legată de produsul la care se referă (decizie individuală cu un destinatar clar). Conform propriei interpretări a Tratatului CE şi jurisprudenţei Curţii Europene de Justiţie, agenţiile nu pot stabili standarde obligatorii general aplicabile. Prin urmare, propunerea de modificare a regulamentului de bază a fost schimbată, astfel încât aceste elemente operaţionale suplimentare să poată fi aprobate de către agenţie prin conectarea acestora la TC a aeronavei.

7. Comisia Europeană a modificat Avizul nr. 3/2004 al agenţiei pentru a ţine seama de constrângerile legale menţionate mai sus şi a propus instituirea unor specificaţii suplimentare pentru operarea unui anumit tip de aeronavă ca parte a certificării produsului. În consecinţă, la articolul 5 alineatul (5) litera (e) din regulamentul de bază s-au adăugat următoarele elemente:

   (iv) „programa minimă de instruire pentru calificarea pe tipuri de aeronave a personalului de certificare a întreținerii, pentru a asigura conformarea cu alineatul (2) litera (f);

   (v) programa minimă de instruire pentru calificarea pe tipuri de aeronave a piloților și calificarea simulatoarelor asociate, pentru a asigura conformarea cu articolul 7;

---

[7] Avizul nr. 3/2004 al Agenţiei Europene de Siguranţă a Aviaţiei referitor la modificarea Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 al Parlamentului European şi al Consiliului privind normele comune în domeniul aviaţiei civile şi instituirea unei Agenţii Europene de Siguranţă a Aviaţiei, în sensul extinderii domeniului său de aplicare la reglementarea acordării licenţelor de pilot, a operaţiunilor aeriene şi aeronavelor din ţări terţe, 16 decembrie 2004. (http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004).

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

(vi) lista master a echipamentului minim, după caz, şi specificații suplimentare de navigabilitate pentru un anumit tip de operare pentru a asigura conformarea cu articolul 8".

8. Aceste dispoziţii au fost adoptate ca atare de către organul legislativ. Scopul prezentului aviz este definirea condiţiilor în care aceste dispoziţii vor fi puse în aplicare.

II. Consultare

9. Notificarea propunerii de modificare (*Notice of Proposed Amendment*, NPA) 2009-01[8] care conţinea proiectul de aviz referitor la un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 şi al Regulamentului (CE) 2042/2003 ale Comisiei a fost publicat pe site-ul agenţiei (http://www.easa.europa.eu) la 16 ianuarie 2009.

10. La data limită de 30 iunie 2009, agenţia primise 1011 de observaţii de la 80 de autorităţi aeronautice naţionale, organizaţii profesionale şi companii private.

11. În scopul de a gestiona aceste observaţii, agenţia a stabilit un grup de analiză a observaţiilor. Acest grup a fost format din membri ai grupului de redactare, inclusiv doi experţi suplimentari. Componenţa integrală a grupului de redactare a fost publicată împreună cu o actualizare a TdR 21.039. Acesta era format din experţi din industria producătoare, asociaţiile de operatori, asociaţiile personalului din aviaţie, AESA şi autorităţile aeronautice naţionale. Grupul de analiză s-a reunit de trei ori în 2009 şi 2010. Toate problemele principale au fost discutate pe larg în cadrul grupului şi, deşi nu s-a putut ajunge la un consens deplin cu privire la toate aspectele, agenţia a elaborat documentul de răspuns la observaţii (*Comment response document*, CRD) şi textul rezultat luând în considerare toate punctele de vedere ale experţilor individuali. S-a profitat de oportunitatea acestei propuneri pentru a introduce modificări în textul Regulamentului nr. 1702/2003, pentru a-l alinia cu cele mai recente modificări ale Regulamentului nr. 216/2008, astfel cum sunt reflectate în Regulamentul nr. 1108/2009. În noile articole 18 şi 19, termenul „cod de navigabilitate" se elimină şi, prin urmare, în Regulamentul 1702/2003 acest termen a fost înlocuit sistematic cu „specificaţii de certificare".

12. CRD nu a respectat formatul tradiţional. Având în vedere numărul mare de observaţii primite şi modificările făcute în structura textului care rezultă din încorporarea observaţiilor, agenţia a considerat că este ineficient să elaboreze un răspuns la fiecare observaţie separat. Prin urmare, agenţia a adoptat o metodă alternativă pentru procesarea tuturor observaţiilor. Această metodă alternativă a fost sinteza răspunsurilor la observaţii. Această abordare a fost susţinută de către Comisie şi Consiliul de administraţie în septembrie 2009. Toate observaţiile primite au fost luate în considerare şi prezentate pe scurt în această sinteză a răspunsurilor la observaţii cu răspunsurile generale ale agenţiei. Textul rezultat, care a fost publicat în apendicele 1 la prezentul CRD, a subliniat schimbările în comparaţie cu norma actuală. CRD a fost publicat la 13 mai 2011. Principalele modificări faţă de NPA au fost următoarele:

    a. Propunerea din NPA a avut în vedere un certificat separat pentru aprobarea elementelor de conformitate operaţională. În CRD, conceptul unui certificat separat a fost abandonat. Propunerea s-a modificat astfel încât elementele de conformitate operaţională să fie aprobate ca OSD incluse în certificatul de tip al aeronavei (TC) sau în certificatul de tip suplimentar (STC).

    b. În propunerea din NPA, elementele de conformitate operaţională aprobate erau obligatorii pentru operatorii şi întreprinderile de formare în totalitatea lor pentru stabilirea cursurilor de formare şi a MEL. Această abordare s-a modificat considerabil. În CRD, propunerea prevede un nucleu de OSD, care vor rămâne

[8] Vezi arhivele sarcinilor de reglementare la adresa http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

obligatorii pentru operatorii şi întreprinderile de formare, dar şi o mare parte din OSD, care vor primi statutul de mijloace acceptabile de punere în conformitate (AMC). Operatorii şi întreprinderile de formare nu vor putea să se abată de la componenta obligatorie a OSD decât printr-o modificare aprobată de către agenţie. Totuşi, aceştia se pot abate de la părţile fără caracter obligatoriu ale OSD sub controlul propriei autorităţi competente (naţionale[9]), utilizând AMC alternative.

c. Aplicabilitatea conceptului de OSC/OSD pentru aeronave altele decât cele motorizate complexe nu era foarte clară în NPA. Aceasta a fost clarificată ulterior în CRD. Principala concluzie este că majoritatea elementelor OSD nu sunt aplicabile pentru aeronavele din altă categorie decât cele motorizate complexe. Mai pe larg:

— Obligaţia de a elabora programele minime de formare pentru calificarea de tip a piloţilor şi a personalului de certificare a întreţinerii se aplică numai în cazul în care aeronava are o calificare de tip. În mod implicit, aeronavele mici vor face parte dintr-o calificare de clasă sau de grup. Cu toate acestea, agenţia poate decide pe loc că este necesară o calificare de tip, având în vedere unele caracteristici de performanţă, de proiectare sau de altă natură care necesită formare specifică. La majoritatea aeronavelor mici nu este cazul, iar acestea vor face parte dintr-o calificare de clasă sau grup. În cele din urmă, este decizia agenţiei, ca parte a procesului de aprobare a OSD, dacă un tip nou de aeronavă ar trebui să aibă o calificare de tip sau poate face parte dintr-o calificare de clasă. Evaluarea se bazează pe criterii obiective care vor fi incluse în materiale de îndrumare. Atunci când nu este necesară nicio calificare de tip individuală pentru aeronavă, înseamnă că elementele relevante OSD nu sunt necesare[10].

