



EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS

ATZINUMS NR. 07/2011

(2011. gada 13. decembris)

par Komisijas regulu, ar kuru groza 2003. gada 24. septembra Regulu (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju,

UN

par Komisijas regulu, ar kuru groza 2003. gada 20. novembra Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu,

UN

par Komisijas regulu, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. xxxx/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008,

UN

par Komisijas regulu, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008

“Dati par piemērotību ekspluatācijai”

Kopsavilkums

Šis Atzinums ierosina veikt izmaiņas vairākos īstenošanas noteikumos, lai ieviestu koncepciju par datiem saistībā ar piemērotību ekspluatācijai (*OSD*). *OSD* koncepcija tika ieviesta ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 kā daļa no 1. paplašināšanas paketes.

Jaunie noteikumi nodrošinās, ka ekspluatantiem būs pieejami drošai ekspluatācijai nepieciešamie konkrētie dati un viņi tos izmantos. Dati ir uzskatāmi par specifiski piemērojamiem kādam gaisa kuģu tipam, tāpēc šos datus jāveido šā tipa projektētājam. Datus ietilpst šādi elementi:

- minimālā mācību programma pilotu tipa kvalifikācijas apmācībai;
- uzziņu dati par gaisa kuģi, kas atbalsta trenāžieru kvalificēšanu;
- minimālā mācību programma tehniskās apkopes sertificēšanas darbinieku kvalifikācijas apmācībai;
- tipam specifiski dati par salona apkalpes locekļu apmācību;
- obligāto iekārtu pamatsaraksts (*MMEL*).

EASA apstiprinās projektētāja ierosinātos *OSD* kopā ar lidojumderīguma sertificēšanu.

Pēc apstiprināšanas ekspluatantiem un mācību organizācijām būs jāizmanto *OSD*, veidojot savus pielāgotos apmācības kursus un *MEL*.

Paredzams, ka *OSD* palīdzēs mazināt atšķirību starp lidojumderīgumu un ekspluatāciju.

Paskaidrojums

I. Vispārīga informācija

1. Šā Atzinuma nolūks ir ierosināt Komisijai veikt grozījumus Regulā (EK) Nr. 1702/2003¹, Regulā (EK) Nr. 2042/2003², Regulā (ES) Nr. xxxx/2012³ un Regulā (ES) Nr. 1178/2011⁴. Šīs noteikumu izstrādes procedūras darbības joma ir noteikta Darba uzdevumu aprakstā (*ToR*) 21.039 un sīkāk aprakstīta šajā Atzinumā.
2. Šis Atzinums pieņemts saskaņā ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (turpmāk — "Aģentūra") Valdes⁵ noteikto kārtību atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 216/2008⁶ (turpmāk — "Pamatregula") 19. panta noteikumiem.
3. Ierosinātajos noteikumos ņemti vērā Eiropas Savienības un starptautisko tiesību aktu (*ICAO*) izstrādes principi, kā arī saskaņotība ar Eiropas Savienības galveno partneriestāžu noteikumiem atbilstīgi Pamatregulas 2. pantā noteiktajiem mērķiem. Ierosinātie noteikumi:
 - a) pārsniedz Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) standartus un ieteikto praksi (*SARP*). Lai izveidotu apmācības kursus un *MEL*, kas noteikti arī *ICAO* 1. un 6. pielikumā, nepieciešami dokumenti, kas izveidoti ekspluatācijas piemērotības datu (*OSD*) procesā, mācību programmas un obligāto iekārtu pamatsaraksts (*MMEL*). Tomēr *ICAO* 8. pielikumā nav prasību, kas nosaka, ka gaisa kuģa ražotājam tipa sertifikācijas procesā būtu jāizveido *OSD*;
 - b) vairākos aspektos atšķiras no ASV FAA un *Transport Canada (TCCA)* noteikumiem. Gan FAA, gan *TCCA* ir ieviesti procesi, ar kuriem novērtēt jaunu un atvasinātu gaisa kuģu tipu piemērotību ekspluatācijai. Šo novērtējumu rezultātus izmanto iestādes izveidota *MMEL* publicēšanā vai lidojumu un salona apkalpes locekļu apmācības kursu apstiprināšanai. Tomēr ekspluatācijas novērtēšana nepieprasa obligātu ieguldījumu no gaisa kuģu ražotājiem.
4. Pašlaik valstu aviācijas iestādes (*NAA*) atbild par noteikta konkrētā gaisa kuģu tipa drošai ekspluatācijai nepieciešamo datu apstiprināšanu, piemēram, par minimālo mācību programmu pilotu tipa kvalifikācijas apmācībai, salona apkalpes apmācībai un *MMEL* apstiprināšanu. Lai veicinātu vienotību, apvienoto aviācijas institūciju (*JAA*) locekļi nolēma ievērot visiem pieņemamu vienotas apstiprināšanas procesu — Apvienoto operatīvās novērtēšanas padomi (*JOEB*). Katru *JOEB* izveidoja, izvērtējot konkrēto

