



2011 m. gruodžio 13 d.

EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS

NUOMONĖ NR. 07/2011

dėl 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 1702/2003, nustatančio orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles

IR

dėl Komisijos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo

IR

dėl Komisijos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas reglamentas (ES) Nr. xxxx/2012, kuriuo nustatomi orlaivių naudojimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros

IR

dėl Komisijos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros

„Tinkamumo naudoti duomenys“

Santrauka

Šioje nuomonėje siūloma keisti kelias įgyvendinimo taisykles siekiant įtraukti tinkamumo naudoti duomenų (OSD) koncepciją. OSD koncepcija nustatyta pirmajame Reglamento (EB) Nr. 216/2008 taikymo srities išplėtimo dokumentų rinkinyje.

Naujosiomis taisyklėmis bus užtikrinama, kad naudotojai galėtų gauti tam tikrus saugiam naudojimui būtinus duomenis ir jais naudotųsi. Šie duomenys laikomi konkrečiai susijusiais su orlaivio tipu, todėl juos turėtų parengti to tipo projektuotojas. Juos sudaro:

- būtiniausia pilotų tipo kvalifikacijos mokymo programa;
- orlaivio baziniai duomenys, kuriais pagrįžiama treniruoklių kvalifikacija;
- būtiniausia už išleidimą atsakingų techninės priežiūros darbuotojų kvalifikacijos mokymo programa;
- keleivių salono įgulos mokymo tipo duomenys ir
- pagrindinis būtiniausios įrangos sąrašas (MMEL).

Projektuotojo pasiūlytus OSD EASA patvirtins kartu su tinkamumo skraidyti pažymėjimu.

Patvirtintus OSD vežėjai ir mokymo organizacijos turės naudoti rengdami pritaikytus mokymo kursus ir MEL.

Tinkamumo naudoti duomenimis tikimasi prisidėti naikinant tinkamumo skraidyti ir naudojimo neatitikimus.

Paiškinimas

I. Bendroji informacija

1. Šios nuomonės tikslas – pasiūlyti Komisijai iš dalies pakeisti Reglamentus (EB) Nr. 1702/2003¹, (EB) Nr. 2042/2003², (ES) Nr. xxxx/2012³ ir (ES) Nr. 1178/2011⁴. Šios taisyklių rengimo veiklos tikslas nurodytas techninėje užduotyje (ToR) Nr. 21.039 ir išsamiau aprašytas toliau.
2. Nuomonė priimta laikantis Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – agentūra) Valdančiosios tarybos nustatytos tvarkos⁵ pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008⁶ (toliau – pagrindinis reglamentas) 19 straipsnio nuostatas.
3. Siūlomoje taisyklėje atsižvelgta į Europos Sąjungos ir tarptautinių teisės aktų (ICAO) pokyčius ir derinimą su kitų pagrindinių Europos Sąjungos partnerių institucijų taisyklėmis, kaip nurodyta pagrindinio reglamento 2 straipsnyje nustatytuose tiksluose. Siūloma taisyklė:
 - a) viršesnė už Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) standartus ir rekomenduojamą praktiką (SARP); tinkamumo naudoti duomenų (OSD) proceso rezultatų, mokymo programų ir pagrindinio būtiniausios įrangos sąrašo (MMEL) reikia, kad būtų galima parengti mokymo kursus ir MEL, kurių taip pat reikalaujama pagal ICAO 1 ir 6 priedus; vis dėlto reikalavimas, kad orlaivio gamintojas nustatytų OSD per tipo sertifikavimo procesą į ICAO 8 priedą neįtrauktas;
 - b) nukrypsta nuo šių JAV FAA ir *Transport Canada* (TCCA) taisyklių: FAA ir TCCA yra nustačiusios naujų išvestinių orlaivio tipų tinkamumo naudoti vertinimo procesus; šių vertinimų rezultatai naudojami skelbiant institucijos parengtą MMEL arba tvirtinant skrydžio ir keleivių salono įgulos narių mokymo kursus; vis dėlto nereikalaujama, kad prie šio naudojimo vertinimo būtinai prisidėtų orlaivių gamintojai.
4. Šiuo metu už duomenų, būtinų saugiam tam tikro tipo orlaivio naudojimui, pvz., būtiniausios pilotų tipo kvalifikacijos mokymo programos, keleivių salono įgulos tipo mokymo programos ir MMEL, patvirtinimą atsako nacionalinės aviacijos institucijos (NAA). Siekdami vienodumo Jungtinės aviacijos administracijos (JAA) nariai nusprendė

¹ 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1702/2003, nustatantis orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles (OL L 243, 2003 9 27, p. 6). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2009 m. lapkričio 30 d. Reglamentu (EB) Nr. 1194/2009 (OL L 321, 2009 12 8, p. 5).

² 2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 315, 2003 11 28, p. 1). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2011 m. spalio 21 d. Reglamentu (ES) Nr. 1149/2011 (OL L 298, 2011 11 16, p. 1).

³ Paskelbimas OPS reglamentas.

⁴ 2011 m. lapkričio 3 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 1178/2011, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 216/2008 nustatomi su civilinės aviacijos orlaivių įgula susiję techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros (OL L 311, 2011 11 25, p. 1).

⁵ Valdančiosios tarybos sprendimas dėl Agentūros taikomos nuomonių, sertifikavimo specifikacijų ir rekomendacinės medžiagos skelbimo tvarkos (Taisyklių rengimo tvarka). EASA valdančiosios tarybos sprendimas Nr. 08-2007, 2007 6 13.

⁶ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008 3 19, p. 1). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2009 m. spalio 21 d. Reglamentu Nr. 1108/2009 (OL L 309, 2009 11 24, p. 51).

vykdyti visiems priimtina vieno – Jungtinės skrydžių vertinimo valdybos (JOEB) – patvirtinimo procesą. Kiekviena JOEB įsteigta konkrečiu atveju ir sudaryta iš atitinkamų suinteresuotųjų šalių (įskaitant, jei reikia, ne JAA institucijas), siekiančių iširti orlaivio tipo naudojimo sąlygas ir jomis remiantis parengti tipo mokymo ir MMEL rekomendacijas. JAA koordinuojamas JOEB procesas buvo savanoriškas. Nors ir imtasi tokios bendros veiklos, kiekviena dalyvaujančioji institucija turėjo perkelti rekomendacijas į savo nacionalinę teisės aktų ir administracinę sistemą. Todėl galutinis rezultatas galėjo skirtis nuo JOEB proceso rezultato. 2008 panaikinus JAA, OEB procesas buvusių JAA narių institucijų sutikimu tęstas vadovaujant agentūrai. Jis išliko savanoriškas.

5. (J)OEB procesas neapėmė būtiniausių už išleidimą atsakingų techninės priežiūros darbuotojų tipo kvalifikacijos mokymo programos vertinimo. Todėl šių darbuotojų mokymo kursus rengė ir tvirtino nacionalinės institucijos, vykdydamos bendruosius 66 dalies reikalavimus. Šie kursai galėjo skirtis ne tik trukmės, bet ir mokomųjų dalykų atžvilgiu.
6. Vienas iš pagrindinių tikslų kuriant EASA sistemą buvo užtikrinti vienodumą. Todėl agentūra nuomonėje Nr. 3/2004⁷ rekomendavo iš dalies pakeisti pagrindinį reglamentą, kad tokia tipo naudojimo informacija, kokia, pvz., rengiama (J)OEB procese, būtų privaloma visiems ES naudotojų naudojamiems orlaiviams. Tai būtų galima pasiekti priėmus pagrindinio reglamento pakeitimu pagrįstą agentūros sprendimą. Vis dėlto Europos Komisija manė, kad tokį sprendimą agentūra gali priimti tik tuo atveju, jei jis tiesiogiai susijęs su tuo gaminiu (individualus sprendimas, skirtas aiškiai nurodytam adresatui). Pagal tai, kaip agentūra aiškina ES sutartį ir Europos Teisingumo Teismo praktiką, ji negali nustatyti visuotinai taikytinų privalomų standartų. Todėl pasiūlymas iš dalies pakeisti pagrindinį reglamentą pakeistas, kad šiuos papildomus naudojimo elementus agentūra galėtų patvirtinti juos susiedama su orlaivio tipo pažymėjimu (TC).
7. Atsižvelgdama į minėtus teisinius apribojimus Europos Komisija pakoregavo agentūros nuomonę Nr. 3/2004 ir pasiūlė papildomas konkrečius orlaivio tipo naudojimo specifikacijas nustatyti sertifikuojant gaminį. Todėl į pagrindinio reglamento 5 straipsnio 5 dalies e punktą įtraukti šie elementai:
 - iv) *būtiniausia už išleidimą atsakingų techninės priežiūros darbuotojų tipo kvalifikacijos mokymo programa siekiant užtikrinti atitiktį 2 dalies f punkto reikalavimams;*
 - v) *būtiniausia pilotų tipo kvalifikacijos mokymo programa ir susijusių treniruoklių kvalifikacija siekiant užtikrinti atitiktį 7 straipsnio reikalavimams;*
 - vi) *atitinkamas pagrindinis būtiniausių įrangos sąrašas ir papildomos tam tikrų skrydžių tinkamumo skraidyti specifikacijos siekiant užtikrinti atitiktį 8 straipsniui.*
8. Tokias nuostatas teisės aktų leidėjas ir priėmė. Šioje nuomonėje siekiama nustatyti jų įgyvendinimo sąlygas.

