



**СТАНОВИЩЕ № 07/2011**

**НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ**

**от 13 декември 2011 г.**

**за регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 1702/2003 от 24 септември 2003 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации**

**И**

**за регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003 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**

**И**

**за регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕС) № xxxх/2012 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушни операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета**

**И**

**за регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕС) № 1178/2011 за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета**

**„Данни за експлоатационна годност“**

## Резюме

Настоящото становище предлага промени на няколко правила за прилагане с цел въвеждане на концепцията за Данни за експлоатационна годност (ДЕГ). Концепцията за ДЕГ беше представена в Регламент (ЕО) № 216/2008 като част от 1-я пакет за разширяване.

Новите правила ще гарантират, че определена информация, необходима за безопасната експлоатация, е налична и се използва от операторите. Тази информация се счита за специфична за даден тип въздухоплавателно средство и поради това трябва да се предостави от конструктора на този тип. Тя включва:

- минималната учебна програма за обучение на пилоти за придобиване на квалификационен клас за тип,
- информация за справка за въздухоплавателното средство за подпомагане на квалификацията на тренажор,
- минималната учебна програма за обучение на персонал по сертифициране на поддръжката за придобиване на квалификационен клас за тип,
- информация, свързана с типа, за обучение за кабинен екипаж и
- базовия списък на минималното оборудване (MMEL).

ДЕГ, предложени от конструктора, ще бъдат одобрени от ЕААБ заедно със сертифицирането за летателна годност.

След като бъдат одобрени ДЕГ трябва да се използват от оператори и организации за обучение при изготвянето на техните специализирани курсове за обучение и MEL.

От ДЕГ се очаква да допринесат за запълването на празнотата между летателна годност и въздушни операции.

**Обяснителна бележка****I. Общи коментари**

1. Целта на настоящото становище е да предложи на Комисията изменението на Регламент (ЕО) № 1702/2003<sup>1</sup>, Регламент (ЕО) № 2042/2003<sup>2</sup>, Регламент (ЕС) xxxx/2012<sup>3</sup> и Регламент (ЕС) 1178/2011<sup>4</sup>. Обхватът на тази нормотворческа дейност е посочен в Общите условия (ToR) 21.039 и е описан по-подробно по-долу.
2. Становището беше прието при спазване на процедурата, определена от Управителния съвет на Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „Агенцията“)<sup>5</sup>, в съответствие с член 19 от Регламент (ЕО) № 216/2008<sup>6</sup> (наричан по-долу „Основния регламент“).
3. Предложеното правило взема под внимание развитието на Европейския съюз и международното право (ИКАО), както и хармонизирането с правилата на други органи на основните партньори на Европейския съюз както е определено в целите в член 2 от Основния регламент. Предложеното правило:
  - a. е над стандартите и препоръчаните практики (SARP) на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО). Продуктите на процеса за Данни за експлоатационна годност (ДЕГ), програмите за обучение и базовият списък на минималното оборудване (MMEL) са необходими за организирането на курсове за обучение и за изготвянето на MEL, които също се изискват съгласно ИКАО, приложения 1 и 6. Изискването обаче за изготвяне на ДЕГ от производителя на въздухоплавателното средство като част от процеса на сертифициране не е включено в приложение 8 от ИКАО.
  - б. се отклонява по следните пунктове от правилата на FAA на САЩ и правилата на „Transport Canada“ (ТССА). Както FAA, така и ТССА разполагат с процеси за оценяване на експлоатационната годност на нови и производни типове въздухоплавателни средства. Резултатите от тези оценки се използват за публикуване на създаден от органите MMEL или за одобрение на курсове за обучение на летателен и кабинен екипаж. Оперативната оценка обаче не

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията от 24 септември 2003 г. за определяне на правила за прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 6). Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1194/2009 от 30 ноември 2009 г. (ОВ L 321, 8.12.2009 г., стр. 5).

<sup>2</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, изменен с Регламент (ЕС) № 1149/2011 от 21 октомври 2011 г. (ОВ L 298, 16.11.2011 г., стр. 1).

<sup>3</sup> „Регламента относно OPS“, предстои да се публикува.

<sup>4</sup> Регламент (ЕС) № 1178/2011 на Комисията от 3 ноември 2011 г. за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с екипажите на въздухоплавателни средства в гражданското въздухоплаване в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 311, 25.11.2011 г., стр.1).

<sup>5</sup> Решение на Управителния съвет относно процедурата, която следва да се прилага от Агенцията за изготвяне на становища, сертификационни спецификации и инструктивни материали (Процедура по нормотворчество). УС на ЕААБ 08-2007, 13.06.2007 г.

<sup>6</sup> Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 19.03.2008 г., стр. 1). Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 от 21 октомври 2009 г. (ОВ L 309, 24.11.2009, стр. 51).

изисква задължителна входяща информация от производителите на въздухоплавателни средства.

4. Към момента одобрението на информация е необходимо с оглед на безопасната експлоатация на даден тип въздухоплавателно средство, като например минимална учебна програма за обучение на пилот за придобиване на квалификационен клас за тип, обучение за тип за кабинен екипаж и MMEL, и се извършва от националните въздухоплавателни администрации (NAA). С оглед осигуряване на унифициране членовете на Обединените авиационни власти (JAA) решиха да следват процес на единно одобрение, приемлив за всички – Съвместната комисия за оценка на въздушните операции (JOEB). Всяка JOEB беше създадена на база конкретен случай и се състоеше от свързани заинтересовани лица, включително органи извън JAA, там където беше уместно, и имаше за цел проверка на условията за експлоатация за използването на даден тип въздухоплавателно средство, в резултат на което се изготвяха препоръки за типово обучение и MMEL. Процесът на JOEB под шапката на JAA беше доброволен процес. Въпреки тази съвместна дейност всеки участващ орган трябваше да транспонира препоръките в своята национална законодателна и административна система. Следователно окончателният резултат можеше да се различава от този, произтичащ от процеса на JOEB. След разпускането на JAA през 2008 г. процесът на оценка на въздушните операции (OEB) беше продължен под покровителството на Агенцията със съгласието на бившите органи-членове на JAA. Той запази характера си на доброволен процес.
5. Процесът на (J)OEB не включваше оценяване на минималната учебна програма за обучение на персонал по сертифициране на поддръжката за придобиване на квалификационен клас за тип. Поради това курсовете за обучение за такъв персонал бяха разработвани и одобрявани под отговорността на националните органи, следвайки общите изисквания на част-бб. Тези курсове могат да се различават не само по продължителност, но също и по набора включени предмети.
6. Една от основните цели на създаването на система на ЕААБ беше да се осигури уеднаквяване. Поради това Агенцията препоръча в свое Становище № 3/2004<sup>7</sup> за изменение на Основния регламент, експлоатационната информация, свързана с типа, като например информацията, разработена съгласно процеса (J)OEB, да не бъде задължителна за всички въздухоплавателни средства, експлоатирани от оператори от ЕС. Това може да се постигне с приемането на решение на Агенцията за изменение на Основния регламент. Европейската комисия обаче счита, че такова решение може да бъде прието от Агенцията, единствено ако то е пряко свързано с продукта, за който се отнася (индивидуално решение с ясен адресат). Съгласно нейното тълкуване на Договора за функционирането на ЕС и на jurisprudence на Съда на Европейските общности агенциите не могат да определят общоприложими задължителни стандарти. Поради това предложението за изменение на Основния регламент беше променено, за да може тези допълнителни оперативни елементи да бъдат одобрени от Агенцията чрез свързването им с типовия сертификат (TC) на въздухоплавателното средство.
7. Европейската комисия коригира Становище № 3/2004 на Агенцията, за да вземе под внимание горепосочените правни ограничения, и предложи допълнителните спецификации за експлоатацията на даден тип въздухоплавателно средство да се определят като част от сертифицирането на продукта. Следователно долните елементи бяха добавени към член 5, параграф 5, буква д) от Основния регламент:

<sup>7</sup> Становище № 3/2004 на Европейската агенция за авиационна безопасност за изменение на Регламент (ЕО) № 1592/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2002 г. относно общите правила в областта на гражданското въздухоплаване и създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност с цел разширяване на неговия обхват за регулиране на лицензирането на пилоти, въздушни операции и въздухоплавателни средства от трети страни, 16 декември 2004 г. (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004>).