¹ Komisijas 2003. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju (OV L 243, 27.09.2003., 6. lpp). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2009. gada 30. novembra Regulu (EK) Nr. 1194/2009 (OV L 321, 08.12.2009., 5. lpp.).

² Komisijas 2003. gada 20. novembra Regula (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 315, 28.11.2003., 1. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2011. gada 21. oktobra Regulu (ES) Nr. 1149/2011 (OV L 298, 16.11.2011., 1. lpp.).

³ "OPS regula" ir jāpublicē.

⁴ Komisijas 2011. gada 3. novembra Regula (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 311, 25.11.2011., 1. lpp.).

⁵ Valdes lēmums par procedūru, ko Aģentūra piemēro, izdodot atzinumus, sertifikātus, specifikācijas un norādījumus (Noteikumu izstrādes procedūra). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 79, 19.03.2008., 1. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (OV L 309, 24.11.2009., 51. lpp.).

gadījumu, un tajā ietilpa attiecīgās ieinteresētās puses, tostarp, ja piemērojams, iestādes, kas nav JAA, un JOEB uzdevums bija izmeklēt gaisa kuģa tipa lietošanai piemērojamās ekspluatācijas apstākļus, ko ņem vērā, nosakot ieteikumus par tipa apmācības un MREL. JOEB process JAA struktūrā bija brīvprātīgs. Lai gan šis darbs pēc būtības bija kopīgs, katrai iesaistītajai iestādei bija jātransponē ieteikumi savas valsts tiesiskā regulējuma un administratīvajā sistēmā. Tāpēc galarezultāts varēja atšķirties no JOEB procesa rezultāta. Pēc JAA likvidēšanas 2008. gadā OEB procesu turpināja Aģentūras aizbildniecībā ar bijušo JAA dalībniešu piekrišanu. Tas joprojām bija brīvprātīgs process.

5. (J)OEB procesā neietilpa tehniskās apkopes sertificēšanas darbinieku kvalifikācijas apmācībai paredzētās minimālās mācību programmas novērtēšana. Tāpēc par šo darbinieku apmācības kursu veidošanu un apstiprināšanu atbildēja valsts iestādes, ievērojot 66. daļas vispārējās prasības. Varēja atšķirties ne tikai šo kursu ilgums, bet arī mācību priekšmeti.
6. Viens no galvenajiem EASA sistēmas izveides mērķiem bija vienveidības nodrošināšana. Tāpēc Atzinumā Nr. 3/2004⁷ par Pamatregulas grozīšanu Aģentūra ieteica, ka ar tipu saistītajai informācijai par ekspluatāciju, piemēram, (J)OEB procesā izstrādātajai informācijai, obligāti jāattiecas uz visiem gaisa kuģiem, kurus ekspluatē ES ekspluatanti. To varētu panākt, pieņemot Aģentūras lēmumu, ko pamato grozījumi Pamatregulā. Tomēr Eiropas Komisija uzskatīja, ka Aģentūra šādu lēmumu drīkst pieņemt tikai tad, kad tas tieši attiecas uz ražojumu, ar kuru tas saistīts (individuāls lēmums ar skaidru adresātu). No EK līguma un Eiropas Savienības Tiesas jurisprudences interpretācijas izriet, ka aģentūras nevar noteikt vispārēji piemērojamus saistošus standartus. Tāpēc priekšlikums par Pamatregulas grozīšanu tika mainīts, lai Aģentūra varētu apstiprināt šos ekspluatācijas papildu elementus, tos sasaistot ar gaisa kuģa TC.
7. Eiropas Komisija koriģēja Aģentūras Atzinumu Nr. 3/2004, lai ņemtu vērā iepriekš minētos juridiskos ierobežojumus, un ierosināja, ka ražojuma sertifikācijā vajadzētu noteikt papildu specifikācijas konkrētā gaisa kuģa tipa ekspluatācijai. Līdz ar to Pamatregulas 5. panta 5. punkta e) apakšpunktam tika pievienoti šādi elementi:
 - iv) *“minimālo mācību programmu tehniskās apkopes sertificēšanas personāla gaisa kuģa tipa kvalifikācijai, lai nodrošinātu atbilstību 2. punkta f) apakšpunktam;*
 - v) *minimālo mācību programmu pilota gaisa kuģa tipa kvalifikācijai un ar to saistīto trenāžieru kvalifikācijai, lai nodrošinātu atbilstību 7. pantam;*
 - vi) *vispārēju minimālo iekārtu sarakstu pēc vajadzības un papildu lidojumderīguma specifikācijas konkrēta tipa ekspluatācijai, lai nodrošinātu atbilstību 8. pantam”.*
8. Šos noteikumus likumdevējs pieņēma kā tādus. Šā Atzinuma uzdevums ir noteikt šo noteikumu īstenošanas nosacījumus.