II. Konsultacijos

9. Pranešimas apie pasiūlytą pakeitimą (NPA) Nr. 2009-01⁸, kuriame pateiktas nuomonės dėl Komisijos reglamento, kuriuo iš dalies keičiami Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1702/2003 ir (EB) Nr. 2042/2003, projektas paskelbtas svetainėje (<http://www.easa.europa.eu>) 2009 m. sausio 16 d.

⁷ Europos aviacijos saugos agentūros nuomonė Nr. 3/2004 dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1592/2002 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą pakeitimo iš dalies, kuriuo siekiama išplėsti jo taikymo sritį iki pilotų licencijavimo, orlaivių skrydžių ir trečiųjų šalių orlaivių reglamentavimo, 2004 m. gruodžio 16 d. (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004>).

⁸ Žr. taisyklių rengimo archyvą adresu http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

10. Iki termino pabaigos – 2009 m. birželio 30 d. – agentūra gavo 1 011 pastabų iš 80 nacionalinių aviacijos institucijų, profesinių organizacijų ir privačių įmonių.
11. Siekdama įvertinti šias pastabas agentūra įsteigė pastabų peržiūros grupę. Šią grupę sudarė taisyklių rengimo grupės nariai ir dar du ekspertai. Visa taisyklių rengimo grupės sudėtis paskelbta kartu su ToR Nr. 21.039 atnaujinimu. Šią grupę sudarė apdirbamosios pramonės, vežėjų asociacijų, aviacijos darbuotojų asociacijų, EASA ir nacionalinių aviacijos institucijų ekspertai. 2009 ir 2010 m. peržiūros grupė susitiko tris kartus. Joje aptarti visi svarbiausi klausimai ir, nors ne visais klausimais pasiektas visiškas sutarimas, atsižvelgdama į visas pavienių ekspertų nuomones agentūra parengė atsakymo į pastabas dokumentą (CRD) ir galutinį tekstą. Teikiant šį pasiūlymą pasinaudota proga pakeisti Reglamento Nr. 1702/2003 tekstą, kad jis derėtų su naujausiu Reglamento Nr. 216/2008 pakeitimu, įtrauktu į Reglamentą Nr. 1108/2009. Naujuosiuose 18 ir 19 straipsniuose terminas „tinkamumo skraidyti kodeksas“ išbrauktas, todėl Reglamente Nr. 1702/2003 šis terminas sistemingai pakeistas terminu „sertifikavimo specifikacijos“.
12. CRD parengtas ne įprastiniu formatu. Agentūra manė, kad, atsižvelgiant į daugybę gautų pastabų ir jas įtraukiant pakeistą teksto struktūrą, neveiksminga parengti atsakymą į kiekvieną pastabą. Todėl agentūra taikė kitą visų pastabų tvarkymo metodą – parengė atsakymo į pastabas santrauką. Šiam metodui 2009 m. rugsėjo mėn. pritarė Komisija ir Valdančioji taryba. Atsižvelgta į visas gautas pastabas ir šioje atsakymo į pastabas santraukoje jos apibendrintos kartu pateikiant bendruosius agentūros atsakymus. Galutiniame šio CRD 1 priedėlyje paskelbtame tekste atkreiptas dėmesys į pakeitimus, palyginti su dabartine taisykle. CRD paskelbtas 2011 m. gegužės 13 d. Pagrindiniai pakeitimai, palyginti su NPA, yra šie:
 - a) NPA pasiūlyme numatytas atskiras tinkamumo naudoti elementų patvirtinimo pažymėjimas. Atsakymo į pastabas dokumente atskiro pažymėjimo koncepcijos atsisakyta. Pasiūlymas pakeistas taip, kad tinkamumo naudoti elementai būtų patvirtinti kaip į orlaivio tipo pažymėjimą (TC) arba papildomą tipo pažymėjimą (STC) įtraukti OSD.
 - b) NPA pasiūlyme rengdami mokymo kursus ir MEL vežėjai ir mokymo organizacijos privalėjo laikytis visų patvirtintų tinkamumo naudoti elementų. Šis aspektas labai pakeistas. Atsakymo į pastabas dokumente pateiktame pasiūlyme numatyti pagrindiniai OSD, kurie ir toliau bus privalomi vežėjams ir mokymo organizacijoms, bet taip pat didelė dalis OSD, kuriems bus suteiktas priimtinių laikymosi priemonių (AMC) statusas. Vežėjai ir mokymo organizacijos negalės nukrypti nuo privalomos OSD dalies, nebent agentūra pakeitimą patvirtins. Tačiau prižiūrint kompetentingai (nacionalinei⁹) institucijai jie gali nukrypti nuo neprivalomų OSD dalių, taikydami alternatyvią AMC.
 - c) Pranešime apie pasiūlytą pakeitimą buvo nelabai aiški kitų nei sudėtingų varikliu varomų orlaivių OSC / OSD taikymo koncepcija. Atsakymo į pastabas dokumente ji paaiškinta. Pagrindinė išvada yra ta, kad dauguma OSD elementų netaikomi kitų nei sudėtingų varikliu varomų orlaivių kategorijai, t. y.:
 - reikalavimas parengti būtiniausią pilotų ir techninės priežiūros darbuotojų mokymo programą taikytinas tik jei orlaiviui suteikta tipo kvalifikacija; paprastai mažiems orlaiviams bus priskirta klasės arba grupės kvalifikacija; vis dėlto agentūra *ad hoc* pagrindu gali nuspręsti, kad dėl naudojimo galimybių, projekto arba kitų ypatybių, kurioms reikia specialaus mokymo, būtina tipo kvalifikacija; daugumai mažų orlaivių jos nereikės, nes jie bus priskirti klasės arba grupės kvalifikacijai; ar naujam orlaivio tipui reikėtų suteikti tipo kvalifikaciją, ar jis gali būti priskiriamas klasės kvalifikacijai, bus nustatoma per OSD patvirtinimo procesą ir galiausiai tai nuspręs agentūra; vertinimas bus grindžiamas objektyviais kriterijais, kurie bus įtraukti į

⁹ Ne ES pareiškėjų atveju kompetentinga institucija yra agentūra.

rekomendacijas; jei orlaiviui nereikia atskiros tipo kvalifikacijos, nereikia ir atitinkamų OSD elementų¹⁰,

- treniruoklių duomenų reikalaujama tik tuo atveju, jei į piloto tipo kvalifikacijos mokymo programą įtrauktas viso realaus skrydžio treniruoklio naudojimas; paprastai tai netaikoma mažiems orlaiviams;
- keleivių salono mokymo tipo duomenų reikia tik jei naudojimo taisyklėse atsižvelgiant į didžiausią patvirtintą keleivių krėslų skaičių reikia keleivių salono įgulos¹¹; toks mažų orlaivių keleivių krėslų skaičius nenustatytas;
- reikalavimas parengti MMEL taikytinas visiems orlaiviams, kuriais galima vykdyti komercinius skrydžius, nes atitinkami vežėjai turi turėti tų orlaivių MEL; taigi daugumai mažų orlaivių reikės MMEL; vis dėlto siekdama sumažinti TC siekiančių gauti pareiškėjų naštą agentūrai, parengdama specialias sertifikavimo specifikacijas nustatys bendrusius daugumos nesudėtingų orlaivių kategorijų MMEL; tų kategorijų orlaivio TC siekiančiam gauti pareiškėjui gali pakakti patvirtinti, kad toks bendrasis MMEL tinka jo projektui; šiuo metu šios sertifikavimo specifikacijos ir bendrieji MMEL rengiami.