— Datele simulatorului sunt necesare doar în cazul în care programa de formare pentru calificarea de tip a piloţilor include utilizarea simulatoarelor complete de zbor (*full flight simulator*, FFS). De obicei, nu este cazul pentru aeronavele mici.

— Datele specifice tipului pentru formarea echipajului de cabină sunt necesare doar în cazul în care normele operaţionale prevăd echipaj de cabină pentru numărul maxim de locuri pentru pasageri aprobat[11]. Aeronavele mici nu au acest număr de locuri pentru pasageri.

— Obligaţia de a stabili o MMEL se aplică tuturor aeronavelor care pot fi utilizate pentru operaţiuni comerciale, deoarece operatorii în cauză trebuie să aibă MEL pentru aceste aeronave. Astfel, acest lucru înseamnă că, pentru majoritatea aeronavelor mici, va fi necesară o MMEL. Cu toate acestea, în scopul de a reduce povara pentru solicitanţii unui TC, agenţia va stabili MMEL generice pentru majoritatea categoriilor de aeronave altele decât cele complexe, prin intermediul unei CS speciale. Pentru solicitantul unui TC pentru o aeronavă din aceste categorii poate fi suficient să confirme că această MMEL generică corespunde proiectului său. În prezent, CS cu MMEL generice este în curs de elaborare.

13. Până la 13 iulie 2011, data limită a perioadei de primire a răspunsurilor,, agenţia primise 69 de răspunsuri de la 23 de autorităţi aeronautice naţionale, organizaţii profesionale şi companii private.

14. Ca urmare a răspunsurilor primite, s-au efectuat următoarele modificări ale propunerilor:

---

[9] În cazul solicitanţilor din afara UE, autoritatea competentă este agenţia.

[10] Solicitantul poate pune la dispoziţie în orice moment în mod voluntar o programă minimă de formare pentru calificarea de tip care urmează să fie aprobată în conformitate cu OSD.

[11] În prezent, pentru o configuraţie maximă aprobată a locurilor pentru pasageri de peste 19.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

a. Dispoziţia tranzitorie pentru procesele de aprobare în curs de desfăşurare pentru STC şi modificările la TC a fost adăugată în regulamentul de aplicare. Această dispoziţie lipsea.

b. Trimiterile la datele de conformitate operaţională de la punctele 21A.3 şi 21A.3B referitoare la raportarea evenimentelor şi directivele de navigabilitate au fost eliminate. Agenţia este de acord cu observaţiile conform cărora aceste referinţe sunt inutile, pentru că, îndată ce OSD vor fi parte a TC, formularea actuală de la punctele 21A.3 şi 21A.3B poate fi deja interpretată în sensul includerii evenimentelor şi condiţiilor care puneau în pericol siguranţa legate de OSD.

c. Conceptul de directive de ameliorare a siguranţei (*Safety Enhancement Directives*, SED) a fost abandonat. Prin urmare, punctele 21A.3C şi 21A.3D au fost eliminate din propunere. Agenţia a recunoscut că noţiunea de SED era complexă şi dificil de pus în aplicare, în timp ce, pentru atingerea aceluiaşi obiectiv, erau disponibile alte instrumente de reglementare. Obiectivul conceptului de SED a fost unul dublu: să permită agenţiei impunerea de noi cerinţe de navigabilitate privind proiectele existente, şi anume aeronave nou produse sau în serviciu, şi favorizarea impunerii de către agenţie a unor corecţii privind elementele de conformitate operaţională. Ultimul obiectiv va fi atins prin utilizarea instrumentului directivelor de navigabilitate existent. Deoarece OSD vor fi parte a TC, domeniul de aplicare al 21A.3B care se referă la emiterea de directive de navigabilitate va include, de asemenea, OSD. Aşadar, dacă există necesitatea de a urgenta o corecţie asupra unei OSD deja aprobate, acest lucru poate fi realizat prin emiterea unei directive de navigabilitate.

   Impunerea de noi cerinţe de navigabilitate pentru proiectele existente se va face prin intermediul normelor de punere în aplicare speciale confirmate prin specificaţii de certificare. Acest lucru înseamnă că va fi creată o primă versiune a unei noi anexe la Regulamentul nr. 1702/2003, denumită partea 26, pentru a transpune dispoziţiile JAR-26[12] existente. Cerinţa de nivel superior, aplicabilitatea şi intrarea sa în vigoare vor fi incluse în partea 26. Detaliile tehnice privind modul de conformare cu această cerinţă de nivel superior vor apărea într-o nouă specificaţie de certificare CS-26. Cerinţele din partea 26 pot fi aplicabile operatorilor, dar, în funcţie de conţinutul tehnic, şi titularilor de aprobări de proiect. De fiecare dată când trebuie impusă o nouă cerinţă de navigabilitate, se va propune o modificare la partea 26. Versiunea iniţială a părţii 26, CS-26 şi toate modificările şi completările ulterioare vor respecta procesul obişnuit de reglementare al AESA.

d. Posibilitatea ca solicitantul unui TC să solicite în mod voluntar validarea de elemente suplimentare de conformitate operaţională a fost subliniată în propunerea de modificare a părţii 21. Posibilitatea exista deja, dar a fost ascunsă sub termenul general de „tipuri de operaţiuni”. Acum este prezentă mult mai evident în textul normei.

e. Obligaţia titularilor unui TC pentru motoare de a furniza solicitantului unui TC pentru aeronave date care să permită completarea OSD cu date referitoare la motor se elimină. Agenţia a recunoscut că acordurile existente între titularii/solicitanţii unui TC pentru motoare şi aeronave pot fi extinse pentru a aborda OSD, fără a fi nevoie de o cerinţă specială în partea 21.

f. Cerinţele referitoare la clasificarea modificărilor au fost simplificate. Acolo unde formularea era „modificări ale proiectului de tip”, aceasta a fost înlocuită cu „modificări ale certificatelor de tip”. Deoarece OSD sunt incluse în TC, dar nu şi în proiectul de tip, această modificare permite în continuare simplificarea textului.