II. Apspriešana

9. 2009. gada 16. janvārī Aģentūras tīmekļa vietnē (<http://www.easa.europa.eu>) tika publicēts Ierosināto grozījumu paziņojums (NPA) Nr. 2009-01⁸ līdz ar Atzinuma projektu par Komisijas regulu, ar kuru groza Komisijas Regulas (EK) Nr. 1702/2003 un (EK) Nr. 2042/2003.

⁷ Eiropas Aviācijas drošības aģentūras 2004. gada 16. decembra Atzinums Nr. 3/2004 par grozījumiem Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1592/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, paplašinot tās darbības jomu ar noteikumiem par pilotu licencēšanu, aviopārvadājumiem un trešo valstu lidaparātiem. (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004>).

⁸ Sk. noteikumu izstrādes arhīvu vietnē http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

10. Līdz atsauksmju iesniegšanas laika noslēguma datumam — 2009. gada 30. jūnijam — Aģentūra saņēma 1011 komentārus no 80 valsts aviācijas iestādēm, profesionālām organizācijām un privātiem uzņēmumiem.
11. Lai izskatītu šos komentārus, Aģentūra izveidoja komentāru izvērtēšanas grupu. Šajā grupā bija izstrādes grupas dalībnieki, kā arī divi papildu eksperti. Viss izstrādes grupas sastāvs tika publicēts kopā ar atjaunināto *ToR* 21.039. Izstrādes grupā bija eksperti no ražošanas nozares, gaisa kuģu ekspluatantu apvienībām, aviācijas darbinieku apvienībām, *EASA* un valstu aviācijas iestādēm. Izvērtēšanas grupa 2009. un 2010. gadā tikās trīs reizes. Grupā plaši apsprieda svarīgākos jautājumus, un, lai gan nebija iespējama pilnīga vienprātība visos jautājumos, Aģentūra izstrādāja *CRD* un galīgo tekstu, ņemot vērā visus individuālo ekspertu viedokļus. Tika izmantota izdevība ar šo atzinumu ieviest izmaiņas Regulā (EK) Nr. 1702/2003, lai to saskaņotu ar jaunākajiem grozījumiem Regulā (EK) Nr. 216/2008, kas atspoguļoti Regulā (EK) Nr. 1108/2009. Jaunajā redakcijā no 18. un 19. panta ir svītrots termins "lidojumperīguma normas", tāpēc Regulā (EK) Nr. 1702/2003 šis termins sistemātiski tika aizstāts ar terminu "sertifikācijas specifikācijas".
12. *CRD* dokuments neatbilda tradicionālajam formātam. Tā kā tika saņemts ļoti daudz komentāru un komentāru iekļaušanas dēļ bija ievērojami jāmaina teksta struktūra, Aģentūra nolēma, ka būtu neefektīvi sniegt atbildi uz katru komentāru. Tāpēc Aģentūra pieņēma alternatīvu metodi visu komentāru apstrādei. Šī alternatīvā metode bija komentāru analīzes kopsavilkums. 2009. gada septembrī šo pieeju atbalstīja Komisija un Valde. Visi saņemtie komentāri tika ņemti vērā un apkopoti komentāru analīzes kopsavilkumā ar vispārējām Aģentūras atbildēm. Galīgajā tekstā, kas tika publicēts šā *CRD* dokumenta 1. papildinājumā, tika norādīts, kādas izmaiņas veiktas salīdzinājumā ar pašreizējiem noteikumiem. *CRD* publicēja 2011. gada 13. maijā. Tālāk minētas galvenās izmaiņas, salīdzinot ar *NPA* dokumentu.
 - a) *NPA* priekšlikumā tika paredzēts atsevišķs sertifikāts, ar kuru apstiprināt elementus saistībā ar piemērotību ekspluatācijai. Atsevišķa sertifikāta koncepciju *CRD* dokumentā neiekļāva. Priekšlikums ir mainīts tā, lai elementus saistībā ar piemērotību ekspluatācijai apstiprinātu kā *OSD*, kas iekļauti gaisa kuģa tipa sertifikātā (*TC*) vai papildu tipa sertifikātā (*STC*).