13. Iki atsiliėpimų teikimo termino pabaigos – 2011 m. liepos 13 d. – agentūra gavo 69 atsiliėpimus iš 23 nacionalinių aviacijos institucijų, profesinių organizacijų ir privačių įmonių.

14. Atsižvelgiant į atsiliėpimus padaryti šie pasiūlymų pakeitimai:

- a) Į taikomą reglamentą įtraukta vykstančių STC ir TC pakeitimų patvirtinimo procesų pereinamojo laikotarpio nuostata. Tokios nuostatos nebuvo.
- b) Pašalintos su pranešimais apie įvykius ir tinkamumo skraidyti nurodymais susijusios 21A.3 ir 21A.3B dalių nuorodos į tinkamumo naudoti duomenis. Agentūra sutinka su pastabomis, kad šių nuorodų nereikia, nes kai OSD bus įtraukti į TC, esamą 21A.3 ir 21A.3B dalių formuluotę jau bus galima aiškinti įtraukiant su OSD susijusius įvykius ir saugos problemas.
- c) Atsisakyta saugos didinimo nurodymų (SED) koncepcijos. Todėl pasiūlyme 21A.3C ir 21A.3D dalys išbrauktos. Agentūra pripažįsta, kad SED koncepcija buvo sudėtinga ir sunkiai įgyvendinama, o tą patį tikslą buvo galima pasiekti kitomis reguliavimo priemonėmis. SED koncepcija siekta dviejų tikslų: suteikti agentūrai galimybę nustatyti naujus esamų projektų, t. y. naujai pagamintų arba naudojamų orlaivių, tinkamumo skraidyti reikalavimus ir koreguoti tinkamumo naudoti elementus. Pastarasis tikslas bus pasiektas naudojantis esama tinkamumo skraidyti nurodymų (AD) priemone. Kadangi OSD bus įtraukti į TC, į 21A.3B dalies, susijusios su AD paskelbimu, taikymo sritį bus įtraukti ir OSD. Taigi, jei reikės skubiai pakoreguoti jau patvirtintus OSD, bus galima paskelbti naują AD.

Nauji esamų projektų tinkamumo skraidyti reikalavimai bus nustatomi specialiose įgyvendinimo taisyklėse, pagrįstose sertifikavimo specifikacijomis. Todėl siekiant perkelti esamas JAR-26¹² nuostatas bus sukurta pirminė Reglamento Nr. 1702/2003 naujojo priedo, vadinamosios 26 dalies, versija. Ši 26 dalis apims aukšto lygio reikalavimą, taikymo sąlygas ir įsigaliojimą. Techniniai duomenys, kaip įvykdyti šį aukšto lygio reikalavimą, bus pateikti naujojoje sertifikavimo specifikacijoje CS-26.

¹⁰ Pareiškėjas gali bet kada savanoriškai pateikti pagal OSD patvirtintą būtinąją tipo kvalifikacijos mokymo programą.

¹¹ Šiuo metu jei didžiausioji patvirtinta keleivių krėslų konfigūracija viršija 19.

¹² Jungtiniais aviacijos reikalavimais JAR-26 Jungtinė aviacijos administracija (JAA) naudojosi rengdama tam tikrus papildomus skrydžių tinkamumo skraidyti reikalavimus, privalomus vežėjams, kurie turi atitikti JAR-OPS 1.

26 dalies reikalavimai gali būti taikomi vežėjams, bet, atsižvelgiant į techninį turinį, taip pat ir projekto patvirtinimo turėtojams. Kaskart, kai reikės nustatyti naują tinkamumo skraidyti reikalavimą, bus siūlomas 26 dalies pakeitimas. Pirminei 26 dalies versijai, CS-26 ir visiems tolesniems pakeitimams bus taikomas įprastinis EASA taisyklių rengimo procesas.

- d) Pasiūlyme iš dalies pakeisti 21 dalį aiškiau nurodyta galimybė TC siekiančiam gauti pareiškėjui prašyti savanoriškai patvirtinti papildomus tinkamumo naudoti elementus. Ši galimybė jau buvo numatyta, bet buvo paslėpta po bendruoju terminu „skrydžių tipas“. Dabar ji taisyklės tekste nurodyta aiškiau.
- e) Išbraukta variklio TC turėtojų prievolė pateikti duomenis orlaivio TC siekiančiam gauti pareiškėjui, kad būtų galima baigti rengti OSD įtraukiant variklio duomenis. Agentūra pripažįsta, kad esamus variklio ir orlaivio TC turėtojų arba šį pažymėjimą siekiančių gauti pareiškėjų susitarimus galima išplėsti įtraukiant OSD, todėl 21 dalyje specialaus reikalavimo nereikia.
- f) Supaprastinti pakeitimų klasifikavimo reikalavimai. Formuliuotė „tipo projekto pakeitimai“ pakeista formuliuote „tipo pažymėjimo pakeitimai“. OSD įtraukti į TC, bet neįtraukti į tipo projektą, todėl padarius šį pakeitimą bus galima paprastinti tolesnį tekstą. Nors tipo projekto ir OSD pakeitimų klasifikacijos taisyklė ta pati, jų administravimo procesas yra ne tas pats. Siekiant tai pabrėžti B skirsnyje nustatytas agentūrai skirtas reikalavimas, kuriame paaiškinama, kad tipo projekto ir OSD pakeitimai klasifikuojami atskirai. Siekiant paaiškinti išsamiau, bus parengtos AMC ir rekomendacijos (taip pat žr. g punktą toliau). Minėtu klasifikavimo reikalavimo pakeitimu taip pat suteikiama galimybė supaprastinti galimas projektavimo organizacijos patvirtinimo (DOA) turėtojų teises. Esama teisė patvirtinti neesminius pakeitimus apims ir tipo projekto, ir OSD pakeitimus.
- g) Reikalavimo įvertinti visų tipo projekto pakeitimų poveikį tinkamumo naudoti duomenimis įgyvendinimas atidėtas dar trejiems metams nuo keitimo reglamento įsigaliojimo. Pramonės atstovai išreiškė didelį susirūpinimą dėl šio reikalavimo, nes tikriausiai atsiras papildomos administracinės naštos valdant klasifikacijos pakeitimo ir patvirtinimo procesą, net jei dauguma pakeitimų neturės įtakos tinkamumo naudoti duomenims. Agentūra pritaria šiam susirūpinimui ir sutinka, kad reikia daugiau rekomendacijų, kaip klasifikuoti OSD pakeitimus ir įvertinti projekto pakeitimų poveikį tinkamumo naudoti duomenims. Šias rekomendacijas galima parengti per tuos trejus pereinamojo laikotarpio metus ir taip pat remiantis pirmųjų OSD patvirtinimo patirtimi. Pereinamuoju laikotarpiu paraišką dėl OSD pakeitimų patvirtinimo bus galima pateikti savanoriškai.

III. Agentūros nuomonės turinys

A. Projekto patvirtinimą siekiančių gauti pareiškėjų nustatomi OSD

- 15. Kaip paaiškinta pirmiau, pirminės atskiro patvirtinimo, kuris be TC apimtų ir tinkamumą naudoti, koncepcijos atsisakyta. Ji pakeista į TC įtrauktą OSD koncepcija. Koncepciją trumpai galima pristatyti taip:
- 16. Jei tipas naujas¹³, paraišką gauti TC būtina papildyti pridėdant patvirtintinus OSD elementus. TC siekiantis gauti pareiškėjas turės įrodyti atitiktį taikytiniams techniniams standartams. Šie standartai įtraukti į sertifikavimo specifikacijas, kurias agentūra parengia pagal taisyklių rengimo procedūrą. Turėtų būti kiekvieno elemento sertifikavimo specifikacijos: CS-MMEL, CS-FC (pilotų tipo kvalifikacijos mokymo), CS-SIM (realaus skrydžio treniruoklių), CS-CC (keleivių salono įgulos tipo mokymo) ir CS-MCS (už išleidimą atsakingų techninės priežiūros darbuotojų tipo kvalifikacijos mokymo). Šiuo

¹³ Naujas tipas – orlaivio tipas, kurio paraiška gauti TC pateikiama įsigaliojus pagal šią nuomonę padarytam Reglamento Nr. 1702/2003 pakeitimui.

metu visos šios sertifikavimo specifikacijos rengiamos ir dėl jų galima arba bus galima konsultuotis paskelbus specialius NPA.