---

[12] Cerinţele aeronautice comune JAR-26 au fost utilizate de către autorităţile aeronautice comune (JAA) pentru a da anumitor cerinţe suplimentare de navigabilitate pentru operaţiuni un caracter obligatoriu pentru operatorii care au trebuit să se conformeze cu JAR-OPS 1.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Faptul că regula de clasificare a modificărilor la proiectul de tip şi OSD este aceeaşi nu înseamnă că ele vor face parte din acelaşi proces în sens administrativ. Pentru a sublinia acest lucru, în secţiunea B, se instituie o cerinţă pentru agenţie care explică faptul că clasificarea modificărilor aduse proiectului de tip şi OSD se face separat. Se vor elabora mijloace acceptabile de conformare (*Acceptable Means of Compliance,* AMC) şi materiale de îndrumare (*Guidance material*, GM) pentru a explica în detaliu acest lucru [a se vedea, de asemenea, litera (g) de mai jos]. De asemenea, amendamentul de mai sus la cerinţa de clasificare a modificărilor permite o simplificare a privilegiilor posibile pentru titularii de aprobări ale întreprinderii de proiectare (*Design Organisation Approval*, DOA). Privilegiul existent de aprobare a modificărilor minore va acoperi atât modificările proiectului de tip, cât şi modificările la OSD.

g. Punerea în aplicare a cerinţei de evaluare a tuturor modificărilor proiectului de tip referitor la impactul lor asupra OSD se amână pentru încă trei ani după intrarea în vigoare a regulamentului de modificare. Industria exprimase preocupări stringente cu privire la această cerinţă, ca urmare a sarcinii suplimentare prevăzute pentru gestionarea clasificării modificărilor şi procesului de aprobare, chiar pentru majoritatea modificărilor care nu ar avea un impact asupra OSD. Agenţia a luat la cunoştinţă aceste preocupări şi este de acord că sunt necesare materiale de îndrumare suplimentare privind clasificarea modificărilor asupra OSD, precum şi pentru evaluarea impactului modificărilor de proiectare asupra OSD. Acest ghid poate fi elaborat în perioada de tranziţie de trei ani şi, de asemenea, poate avea la bază experienţa dobândită cu ocazia aprobării OSD iniţiale. În perioada de tranziţie va fi posibilă solicitarea în mod voluntar a aprobării modificărilor la OSD.

III. Conţinutul avizului agenţiei

A. Elaborarea OSD de către solicitanţii unei aprobări de proiect

15. După cum s-a explicat mai sus, conceptul iniţial al unei aprobări separate pentru a acoperi conformitatea operaţională pe lângă TC a fost abandonat. Acesta a fost înlocuit cu conceptul de OSD incluse în TC. Pe scurt, conceptul este următorul:

16. Pentru noile tipuri[13], solicitarea unui TC trebuie să fie completată prin adăugarea elementelor OSD care urmează să fie aprobate. Solicitantul unui TC va trebui să demonstreze conformitatea cu standardele tehnice aplicabile. Aceste standarde sunt incluse în specificaţiile de certificare (*Certification Specifications*, CS) emise de către agenţie în conformitate cu procedura de reglementare. Există o CS pentru fiecare element: CS-MMEL, CS-FC (formarea pentru calificarea de tip a pilotului), CS-SIM (echipamente de simulare a zborului), CS-CC (formarea pentru calificarea de tip a echipajului de cabină) şi CS-MCS (formarea pentru calificarea de tip a personalului de certificare a întreţinerii). Toate aceste CS sunt în curs de elaborare şi sunt sau vor fi date spre consultare prin publicarea de NPA speciale.

17. Solicitantul unui TC este obligat să demonstreze conformitatea cu standardul aplicabil pentru toate elementele OSD înainte ca TC să poată fi emis. Cu toate acestea, va fi posibilă amânarea demonstrării conformităţii pentru unul sau mai multe elemente OSD până la o dată ulterioară emiterii TC, dar, în ultimă instanţă, înainte de operarea de către un operator din UE.

18. În cazul aprobării, OSD vor fi menţionate în fişa de date a certificatului de tip (*Type Certificate Data Sheet*, TCDS), dar datele în sine vor fi deţinute de către titularul TC (la fel ca în cazul instrucţiunilor referitoare la menţinerea navigabilităţii). Elemente ale OSD vor trebui puse la dispoziţia operatorilor şi, la cerere, oricărei entităţi care trebuie să se conformeze conţinutului acestora.

[13] Un tip nou înseamnă un tip de aeronavă pentru care solicitarea unui TC se face după intrarea în vigoare a modificării Regulamentului nr. 1702/2003 ca urmare a prezentului aviz.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

19. Solicitantul unei OSD iniţiale este titularul unui TC. Modificări ale OSD iniţiale pot fi propuse de către titularul OSD sau orice altă entitate juridică, în condiţiile instituite prin partea 21 subpartea D sau E. Acest lucru înseamnă că dispoziţiile existente referitoare la modificări ale proiectului de tip se vor aplica, de asemenea, pentru modificări ale OSD. La elaborarea unei modificări, solicitantul trebuie să verifice dacă schimbarea are impact asupra unuia sau mai multor elemente OSD aprobate. În cazul în care elementele OSD sunt afectate (de exemplu, în cazul în care instrumentele din cabina de pilotaj şi sistemele electronice de la bord sunt actualizate, necesitând cursuri de formare suplimentare sau revizuite pentru pilot), solicitantul trebuie să-şi completeze, de asemenea, solicitarea cu modificările OSD necesare. După cum s-a explicat mai sus, în discuţia despre modificările propunerii care rezultă din răspunsurile din CRD, cerinţa de evaluare a tuturor modificărilor la proiect din punctul de vedere al impactului lor asupra OSD este amânată timp de trei ani.

B. Utilizarea OSD de către operatori şi întreprinderile de formare

20. OSD aprobate vor trebui utilizate de către operatorii şi întreprinderile de formare ca bază pentru stabilirea de cursuri de formare personalizate pentru calificarea de tip şi MEL. Datele aprobate ale simulatorului vor fi utilizate pentru evaluarea simulatoarelor şi ele sunt, prin urmare, necesare pentru operatorii acestora. Aşa cum s-a explicat mai sus, va exista o parte a OSD care este obligatorie pentru operatori şi întreprinderi de formare şi o altă componentă care nu va fi obligatorie şi are statut de AMC. Prin urmare, normele şi AMC referitoare la formarea de tip şi MEL care se adresează operatorilor şi întreprinderilor de formare necesită legături cu OSD. În textul final al proiectului de regulament privind acordarea licenţelor pentru echipajul de zbor[14], cele mai multe dintre legăturile cu OSD au fost deja incluse. Cu toate acestea, unele legături lipseau şi, în plus, dispoziţia tranzitorie nu a fost inclusă. În proiectul de regulament privind operaţiunile[15], cele mai multe legături au fost incluse doar cu titlu provizoriu şi nu au fost specificate. Prin urmare, este necesară modificarea suplimentară acestor dispoziţii. În plus, dispoziţiile tranzitorii nu au fost încă incluse. În recenta modificare la partea 66[16] nu au fost incluse legături cu OSD. Prezentul aviz include, prin urmare, modificările propuse la aceste regulamente pentru stabilirea, îmbunătăţirea sau precizarea legăturilor necesare cu OSD şi includerea dispoziţiilor tranzitorii necesare. Evident, aceste modificări se referă numai la componenta obligatorie a OSD, pentru că legătura cu componenta fără caracter obligatoriu a OSD va fi stabilită în AMC emise de către agenţie.

C. Măsuri referitoare la prelungirea drepturilor obţinute şi măsuri tranzitorii

21. Măsurile referitoare la prelungirea drepturilor obţinute şi măsurile tranzitorii sunt necesare pentru o punere în aplicare fără probleme a noilor norme. Intenţia este de a limita povara administrativă pentru industrie, precum şi pentru autorităţi şi de a evita perturbarea operaţiunilor în curs de desfăşurare.