 - b) *NPA* priekšlikumā ekspluatantiem un mācību organizācijām, veidojot apmācības kursus un *MEL*, obligāti bija jāievēro visi apstiprinātie elementi saistībā ar piemērotību ekspluatācijai. Šī pieeja tika būtiski mainīta. *CRD* dokumenta priekšlikumā paredzēti pamata *OSD*, kas ekspluatantiem un mācību organizācijām joprojām būs obligāti, bet liela daļa *OSD* iegūs tādu statusu kā attiecīgie līdzekļi atbilstības panākšanai (*AMC*). Ekspluatanti un mācību organizācijas nevarēs novirzīties no *OSD* obligātās daļas, ja vien Aģentūra nebūs apstiprinājusi konkrētās izmaiņas. Tomēr varēs novirzīties no *OSD* neobligātajām daļām ekspluatantu vai mācību organizācijas kompetentās (valsts⁹) iestādes vadībā, izmantojot alternatīvus *AMC*.
 - c) *NPA* dokumentā nebija īsti saprotams, kā *OSC/OSD* koncepciju piemēros citiem gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi. Tas tika precizēts *CRD* dokumentā. Galvenais secinājums — lielākā daļa *OSD* elementu nav piemērojami citu kategoriju gaisa kuģiem, izņemot sarežģītus, ar dzinēju darbināmus gaisa kuģus. Nākamajās rindkopās sniegts plašāks apraksts.
 - Prasība par minimālo mācību programmu pilotu un tehniskās apkopes darbinieku tipa apmācībai ir piemērojama tikai tad, ja gaisa kuģim ir tipa kvalifikācija. Mazie gaisa kuģi ietilpst kādā klases vai grupas kvalifikācijā. Tomēr Aģentūra īpašos gadījumos var nolemt, ka veiktspējas, projekta vai citu īpatnību dēļ, kas nosaka vajadzību pēc īpašas apmācības, ir nepieciešama

⁹ Pieteikuma iesniedzējiem, kas nav no ES, kompetentā iestāde ir Aģentūra.

tipa kvalifikācija. Tas neattiecas uz vairākumu mazo gaisa kuģu, un tie ietilps klases vai grupas kvalifikācijā. Aģentūra galu galā nolems, vai attiecīgajam gaisa kuģu tipam ir nepieciešama tipa kvalifikācija vai arī to *OSD* apstiprināšanas procesā var iekļaut klases kvalifikācijā. Novērtējumu pamato objektīvi kritēriji, kas tiks iekļauti norādījumos. Ja gaisa kuģim nav nepieciešama individuāla tipa kvalifikācija, arī attiecīgie *OSD* elementi nav vajadzīgi¹⁰.

- Ja pilotu tipa kvalifikācijas mācību programma nosaka pilnībā komplektētu lidojumu trenāžieru izmantošanu, nepieciešami tikai dati par trenāžieriem. Tas parasti neattiecas uz mazajiem gaisa kuģiem.
- Tipam specifiski dati par salona apkalpes locekļu apmācību ir nepieciešami tikai tad, ja saskaņā ar ekspluatācijas noteikumiem maksimālajai apstiprinātajai pasažieru sēdvietu konfigurācijai ir vajadzīga salona apkalpe¹¹. Maziem gaisa kuģiem nav tik daudz pasažieru sēdvietu.
- Prasība par *MMEL* izveidi attiecas uz visiem gaisa kuģiem, ko var izmantot komerclidojumiem, jo attiecīgajiem ekspluatantiem jābūt šā gaisa kuģa *MEL*. Tas nozīmē, ka vairākumam mazo gaisa kuģu vajadzēs *MMEL*. Tomēr, lai mazinātu *TC* pieteikumu iesniedzējiem uzlikto slogu, Aģentūra ar īpašām *CS* izveidos vispārīgus *MMEL*, kas attieksies uz lielāko daļu nesarežģīto gaisa kuģu kategoriju. Šo gaisa kuģu kategoriju *TC* pieteikuma iesniedzējiem ir tikai jāapstiprina, ka šis vispārējais *MMEL* ir piemērots viņu projektam. Pašlaik tiek izstrādāta *CS* ar vispārīgiem *MMEL*.