17. Kad būtų galima išduoti TC, jį siekiantis gauti pareiškėjas privalo įrodyti, kad visi OSD elementai atitinka taikytiną standartą. Vis dėlto bus galima atidėti vieno arba kelių OSD elementų atitikties įrodymą iki datos po TC išdavimo, bet galiausiai prieš ES naudotojo naudojimą.
18. Patvirtinti OSD bus nurodyti tipo pažymėjimo duomenų lape (TCDS), bet pačius duomenis turės TC turėtojas (panašiai kaip nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti nurodymus). OSD elementus reikės pateikti naudotojams ir, paprašius, bet kuriam subjektui, kuris turės laikytis jų turinio.
19. Dėl pirminių OSD besikreipiantis pareiškėjas yra TC turėtojas. Pirminių OSD pakeitimus gali siūlyti OSD turėtojas arba bet kuris kitas juridinis subjektas 21 dalies D arba E poskyriuose nustatytais sąlygomis. Taigi esamos tipo projekto pakeitimų nuostatos bus taikomos ir OSD pakeitimams. Rengdamas pakeitimą pareiškėjas privalo patikrinti, ar pakeitimas turi įtakos vienam arba keliems patvirtintiems OSD elementams. Jei jis turi įtakos OSD elementams (pvz., jei atnaujinus pilotų kabinos prietaisus ir avioniką reikia papildyti arba pakeisti mokymą), pareiškėjas taip pat turi papildyti paraišką reikiama OSD pakeitimais. Kaip minėta, aptariant pasiūlymo pakeitimus atsižvelgiant į CRD atsiliepimus reikalavimas įvertinti visų projekto pakeitimų poveikį tinkamumo naudoti duomenims atidėtas trejiems metams.

B. Vežėjų ir mokymo organizacijų naudojami OSD

20. Vežėjai ir mokymo organizacijos turės remtis patvirtintais OSD rengdami pritaikytus mokymo kursus ir MEL. Patvirtinti treniruoklių duomenys bus naudojami vertinant treniruoklius, todėl jų reikės ir treniruoklių naudotojams. Kaip minėta, viena dalis OSD vežėjams ir mokymo organizacijoms bus privaloma, o kita dalis bus neprivaloma – jai bus suteiktas AMC statusas. Todėl vežėjams ir mokymo organizacijoms skirtose tipo mokymo ir MEL taisyklėse bei AMC reikia sąsajų su OSD. Į galutinį Skrydžių įgulos licencijavimo reglamento¹⁴ projekto tekstą dauguma sąsajų su OSD jau buvo įtrauktos. Vis dėlto kai kurių sąsajų trūko, bet to, nebuvo įtraukta ir pereinamojo laikotarpio nuostata. Dauguma į Skrydžių reglamento projektą¹⁵ įtrauktų sąsajų buvo tik preliminarios ir nesukonkretintos. Todėl šias nuostatas reikėtų toliau tobulinti. Be to, dar neįtrauktos pereinamojo laikotarpio nuostatos. Į naujausią 66 dalies pakeitimą¹⁶ sąsajų su OSD neįtraukta. Todėl šioje nuomonėje pateikti pasiūlyti šių reglamentų pakeitimai kuriais siekiama nustatyti, pagerinti arba parengti reikiamas sąsajas su OSD ir įtraukti reikiamas pereinamojo laikotarpio nuostatas. Žinoma, šie pakeitimai taikomi tik privalomai OSD daliai, nes sąsaja su neprivaloma OSD dalimi bus nustatyta priimtinoje laikymosi priemonėje, kurias paskelbs agentūra.

C. Tęstinumo ir pereinamojo laikotarpio priemonės

21. Tęstinumo ir pereinamojo laikotarpio priemonių reikia, kad būtų galima sklandžiai įgyvendinti naujas taisykles. Siekiama mažinti administracinę pramonės ir institucijų našta ir nestabdyti vykdomos veiklos.
22. *Tęstinumas TC turėtojų atžvilgiu.* Automatiškai pratęsiamas visų JOEB ir EASA OEB ataskaitų galiojimas turinio, atitinkančio pagal 21 dalį reikalaujamus ir (arba) leidžiamus OSD, atžvilgiu.
23. *Tęstinumas vežėjų / mokymo organizacijų atžvilgiu.* Pratęsiamas esamų nacionaliniu lygmeniu patvirtintų arba priimtų tipo kvalifikacijos mokymo kursų, treniruoklių kvalifikacijų ir MEL galiojimas.

¹⁴ Šiuo metu EK priimamas naujas reglamentas.

¹⁵ Šiuo metu EK priimamas naujas reglamentas.

¹⁶ Įtrauktas į Reglamentą (ES) Nr. 1149/2011, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2042/2003.

Nustačius (naujus, pratęsto galiojimo arba sulygintus) tipo OSD, vežėjai ir (arba) mokymo organizacijos turėtų mažiausiai dvejus metus po OSD patvirtinimo pritaikyti savo mokymo kursus pagal OSD elementų privalomą dalį. Rengiant naują¹⁷ mokymo kursą būtų privaloma taikyti OSD, jei jie apibrėžti. Jei jie neapibrėžti, mokymo kursą reikėtų rengti taikant atitinkamas FCL, OPS arba 66 dalyse pateiktas taisykles.

Būtiniausios įrangos sąrašui prie griežtesnių MMEL nuostatų pritaikyti numatytas daugiausia 90 dienų laikotarpis; tai standartinis pagal esamas taisykles jau taikomas laikotarpis. Jei EASA patvirtinto MMEL nėra, MEL (naujas arba pakeistas) gali ir toliau būti pagrįstas pagrindiniu būtiniausios įrangos sąrašu, kuriam pritarė vežėjo kompetentinga institucija.

Nustatyti OSD neturi įtakos esamoms treniruoklių kvalifikacijoms.

24. *TC turėtojų sulyginimas.* Sulyginimas – jau sertifikuotų patvirtintų orlaivio tipo OSD nustatymas. Sulyginimas, palyginti su pirminiu naujo tipo OSD patvirtinimu, yra lengvas procesas.

Sulyginimo paraišką privaloma pateikti dėl dar gaminamų arba ES naudotojams teikiamų modelių orlaivių¹⁸. Nustatytas terminas gauti patvirtinimą per dvejus metus nuo 21 dalies pakeitimo. Būtiniausios už išleidimą atsakingų techninės priežiūros darbuotojų tipo kvalifikacijos mokymo programos ir orlaivio patvirtinimo šaltinio duomenų, kuriais pagrindžiama objektyvi treniruoklių kvalifikacija, sulyginti nereikia, bet galima savanoriškai. Jei modelis vėl pradedamas gaminti po tam tikros pauzės, tinkamumo naudoti duomenys patvirtinami prieš ES naudotojui pradendant naudoti naują orlaivį.

Kitų nebegaminamų modelių ir nereikalaujamų elementų sulyginimas yra savanoriškas.

25. *Vykstantis sertifikavimas.* Orlaivių tipams, variantams arba STC, kurių sertifikavimas vyksta 21 dalies pakeitimo data, tęstinumo nuostatos negalioja, nes nėra oficialaus dokumento / pažymėjimo, kurio galiojimą būtų galima pratęsti. Todėl atitinkami pareiškėjai turės išplėsti EASA pateiktą TC paraišką įtraukdami OSD. Vis dėlto jei tas pareiškėjas jau pateikė paraišką dėl OEB vertinimo, pereinant prie OSD proceso pagal tą OEB procesą jau atliktas darbas bus priimtas papildomai netikrinant. Pareiškėjas, kurio tipo sertifikavimas vyksta, gali nuspręsti išplėsti paraišką įtraukdamas OSD iš karto, kai tik įsigalios iš dalies pakeistas reglamentas. Bet kuriuo atveju OSD patvirtinimą reikėtų gauti per dvejus metus nuo naujosios taisyklės įsigaliojimo arba prieš ES naudotojui pradendant naudoti orlaivį, jei jis pradedamas naudoti praėjus šiam dvejų metų laikotarpiui.