22. *Prelungirea drepturilor obţinute pentru titularii de TC*: conţinutul tuturor rapoartelor JOEB şi OEB EASA care corespunde OSD, se prelungeşte în mod automat, astfel cum se cere şi/sau este autorizat prin partea 21.

23. *Prelungirea drepturilor obţinute pentru operatori/întreprinderi de formare*: Se prelungesc cursurile de formare existente pentru calificarea de tip, calificările pentru simulator şi MEL, aprobate sau acceptate la nivel naţional.

    Atunci când se stabilesc OSD (noi, prelungite sau preluate) pentru tip, operatorii/întreprinderile de formare au la dispoziţie o perioadă minimă de 2 ani după aprobarea OSD pentru adaptarea cursurilor de formare la componenta obligatorie a

[14] Regulament nou în curs de adoptare de către CE.

[15] Regulament nou în curs de adoptare de către CE.

[16] Inclusă în Regulamentul (UE) nr. 1149/2011 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

elementelor OSD. În cazul elaborării unui nou[17] curs de formare, utilizarea OSD, atunci când sunt disponibile, este obligatorie. Dacă nu sunt disponibile, cursul de formare ar trebui să fie stabilit utilizând normele părţii FCL, părţii OPS şi respectiv, a părţii 66.

Pentru adaptarea MEL în sensul unei MMEL cu dispoziţii mai stricte, perioada maximă este de 90 de zile; aceasta este perioada standard deja aplicabilă pentru normele existente. În cazul în care nu există o MMEL aprobată de AESA, MEL (nouă sau modificată), poate să aibă la bază în continuare MMEL, aşa cum a fost acceptată de către autoritatea competentă a operatorului.

Calificările existente pe simulatoare nu sunt afectate de stabilirea OSD.

24. *Preluarea pentru titularii de TC*: Preluarea este un proces de elaborare de OSD aprobate pentru un tip de aeronavă care a fost deja certificat. Procesul de preluare este o procedură simplificată în comparaţie cu aprobarea iniţială a OSD pentru un tip nou.

Solicitarea preluării este obligatorie pentru modele de aeronave încă în producţie şi care sunt livrate operatorilor din UE[18]. Termenul limită este obţinerea aprobării în termen de 2 ani de la data modificării părţii 21. Preluarea nu este necesară pentru programa minimă de formare pentru calificarea de tip a personalului de certificare a întreţinerii şi pentru datele sursă de validare ale aeronavelor care sprijină calificarea obiectivă a simulatoarelor, dar se poate face în mod voluntar. Atunci când un model reintră în producţie după o perioadă de inactivitate, OSD trebuie aprobate înainte ca aeronava nouă să poată fi operată de către un operator din UE.

Preluarea se efectuează în mod voluntar pentru alte modele care nu mai sunt în producţie şi pentru elementele care nu au caracter obligatoriu.

25. *Certificări în derulare*: Tipurile, variantele sau STC ale aeronavelor, pentru care certificarea este în curs de desfăşurare la data modificării părţii 21, nu pot beneficia de prelungirea drepturilor obţinute, din cauza lipsei unui document oficial/certificat care să fie prelungit. Prin urmare, solicitanţii în cauză vor trebui să extindă solicitarea lor de TC către AESA pentru a include OSD. Cu toate acestea, în cazul în care solicitantul a cerut deja o evaluare OEB, la trecerea la procesul OSD, ceea ce s-a făcut deja în cadrul procesului OEB va fi acceptat fără o verificare suplimentară. Solicitantul unei certificări de tip în curs de desfăşurare poate decide să extindă solicitarea pentru a include OSD, imediat după intrarea în vigoare a regulamentului modificat. În orice caz, aprobarea OSD trebuie obţinută în termen de 2 ani de la intrarea în vigoare a noii norme sau înainte ca aeronava să fie operată de către un operator din UE, în cazul în care acest lucru se întâmplă după perioada de 2 ani.

26. *Aprobările întreprinderilor de proiectare (Design Organisation Approvals, DOA)*: Atunci când un certificat de tip include datele de conformitate operaţională, fie prin prelungirea drepturilor obţinute, fie prin preluare, titularul TC trebuie să obţină aprobarea extinderii domeniului de aplicare a DOA sau a procedurilor alternative pentru DOA, după caz, pentru a include aspectele de conformitate operaţională, în termen de doi ani după aplicabilitatea normei.

Noii solicitanţi de TC, care trebuie să includă OSD în solicitarea lor, trebuie să obţină extinderea domeniului de aplicare a DOA sau a procedurilor alternative pentru DOA înainte ca OSD să fie aprobate.

27. *Tranziţia pentru schimbări şi STC.* Aşa cum s-a precizat mai sus, punerea în aplicare a cerinţei de evaluare a tuturor modificărilor proiectului de tip referitor la impactul lor asupra OSD este amânată pentru încă trei ani după intrarea în vigoare a regulamentului

---

[17] Nou pentru operator/întreprinderea de formare.

[18] Acest lucru înseamnă că, atunci când producţia s-a oprit, dar s-a reluat la o dată ulterioară, este necesară o OSD.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

de modificare. În perioada de tranziţie va fi posibilă solicitarea în mod voluntar a aprobării modificărilor la OSD.

IV. Evaluarea impactului reglementării

28. Scopul prezentei evaluări a impactului reglementării este de a analiza cele mai importante impacturi preconizate ca urmare a normei, aşa cum este propusă în prezentul aviz şi sintetizată în secţiunea III de mai sus.

Sectoare afectate

29. Sectoarele comunităţii aviaţiei civile din domeniul de aplicare a atribuţiilor agenţiei care vor fi afectate:

    a. personalul calificat UE: piloţi, echipaj de cabină şi personal de certificare a întreţinerii;

    b. Titularii şi solicitanţii de TC pentru aeronave (din UE şi din afara UE);

    c. Solicitanţii de STC (din UE şi din afara UE);

    d. Operatorii şi proprietarii de aeronave din UE;

    e. Întreprinderile de formare (din UE şi din afara UE);

    f. Producătorii şi operatorii de simulatoare (din UE şi din afara UE);

    g. Întreprinderile de întreţinere autorizate (din UE şi din afara UE);

    h. Autorităţi competente (AESA şi AAN).

Impacturi

<u>Impactul asupra siguranţei</u>

30. În ultimii zece ani au existat o serie de incidente şi accidente în cazul cărora o deficienţă în formarea echipajului sau în MMEL a fost identificată ca fiind un factor cauzal sau favorizant. Ca urmare, consiliile naţionale de investigare a accidentelor respective au făcut recomandări către agenţie pentru îmbunătăţirea normelor referitoare la formare şi MMEL. Prin eliminarea decalajului dintre procesele de certificare, de operare şi de întreţinere, conceptul de OSD este de aşteptat să contribuie la abordarea acestor recomandări privind siguranţa.