13. Līdz atsauksmju iesniegšanas laika noslēguma datumam — 2011. gada 13. jūlijam — Aģentūra saņēma 69 atsauksmes no 23 valsts aviācijas iestādēm, profesionālām organizācijām un privātiem uzņēmumiem.

14. Ņemot vērā atsauksmes, priekšlikumos tika izdarītas tālāk minētās izmaiņas.

- a) Nodrošinājuma regulai pievienoja pārejas noteikumu par notiekošiem *STC* apstiprināšanas procesiem un *TC* izmaiņām. Šāda noteikuma trūka.
- b) Tika svītroti 21A.3. un 21A.3.B punktā sniegtā atsauce uz datiem par piemērotību ekspluatācijai saistībā ar ziņošanu par notikumiem un norādījumiem attiecībā uz lidojumderīgumu. Aģentūra piekrīt komentāriem par to, ka šīs atsauces ir nevajadzīgas, jo tad, kad *OSD* būs daļa no *TC*, 21A.3. un 21A.3.B punktu pašreizējo formulējumu varēs interpretēt tā, ka tajā ir ar *OSD* saistīti notikumi un nedroši apstākļi.
- c) Tika atcelta drošības uzlabošanas norādījumu (*SED*) koncepcija. Tāpēc 21A.3.C un 21A.3.D punkts tika svītrots no priekšlikuma. Aģentūra atzina, ka *SED* koncepcija bija sarežģīta un grūti īstenojama, taču ir citi regulatīvie instrumenti šā mērķa sasniegšanai. *SED* koncepcijai bija divi mērķi: ļaut Aģentūrai piemērot jaunas lidojumderīguma prasības esošajiem projektiem, t. i., no jauna ražotiem vai lietotiem gaisa kuģiem, un ļaut Aģentūrai koriģēt elementus saistībā ar piemērotību ekspluatācijai. Pēdējo minēto mērķi sasniegs, izmantojot pašreizējo instrumentu ar norādījumiem attiecībā uz lidojumderīgumu (*AD*). Tā kā *OSD* būs daļa no *TC*, 21A.3.B punkta darbības jomā, kas saistīta ar *AD* izdošanu, ietilps arī *OSD*. Ja steidzami jākorģē jau apstiprinātie *OSD*, to var izdarīt, izdodot *AD*.

Jaunas lidojumderīguma prasības pašreizējiem projektiem piemēros, izmantojot īpašus īstenošanas noteikumus, ko pamato sertifikācijas specifikācijas. Tas nozīmē, ka tiks izveidota Regulas (EK) Nr. 1702/2003 jaunā pielikuma jeb 26. daļas

¹⁰ Pieteikuma iesniedzējs vienmēr var brīvprātīgi iesniegt minimālo mācību programmu tipa kvalifikācijas apmācībai, lai to apstiprinātu saskaņā ar *OSD*.

¹¹ Pašlaik maksimālajai apstiprinātajai pasažieru sēdvietu konfigurācijai virs 19.

sākotnējā versija, lai transponētu jau pieņemtos JAR-26¹² noteikumus. 26. daļā iestrādās augsta līmeņa prasības un noteikumus par to piemērojamību un stāšanos spēkā. Tehniskā informācija par to, kā nodrošināt atbilstību šīm augsta līmeņa prasībām, būs jaunajā sertifikācijas specifikācijā CS-26. 26. daļas prasības var attiecināt uz ekspluatantiem un atbilstīgi tehniskajam saturam — arī uz projektu apstiprinājumu turētājiem. Ikreiz, kad jāpiemēro jaunas lidojumderīguma prasības, tiks ierosināti 26. daļas grozījumi. 26. daļas sākotnējā versija, CS-26 un visi nākamie grozījumi atbildīs parastajam EASA noteikumu izstrādes procesam.