26. *Projektavimo organizacijų patvirtinimai (DOA).* Jei tinkamumo naudoti duomenys įtraukti į tipo pažymėjimą pratęsus galiojimą arba sulyginus, TC turėtojas turi gauti savo DOA arba, jei taikoma, projektavimo organizacijos patvirtinimui alternatyvių procedūrų taikymo srities išplėtimo patvirtinimą, kad per dvejus metus nuo šios taisyklės taikymo pradžios įtrauktų tinkamumo naudoti aspektus.

Nauji TC siekiantys gauti pareiškėjai, kurie į paraišką turi įtraukti OSD, prieš patvirtinant OSD turi gauti savo DOA arba projektavimo organizacijos patvirtinimui alternatyvių procedūrų taikymo srities išplėtimo patvirtinimą.

27. *Pereinamasis pakeitimų ir STC laikotarpis.* Kaip minėta, reikalavimo įvertinti visų projekto pakeitimų poveikį tinkamumo naudoti duomenims įgyvendinimas atidėtas dar trejiems metams nuo pakeitimo reglamento įsigaliojimo. Pereinamuoju laikotarpiu paraišką dėl OSD pakeitimų patvirtinimo bus galima pateikti savanoriškai.

¹⁷ Naują vežėjui ir (arba) mokymo organizacijai.

¹⁸ Taigi, jei gamyba sustabdyta, bet vėliau atnaujinta, OSD reikia.

IV. Reguliavimo poveikio vertinimas

28. Šio reguliavimo poveikio vertinimo tikslas – išanalizuoti svarbiausią numatomą šioje nuomonėje pasiūlytos ir pirmiau III skirsnyje apibendrintos taisyklės poveikį.

Susiję sektoriai

29. Poveikį patirs šios į agentūros kompetencijos sritį patenkantys civilinės aviacijos bendruomenės dalys:

- a) kvalifikuoti ES darbuotojai: pilotai, keleivių salono įgulos nariai ir už išleidimą atsakingi techninės priežiūros darbuotojai;
- b) orlaivių TC turėtojai ir jį siekiantys gauti pareiškėjai (ES ir ne ES);
- c) STC siekiantys gauti pareiškėjai (ES ir ne ES);
- d) ES naudotojai ir orlaivių savininkai;
- e) mokymo organizacijos (ES ir ne ES);
- f) treniruoklių gamintojai ir naudotojai (ES ir ne ES);
- g) patvirtintos techninės priežiūros organizacijos (ES ir ne ES);
- h) kompetentingos institucijos (EASA ir NAA).

Poveikis

Poveikis saugai

30. Per pastarąjį dešimtmetį įvyko kelios avarijos ir incidentai, kuriuos tiriant nustatytas priežastinis arba papildomas veiksnys buvo įgulos mokymo arba MMEL trūkumas. Todėl atitinkamos nacionalinės avarijų tyrimų tarnybos rekomendavo agentūrai pagerinti su mokymu ir MMEL susijusias taisykles. Panaikinant sertifikavimo, naudojimo ir techninės priežiūros procesų neatitikimus OSD koncepcija siekiama atsižvelgti į šias saugos rekomendacijas.

31. Toliau nurodytos svarbiausios ir naujausios saugos rekomendacijos.

- a) *2009 m. birželio 1 d., Air France skrydis 447, A330, Atlanto vandenynas*

Rekomendacija: „BEA rekomenduoja, kad EASA patikrintų patikrinimų ir mokymo programų turinį ir nustatytų prievolę, pirmiausia, rengti specialias ir įprastines rankinio orlaivio valdymo artėjant smukti ir grįžtant į įprastą padėtį iš artėjimo smukti pratybas, taip pat dideliame aukštyje.“

- b) *2009 m. vasario 25 d., Turkish Airlines skrydis 1951, B737, Amsterdamo Šipholio oro uostas*

Rekomendacija: „DGCA, ICAO, FAA ir EASA turėtų pakeisti savo taisykles taip, kad oro transporto bendrovės ir skrydžių mokymo organizacijos į kartotinio mokymo programas įtrauktų grįžimo į įprastinę padėtį iš artėjimo smukti pratybas.“

- c) *2008 m. lapkričio 27 d., XL Airways, A320, Perpinjanas*

Rekomendacija: „BEA rekomenduoja, kad EASA, bendradarbiaudama su gamintojais, siekdama užtikrinti lėktuvo valdymą polinkio ašyje pagerintų su artėjimu smukti susijusias mokymo pratybas ir metodus.“

- d) *2008 m. rugpjūčio 20 d., Spanair skrydis 5022, MD-82, Madrido Barachaso oro uostas*

Rekomendacija: „Rekomenduojama, kad Europos aviacijos saugos agentūra (EASA) pakeistų lėktuvų serijos *Boeing* DC-9, MD-80, MD-90 ir B-717 pagrindinio būtiniausios įrangos sąrašo (MMEL) 30.8 punktą, atsižvelgdama į galimybę neišleisti lėktuvo esant gedimui, susijusiam su RAT zondiniu šildymu ant žemės, o jei lėktuvas išleidžiamas, kad būtų įtraukta aiški nuoroda į techninės priežiūros (M) ir naudojimo

(O) instrukcijas, taip pat kitus pagrindinio būtiniausios įrangos sąrašo (MMEL) punktus, kurie gali būti susiję su minėtu gedimu.“

Rekomendacija: „Rekomenduojama, kad Europos aviacijos saugos institucija (EASA) nustatytų skrydžio treniruoklių reikalavimus, kad treniruoklių mokymas apimtų ilgalaikę kilimo smuką, dėl kurios gali būti viršytos skrydžio gaubtinės ribos.“

e) 2006 m. liepos 9 d., S7 Airlines skrydis 778, A310, Irkutsko oro uostas

Rekomendacija: „Rekomenduojama, kad EASA ir kitos sertifikavimo institucijos kartu su didelių krovinių orlaivių gamintojais persvarstytų žmogaus veiksmų klausimus, susijusius su išleidimo sąlygomis ir naudojimo procedūromis, jei neveikia vienas traukos reverso mechanizmas, kad būtų galima išvengti netyčinės priekinės traukos.“

f) 2005 m. rugsėjo 21 d., Robinson R22 F-GRIB

Rekomendacija: „EASA turėtų nustatyti prievolę pilotams dalyvauti R22 Mariner specialių charakteristikų mokymo kursuose, jei įrengta plūdinė važiuoklė.“

32. Tai, kad reikia panaikinti sertifikavimo, skrydžių ir naudojimo procesų neatitikimą, įrodyta ir Europoje bei JAV atlikus šiuos tyrimus:

a) Komercinių lėktuvų sertifikavimo proceso tyrimas, tam tikrų orlaivių sertifikavimo, naudojimo ir techninės priežiūros proceso įvertinimas, FAA, 2002 m. kovo mėn. 2001 m. FAA atlikto sertifikavimo proceso tyrimo rezultatai ir pastabos susijusios su sąsajos klausimais, apimančiais sertifikavimą, techninę priežiūrą ir naudojimą.

b) Federalinės aviacijos administracijos žmogaus veiksmų grupės ataskaita apie skrydžio įgulos ir šiuolaikinių pilotų kabinos sistemų sąsajas, 1996 m. birželio 18 d.¹⁹. 1996 m. FAA Žmogaus veiksmų grupės ataskaitoje taip pat nurodytos STC proceso problemos (pvz., ne visada žinoma pilotų kabinos projekto koncepcija arba taikomos naudojimo prielaidos).

c) 2003 m. vasario 15 d. Komercinės aviacijos saugos grupės (CAST) ataskaitoje dėl Valdymo praradimo jungtinės saugos įgyvendinimo grupės²⁰ pateikta saugos rekomendacija, kad „reikėtų parengti patikimus procesus siekiant užtikrinti, kad skrydžio ir techninės priežiūros darbuotojams būtų laiku pateikiama esminė naudojimo informacija ir kad jei ją įsisavintų“.

33. Nustačius darbuotojų tipo mokymo ir MMEL taisyklės kaip standartizavimo veikla pagrįstus visiems naudotojams ir mokymo organizacijoms privalomus būtiniausius OSD tikimasi, kad visi mokymo kursai ir MEL bus patvirtinami taikant tą patį standartą.