- iv) *минималната учебна програма за придобиване на квалификационен клас на персонал по сертифициране на поддръжката, за да се гарантира съответствие с параграф 2, буква е);*
- v) *минималната учебна програма за придобиване на квалификационен клас на пилот и квалификацията за свързаните с него симулатори, за да се гарантира съответствие с член 7;*
- vi) *базовия списък на минималното оборудване, ако е подходящо, и допълнителните спецификации за летателна годност за даден тип експлоатация, за да се гарантира съответствие с член 8“.*

8. Тези разпоредби бяха приети като такива от законодателя. Предметът на настоящото становище е да определи условията, при които тези разпоредби ще се прилагат.

## **II. Консултация**

9. Съобщението за предложено изменение (NPA) 2009-01<sup>8</sup>, което съдържаше проекта на Становище за изменение на Регламент (ЕО) № 1702/2003 и изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003, беше публикувано на уебсайта (<http://www.easa.europa.eu>) на 16 януари 2009 г.
10. До крайната дата 30 юни 2009 г. Агенцията получи 1011 коментара от 80 национални въздухоплавателни администрации, професионални организации и частни дружества.
11. За да обработи тези коментари Агенцията създаде група за преглед на коментари. Тази група се състоеше от членове на групата за изготвяне на проект, плюс двама допълнителни експерти. Пълният състав на групата за изготвяне на проект беше публикуван с актуализация на ToR 21.039. Тя включваше експерти от производствената промишленост, асоциации на оператори, асоциации на въздухоплавателен персонал, ЕААБ и национални въздухоплавателни органи. Групата за преглед се събра три пъти през 2009 г. и 2010 г. Всички основни въпроси бяха обсъдени задълбочено в групата и въпреки че не можа да се постигне пълен консенсус по всички въпроси, Агенцията изготви проект на документ с отговори на коментари и произтичащия текст, вземайки под внимание всички становища на отделните експерти. С това предложение се използва възможността да се въведат промени в текста на Регламент № 1702/2003 за уеднаквяване с последните изменения на Регламент № 216/2008, отразени в Регламент № 1108/2009. В новите членове 18 и 19 терминът „код за летателна годност“ е заличен и следователно в Регламент 1702/2003 този термин беше системно заменен със „спецификации за сертифициране“.
12. Документът с отговори на коментари не следваше традиционния формат. Поради големия брой получени коментари и направените промени в структурата на текста в резултат на включването на коментарите, Агенцията счете за неефективно да изготви отговор на всеки отделен коментар. Поради това Агенцията възприе алтернативен метод за обработване на всички коментари. Този алтернативен метод беше обобщението с отговор на коментари. Този подход беше подкрепен от Комисията и от Управителния съвет през септември 2009 г. Всички получени коментари бяха потвърдени и обобщени в това обобщение с отговор на коментари с общите отговори на Агенцията. Производният текст, който беше публикуван в приложение 1 към документа с отговори на коментари, изтъкна промените в сравнение с текущото правило. Документът с отговори на коментари беше публикуван на 13 май 2011 г. Основните промени в сравнение с NPA са следните:
- a. Предложението за NPA предвиждаше отделен сертификат за одобрение на елементите на експлоатационна годност. В документа с отговори на

<sup>8</sup> Вижте Архиви за нормотворчество на [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

коментари концепцията за отделен сертификат беше изоставена. Предложението е променено по начин, който позволява елементите на експлоатационна годност да се одобряват като ДЕГ, включени в типовия сертификат (TC) за въздухоплавателно средство или в допълнителен типов сертификат (STC).

- б. В предложението за NPA одобрените елементи на експлоатационна годност бяха задължителни за операторите и организациите за обучение в тяхната цялост при определянето на техните курсове за обучение и MEL. Този подход беше значително променен. В документа с отговори на коментари предложението предвижда ядро от ДЕГ, което ще остане задължително за операторите и за организациите за обучение, но също и голяма част от ДЕГ, която ще получи статут на Приемливи начини за съответствие (AMC). Операторите и организациите за обучение няма да са в състояние да се отклоняват от задължителната част на ДЕГ освен чрез промяна, одобрена от Агенцията. Те обаче могат да се отклоняват от незадължителните части на ДЕГ под контрола на своята компетентна (национална<sup>9</sup>) администрация чрез използване на алтернативни AMC.
- в. Приложимостта на концепцията за OSC/ДЕГ за въздухоплавателни средства, различни от въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, не беше особено ясна в NPA. Тя беше допълнително разяснена в документа с отговори на коментари. Основното заключение е, че повечето от елементите на ДЕГ не са приложими за въздухоплавателни средства от категория, различна от въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга. По-конкретно:
- Изискването за изготвяне на минимални учебни програми за типово обучение на пилоти и персонал за поддръжка е приложимо единствено, когато въздухоплавателното средство разполага с типов квалификационен клас. По подразбиране малките въздухоплавателни средства ще бъдат с квалификационен клас за клас или група. Агенцията обаче може да реши на *ad-hoc* основа дали е необходим типов квалификационен клас поради ефективност, проект или други характеристики, които изискват специфично обучение. Това не се отнася за повечето малки въздухоплавателни средства и те ще бъдат с квалификационен клас за клас или група. Определянето на това дали даден нов тип въздухоплавателно средство следва да има типов квалификационен клас или може да бъде с квалификационен клас за клас или група ще бъде част от процеса на одобрение на ДЕГ и в крайна сметка ще се решава от Агенцията. Оценяването се базира на обективни критерии, които ще бъдат включени в инструктивен материал. Когато за въздухоплавателното средство не се изисква индивидуално определяне на типов квалификационен клас, това означава, че свързаните елементи на ДЕГ не се изискват<sup>10</sup>.
  - Информация за тренажор се изисква, единствено когато учебната програма за придобиване на квалификационен клас на пилот включва използването на пълни летателни тренажори. Това обикновено не се отнася за малки въздухоплавателни средства.
  - Информацията, свързана с типа, за обучение за кабинен екипаж се изисква, единствено когато оперативните правила изискват кабинен

<sup>9</sup> В случай на заявител извън ЕС Агенцията е компетентната администрация.

<sup>10</sup> Заявителят може винаги да предостави доброволно минимална учебна програма за обучение за типов квалификационен клас, която да бъде одобрена съгласно ДЕГ.

екипаж за максималния одобрен капацитет на пътникова вместимост<sup>11</sup>. Малките въздухоплавателни средства нямат такава пътникова вместимост.

- Изискването за съставянето на ММЕЛ се отнася за всички въздухоплавателни средства, които могат да се използват за търговски операции, тъй като съответните оператори трябва да разполагат с ММЕЛ за тези въздухоплавателни средства. Това означава, че за малките въздухоплавателни средства ще се изисква ММЕЛ. За да се намали обаче тежестта за заявителите за ТС Агенцията ще изготви общи ММЕЛ за повечето категории въздухоплавателни средства с опростена тяга посредством специална CS. Заявителят за ТС за въздухоплавателно средство от тези категории може да изпълни изискванията като потвърди, че този общ ММЕЛ е подходящ за неговия проект. CS с общи ММЕЛ се разработва в момента.