- d) Priekšlikumā par 21. daļas grozīšanu ir izskaidrota TC pieteikuma iesniedzējam pieejamā iespēja brīvprātīgi lūgt papildu elementu apstiprināšanu saistībā ar piemērotību ekspluatācijai. Šāda iespēja jau bija, bet to apzīmēja ar vispārīgo terminu "ekspluatācijas veids". Tagad noteikumu tekstā tas norādīts uzskatāmāk.
- e) Ir svītrots dzinēju TC turētājiem piemērojamais pienākums gaisa kuģa TC pieteikuma iesniedzējam sniegt datus, kas ļauj OSD papildināt ar datiem par dzinēju. Aģentūra atzina, ka nolīgumus starp dzinēju un gaisa kuģa TC turētājiem/ pieteikumu iesniedzējiem var paplašināt, lai tie attiektos uz OSD un 21. daļā nebūtu jāievieš īpašas prasības.
- f) Ir vienkāršotas prasības par izmaiņām klasifikācijā. Vārdkopa "tipa projekta izmaiņas" tika mainīta uz "tipa sertifikātu izmaiņas". Tā kā OSD ir iekļauti tipa sertifikācijā, bet ne tipa projektā, šis grozījums ļaus vienkāršot turpmāko tekstu. Tas, ka tipa projekta un OSD izmaiņu klasificēšanas noteikumi ir vienādi, nenozīmē, ka tos izpildīs vienā procesā. Lai to uzsvērtu, B sadaļā noteikta Aģentūrai piemērojama prasība, kas paskaidro, ka tipa projekta un OSD izmaiņu klasifikācija notiek atsevišķi. Tiks izstrādāti AMC un norādījumi (GM), lai paskaidrotu to sīkāk (sk. arī g) apakšpunktu). Iepriekš minētie grozījumi izmaiņu klasifikācijas prasībās ļauj vienkāršot arī projektēšanas organizācijas apstiprinājumu (DOA) turētājiem piemērojamās iespējamās priekšrocības. Pašreizējā priekšrocība apstiprināt nelielas izmaiņas attieksies gan uz tipa projekta izmaiņām, gan OSD izmaiņām.
- g) Prasība novērtēt visu tipa projekta izmaiņu ietekmi uz OSD tiks ieviesta vēlāk — trīs gadus pēc grozījumu regulas stāšanās spēkā. Par šo prasību ļoti raizējas arī nozares speciālisti, jo paredzams, ka izmaiņu klasificēšanas un apstiprināšanas process radīs papildu administratīvo slogu, lai gan lielākā daļa izmaiņu neietekmē OSD. Aģentūra ir ņēmusi vērā šīs raizes un piekrīt, ka nepieciešami vēl citi norādījumi par OSD izmaiņu klasificēšanu, kā arī par projekta izmaiņu ietekmes novērtēšanu uz OSD. Šos norādījumus var izstrādāt triju gadu pārejas periodā, un tiem par pamatu var ņemt sākotnējo OSD apstiprināšanā gūto pieredzi. Pārejas periodā OSD izmaiņu apstiprināšanai varēs pieteikties brīvprātīgi.

III. Aģentūras Atzinuma saturs

A. OSD, ko izveido projekta apstiprinājuma pieteikumu iesniedzēji

- 15. Kā paskaidrots iepriekš, tika atcelta sākotnējā koncepcija par atsevišķu apstiprinājumu, kas attiektos uz piemērotību ekspluatācijai papildus TC. To aizstāja ar koncepciju, kas paredz OSD iekļaut tipa sertifikātā. Nākamajās rindkopās sniegts īss koncepcijas raksturojums.
- 16. Jaunajiem tipiem¹³ TC pieteikums jāpapildina ar OSD elementiem, kas jāapstiprina. TC pieteikuma iesniedzējam būs jāpierāda atbilstība piemērojamiem tehniskajiem standartiem. Šie standarti iestrādāti sertifikācijas specifikācijās (CS), ko Aģentūra izdod

¹² Apvienotās aviācijas institūcijas (JAA) tika izmantotas vienotās prasībās aviācijai JAR-26, lai izveidotu konkrētas papildu lidojumderīguma prasības par ekspluatāciju, kas ir obligātas ekspluatantiem, kam jāievēro JAR-OPS 1.