34. Bus aiškiau apibrėžta atsakomybė, todėl bus panaikintos su būtiniausiomis mokymo programomis ir MMEL susijusios atsakomybės spragos:

a) Pirminius OSD su visais reikiama elementais turės nustatyti orlaivio TC turėtojas. Agentūra mano, kad TC turėtojas turi geriausias galimybes parengti šiuos elementus, nes jis turi reikiamą su projektavimu ir tinkamumu skraidyti susijusią informaciją. Pvz., norint parengti saugų MMEL būtina susipažinti su orlaivio sistemų saugos analize. Todėl tikimasi, kad patvirtinus TC turėtojo atsakomybę už OSD padidės sauga.

b) Be to, agentūrai pavedus patvirtinti būtiniausias mokymo programas ir MMEL bus galima naudotis praktinėmis žiniomis, kuriomis remtasi ir tvirtinant projekto tinkamumą skraidyti.

c) Pradėjus taikyti nepertraukiamojo tinkamumo naudoti koncepciją bus aktyviai sprendžiami tipo mokymo ir MMEL saugos klausimai: OSD rengėjas bus atsakingas

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.

už nepertraukiamą patvirtinto (-ų) OSD elemento (-ų) galiojimą. Bus aišku, kad šis atsakingasis subjektas turės stebėti patirtį, naudodamasis patvirtintais elementais, o saugos įvykio atveju turės imtis atsakomųjų veiksmų. Blogiausių atveju, iškilus neatidėliotinioms saugos problemoms, siekdama pataisyti OSD trūkumus agentūra gali paskelbti naudotojo lygmeniu įgyvendintinus tinkamumo skraidyti nurodymus. Galiausiai šioje taisyklėje taip pat bus nustatyta, kad projekto pakeitimus atliekančios trečiosios šalys (papildomas tipo pažymėjimas – STC) privalo atsižvelgti į to projekto pakeitimo poveikį tinkamumo skraidyti duomenims ir prireikus pasiūlyti tų OSD elementų pakeitimus.

35. Apskritai tinkamumo skraidyti duomenimis bus užtikrintas vienodai aukštas įgulos mokymo ir MMEL standartas, taip pat paaiškinta atsakomybė už šiuos procesus. Tikimasi labai sustiprinti saugą ir padėti užtikrinti vienodai aukštą saugos lygį.

Ekonominis poveikis pramonės atstovams

Prognozuojama, kad nuštačius OSD padidės TC ir STC turėtojų bei juos siekiančių gauti pareiškėjų sąnaudos. Šias sąnaudas būtų galima iš dalies arba visiškai perduoti klientams, įtraukiant į gaminio arba duomenų kainą.

Vis dėlto tai neturės poveikio bendroms pramonės sąnaudoms. TC ir STC siekiančių gauti pareiškėjų ir (arba) jų turėtojų sąnaudas galima suskirstyti į tris dalis:

- OSD rengimo ir sertifikavimo sąnaudos;
- OSD aktualumo išlaikymo sąnaudos ir
- savo projektavimo organizacijų patvirtinimų (DOA) išplėtimo sąnaudos.

OSD rengimo ir sertifikavimo sąnaudas galima toliau skirstyti į naujų paraiškų ir privalomo sulyginimo sąnaudas. Vertinant visus šiuos sąnaudų elementus reikia atsižvelgti į tai, kad dauguma susijusių TC ir STC turėtojų esamą savanorišką OEB procesą įgyvendina jau dabar. Todėl analizuojant sąnaudų poveikį reikės vertinti šioje nuomonėje pateikto OSD pasiūlymo *papildomas* sąnaudas, palyginti su esamu OEB procesu.

36. Prognozuojama, kad sąnaudų poveikis OSD naudotojams (t. y. vežėjams ir mokymo organizacijoms) bus nedidelis. Užuot naudoję OEB ataskaitų duomenis, kitus šaltinius arba savo sukauptus duomenis, jie naudos OSD. Iš tikrųjų naudotis OSD jiems gali būti naudinga ekonominiu požiūriu. Rengdami naujus mokymo kursus ir MEL jie galės remtis OSD, todėl mažės rengimo sąnaudos. Papildomų sąnaudų susidarys keičiant esamus mokymo kursus ir MEL, kad jie atitiktų OSD. Vis dėlto šiam keitimui skirtas ketverių metų laikotarpis, todėl tikimasi, kad šis atnaujinimas sutaps su įprastiniu duomenų atnaujinimo ciklu.

Siekiant nurodyti prognozuojamas sąnaudas tolesnėse dalyse išsamiau nagrinėjami svarbiausi pirmiau nurodyti elementai.

Su OSD rengimu ir sertifikavimu susijusių naujų TC paraiškų sąnaudos

37. *Dideli lėktuvai ir sudėtingi sukasparniai*. Paprastai šiandien visi didelių lėktuvų arba sudėtingų sukasparnių EASA TC siekiantys gauti pareiškėjai savanoriškai teikia paraišką ir dėl OEB įvertinimo. Šis OEB vertinimas paprastai²¹ apima pilotų tipo kvalifikacijos ir keleivių salono įgulos mokymo programą, treniruoklių duomenis ir MMEL. Todėl, pradėjus taikyti privalomą OSD koncepciją, papildomų sąnaudų susidarys tik dėl už išleidimą atsakingų techninės priežiūros darbuotojų tipo mokymo programų ir keleivių salono įgulos mokymo tipo duomenų, dažnai jos bus susijusios su dideliais lėktuvais, kurių

²¹ Kelių ne Vakaruose suprojektuotų orlaivių išsamus OEB vertinimas neatliekamas, bet tais atvejais vertinimus atlieka nacionalinės aviacijos institucijos. Poveikis bendroms pramonės sąnaudoms nedidelis.

keleivių salono įgulos mokymas nebuvo įtrauktas į OEB vertinimą. Daugumos sudėtingų sukasparnių didžiausioji keleivių konfigūracija neviršija dvidešimties, todėl keleivių salono įgulos nereikia, taigi, nereikia rengti ir mokymo duomenų.

38. *Nesudėtingi sukasparniai.* Šiuo metu dauguma nesudėtingų sukasparnių EASA TC siekiančių gauti pareiškėjų savanoriškai pateikia paraišką ir dėl OEB pilotų tipo kvalifikacijos mokymo programos įvertinimo. Įgyvendinus OSD, jie papildomai turės pateikti paraišką gauti MMEL patvirtinimą. Kadangi dauguma naujų nesudėtingų sukasparnių yra sudėtingi, bus neįmanoma parengti bendrojo MMEL, kurį galėtų naudoti visi. Vis dėlto nesudėtingi sraigtasparniai už išleidimą atsakingų techninės priežiūros darbuotojų atžvilgiu priskiriami grupės kvalifikacijai, todėl tipo kvalifikacijos mokymo programos parengti nereikia. Nesudėtingais sukasparniais daugiausia skraidinami devyni keleiviai, todėl keleivių salono įgulos nereikia. Taigi papildomos naujų paraiškų sąnaudos bus susijusios tik su MMEL rengimu ir sertifikavimu.
39. *Kiti nesudėtingi orlaiviai (maži lėktuvai, labai lengvi lėktuvai, lengvi sportiniai lėktuvai, sklandytuvai ir balionai).* Išskyrus didelių naudojimo galimybių (HP) mažus lėktuvus, šiandien neatliekamas nė vieno šios kategorijos orlaivio OEB vertinimas. HP mažų lėktuvų OEB procesas apima tik pilotų tipo kvalifikacijos mokymą. Įgyvendinus OSD vienintelis elementas, kurį reikės parengti be to, kad jau rengiama šiandien, bus MMEL. Šios kategorijos orlaivių MMEL galima pagrįsti bendruoju agentūros parengtu MMEL. Todėl iš TC siekiančio gauti pareiškėjo reikės tik nedaug pastangų.
40. OSD elementų rengimo ir sertifikavimo pavyzdžių nėra, todėl nustatant galimas sąnaudas remiamasi OEB įgyvendinimo patirtimi. Tam tikri gamintojai pateikė apytikslius OEB įgyvendinimo duomenis; jais remtasi apskaičiuojant OSD rengimo sąnaudas.
41. Agentūros OSD patvirtinimo sąnaudos atitinka veiklos mokesčius ir rinkliavas. Pagal Mokesčių ir rinkliavų reglamentą²² agentūra OSD patvirtinimą apmokestins valandiniu tarifu.
42. Rengiant sąnaudų sąmatą apskaičiuota, kiek valandų apytiksliai truks pagrindinių OSD elementų – skrydžio įgulos tipo kvalifikacijos mokymo (OSD-FC), už išleidimą atsakingų techninės priežiūros darbuotojų tipo kvalifikacijos mokymo (OSD-M), keleivių salono įgulos tipo duomenų (OSD-CC) ir pagrindinio būtiniausios įrangos sąrašo (MMEL) – rengimas ir sertifikavimas (žr. 1 lentelę).