13. До крайната дата на периода за изразяване на реакции 13 юли 2011 г. Агенцията получи 69 реакции от 23 национални въздухоплавателни администрации, професионални организации и частни дружества.

14. В резултат на реакциите бяха направени следните промени на предложенията:

- a. Към регламента беше добавена преходна разпоредба за текущи процеси на одобрение STC и промени в ТС. Тази разпоредба липсваше.
- b. Препратките към данните за експлоатационна годност в точки 21А.3 и 21А.3Б, свързани с докладване на събития и насоки за летателна годност, бяха премахнати. Агенцията се съгласява с коментарите, че тези препратки са ненужни, тъй като веднага след като ДЕГ станат част от ТС, съществуващият текст на точки 21А.3 и 21А.3Б вече ще може да се тълкува като включващ събития и небезопасни условия, свързани с ДЕГ.
- v. Концепцията за насоки за повишаване на безопасността (SED) беше изоставена. Поради това точки 21А.3В и 21А.3Г бяха заличени от предложението. Агенцията признава, че концепцията за SED беше сложна и нелесна за внедряване, а в същото време съществуват други регулаторни инструменти за постигане на същата цел. Концепцията за SED имаше две цели: да позволи на Агенцията да наложи нови изисквания за летателна годност на съществуващи проекти, т.е. новопроизведени или действащи въздухоплавателни средства, и да позволи на Агенцията да наложи корекции на елементите за експлоатационна годност. Втората цел ще бъде постигната чрез използването на съществуващите инструменти на насоките за летателна годност (AD). Тъй като ДЕГ ще бъдат част от ТС, обхватът на 21А.3Б, занимаващ се с издаването на AD, ще включи също и ДЕГ. Така че, ако възникне необходимост от спешна корекция на вече одобрени ДЕГ, това може да се извърши чрез издаване на AD.

Налагането на нови изисквания за летателна годност на съществуващи проекти ще се извърши чрез специални правила за прилагане, подкрепени от спецификации за сертифициране. Това означава, че ще се създаде първоначалната версия на ново приложение към Регламент 1702/2003, наречено част-26, за транспониране на съществуващите разпоредби на JAR-26<sup>12</sup>. Изискването за високо ниво, приложимостта и влизането в сила ще бъдат обхванати от тази част-26. Техническите подробности за спазване на това изискване за високо ниво ще бъдат в нова спецификация за сертифициране CS-26. Изискванията на част-26 могат да са приложими за операторите, но в зависимост от техническото съдържание, също и за притежателите на одобрение на проект. Всеки път, когато има нужда от

<sup>11</sup> Към момента за максимална одобрена конфигурация на пътникова вместимост над 19.

<sup>12</sup> Общите авиационни изисквания JAR-26 бяха използвани от Обединените авиационни власти (JAA) за изготвяне на определени допълнителни изисквания за летателна годност за операции, задължителни за оператори, които трябва да спазват JAR-OPS 1.

налагане на ново изискване за летателна годност, ще се предлага изменение на част-26. Първоначалната версия на част-26, CS-26 и всички последващи изменения ще следват нормалния процес на нормотворчество на ЕААБ.

- г. Възможността заявителят за ТС да изиска валидиране на допълнителни елементи за експлоатационна годност на доброволна основа се разясни в предложението за изменение на част-21. Възможността вече съществуваше, но беше скрита под общия термин „тип експлоатация“. Сега тя е по-видна в текста на правилото.
- д. Задължението на притежателите на ТС за двигател да предоставят информация на заявителя за ТС за въздухоплатателно средство, позволяваща попълването на ДЕГ с информация, свързана с двигателя, се заличава. Агенцията признава, че съществуващите договорености между притежателите/заявителите за ТС за двигател и въздухоплатателно средство могат да бъдат разширени, за да вземат под внимание ДЕГ без да е необходимо специално изискване в част-21.
- е. Изискванията, свързани с класификация на промени, бяха опростени. Думите „промени в типов проект“ бяха заменени с „промени в типови сертификати“. Тъй като ДЕГ са включени в ТС, но не и в типовия проект, това изменение позволява последващият текст да бъде опростен. Фактът, че правилото за класифициране на промените на типовия проект и ИЕБ е еднакво не означава, че те ще участват административно в един и същ процес. За да се изтъкне това, е определено изискване към Агенцията в раздел Б, който обяснява, че класифицирането на промените на типовия проект и на ДЕГ се извършва по отделно. Ще бъдат разработени АМС и инструктивни материали (GM) за допълнително обяснение на това (вижте също буква ж) по-долу). Горното изменение в изискването за класифициране на промените също позволява опростяване на възможните привилегии за притежатели на одобрение за проектантска организация (DOA). Съществуващата привилегия за одобрение на дребни промени ще обхваща както типовия проект, така и промени в ДЕГ.
- ж. Прилагането на изискването за оценяване на всички типове изменения на проекти за тяхното въздействие върху ДЕГ се отлага с още три години след влизането в сила на регламента за изменение. Отрасълт изрази сериозни тревоги по отношение на това изискване поради очакваната допълнителна административна тежест за управление на процеса на класифициране и одобрение на промяната дори за множеството промени, които няма да засегнат ДЕГ. Агенцията признава тези тревоги и се съгласява, че са необходими допълнителни инструктивни материали за класифициране на промени на ДЕГ, както и за оценяване на въздействието на промените на проекти върху ДЕГ. Тези инструктивни материали могат да се разработят по време на тригодишния преходен период и могат също така да са основани на опит, придобит с одобрението на първоначални ДЕГ. По време на преходния период ще бъде възможно да се кандидатства за одобрение за промени на ДЕГ на доброволна основа.

### **III. Съдържание на становището на Агенцията**

#### **A. Изготвяне на ДЕГ от заявители за одобрение на проект**

- 15. Както беше обяснено по-горе, първоначалната концепция за отделно одобрение, което да обхване експлоатационната годност в допълнение към ТС беше изоставена. Тя беше заменена от концепцията за ДЕГ, включена в ТС. Накратко концепцията е следната:
- 16. За нови типове<sup>13</sup>, заявлението за ТС трябва да бъде допълнено с добавяне на елементите на ДЕГ, които трябва да се одобрят. Заявителят за ТС ще трябва да докаже съответствие с приложимите технически стандарти. Тези стандарти са

<sup>13</sup> Нов тип означава тип въздухоплатателно средство, за който заявлението за ТС е изготвено след влизането в сила на изменението на Регламент 1702/2003 в резултат на настоящото становище.



включени в спецификациите за сертифициране (CS), които се издават от Агенцията в съответствие с процедурата по нормотворчество. Следва да има CS за всеки елемент: CS-MMEL, CS-FC (обучение на пилот за придобиване на квалификационен клас за тип), CS-SIM (летателни тренажори за обучение), CS-CC (типово обучение за кабинен екипаж) и CS-MCS (обучение за квалификационен клас на персонал по сертифициране на поддръжката). Всички тези CS в момента се разработват и са или ще бъдат отворени за консултации чрез публикуване в специализирани NPA.