31. Cele mai importante şi recente recomandări privind siguranţa sunt menţionate mai jos.

    a. 1 iunie 2009, zborul Air France 447, A330, Oceanul Atlantic

    Recomandare: „BEA recomandă revizuirea de către AESA a conţinutului programelor de verificare şi de formare şi includerea obligativităţii, mai ales, de elaborare de exerciţii specifice şi periodice speciale pentru manevrarea manuală a aeronavei la apropierea de angajare şi recuperarea din angajare, inclusiv la mare altitudine.”

    b. 25 februarie 2009, zborul Turkish Airlines 1951, B737, Amsterdam Aeroportul Schiphol

    Recomandare: „DGCA, OACI, FAA şi AESA trebuie să îşi modifice regulamentele în aşa fel încât companiile aeriene şi întreprinderile care oferă zboruri de formare să se asigure că programele lor de formare periodică includ exersarea situaţiilor de revenire din apropiere de angajare.”

    c. 27 noiembrie 2008, XL Airways, A320, Perpignan

    Recomandare: „BEA recomandă ca AESA, în colaborare cu producătorii, să îmbunătăţească exerciţiile şi tehnicile de formare legate de apropierea de angajare, pentru a asigura controlul avionului pe axa de tangaj.”

    d. 20 august 2008, zborul Spanair 5022, MD-82, Madrid-Aeroportul Barajas

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Recomandare: „Se recomandă ca Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei (AESA) să modifice punctul 30.8 din lista master a echipamentului minim (MMEL) pentru seria de avioane Boeing DC-9, MD-80, MD-90 şi B-717, pentru a lua în considerare posibilitatea de a nu da în exploatare un avion cu o defecţiune care implică încălzirea cu sondă de temperatură RAT la sol, iar, în cazul în care acesta este dat în exploatare, să fie inclusă în instrucţiunile de întreţinere (M) şi de operare (O) o referire clară la acest lucru, precum şi la alte elemente din lista master a echipamentului minim (MMEL), care pot fi legate de defecţiunea de mai sus."

Recomandare: „Se recomandă ca Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei (AESA) să stabilească cerinţele pentru simulatoarele de zbor, astfel încât să permită ca formarea pe simulator să acopere angajările prelungite în decolare care reproduc situaţii care ar putea să depăşească limitele anvelopei de zbor."

e. 9 iulie 2006, zborul S7 Airlaines 778, A310, Aeroportul Irkutsk

Recomandare: „Se recomandă ca AESA şi alte autorităţi de certificare, împreună cu producătorii de aeronave mari de transport: să revizuiască aspectele referitoare la factorii umani asociate cu condiţiile de dare în exploatare şi procedurile operaţionale în cazul unui inversor de propulsie inoperant, în scopul evitării aplicării accidentale a propulsiei spre înainte."

f. 21 septembrie 2005, Robinson R22 F-GRIB

Recomandare: „AESA să includă obligativitatea ca piloţii să urmeze cursuri de formare privind caracteristicile specifice ale Mariner R22, în cazul în care este echipat cu tren de aterizare de tip flotoare."

32. Necesitatea de eliminare a decalajului dintre procesele de certificare, de operare şi de întreţinere a fost, de asemenea, demonstrată prin următoarele studii în Europa şi în S.U.A:

a. „Studiu asupra procesului de certificare a avioanelor comerciale, o evaluare a procesului de certificare, de întreţinere şi a operaţiunilor pe aeronave selectate, FAA, martie 2002." Constatările şi observaţiile CPS efectuate de către FAA în 2001 se referă la aspectele privind interfaţa referitoare la procese de certificare, întreţinere şi operare.

b. „Raportul echipei pentru factorii umani a Administraţiei Federale a Aviaţiei privind interfeţele între echipajele de zbor şi sistemele moderne din cabina de pilotaj, 18 iunie 1996[19]". Raportul echipei pentru factorii umani a FAA din 1996 a identificat, de asemenea, probleme cu procesul STC (de exemplu, posibila necunoaştere a filosofiei de proiectare a cabinei de pilotaj sau a ipotezelor operaţionale utilizate).

c. Documentul „Commercial Aviation Safety Team (CAST) on Loss of Control Joint Safety Implementation Team Report" („Echipa pentru siguranţa aviaţiei comerciale (CAST) - Raportul echipei comune pentru implementarea siguranţei privind pierderea controlului) din 15 februarie 2003"[20] include o recomandare de siguranţă referitoare la faptul că „trebuie elaborate procese fiabile pentru a garanta faptul că personalul de operare a zborurilor şi de întreţinere conştientizează şi integrează informaţiile de operare în timp util".

33. Odată cu introducerea normelor privind formarea de tip pentru personal şi MMEL sub formă de OSD fiind minimele obligatorii pentru toţi operatorii şi întreprinderile de formare, susţinute de activităţi de standardizare, este de aşteptat ca toate cursurile de formare şi MEL să fie aprobate utilizând acelaşi standard.

---

[19] https://www.faa.gov/aircraft/air_cert/design_approvals/csta/publications/media/fltcrews_fltdeck.pdf.

[20] http://www.cast-safety.org/pdf/jsit_loss%20-control.pdf.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

34. Responsabilităţile vor fi definite mai clar, evitându-se astfel orice lacună în responsabilităţile legate de programele minime de formare pentru calificarea de tip şi MMEL:

    a. Responsabilitatea pentru stabilirea OSD iniţiale cu toate elementele necesare va reveni titularului TC al aeronavei. Agenţia consideră că titularul TC este cel mai bine plasat pentru a elabora aceste elemente, deoarece dispune de toate informaţiile necesare în acest sens, care sunt disponibile în urma exerciţiului de proiectare şi navigabilitate. De exemplu, pentru elaborarea unei MMEL sigure, este necesar să avem cunoştinţe despre analiza sistemelor de siguranţă ale aeronavei. Prin urmare, confirmarea responsabilităţii titularului TC pentru elementele OSD este de aşteptat să aibă, de asemenea, un impact pozitiv asupra siguranţei.

    b. În acelaşi timp, includerea în responsabilităţ ile agenţiei a sarcinii de aprobare a programelor minime de formare şi MMEL va permite implicarea experţilor, care au fost, de asemenea, utilizaţi pentru aprobarea de navigabilitate a proiectului.

    c. Va fi vorba despre o abordare proactivă a aspectelor privind siguranţa din cadrul formării de tip şi MMEL, prin introducerea conceptului de „menţinere a conformităţii operaţionale": Iniţiatorul OSD va fi responsabil pentru menţinerea valabilităţii elementului (elementelor) OSD aprobat (aprobate). Va fi evident faptul că această entitate responsabilă va monitoriza experienţa prin utilizarea elementelor aprobate şi va trebui să reacţioneze în cazul unor evenimente legate de siguranţă. În cel mai rău caz, atunci când există preocupări imediate legate de siguranţă, agenţia poate emite directive de navigabilitate pentru a corecta deficienţele OSD care trebuie puse în aplicare la nivel de operator. În cele din urmă, norma va cere şi părţilor terţe care fac modificări în proiectare (certificat de tip suplimentar — STC) să ia în considerare efectele pe care aceste modificări în proiectare le au asupra OSD şi, dacă este cazul, să propună modificări ale elementelor OSD.

35. În general, OSD va asigura un standard înalt şi unitar de formare a echipajului şi MMEL, precum şi clarificarea responsabilităţilor pentru aceste procese. Se preconizează ca acest lucru să aibă un efect pozitiv asupra siguranţei şi să contribuie la un nivel unitar ridicat de siguranţă.

<u>Impactul economic asupra industriei</u>

Introducerea OSD este de aşteptat să creeze costuri suplimentare pentru titularii şi solicitanţii de TC şi STC. Aceste costuri pot fi transferate, parţial sau integral, către clienţii acestora în preţul produsului sau datelor lor.