²² 2007 m. gegužės 31 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 593/2007 dėl Europos aviacijos saugos agentūros renkamų mokesčių ir rinkliavų (OL L 140, 2007 6 1, p. 3). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2008 m. gruodžio 23 d. Reglamentu (EB) Nr. 1356/2008 (OL L 350, 2008 12 30, p. 46).

1 lentelė. OSD rengimas ir sertifikavimas. Apytikslės su viena nauja TC paraiška susijusios darbo valandos pagal orlaivio kategoriją

Orlaivio kategorija	Skrydžio įgulos tipo kvalifikacijos mokymas (val.)	Už išleidimą atsakingų techninės priežiūros darbuotojų tipo kvalifikacijos mokymas		Keleivių salono įgulos tipo duomenys		Pagrindinis būtiniausias įrangos sąrašas	
		Rengimas (val.)	Sertifikavimas (val.)	Rengimas (val.)	Sertifikavimas (val.)	Rengimas (val.)	Sertifikavimas (val.)
Dideli lėktuvai ¹	–	3 200	1 050	2 000	750	–	–
Maži lėktuvai sudėtingi ²	–	1 200	600	Netaikoma	Netaikoma	1 600	900
Sudėtingi sukasparniai	–	1 600	800	Netaikoma	Netaikoma	–	–
Nesudėtingi sukasparniai	–	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	800	400
Kiti nesudėtingi orlaiviai	–	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	Netaikoma	8	4

Pastabos¹ MTOW viršija 5,7 t² MTOW mažesnė nei 5,7 t, dviejų variklių, vienos turbinos arba didelių naudojimo galimybių

– šis OSD elementas jau įtrauktas į dabartinius OEB vertinimus

Netaikoma: netaikoma, nes šio OSD elemento paprastai nereikalaujama šių kategorijų orlaiviams

43. Remiantis šiais pramonės atstovų ir agentūros pateiktais valandinio įkainio duomenimis ir prielaidomis, apskaičiuotos ir toliau **Error! Not a valid bookmark self-reference.** pateiktos apytikslės tipo rengimo ir sertifikavimo sąnaudos.
44. Bendros metinės naujų TC siekiančių gauti pareiškėjų OSD rengimo ir sertifikavimo sąnaudos apskaičiuotos remiantis prognozuojamo kasmet tikėtinų naujų TC skaičiaus prielaidomis. Šios prielaidos pagrįstos ankstesnių metų vidurkiais. TC siekiančio gauti pareiškėjo prašymu į OSD patvirtinimą įtraukiamų elementų sąnaudos neįtrauktos. Todėl apskaičiuota, kad bendros metinės pramonės sąnaudos, įskaitant rengimą ir patvirtinimą, bus maždaug 2,6 mln. EUR.

2 lentelė. Apytikslės su OSD rengimu ir sertifikavimu susijusios naujų TC paraiškų sąnaudos

Orlaivio kategorija	Tipo pažymėjimų skaičius per metus	Vieno tipo pažymėjimo sąnaudos (EUR)	Metinės sąnaudos (EUR)
Dideli lėktuvai	1,5	952 000	1 428 000
Maži sudėtingi lėktuvai	1	640 000	640 000
Sudėtingi sukasparniai	1	352 000	352 000
Nesudėtingi sukasparniai	1	176 000	176 000
Kiti nesudėtingi orlaiviai	14	1 760	24 640
Iš viso			2 620 640

Su sulyginimu susijusios OSD rengimo ir sertifikavimo sąnaudos

45. *Sudėtingi varikliu varomi lėktuvai ir sukasparniai.* Reikės sulyginti vis dar gaminamus orlaivių modelius; šis sulyginimas bus susijęs tik su skrydžio įgulos tipo kvalifikacijos mokymu, keleivių salono įgulos narių tipo duomenimis ir MMEL. Rengimo sąnaudos bus labai nedidelės, nes sulyginant galima remtis konkrečiam naudotojui patvirtintas mokymo kursas ir vienos iš NAA patvirtintas MMEL. TC turėtojas turi tik nurodyti agentūrai vieną iš šių patvirtintų elementų. Apskaičiuota, kad kiekvienam vieno tipo elementui agentūrai reikės 28 žmogaus valandų. Pramonės atstovams reikės 8 valandų. Iš viso kiekvienam sulyginimo sertifikavimui reikės apytiksliai 7 500 EUR. Sulyginimo procesą tikimasi baigti per dvejus metus.
46. Remiantis agentūros sulyginimo sertifikavimų skaičiaus prielaidomis iš toliau pateiktos 3 lentelės matyti, kad bendros apytikslės sąnaudos bus maždaug 700 000 EUR.
47. *Kiti nei sudėtingi varikliu varomi lėktuvai ir balionai.* Reikės sulyginti vis dar gaminamus orlaivių modelius. Vis dėlto vienintelis taikytinas elementas yra MMEL. Šių kategorijų orlaiviams agentūra bus parengusi bendrąjį MMEL, kurį bus galima naudoti tokį, koks yra, galbūt savanoriškai įtraukiant papildomų elementų. Todėl rengimo ir patvirtinimo sąnaudos bus nedidelės.

3 lentelė. Su OSD sulyginimo sertifikavimu susijusių sąnaudų sąmata (nepasikartojančios sąnaudos)²³

Orlaivio kategorija	Sulyginimo sertifikavimo vieneto sąnaudos (EUR)	Skrydžio įgulos tipo kvalifikacijos mokymas		Keleivių salono įgulos tipo duomenys		Pagrindinis būtiniausias įrangos sąrašas		Bendros sąnaudos (EUR)
		Sulyginimo sertifikavimų skaičius	Bendros FCTRT sulyg. sąn. (EUR)	Sulyginimo sertifikavimų skaičius	Bendros TSD CC sulyg. sąn. (EUR)	Sulyginimo sertifikavimų skaičius	Bendros MMEL sulyg. sąn. (EUR)	
Dideli lėktuvai ir maži sudėtingi lėktuvai	7 520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Sukasparniai	7 520	10	75 200	n/a	n/a	10	75 200	150 400
Iš viso			360 960		82 720		293 280	736 960

Su OSD rengimu ir sertifikavimu susijusios STC turėtojų ir (arba) jį siekiančių gauti pareiškėjų sąnaudos

48. Esamus STC sulyginti neprivaloma, todėl STC turėtojai poveikio nepatirs. Tiems, kas rengia naujus STC, poveikį gali patirti po papildomo trejų metų pereinamojo laikotarpio, jei STC turi įtakos esamiems OSD.
49. Visi nauji STC siekiantys gauti pareiškėjai turės įvertinti galimą STC poveikį OSD elementams. Tik nustatę poveikį jie turės parengti reikiamus patvirtintų OSD elementų papildymus kaip STC dalį. Sąnaudos bus susijusios su OSD papildymų rengimu, nepertraukiamuoju tų elementų galiojimu ir agentūros aptvirtinimo mokesčiais bei rinkliavomis. Visos šios sąnaudos bus proporcingos su pirminiais OSD susijusioms sąnaudoms ir atitiks STC taikymo sritį ir jo poveikį mokymui bei MMEL. Kaip minėta, reikalavimas įvertinti visų pakeitimų ir STC poveikį tinkamumo naudoti duomenims atidėtas trejiems metams, kad būtų galima toliau rengti AMC ir rekomendacijas. Per šį

²³ Į šią lentelę nesudėtingi lėktuvai neįtraukti, nes šių orlaivių sulyginimo procesą sudarys tik patvirtinimas, kad taikomas agentūros parengtas bendrasis MMEL.

laikotarpį taip pat bus vertinamas šio reikalavimo poveikis. Vis dėlto, remiantis vieno gamintojo skaičiavimais, poveikį tinkamumo naudoti duomenims gali turėti tik 5 proc. visų pakeitimų, todėl papildomos sąnaudos bus palyginti nedidelės.