17. Заявителят за ТС е длъжен да покаже съответствие с приложимия стандарт за всички елементи на ДЕГ преди да може да се издаде ТС. Ще бъде възможно обаче да се отложи доказването на съответствие за един или повече от елементите на ДЕГ за дата след издаването на ТС, но в крайна сметка преди пускането в експлоатация от оператор от ЕС.
18. След като бъдат одобрени, ДЕГ ще бъдат посочени за справка в набор от данни на типовия сертификат (TCDS), но самата информация ще се съхранява от притежателя на разрешително (подобно на инструкциите за продължаваща летателна годност). Елементи на ДЕГ ще трябва да се предоставят на операторите и, при поискване, на всяка трета страна, от която се изисква спазване на тяхното съдържание.
19. Заявителят за първоначални ДЕГ е притежателят на ТС. Промени в първоначалните ДЕГ могат да се предлагат от притежателя на ДЕГ или от всяко друго юридическо лице в съответствие с условията, определени в част-21 подчасти Г или Д. Това означава, че съществуващите разпоредби за промени на типовия проект ще се прилагат и за промени на ДЕГ. Когато бъде разработена дадена промяна, заявителят трябва да провери дали промяната засяга един или повече от одобрените елементи на ДЕГ. Ако елементите на ДЕГ са засегнати (например ако инструментите в кабината на екипажа и авиониката са модернизирани и се изисква допълнително или преработено обучение за пилотите), заявителят трябва да приложи към заявлението си също и необходимите промени в ДЕГ. Както беше обяснено по-горе при обсъждането на промените в предложението в резултат от реакциите от документа с отговори на коментари, изискването за оценяване на всички промени на проекта за тяхното въздействие върху ДЕГ се отлага с три години.

#### Б. Използване на ДЕГ от оператори и организации за обучение

20. Одобрените ДЕГ ще трябва да се използват от операторите и организациите за обучение като база за установяване на специализирани курсове за типово обучение и MEL. Одобрената информация за тренажор ще се използва за оценяване на тренажори и поради това е необходима за операторите на тренажори. Както беше обяснено по-горе, ще има част от ДЕГ, която е задължителна за операторите и организациите за обучение и друга част, която няма да бъде задължителна и ще има статут на АМС. Поради това правилата и АМС относно типово обучение и MEL, насочени към операторите и организациите за обучение, се нуждаят от връзки с ДЕГ. В окончателния текст на проекта на Регламент за лицензиране на екипажи<sup>14</sup> повечето от връзките с ДЕГ вече са включени. Някои връзки обаче липсват и освен това не е включена преходна разпоредба. В проекта на Регламент за въздушните операции<sup>15</sup> повечето от връзките са включени само условно и не са конкретизирани. Поради това е необходимо допълнително дообработване на тези разпоредби. В допълнение все още не са включени преходни разпоредби. В неотдавнашното изменение на част-66<sup>16</sup> не са включени връзки с ДЕГ. Поради това настоящото становище включва предложените изменения на тези регламенти с оглед установяване, подобряване или доразвиване на необходимите връзки с ДЕГ и включване на необходимите преходни разпоредби. Очевидно тези изменения са

<sup>14</sup> Нов регламент, който е в процес на приемане от ЕК.

<sup>15</sup> Нов регламент, който е в процес на приемане от ЕК.

<sup>16</sup> Включено в Регламент (ЕС) 1149/2011 за изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003.

свързани единствено със задължителната част на ДЕГ, защото връзката с незадължителната част на ДЕГ ще бъде установена в АМС, издадени от Агенцията.

В. Мерки за продължаване на валидността и преходни мерки

21. Мерките за продължаване на валидността и преходните мерки са необходими за безпроблемното прилагане на новите правила. Намерението е да се ограничи административната тежест за отрасъла и за органите, и да не се нарушават текущите въздушни операции.
22. *Продължаване на валидността за притежатели на ТС:* валидността на всички доклади за ОЕВ на JOEB и EAAБ се продължава автоматично за съдържанието, което съответства на ДЕГ съгласно изискванията и/или както е позволено от част-21.
23. *Продължаване на валидността за оператори/организации за обучение:* съществуващите национално одобрени или приети курсове за обучение за придобиване на квалификационен клас за тип, квалификации за тренажор и MEL продължават да са валидни.

Когато се определят ДЕГ (нови, с продължена валидност или заварени) за типа, операторите/организациите за обучение ще разполагат с най-малко 2 години след одобрението на ДЕГ, за да адаптират своите курсове за обучение към задължителната част от елементите на ДЕГ. В случай на разработване на нов<sup>17</sup> курс за обучение, използването на ДЕГ ще бъде задължително, ако е налична. Ако не е налична, курсът за обучение следва да се изготви като се използват правилата в част-FCL, част-OPS или част-6б респективно.

За адаптирането на MEL към по-строги разпоредби на MMEL максималният период е 90 дни; това е стандартният период, който действа съгласно съществуващите правила. В случай че одобрен от EAAБ MMEL не съществува, MEL (нов или променен) може да продължи да се базира на MMEL, както е прието от компетентната администрация на оператора.

Съществуващите квалификации на тренажори не се засягат от създаването на ДЕГ.

24. *Догонване за притежатели на ТС:* догонването е процес за установяване на одобрени ДЕГ за тип въздухоплавателно средство, което вече е било сертифицирано. Процесът на догонване е доста по-олекотен в сравнение с първоначалното одобрение на ДЕГ за нов тип.

Заявлението за догонване е задължително за модели въздухоплавателни средства, които вече са в производство и са доставени на оператори от ЕС<sup>18</sup>. Срокът за получаване на одобрение е в рамките на 2 години след изменението на част-21. Не се изисква догонване за минималната учебна програма за обучение за квалификационен клас на персонал по сертифициране на поддръжката и за входящите данни за валидиране на въздухоплавателни средства за подпомагане на обективната квалификация на тренажори, но такова може да се извърши доброволно. Когато даден модел влезе отново в производство след период на латентност, ДЕГ следва да бъдат одобрени преди новото въздухоплавателно средство да започне да се използва от оператор от ЕС.

Догонването е доброволно за други модели, които вече не са в производство, и за неизискваните елементи.

25. *Текущи сертифицирания:* типовете, вариантите и STC за въздухоплавателни средства, за които сертифицирането е в процес на извършване към датата на изменение на част-21, не могат да се възползват от продължаване на валидността поради липсата на официален документ/сертификат, който да бъде продължен.

---

<sup>17</sup> Нова за оператора/организацията за обучение.

<sup>18</sup> Това означава, че когато производството е спряло, но след това е започнало отново на по-късен етап, се изискват ДЕГ.

Поради това съответните заявители ще трябва да удължат своите заявления за ТС до ЕААБ за включване на оценка на въздушните операции. Ако обаче заявителят вече е подал заявление за оценка на въздушните операции, работата, която вече е извършена по процеса за оценка на въздушните операции при преминаването към процеса за ДЕГ, ще се приема без допълнителна проверка. Заявителят, подал текущо заявление за типово сертифициране, може да реши да удължи своето заявление, за да включи ДЕГ непосредствено след влизането в сила на изменения регламент. При всяко положение одобрението на ДЕГ следва да бъде получено в рамките на 2 години след въвеждане на новото правило или преди въздухоплавателното средство да започне да се използва от оператор от ЕС, ако това стане след 2-годишната времева рамка.

26. *Одобрения на проектантски организации (DOA):* когато даден типов сертификат включва данни за експлоатационна годност чрез продължаване на валидността или догонване, притежателят на типов сертификат следва да получи одобрение за разширяване на обхвата на своето DOA или алтернативни процедури за DOA, според случая, за да включи аспекти на експлоатационната годност в рамките на две години след въвеждането на правилото.

Заявители за нов ТС, които трябва да включат ДЕГ в своето заявление, следва да получат разширение на обхвата на своето DOA или алтернативни процедури за DOA преди одобрението на ДЕГ.