Cu toate acestea, nu vor fi afectate costurile globale pentru industrie. Costurile pentru titularii/solicitanţii de TC şi STC pot fi împărţite în trei părţi:

- costurile de elaborare şi certificare a OSD;
- costurile de actualizare a OSD; şi
- costurile de extindere a aprobărilor întreprinderilor de proiectare (DOA).

Costurile de elaborare şi certificare a OSD pot fi din nou împărţite în costuri pentru noi solicitări şi costuri pentru preluarea obligatorie. Pentru toate categoriile de cost, trebuie luat în considerare faptul că procesul voluntar OEB este deja pus în aplicare în prezent de către cei mai mulţi dintre titularii de TC şi STC afectaţi. Astfel, analiza impactului asupra costurilor va trebui să aibă în vedere costurile *suplimentare* create de propunerea OSD din prezentul aviz în comparaţie cu procesul OEB existent.

36. Se preconizează efecte limitate asupra costurilor pentru utilizatorii OSD (şi anume operatori şi întreprinderi de formare). În loc să folosească date din rapoartele OEB, alte surse sau date generate pe cont propriu, vor folosi OSD. De fapt, disponibilitatea OSD poate avea un impact economic pozitiv pentru aceştia. Pentru elaborarea de noi cursuri de formare şi MEL pot folosi ca bază OSD, reducând astfel costurile de elaborare. Vor exista unele costuri suplimentare de modificare a cursurilor de formare şi MEL existente

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

pentru conformarea cu OSD. Cu toate acestea, perioada de tranziţie pentru această măsură este de 4 ani, astfel încât se aşteaptă ca o astfel de actualizare să coincidă cu ciclul natural de actualizare a datelor.

În scopul de a oferi o indicaţie referitoare la amploarea impactului preconizat asupra costurilor, următoarele secţiuni analizează mai în detaliu elementele majore aşa cum au fost identificate mai sus.

Costurile de elaborare şi de certificare a OSD pentru solicitări de noi TC

37. *Avioane mari şi giravioane complexe*. În practica actuală, toţi solicitanţii de TC EASA pentru un avion de dimensiuni mari sau un giravion complex solicită, de asemenea, în mod voluntar, o evaluare OEB. Aceste evaluări OEB includ, în general,[21] programa de formare pentru calificarea de tip pentru piloţi, pentru formarea echipajului de cabină, datele simulatorului şi MMEL. Prin urmare, costurile suplimentare generate de introducerea conceptului obligatoriu de OSD vor fi limitate la costurile privind programa de formare pentru calificarea de tip a personalului de certificare a întreţinerii şi privind datele specifice tipului pentru formarea echipajului de cabină, în cazul unui anumit număr de avioane mari pentru care formarea echipajului de cabină nu face parte din evaluarea OEB. Cele mai complexe giravioane au o configuraţie maximă de locuri pentru pasageri de mai puţin de 20 şi, prin urmare, echipajul de cabină nu este prevăzut, iar elaborarea datelor privind formarea nu este necesară.

38. *Giravioane altele decât cele complexe*. În prezent, majoritatea solicitanţilor de TC EASA pentru un giravioane altele decât cele complexe, solicită, de asemenea, în mod voluntar, o evaluare OEB a programei de formare pentru calificarea de tip a piloţilor. Când OSD vor fi puse în aplicare, aceştia vor trebui să solicite în plus o aprobare MMEL. Datorită complexităţii majorităţii giravioanelor noi altele decât cele complexe, stabilirea unei MMEL generice care să poată fi utilizată de toţi nu este practică. Cu toate acestea, elicopterele altele decât cele complexe fac parte dintr-o calificare de grup în ceea ce priveşte personalul de certificare a întreţinerii şi, prin urmare, nu este nevoie de elaborarea unei programe de formare pentru calificarea de tip. Giravioanele altele decât cele complexe pot transporta maxim 9 pasageri şi nu au nevoie de echipaj de cabină. Costul suplimentar pentru noi solicitări va fi, prin urmare, limitat la costurile pentru elaborarea şi certificarea unei MMEL.

39. *Aeronave altele decât cele complexe (avioane mici, avioane foarte uşoare, avioane sport uşoare, planoare şi baloane)*. Cu excepţia avioanelor mici de înaltă performanţă, nicio aeronavă din această categorie nu este supusă evaluării OEB în prezent. Pentru avioanele mici de înaltă performanţă, OEB se limitează la formarea pentru calificarea de tip a piloţilor. Când OSD vor fi puse în aplicare, singurul element care trebuie stabilit în plus faţă de ceea ce se face în prezent este MMEL. Pentru această categorie de aeronave, MMEL se poate baza pe o MMEL generică, elaborată de către agenţie. Prin urmare, este nevoie doar de un efort foarte limitat din partea solicitantului de TC.

40. Deoarece nu există exemple de elaborare şi certificare a elementelor OSD, estimările costurilor preconizate se vor baza pe experienţa cu punerea în aplicare a OEB. Anumiţi producători au furnizat date brute referitoare la punerea în aplicare a OEB, care au fost utilizate pentru estimarea costurilor de elaborare a OSD.

41. Costurile de aprobare a OSD de către agenţie sunt egale cu onorariile şi taxele pentru activitate. În conformitate cu Regulamentul privind onorariile şi taxele[22], agenţia va factura un tarif pe oră pentru aprobarea OSD.

---

[21] Puţine aeronave proiectate în ţări neoccidentale nu au făcut obiectul unei evaluări complete OEB, dar în aceste cazuri, autorităţile aeronautice naţionale efectuează evaluări. Efectul asupra costurilor totale pentru industrie este marginal.

[22] Regulamentul (CE) nr. 593/2007 al Comisiei din 31 mai 2007 privind onorariile şi taxele percepute de Agenţia Europeană de Siguranţa Aviaţiei (JO L 140, 1.6.2007, p. 3). Regulamentul astfel cum a fost

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Pentru a elabora o estimare a costurilor, au fost estimate numărul de ore de lucru necesar pentru elaborarea şi certificarea principalelor elemente OSD din formarea pentru calificarea de tip a echipajului de zbor (OSD-FC), formarea pentru calificarea de tip a personalului de certificare a întreţinerii (OSD-M), date specifice tipului pentru echipajul de cabină (OSD-CC) şi lista master a echipamentului minim (MMEL) (vezi Tabelul 1: Elaborarea şi certificarea OSD - estimări ale numărului orelor de lucru, pe categorie de aeronave pentru fiecare nouă solicitare de TC

42.).