OSD elementų galiojimo išlaikymo sąnaudos

50. Iš TC turėtojo bus reikalaujama iširti įvykius ir imtis tolesnių veiksmų, jei įvykius lėmė galimi OSD elementų trūkumai. Šiandien TC turėtojai privalo tai padaryti jei įvykių priežastis yra projekto trūkumai. Prieš analizuojant įvykį sunku nustatyti pagrindinę priežastį, todėl naudojantis esama pranešimų apie įvykius sistema taip pat galima atrinkti su OSD susijusius įvykius. Jei atlikus pirmąją analizę matyti, kad pagrindinė priežastis susijusi su OSD, tolesnės analizės ir tobulinimo sąnaudas galima priskirti OSD nepertraukiamojo galiojimo sąnaudoms. Remdamasi OEB patirtimi agentūra prognozuoja, kad su OSD susijusių atvejų bus palyginti nedaug. Todėl numatomos tokios papildomos sąnaudos:

4 lentelė. OSD nepertraukiamojo galiojimo sąnaudų sąmata²⁴

Orlaivio kategorija	Valandų skaičius vienam TC turėtojui (A)	Valandos darbo užmokestis (EUR) (B)	TC turėtojų skaičius (C)	Bendros sąnaudos (EUR) (A × B × C)
Dideli lėktuvai	800	100	15	1 200 000
Maži sudėtingi lėktuvai	400	100	9	360 000
Sudėtingi sukasparniai	600	100	6	360 000
Nesudėtingi sukasparniai	200	100	6	120 000
Kiti nesudėtingi orlaiviai	0	100	0	0
Iš viso			36	2 040 000

DOA išplėtimo įtraukiant OSD sąnaudos

51. Iš TC, į kurį įtraukti nauji arba sulyginti OSD, turėtojo bus reikalaujama išplėsti savo DOA taikymo sritį įtraukiant OSD. Tai taikoma organizacijoms, turinčioms DOA, į kuriuos įtraukti pratęsto galiojimo OSD arba kuriuos reikia sulyginti, ir toms, kurios teikia paraišką gauti naują TC. Taigi tai taikoma maždaug 40 organizacijų. Papildomas DOA išplėtimo patvirtinimo gavimo sąnaudas apskaičiuoti sunku, nes jos labai skiriasi atsižvelgiant į tai, kiek anksčiau dalyvauta OEB veikloje. Dauguma didelių orlaivius projektuojančių organizacijų jau taiko OSD elementų tvarkymo procedūras. Joms šią veiklą reikės įtraukti į DOA struktūrą. Nesudėtingų orlaivių projektuotojai gali neturėti OEB patirties, bet išplečiant DOA jiems reikės atsižvelgti tik į MMEL, nes agentūra parengs bendruosius MMEL, kuriais šios organizacijos galės naudotis. Taigi šių organizacijų pastangos bus labai nedidelės.

Galiausiai DOA išplėtimo mokesčius ir rinkliavas apims esamas DOA priežiūros mokesčiai, todėl papildomų mokesčių ir rinkliavų nustatyta nebus.

²⁴ Metinių su OSD valandų įverčiai pagrįsti atsargia prielaida, kad per metus su didelių lėktuvų TC turėtojais bus susiję 1 500 įvykių; iš jų 5 proc. – susiję su OSD. Apskaičiuota, kad kiekvienam įvykiui, kai gali kilti pavojus saugai, reikės vidutiniškai 10–11 darbo valandų.

Bendros pramonės sąnaudos

52. Bendras pramonės sąnaudas galima suskirstyti į vienkartinės sulyginimo sąnaudas ir vidutines metines pratęsto galiojimo, sulygintų ir naujų OSD sąnaudas. Prognozuojama, kad nepasikartojančios sulyginimo sąnaudos bus 740 000 EUR (žr. 3 lentelę).

Pasikartojančios vidutinės metinės sąnaudos siektų 4,6 mln. EUR (5 lentelė). Abu sąnaudų elementai yra papildomi, atsirandantys dėl OSD pasiūlymo, viršijančio tai, kad daroma šiandien.

5 lentelė. Apytikslų metinių OSD įgyvendinimo sąnaudų sąmata

Orlaivio kategorija	Naujos TC paraiškos (EUR)	Nepertraukiamasis galiojimas (EUR)	Iš viso (EUR)
Dideli lėktuvai	1 428 000	1 200 000	2 628 000
Maži sudėtingi lėktuvai	640 000	360 000	1 000 000
Sudėtingi sukasparniai	352 000	360 000	712 000
Nesudėtingi sukasparniai	176 000	120 000	296 000
Kiti nesudėtingi orlaiviai	24 640	0	24 640
Iš viso (EUR)	2 620 640	2 040 000	4 660 640

Agentūros ir NAA sąnaudos

53. Kad agentūra galėtų patvirtinti OSD elementus tipo sertifikavimo procese, reikia papildomų išteklių. Vis dėlto už visą tinkamumo naudoti duomenims tvirtinti skirtą laiką pareiškėjas bus apmokestinamas valandiniu įkainiu. OSD nepertraukiamojo galiojimo priežiūros sąnaudos bus įtrauktos į metinį TC mokestį. Taigi agentūros sąnaudos atitiks papildomas pajamas iš mokesčių ir rinkliavų, todėl poveikio biudžetui neturės.

54. NAA toliau tvirtins pritaikytus mokymo kursus ir MEL. Patvirtinant reikės remtis ne OEB ataskaitomis, bet OSD. OSD sistema neturės poveikio patvirtinimų skaičiui ir darbo turiniui. Todėl papildomų NAA sąnaudų nenumatoma.

Kitas poveikis. Derinimas su ne ES aviacijos teisės aktais

55. Naujų tipų naudojimo vertinimas atliekamas visose žinomose reguliavimo sistemose. Pvz., JAV jis atliekamas Skrydžių standartizavimo valdyboje (FSB) prižiūrint Federalinei aviacijos administracijai. Toks FSB vertinimas pagal taisykles tiesiogiai neprivalomas, bet įgyvendinamas vykdant politiką. FSB rezultatus FAA įgyvendina tvirtindama mokymo kursus ir MEL. Todėl OSD yra skirtinga priemonė, kuria galima siekti to paties tikslo, ir bus įgyvendinami glaudžiai bendradarbiaujant su FAA.

56. Ne ES pareiškėjai, siekiantys gauti TC ir STC, taip pat privalo įvykdyti OSD reikalavimus. Šiandien naujų tipų OEB vertinimas atliekamas kartu su FAA FSB vertinimu. Galiausiai kiekviena institucija nustato savo rezultatus. Įgyvendinus OSD, agentūra ketina tęsti bendrus vertinimus. Todėl esamai veiklai poveikio nebus. Skirtumas atsiras dėl skirtingo vertinimo reguliavimo pagrindo. Į esamus dvišalius susitarimus su trečiosiomis šalimis OSD neįtraukti. Taigi agentūra negali papildomai netikrindama priimti trečiosios šalies nustatytų OSD rezultatų. Vis dėlto jau priimami ne ES gaminių OEB vertinimo rezultatai. Šiuo metu tiriama, ar reikia įtraukti OSD į būsimus dvišalių susitarimų pakeitimus.

57. Numatoma, kad OSD patvirtinimą gavusiems ES pareiškėjams eksportuoti savo produktus arba STC bus naudinga. Kai kurios šalys, importuodamos naujus orlaivius, jau

reikalauja tam tikrų tinkamumo naudoti duomenų. Tikimasi, kad turint EASA patvirtinimą bus lengviau gauti bet kurių OSD elementų vietos patvirtinimą.

Apibendrinimas

58. Agentūra mano, kad apskritai didelė OSD pasiūlymo, kuriame atsižvelgiama į įvairias saugos rekomendacijas, nauda saugai didesnė už susidarančias aviacijos pramonės sąnaudas. Apskaičiuota, kad OSD įgyvendinimo sąnaudos būtų maždaug 4,6 mln. EUR per metus, o nepasikartojančios sulyginimo sąnaudos – 740 000 EUR.

2011 m. gruodžio 13 d., Kelnas

P. GOUDOU

Vykdomasis direktorius