27. *Преходен период за промени и STC.* Както беше посочено по-горе, прилагането на изискването за оценяване на всички типове изменения на проекти за тяхното въздействие върху ДЕГ се отлага с още три години след влизането в сила на регламента за изменение. По време на преходния период ще бъде възможно да се кандидатства за одобрение за промени на ДЕГ на доброволна основа.

#### **IV. Оценка на регулаторното въздействие**

28. Целта на оценката на регулаторното въздействие е да анализира най-важните въздействия, които се очакват в резултат от правилото, предложено в настоящото становище, и обобщено в раздел III. по-горе.

#### **Засегнати отрасли**

29. Отрасли в сферата на гражданската авиация в рамките на обхвата на Агенцията, които ще бъдат засегнати:
- а. квалифициран персонал от ЕС: пилоти, кабинен екипаж и персонал по сертифициране на поддръжката;
  - б. притежатели на ТС и заявители за ТС (от ЕС и извън ЕС);
  - в. заявители за STC (от ЕС и извън ЕС);
  - г. оператори и собственици на въздухоплавателни средства от ЕС;
  - д. организации за обучение (от ЕС и извън ЕС);
  - е. производители и оператори на тренажори (от ЕС и извън ЕС);
  - ж. одобрени организации за поддръжка (от ЕС и извън ЕС);
  - з. компетентни органи (ЕААБ и национални въздухоплавателни администрации).

#### **Въздействия**

##### Въздействие върху безопасността

30. През последното десетилетие се случиха редица злополуки и инциденти, при които недостатъци при обучението на екипажа или в MMEL бяха определени като причинител или фактор с определен принос. В резултат на това съответните национални съвети за разследването на произшествия направиха препоръки до

Агенцията за подобряване на правилата, свързани с обучение и MMEL. Запълвайки празнотата между процесите на сертифициране, експлоатация и поддръжка концепцията за ДЕГ се очаква да допринесе за вземането под внимание на тези препоръки за безопасност.

31. Най-значимите и най-актуалните препоръки са посочени по-долу.

*а. 1 юни 2009 г., Ер Франс полет 447, А330, Атлантически океан*

Препоръка: „ВЕА препоръчва ЕААБ да преразгледа концепцията за програми за проверка и обучение и да определи като задължително по-специално установяването на специфични и регулярни упражнения, посветени на ръчно управление на въздухоплавателно средство, доближаващо сриване или възстановяване от сриване, включително при голяма височина.“

*б. 25 февруари 2009 г., Турски авиолинии полет 1951, В737, летище Schiphol, Амстердам*

Препоръка: „DGCA, ИКАО, FAA и ЕААБ следва да променят своите наредби по такъв начин, че авиолиниите и организациите за летателно обучение да се уверят, че техните текущи програми за обучение включват практикуване на възстановяване от ситуации на сриване при приближаване на кацане“.

*в. 27 ноември 2008 г., Авиолинии XL, А320, Перпинян*

Препоръка: „ВЕА препоръчва ЕААБ в сътрудничество с производители да подобри обучителните упражнения и техники, свързани с приближаване на сриване, за да гарантира контрол на самолета в оста на наклон“.

*г. 20 август 2008 г., Spanair полет 5022, MD-82, летище Barajas, Мадрид*

Препоръка: „Препоръчва се Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) да измени точка 30.8 от базовия списък на минималното оборудване (MMEL) за сериите самолети Boeing DC-9, MD-80, MD-90 и B-717 като вземе под внимание възможността да не се диспечира самолет с грешка, включваща RAT засичане на топлина на земята, и ако се диспечира, да се включи ясна препратка към инструкциите за поддръжка (М) и експлоатация (О), както и към други точки в базовия списък на минималното оборудване (MMEL), които могат да имат връзка с тази грешка.“

Препоръка: „Препоръчва се Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) да определи изисквания за летателни тренажори, за да позволи обучението в тренажор да обхване постоянни сривания при излитане, които възпроизвеждат ситуации, които могат да превишат границите на положението.“

*д. 9 юли 2006 г., авиолинии S7 полет 778, А310, летище Иркутск*

Препоръка: „Препоръчва се ЕААБ и останалите сертифициращи органи, заедно с производителите на големи транспортни въздухоплавателни средства: да преразгледат въпросите, свързани с човешкия фактор относно условията за диспечирание и експлоатационните процедури, в случай че един опорен реверсиращ механизъм стане неуправляем, за да се избегне неволно забиване напред.“

*е. 21 септември 2005 г., Robinson R22 F-GRIB*

Препоръка: „ЕААБ да задължи пилотите да преминават обучение по специфичните характеристики на R22 Mariner, когато е оборудван с оборудване за водно приземяване.“

32. Необходимостта от запълване на празнотата между процесите на сертифициране, експлоатация и поддръжка беше демонстрирана също от следните проучвания в Европа и САЩ:

- а. „Проучване на процеса на сертифициране на търговски самолети, оценка на избрано сертифициране на въздухоплавателно средство, експлоатация и процес на поддръжка, FAA, март 2002 г.“ Резултатите и наблюденията на CPS, проведени от FAA през 2001 г. касаят въпроси, свързани с интерфейса, засягащи сертифициране, поддръжка и експлоатационни процеси.
  - б. „Доклад на отдел „Човешки фактори“ към Федералната авиационна администрация относно допирните точки между летателните екипажи и модерните системи за пилотиране, 18 юни 1996 г.<sup>19</sup>“. Докладът на отдел „Човешки фактори“ към FAA от 1996 г. също идентифицира проблеми с процеса на STC (например не непременно свързани с философията на проекта на кабинното оборудване или с използваните експлоатационни предположения).
  - в. „Докладът на Екипа за безопасност на търговското въздухоплаване (CAST) относно загуба на контрола на съвместно прилагане на безопасността, 15 февруари 2003 г.“<sup>20</sup> включва препоръка за безопасност, която гласи „следва да се разработят надеждни процеси, които да гарантират, че летателната експлоатация и персоналот по поддръжка са запознати с и прилагат основната експлоатационна информация своевременно“.
33. С въвеждането на правила за типово обучение на персонал и MMEL под формата на ДЕГ, които представляват задължителния минимум за всички оператори и организации за обучение, подпомагани от стандартизационни дейности, се очаква всички курсове за обучение и MEL да се одобряват чрез използването на един и същ стандарт.
34. Отговорностите ще бъдат дефинирани по-ясно, за да не се оставя празнина в отговорностите, свързани с минимални учебни програми за обучение за придобиване на квалификационен клас за тип и MMEL:
- а. Отговорността за изготвянето на първоначалните ДЕГ с всички необходими елементи ще се носи от притежателя на ТС за въздухоплавателното средство. Агенцията счита, че притежателят на ТС е в най-добра позиция да разработи тези елементи, тъй като той разполага с цялата необходима предходна информация, която е налична от проекта и упражнението за летателна годност. Например за изготвянето на безопасен MMEL е необходимо задълбочено познаване на анализа за безопасност на системите на въздухоплавателното средство. Поради това потвърждаването на отговорността на притежателя на ТС за елементите на ДЕГ се очаква да окаже положително въздействие върху безопасността;
  - б. Същевременно възлагането на Агенцията на отговорността за одобрението на минималните учебни програми и MMEL ще позволи участието на експертните познания, които са били използвани и при извършването на одобрението за летателна годност на проекта;
  - в. Ще се прилага проактивен подход към аспектите на безопасността на типовото обучение и MMEL чрез въвеждането на концепцията за „непрекъснатата експлоатационна годност“: съзателят на ДЕГ ще отговаря за непрекъснатата проверка на одобрените елемент/и на ДЕГ. Ще бъде ясно, че това отговорно лице ще наблюдава опита чрез използване на одобрени елементи и ще трябва да реагира в случай на събития, свързани със сигурността. В най-лошия случай, когато има непосредствени тревоги за сигурността, Агенцията може да издаде насоки за летателна годност за коригиране на недостатъците в ДЕГ, които трябва да се прилагат на експлоатационно ниво. Накрая правилото ще наложи на трети страни, извършващи промени на проекти (Допълнителен типов сертификат – STC) необходимостта от разглеждане на последствията от тази промяна на

<sup>19</sup> [https://www.faa.gov/aircraft/air\\_cert/design\\_approvals/csta/publications/media/fltcrewsfltdeck.pdf](https://www.faa.gov/aircraft/air_cert/design_approvals/csta/publications/media/fltcrewsfltdeck.pdf).