Tabelul 1: Elaborarea şi certificarea OSD - estimări ale numărului orelor de lucru, pe categorie de aeronave pentru fiecare nouă solicitare de TC

Categoria de aeronave	Formarea pentru calificarea de tip a echipajului de zbor	Formarea pentru calificarea de tip a personalului de certificare a întreţinerii		Date specifice tipului pentru echipajul de cabină		Lista master a echipamentului minim	
	(ore)	Elaborare (ore)	Elaborare (ore)	Elaborare (ore)	Elaborare (ore)	Elaborare (ore)	Certificare (ore)
Avioane mari[1]	-	3 200	1 050	2 000	750	-	-
Avioane complexe mici[2]	-	1 200	600	n/a	n/a	1 600	900
Giravioane complexe	-	1 600	800	n/a	n/a	-	-
Giravioane altele decât cele complexe	-	n/a	n/a	n/a	n/a	800	400
Aeronave altele decât cele complexe	-	n/a	n/a	n/a	n/a	8	4

Note:
[1]MTOW mai mare de 5,7t
[2]MTOW mai mică de 5,7t, două motoare sau o turbină sau înaltă performanţă
—: acest element OSD face deja parte din evaluările curente OEB
n/a: Nu se aplică, deoarece elementul OSD nu este, de obicei, necesar pentru aceste categorii de aeronave

43. Pe baza acestor date şi ipoteze cu privire la tariful pe oră pentru industrie şi agenţie, costurile de elaborare şi de certificare pentru fiecare tip sunt estimate şi incluse în Tabelul 2 de mai jos.

44. Costurile totale anuale pentru elaborarea şi certificarea OSD pentru solicitanţii noi de TC sunt obţinute prin însumarea ipotezelor privind numărul de noi TC care poate fi preconizate în fiecare an. Aceste ipoteze se bazează pe valori medii din trecut. Costurile pentru elementele din aprobarea OSD care se adaugă la cererea solicitantului de TC nu sunt incluse. Costurile totale anuale pentru industrie, inclusiv de elaborare şi aprobare, sunt, prin urmare, estimate la aproximativ 2,6 milioane de euro.

modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1356/2008 din 23 decembrie 2008 (JO L 350, 8.12.2009, p. 46).

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Tabelul 2: Estimarea costurilor de elaborare şi certificare a OSD pentru noi solicitări de TC

Categoria de aeronave	Nr. de certificate de tip pe an	Costuri pe certificat de tip (€)	Costuri anuale (€)
Avioane mari	1,5	952 000	1 428 000
Avioane complexe mici	1	640 000	640 000
Giravioane complexe	1	352 000	352 000
Giravioane altele decât cele complexe	1	176 000	176 000
Aeronave altele decât cele complexe	14	1 760	24 640
Total			**2 620 640**

Costurile de elaborare şi certificare a OSD pentru preluare

45. *Avioane şi giravioane complexe motorizate*. Efortul de preluare este necesar pentru modelele de aeronave, care sunt încă în producţie, şi se va limita la formarea pentru calificarea de tip a echipajului de zbor, date specifice tipului pentru echipajul de cabină şi MMEL. Costurile de elaborare sunt minime, având în vedere că baza pentru preluare poate fi un curs de formare aprobat pentru un anumit operator şi un MMEL aprobat de către o AAN. Titularul TC trebuie doar să raporteze agenţiei unul dintre aceste elemente aprobate. Efortul agenţiei este estimat la 28 de ore de lucru per tip pentru fiecare element. Sunt preconizate 8 ore pentru industrie. În general, costurile aferente estimate sunt de 7 500 de euro pentru fiecare certificare a preluării. Se presupune că procesul de preluare va fi finalizat în termen de doi ani.

46. Pe baza ipotezelor agenţiei privind numărul de certificări ale preluării, Tabelul 3 de mai jos oferă o estimare a costului total de aproximativ 700 000 de euro.

47. *Avioane, altele decât cele motorizate complexe, şi baloane*. Efortul de preluare este necesar pentru modelele de aeronave care sunt încă în producţie. Cu toate acestea, singurul element care se aplică este MMEL. Pentru aceste categorii de aeronave va exista o MMEL generică emisă de agenţie, care poate fi folosită ca atare, cu posibile elemente suplimentare, în mod voluntar. Prin urmare, costurile de elaborare, precum şi cele de aprobare sunt neglijabile.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Tabelul 3: Estimarea costurilor pentru certificarea preluării OSD (cheltuieli nerecurente)[23]

Categoria de aeronave	Costul pentru certificarea preluării pe unitate (€)	Formarea pentru calificarea de tip a echipajului de zbor		Date specifice tipului pentru echipajul de cabină		Lista master a echipamentului minim		Cost total (€)
		Nr. de certificări ale preluării	Costul total al preluării FCTRT (€)	Nr. de certificări ale preluării	Costul total al preluării TSD CC (€)	Nr. de certificări ale preluării	Costul total al preluării MMEL (€)	
Avioane mari şi avioane mici complexe	7 520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Giravioane	7 520	10	75 200	n/a	n/a	10	75 200	150 400
Total			**360 960**		**82 720**		**283 280**	**736 960**

Costurile de elaborare şi de certificare a OSD pentru titularii/solicitanţii de STC

48. Nu există nicio obligaţie de preluare pentru STC existente, astfel încât titularii de STC nu sunt afectaţi. Cei care proiectează STC noi pot fi afectaţi după perioada de tranziţie suplimentară de trei ani, în cazul în care STC are un impact asupra OSD existente.

49. Toţi solicitanţii noi de STC trebuie să evalueze efectele posibile ale STC asupra elementelor OSD. Doar în cazul în care există un efect, aceştia trebuie să elaboreze suplimente necesare pentru elementele aprobate din OSD, ca parte a STC. Costurile vor fi costuri de elaborare a suplimentelor la OSD, costuri de menţinere a valabilităţii acestor elemente şi onorariile şi taxele pentru aprobarea de către agenţie. Toate aceste costuri vor fi o fracţiune proporţională din costurile asociate cu OSD iniţiale şi vor fi proporţionale cu amploarea STC şi efectul său asupra formării şi MMEL. După cum s-a menţionat mai sus, solicitarea de evaluare a tuturor modificărilor şi STC cu privire la impactul lor asupra OSD este amânată pentru o perioadă de trei ani, pentru a permite elaborarea ulterioară a AMC şi GM. Această perioadă va fi, de asemenea, utilizată pentru a evalua impactul exact al acestei cerinţe. Cu toate acestea, pe baza calculelor unui singur producător, numai 5% din totalul modificărilor pot avea un impact asupra OSD, astfel încât costurile suplimentare vor fi relativ limitate.

Costurile pentru menţinerea valabilităţii elementelor OSD

50. Titularului TC i se va solicita investigarea şi urmărirea evenimentelor în cazul în care sunt cauzate de posibile deficienţe în elementele OSD. În prezent, titularii de TC au deja aceeaşi responsabilitate cu privire la evenimentele cauzate de deficienţe de proiectare. Înainte de a analiza un eveniment, este dificil de identificat cauza principală, astfel încât sistemul existent de raportare a evenimentelor poate fi, de asemenea, utilizat pentru a filtra acele evenimente care au o legătură cu OSD. Atunci când o primă analiză arată că principala cauză este legată de OSD, costurile pentru analize şi îmbunătăţiri ulterioare pot fi atribuite costurilor menţinerii valabilităţii OSD. Pe baza experienţei cu OEB, agenţia se aşteaptă ca numărul de cazuri în care evenimentele au legătură cu OSD să fie relativ limitat. Prin urmare, costurile suplimentare sunt estimate astfel:

[23] Acest tabel nu include avioanele, altele decât cele complexe, deoarece procesul de preluare pentru aceste aeronave va consta numai în confirmarea aplicabilităţii MMEL generice elaborate de către agenţie.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Tabelul 4: Estimarea costurilor pentru menţinerea valabilităţii OSD[24]