<sup>20</sup> [http://www.cast-safety.org/pdf/jsit\\_loss%20-control.pdf](http://www.cast-safety.org/pdf/jsit_loss%20-control.pdf).

проекта върху ДЕГ и, ако е необходимо, предлагането на изменения на елементите на ДЕГ.

35. Като цяло ДЕГ ще гарантират единен висок стандарт за обучение на екипажи и MMEL, както и ще разясняват отговорностите за тези процеси. Очаква се това да донесе значителна полза за безопасността и да допринесе за единна висока степен на безопасност.

#### Икономическо въздействие върху отрасъла

Очаква се въвеждането на ДЕГ да създаде допълнителни разходи за притежателите на и заявителите за ТС и STC. Тези разходи могат да бъдат прехвърлени частично или изцяло на техните клиенти в цената на техния продукт или информация.

Това обаче няма да засегне цялостните разходи за отрасъла. Разходите за заявителите/притежателите на ТС и STC могат да бъдат разделени на три части:

- разходи за разработване на ДЕГ, плюс сертифициране,
- разходи за актуализиране на ДЕГ и
- разходи за удължаване на техните одобрения за проектантски организации (DOA).

Разходите за разработване на ДЕГ и сертифициране могат отново да се разделят на разходи за нови приложения и разходи за задължително догонване. За всички разходи трябва да се вземе под внимание, че съществуващият доброволен процес на ОЕВ понастоящем се прилага от най-засегнатите притежатели на ТС и STC. Анализът на въздействията на разходите ще трябва да разгледа *допълнителните* разходи, създадени от предложението за ДЕГ в настоящото становище в сравнение със съществуващия процес на оценка на въздушните операции.

36. За потребителите на ДЕГ (т.е. оператори и организации за обучение) се очакват ограничени последствия, свързани с разходи. Вместо да използват информация от докладите за ОЕВ, други източници или самостоятелно събрани данни, те ще използват ДЕГ. Възщност наличието на ДЕГ може да окаже положително икономическо въздействие за тях. За разработването на нови курсове за обучение и MEL те могат да използват ДЕГ като база, с което ще се намалят разходите за развойна дейност. Ще има известни допълнителни разходи за изменение на съществуващите курсове за обучение и MEL с оглед привеждането им в съответствие с OSD. Преходният период за това обаче е 4 години, така че очакванията са тази актуализация да съвпадне с естествения цикъл на актуализиране на информацията.

За да се създаде представа за размера на очакваните въздействия на разходите следващият раздел разглежда по-задълбочено основните точки, определени по-горе.

#### Разходи за изготвяне на ДЕГ и сертифициране за нови заявления за ТС

37. *Големи самолети и хеликоптери със сложна тяга.* Настоящата практика е всички заявители за ТС на ЕААБ за голям самолет или хеликоптер със сложна тяга да кандидатстват доброволно също и за оценка на въздушните операции. Тези оценки на въздушните операции по принцип<sup>21</sup> включват учебната програма за обучение на пилот за придобиване на квалификационен клас за тип, за обучение за кабинен екипаж, информация за тренажора и MMEL. Поради това допълнителните разходи при въвеждането на задължителната концепция за OSD ще бъдат ограничени до разходи за учебната програма за обучение за квалификационен клас на персонал по сертифициране на поддръжката и за типово специфична информация за обучение за кабинен персонал, в редица случаи на големи самолети, където обучението на

<sup>21</sup> Няколко самолета, които не са проектирани в западния свят, не са преминали оценка на ОЕВ, но в тези случаи националните въздухоплавателни администрации извършват оценки. Ефектът върху общите разходи за отрасъла е незначителен.

кабинния персонал не е било част от оценката на ОЕВ. Най-сложните хеликоптери имат максимална конфигурация на пътникова вместимост под 20 и поради това не се изисква кабинен екипаж и няма нужда от разработване на информация за обучение.

38. *Хеликоптери с обикновена тяга.* Към момента повечето заявители за ТС на ЕААБ за хеликоптери с обикновена тяга също кандидатстват доброволно за оценка на ОЕВ на учебната програма за обучение на пилот за придобиване на квалификационен клас за тип. Когато се въведат ДЕГ, те допълнително ще трябва да кандидатстват за одобрение на ММЕЛ. Поради сложността на повечето нови хеликоптери с обикновена тяга няма да е практично да се изготвя общ ММЕЛ, който може да се използва от всички. Хеликоптерите с обикновена тяга обаче са в квалификационен клас за група по отношение на персонал по сертифициране на поддръжката и поради това няма нужда от разработване на учебна програма за обучение на пилот за придобиване на квалификационен клас за тип. Хеликоптерите с обикновена тяга имат най-много 9 пътници и нямат нужда от кабинен персонал. Поради това допълнителните разходи за нови заявления ще бъдат ограничени до разходите за изготвяне и сертифициране на ММЕЛ.
39. *Други въздухоплавателни средства с обикновена тяга (малки самолети, много леки самолети, леки спортни самолети, мотопланери и балони).* С изключение на високоефективните (НР) малки самолети, в момента никое от въздухоплавателните средства в тази категория не преминава оценка на ОЕВ. За високоефективните малки самолети ОЕВ е ограничена до обучението на пилоти за придобиване на квалификационен клас за тип. Когато се въведат ДЕГ единственият елемент, който трябва да се въведе в допълнение към извършваното в момента, е ММЕЛ. За тази категория въздухоплавателни средства ММЕЛ може да се базира на общ ММЕЛ, който е разработен от Агенцията. Поради това съществува необходимост от съвсем малко усилия от страна на заявителя за ТС.
40. Тъй като не съществуват примери за разработване и сертифициране на елементи на ДЕГ, прогнозите за очакваните разходи ще се базират на опит в извършването на ОЕВ. Някои производители предоставиха груби данни, свързани с извършването на ОЕВ, които бяха използвани за прогнозиране на разходите за разработване на ДЕГ.
41. Разходите за одобряване на ДЕГ от Агенцията са равни на таксите и възнагражденията за дейността В съответствие с регламента за таксите и възнагражденията<sup>22</sup> Агенцията ще удържа почасова такса за одобрение на ДЕГ.
42. За да се изготви прогноза за разходите, броят работни часове, необходими за разработване и сертифициране на основните елементи на ДЕГ Обучение на летателен екипаж за придобиване на квалификационен клас за тип (ДЕГ-FC), Обучение на персонал по сертифициране на поддръжката за придобиване на квалификационен клас за тип (ДЕГ-М), Специфична за типа информация за кабинен екипаж (ДЕГ-СС) и Базов списък на минималното оборудване (ММЕЛ) беше пресметнат (Вижте Таблица 1).

---

<sup>22</sup> Регламент (ЕО) № 593/2007 на Комисията от 31 май 2007 г. относно таксите и възнагражденията, събирани от Европейската агенция за авиационна безопасност (ОВ L 140, 1.6.2007 г., стр. 3). Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1356/2008 от 23 декември 2008 г. (ОВ L 350, 30.12.08, стр. 46).

**Таблица 1: Разработване на ДЕГ и сертифициране — работни часове, изчислени по категория въздухоплавателно средство за ново заявление за ТС**

Категория въздухоплавателно средство	Обучение на летателен екипаж за придобиване на квалификационен клас за тип	Обучение на персонал по сертифициране на поддръжката за придобиване на квалификационен клас за тип		Специфична за типа информация за кабинен екипаж		Базов списък на минималните оборудване	
		Разработване (часове)	Сертифициране (часове)	Разработване (часове)	Сертифициране (часове)	Разработване (часове)	Сертифициране (часове)
Големи самолети <sup>1</sup>	-	3 200	1 050	2 000	750	-	-
Малки самолети със сложна тяга <sup>2</sup>	-	1 200	600	не е налично	не е налично	1 600	900
Хеликоптери със сложна тяга	-	1 600	800	не е налично	не е налично	-	-
Хеликоптери обикновена тяга	с	не е налично	не е налично	не е налично	не е налично	800	400
Други въздухоплавателни средства обикновена тяга	с	не е налично	не е налично	не е налично	не е налично	8	4

**Бележки:**

1 МТОВ над 5,7 т

2 МТОВ под 5,7 т два двигателя или една турбина или висока ефективност

—: този елемент на ДЕГ вече е част от оценките на ОЕВ

не е приложимо: не е приложимо тъй като елементът на ДЕГ по принцип не се изисква за тези категории въздухоплавателни средства

43. На основата на тази информация и на предположенията за почасова ставка за отрасъла и Агенцията разходите за разработване и сертифициране за тип са изчислени и посочени в Таблица 2 по-долу.

44. Общите годишни разходи за разработване на ДЕГ и сертифициране на нови заявления за ТС се получават чрез добавяне на предположенията за броя нови ТС, които могат да се очакват всяка година. Тези предположения са базирани на средни стойности от миналото. Разходите за елементи в одобрението на ДЕГ, които се добавят по искане на заявителя за ТС, не са включени. Общите годишни разходи, включително за разработване и одобрение за отрасъла, се изчисляват на около 2,6 милиона евро.

**Таблица 2: Разходи, изчислени за разработване на ДЕГ и сертифициране за нови заявления за ТС**

Категория въздухоплавателно средство	Брой типови сертификати за година	Разход за типов сертификат (€)	Годишни разходи (€)
Големи самолети	1.5	952 000	1 428 000
Малки самолети със сложна тяга	1	640 000	640 000
Хеликоптери със сложна тяга	1	352 000	352 000
Хеликоптери обикновена тяга	1	176 000	176 000
Други въздухоплавателни средства с обикновена тяга	14	1 760	24 640
<b>Общо</b>			<b>2 620 640</b>



Разходи за разработване и сертифициране на данни за експлоатационна годност (ДЕГ) при догонване

45. *Самолети и хеликоптери със сложна моторна тяга.* Необходими са усилия за догонване за тези модели на въздухоплавателни средства, които все още се произвеждат, и те ще бъдат ограничени до обучение на летателен екипаж за придобиване на квалификационен клас за тип, информация, свързана с типа, за обучение за кабинен екипаж и базов списък на минималното оборудване (MMEL). Разходите за разработване са минимални, тъй като основата за догонване може да бъде курс за обучение, одобрен за определен оператор, или MMEL, одобрен от националните въздухоплавателни администрации (NAA). Притежателят на типов сертификат (ТС) трябва да насочи агенцията към един от тези одобрени елементи. Усилията на Агенцията се оценяват на 28 човекочаса на тип за всеки елемент. За индустрията се предвиждат 8 часа. Като цяло това се очаква да доведе до разходи, възлизащи на 7 500 EUR за сертифицирането на всяко догонване. Приема се, че процесът на догонване ще приключи в рамките на две години.
46. Въз основа на предположенията на Агенцията за броя на случаите на сертифициране на догонването, Таблица 3по-долу представя цялостна прогнозна оценка на разходите, възлизащи приблизително на 700 000 EUR.
47. *Самолети, различни от самолети със сложна моторна тяга и балони.* Необходими са усилия за догонване за тези модели на въздухоплавателни средства, които все още се произвеждат. Единственият елемент, който обаче е приложим, е MMEL. За тези категории въздухоплавателни средства Агенцията ще издаде общи MMEL, които могат да се използват във вида, в който са, с възможни допълнителни изделя на доброволна основа. Следователно разходите за развитие и одобряване са незначителни.

**Таблица 3: Оценка на разходите за сертифициране на догонването на ДЕГ (еднократни разходи)<sup>23</sup>**

Категория на въздухоплавателните средства	Единични разходи за сертифициране на догонването (EUR)	Придобиване на квалификационен клас за тип за летателен екипаж		Информация, свързана с типа, за обучение за кабинен екипаж		Базов списък на минималното оборудване		Общи разходи (EUR)
		Брой сертифициране на догонване	Общи разходи за догонване на FCTRT (EUR)	Брой случаи на сертифициране на догонване	Общи разходи за догонване на TSD CC (EUR)	Брой случаи на сертифициране на догонване	Общи разходи за догонване на MMEL (EUR)	
Големи самолети и малки самолети със сложна тяга	7 520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Хеликоптери	7 520	10	75 200	не е налично	не е налично	10	75 200	150 400
<b>Общо</b>			<b>360 960</b>		<b>82 720</b>		<b>283 280</b>	<b>736 960</b>

Разходи за разработване и сертифициране на данни за експлоатационна годност (ДЕГ) за притежатели на/заявители за допълнителен типов сертификат (STC)

48. Няма задължително догонване за съществуващи STC, така че притежателите на STC не са засегнати. Тези, които проектират нови STC, могат да бъдат засегнати след допълнителния преходен период от три години, ако STC оказва въздействие върху съществуващите ДЕГ.
49. Всички заявители за нови STC трябва да оценят възможните ефекти на STC върху елементите на ДЕГ. Единствено ако има въздействие те трябва да разработят необходими допълнения към одобрените елементи на ДЕГ като част от STC. Разходите ще включват тези за разработване на допълнения към ДЕГ, за продължаваща валидност на тези елементи и за такси и вноски за одобрение от агенцията. Всички тези разходи ще бъдат пропорционален дял от разходите, свързани с първоначалните ДЕГ, и ще са съизмерими с обхвата на STC и неговите въздействия върху обучението и MMEL. Както беше посочено по-горе, изискването за оценяване на въздействието на всички промени и STC върху ДЕГ се отлага за три години, за да се даде възможност за допълнително разработване на приемливи начини за съответствие (AMC) и инструктивни материали (GM). Това време ще се използва също, за да се оцени точното въздействие на това изискване. Въз основа на изчисленията на един производител обаче само 5 % от всички промени могат да имат въздействие върху ДЕГ, така че допълнителните разходи ще бъдат относително ограничени.

Разходи за поддържането на валидността на елементите на ДЕГ

50. Притежателят на ТС ще трябва да разследва и проследи произшествията, ако те са причинени от възможни дефекти в елементите на ДЕГ. Към момента притежателите на ТС вече имат същата отговорност относно произшествията, причинени от дефекти в проектирането. Преди да се анализира дадено произшествие е трудно да се определи основната причина, така че съществуващата система за докладване на произшествия може да се използва и за да се отсеят тези произшествия, които имат

<sup>23</sup> Тази таблица не включва самолети с опростена тяга, тъй като процесът на догонване за тези въздухоплавателни средства ще се състои само в потвърждаване на приложимостта на общия MMEL, който е разработен от Агенцията.