Categoria de aeronave	Ore pe titular TC (A)	Salariu pe oră (€) (B)	Număr de titulari TC (C)	Costuri totale (€) (A x B x C)
Avioane mari	800	100	15	1 200 000
Avioane complexe mici	400	100	9	360 000
Giravioane complexe	600	100	6	360 000
Giravioane altele decât cele complexe	200	100	6	120 000
Aeronave altele decât cele complexe	0	100	0	0
Total			**36**	**2 040 000**

Costurile de extindere a DOA pentru a include OSD

51. Titularului de TC cu OSD noi sau preluate i se va solicita să extindă domeniul de aplicare a DOA pentru a include OSD. Acest lucru este valabil pentru întreprinderile care deţin o DOA care are OSD prelungite sau cărora li se solicită preluarea şi pentru cei care solicită un nou TC. Acest lucru înseamnă că se aplică pentru aproximativ 40 de întreprinderi. Costurile suplimentare pentru obţinerea aprobării pentru extinderea DOA sunt dificil de estimat, deoarece depind foarte mult de nivelul de implicare anterior în activităţile OEB. Majoritatea întreprinderilor care proiectează aeronave de mare capacitate vor avea deja proceduri în vigoare pentru tratarea majorităţii elementelor OSD. Pentru acestea, este vorba despre includerea acestor activităţi în structura DOA. Proiectanţii de aeronave altele decât cele complexe pot să nu aibă niciun fel de experienţă cu OEB, dar extinderea DOA trebuie să abordeze doar MMEL, ştiut fiind că agenţia va stabili MMEL generice care pot fi utilizate de aceste întreprinderi. Prin urmare, pentru aceste întreprinderi efortul va fi minim.

   În cele din urmă, onorariile şi taxele pentru extinderile DOA vor fi acoperite de taxa de supraveghere DOA existentă şi nu vor fi impuse onorarii şi taxe suplimentare.

Costurile totale pentru industrie

52. Costurile totale pentru industrie pot fi împărţite într-un cost unic pentru preluare şi un cost mediu anual pentru OSD prelungite, preluate şi noi. Cheltuielile nerecurente pentru preluare sunt estimate a fi de ordinul a 740 000 de euro (vezi Tabelul 3).

   Costurile medii anuale recurente sunt de ordinul a 4,6 milioane de euro (Tabelul 5). Ambele categorii de cost sunt costuri suplimentare create de propunerea OSD faţă de ceea ce există în prezent.

[24] Estimarea numărului de ore pe an legat de OSD se bazează pe ipoteza rezonabilă de 1 500 de evenimente pe an per titular de TC pentru avioanele mari, din care 5% sunt legate de OSD. Pentru fiecare eveniment în condiţii potenţiale de nesiguranţă, se presupun în medie 10-11 ore de lucru.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Tabelul 5: Sinteza costurilor anuale estimate pentru punerea în aplicare a OSD

Categoria de aeronave	Solicitări noi TC (€)	Menţinerea validităţii (€)	Total (€)
Avioane mari	1 428 000	1 200 000	2 628 000
Avioane complexe mici	640 000	360 000	1 000 000
Giravioane complexe	352 000	360 000	712 000
Giravioane altele decât cele complexe	176 000	120 000	296 000
Aeronave altele decât cele complexe	24 640	0	24 640
Total	**2 620 640**	**2 040 000**	**4 660 640**

Costurile pentru agenţie şi AAN

53. Agenţia are nevoie de resurse suplimentare pentru aprobarea elementelor OSD în timpul procesului de certificare de tip. Cu toate acestea, costurile perioadei petrecute de personalul care se ocupă de aprobarea OSD vor fi suportate de către solicitant la un tarif pe oră. Costurile pentru supravegherea menţinerii valabilităţii OSD vor fi acoperite de taxa anuală pentru TC. Prin urmare, costurile pentru agenţie vor fi egale cu veniturile suplimentare prin intermediul onorariilor şi taxelor, fără ca acest lucru să afecteze bugetul.

54. AAN va continua să aprobe cursuri de formare personalizate şi MEL. În loc să utilizeze rapoartele privind OEB ca referinţă, OSD va oferi baza pentru aprobare. Numărul aprobărilor şi conţinutul lucrărilor nu vor fi afectate de sistemul OSD. Prin urmare, nu se preconizează costuri suplimentare pentru AAN.

Alte impacturi: Armonizarea cu reglementările aeronautice din afara UE

55. În toate sistemele cunoscute de reglementare se efectuează o evaluare operaţională a noilor tipuri. De exemplu, în S.U.A aceasta se efectuează în cadrul Comitetului de standardizare a zborurilor (*Flight Standardization Board*, FSB), sub supravegherea FAA. Evaluarea efectuată de FSB nu este prevăzută direct în norme, dar este pusă în aplicare prin intermediul politicii. Rezultatele FSB sunt puse în aplicare de către FAA la aprobarea cursurilor de formare şi MEL. OSD este, prin urmare, un instrument diferit pentru atingerea aceluiaşi obiectiv şi va fi pus în aplicare în strânsă cooperare cu FAA.

56. Solicitanţii de TC şi STC din afara UE trebuie să respecte, de asemenea, cerinţele OSD. În prezent, evaluarea OEB a noilor tipuri este efectuată în comun cu evaluarea FSB a FAA. În final, fiecare dintre autorităţi face propriile constatări. Agenţia intenţionează să continue cu evaluări comune după punerea în aplicare a OSD. Practica existentă nu va fi, prin urmare, afectată. Diferenţa va fi baza de reglementare diferită pentru evaluare. Acordurile bilaterale existente cu ţările terţe nu abordează OSD. Ca urmare, agenţia nu poate accepta, fără o analiză în detaliu, constatările efectuate de către autoritatea din ţara terţă asupra elementelor OSD. Cu toate acestea, acest lucru se întâmplă şi în prezent pentru evaluările OEB ale produselor din afara UE. Necesitatea includerii OSD în modificările viitoare ale acordurilor bilaterale este în curs de investigare.

57. Este de aşteptat ca solicitanţii din UE care au obţinut o aprobare OSD să aibă anumite beneficii atunci când îşi exportă produsele sau STC. Unele ţări solicită deja un fel de date de conformitate operaţională atunci când importă aeronave noi. Este de aşteptat ca aprobările necesare pentru oricare din elementele OSD să fie facilitate prin aprobarea AESA.

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.

Sinteză

58. În general, agenţia consideră că beneficiile semnificative pentru siguranţă ale propunerii de OSD, care abordează o serie de recomandări de siguranţă, depăşesc costurile create pentru industria aeronautică. Costurile pentru punerea în aplicare a OSD sunt estimate la aproximativ 4,6 milioane de euro pe an, precum şi cheltuielile nerecurente de preluare de 740 000 de euro.

Köln, 13 decembrie 2011

P. GOUDOU

Director executiv

TE.RPRO.00036-001© Agenţia Europeană de Siguranţă a Aviaţiei. Toate drepturile rezervate.

Document proprietate. Copiile imprimate nu sunt autorizate. Confirmaţi stadiul revizuirii prin reţeaua de internet/intranet a AESA.