връзка с ДЕГ. Когато първият анализ покаже, че основната причина е свързана с ДЕГ, тогава разходите за допълнителен анализ и разработване на подобрения могат да бъдат отнесени към разходите за продължаваща валидност на ДЕГ. Въз основа на опита с Комисията за оценка на въздушните операции (ОЕВ) Агенцията очаква, че броят на случаите, при които произшествията са свързани с ДЕГ, ще бъдат относително ограничени. Допълнителните разходи следователно се изчисляват както следва:

**Таблица 4: Оценка на разходите за продължаваща валидност на ДЕГ<sup>24</sup>**

Категория на въздухоплавателните средства	Часове на притежател на ТС (А)	Почасово заплащане (EUR) (В)	Брой притежатели на ТС (с)	Общи разходи (EUR) (АХВХС)
Големи самолети	800	100	15	1 200 000
Малки самолети със сложна тяга	400	100	9	360 000
Хеликоптери със сложна тяга	600	100	6	360 000
Хеликоптери с обикновена тяга	200	100	6	120 000
Други въздухоплавателни средства с обикновена тяга	0	100	0	0
<b>Общо</b>			<b>36</b>	<b>2 040 000</b>

Разходи за разширяване на одобрения на проектантски организации (DOA), така че да включват ДЕГ

51. Притежателят на ТС с нови или заварени ДЕГ ще трябва да разшири обхвата на своето DOA, така че да включва ДЕГ. Това се прилага за организации, които притежават DOA, които имат ДЕГ с продължена валидност или които трябва да догонват, и за тези, които кандидатстват за нов ТС. Това означава, че това се прилага приблизително за 40 организации. Допълнителните разходи за получаване на одобрението за разширяване на DOA трудно могат да се оценят, понеже това зависи силно от нивото на предишното участие в дейностите на ОЕВ. Повечето организации, които проектират големи въздухоплавателни средства вече прилагат процедури за работа с повечето елементи на ДЕГ. За тях това е въпрос на включване на тези дейности в структурата на DOA. Проектантите на въздухоплавателни средства с обикновена тяга може да нямат опит с ОЕВ, но разширяването на техните DOA трябва да е насочено единствено към MMEL, тъй като агенцията ще състави общи MMEL, които могат да се използват от тези организации. За тези организации усилията ще бъдат минимални.

Накрая, таксите и вноските за разширенията на DOA ще бъдат обхванати от съществуващата такса за наблюдение на DOA и няма да бъдат налагани допълнителни такси и вноски.

#### Общи разходи за индустрията

<sup>24</sup> Прогнозните оценки за годишните часове, свързани с ДЕГ, са базирани на консервативното допускане на 1500 произшествия на година за притежател на ТС за големи самолети, 5 % от които са свързани с ДЕГ. За всяко произшествие с потенциално опасно условие се приемат средно 10–11 работни часа.

52. Общите разходи за индустрията могат да бъдат разделени на еднократни разходи за догонване и средни годишни разходи за ДЕГ с продължена валидност, заварени ДЕГ или нови ДЕГ. Еднократните разходи за догонване се оценяват в порядъка на 740 000 EUR (вж. Таблица 3).

Повтарящите се средни годишни разходи са от порядъка на 4,6 милиона EUR (Таблица 5). Двата елемента на разходите са допълнителни разходи, създадени от предложението за ДЕГ извън рамките на това, което е направено към момента.

**Таблица 5: Обобщение на прогнозните годишни разходи за прилагане на ДЕГ**

Категория на въздухоплавателните средства	Заявления за нов TC (EUR)	Продължена валидност (EUR)	Общо (EUR)
Големи самолети	1 428 000	1 200 000	2 628 000
Малки самолети със сложна тяга	640 000	360 000	1 000 000
Хеликоптери със сложна тяга	352 000	360 000	712 000
Хеликоптери с обикновена тяга	176 000	120 000	296 000
Други въздухоплавателни средства с обикновена тяга	24 640	0	24 640
<b>Общо</b>	<b>2 620 640</b>	<b>2 040 000</b>	<b>4 660 640</b>

#### Разходи за Агенцията и NAA

53. Агенцията се нуждае от допълнителни ресурси за одобряването на елементите на ДЕГ по време на процеса на типово сертифициране. Времето, отделено от хората, които работят по одобряване на ДЕГ обаче ще се таксува на заявителя при почасова ставка. Разходите за надзор на продължаващата валидност на ДЕГ ще бъдат обхванати от годишната такса за TC. Следователно разходите за Агенцията ще бъдат равни на допълнителните приходи чрез такси и вноски по начин, който не е свързан с бюджета.
54. NAA ще продължи да одобрява специализирани курсове за обучение и списъци на минимално оборудване (MEL). Вместо да използват доклади от ОЕВ като справка, ДЕГ ще осигурят основата за одобрението. Броят на одобренията и съдържанието на работата няма да бъдат засегнати от системата на ДЕГ. Следователно не се очакват допълнителни разходи за NAA.

#### Други въздействия: Хармонизиране с регулаторни системи в областта на авиацията извън ЕС

55. При всички известни регулаторни системи се извършва оперативна оценка на нови типове. Например в САЩ това се извършва от Комисията по стандартизация на полетите (FSB) под наблюдението на FAA. Тази оценка на FSB не е пряко определена като задължителна в правилата, но се извършва чрез политиката. Резултатите на FSB се прилагат от FAA при одобряване на курсове за обучение и MEL. ДЕГ следователно са различен инструмент за постигане на същата цел и ще се прилагат в тясно сътрудничество с FAA.
56. Заявителите за TC и STC извън ЕС трябва също да отговарят на изискванията за ДЕГ. Към момента оценката на ОЕВ на нови типове се извършва съвместно с оценката на FSB на FAA. Накрая всеки орган изготвя своите собствени становища. Агенцията има намерение да продължи съвместните оценки след прилагането на ДЕГ.

Съществуващата практика следователно няма да бъде засегната. Различието ще бъде в различната регулаторна основа за оценката. Съществуващите двустранни споразумения с трети държави не обхващат ДЕГ. Поради това Агенцията не може да приема без допълнителен преглед констатациите, изготвени от органите на трети държави относно елементите на ДЕГ. Такъв вече е случаят с оценките на ОЕВ за произведения извън ЕС продукти. В момента се проучва необходимостта от включване на ДЕГ в бъдещите изменения на двустранните споразумения.

57. Очаква се заявителите от ЕС, които са получили одобрение за ДЕГ, да имат определени привилегии при износа на техните продукти или STC. Някои държави вече изискват данни за експлоатационна годност под някаква форма, когато внасят нови въздухоплавателни средства. Очаква се местните одобрения, които са необходими за някои от елементите на ДЕГ, да бъдат улеснени чрез одобрението на ЕААБ.

### **Обобщение**

58. Като цяло Агенцията счита, че големите ползи, свързани с безопасността, произтичащи от предложението за ДЕГ, което разглежда редица препоръки за безопасност, вземат превес над създадените за авиационния отрасъл разходи. Разходите за прилагането на ДЕГ се оценяват на приблизително 4,6 млн. EUR на година, а еднократните разходи за догонване на 740 000 EUR.

Кьолн, 13 декември 2011 г.

P. GOUDOU

Изпълнителен директор