¹³ Jaunais tips ir gaisa kuģa tips, kam TC pieteikumu izveidos pēc tam, kad stāsies spēkā no šā Atzinuma izrietošie grozījumi Regulā (EK) Nr. 1702/2003.

saskaņā ar noteikumu izstrādes procedūru. Katram elementam jābūt savai CS: CS-MMEL, CS-FC (pilotu tipa kvalifikācijas apmācība), CS-SIM (lidojumu trenāžieru mācību iekārtas), CS-CC (salona apkalpes tipa apmācība) un CS-MCS (tehniskās apkopes sertificēšanas darbinieku tipa kvalifikācijas apmācība). Visi šie CS pašlaik tiek izstrādāti, notiek vai notiks to apspriešana, publicējot īpašus NPA dokumentus.

17. Pirms TC izdošanas TC pieteikuma iesniedzējam jāpierāda atbilstība piemērojamiem standartiem attiecībā uz visiem OSD elementiem. Viena vai vairāku OSD elementu atbilstības pierādīšanu būs iespējams aizkavēt līdz kādam datumam pēc TC izdošanas, taču atbilstība noteikti būs jāpierāda, pirms ES ekspluatants sāk ekspluatāciju.
18. Pēc apstiprināšanas OSD tiks norādīti tipa sertifikāta datu lapā (TCDS), bet pašus datus glabās TC turētājs (tāpat kā norādījumus par lidojumderīguma uzturēšanu). OSD elementi būs jāpadara pieejami ekspluatantiem un pēc pieprasījuma – visām struktūrām, kam jāpanāk atbilstība OSD saturam.
19. Sākotnējo OSD pieteikuma iesniedzējs ir TC turētājs. 21. daļas D un E apakšdaļā noteiktajos gadījumos OSD turētājs vai cita juridiskā struktūra var ierosināt izmaiņas sākotnējos OSD. Tas nozīmē, ka noteikumi par tipa projekta izmaiņām attieksies arī uz OSD izmaiņām. Pēc izmaiņu izstrādāšanas pieteikuma iesniedzējam jāpārlicinās, vai šīs izmaiņas ietekmē vienu vai vairākus no apstiprinātajiem OSD elementiem. Ja tiek ietekmēti OSD elementi (piemēram, ja lidaparāta klāja instrumenti un avionika ir atjaunināti tā, ka rodas nepieciešamība pēc papildu pilotu apmācības vai apmācības pārskatīšanas), pieteikuma iesniedzējam pieteikums jāpapildina ar nepieciešamajām OSD izmaiņām. Kā iepriekš izskaidrots, apspriežot izmaiņas priekšlikumā, kas izriet no atsauksmēm par CRD, prasība par visu projekta izmaiņu ietekmes novērtēšanu uz OSD ir atlikta par trim gadiem.

B. Ekspluatantu un mācību organizāciju izmantotie OSD

20. Ekspluatantiem un mācības organizācijām apstiprinātie OSD būs jāizmanto kā pamats, nosakot pielāgotus tipa apmācības kursus un MEL. Apstiprinātos datus par trenāžieriem izmantos trenāžieru novērtēšanai, tāpēc tie nepieciešami trenāžieru ekspluatantiem. Kā izskaidrots iepriekš, ekspluatantiem un mācību organizācijām obligāti būs jāievēro daļa no OSD, bet otra daļa nebūs obligāta un tai būs AMC statuss. Tāpēc noteikumi un AMC par ekspluatantiem un mācību organizācijām paredzētu tipa apmācību un MEL ir jāsasaista ar OSD. Lidojumu apkalpes licencēšanas regulas projekta galīgajā tekstā¹⁴ jau iestrādāta lielākā daļa saikņu ar OSD. Tomēr dažu saikņu trūka, turklāt nebija iekļauti pārejas noteikumi. Ekspluatācijas regulas projektā¹⁵ lielākā daļa saikņu tika iekļautas tikai provizoriski, un tās nebija specifiskas. Tāpēc šie noteikumi vēl jāpildinveido. Turklāt pārejas noteikumi vēl nav iestrādāti. Nesenajos 66. daļas grozījumos¹⁶ nebija saikņu ar OSD. Tāpēc šajā Atzinumā iekļauti ierosinātie šo regulu grozījumi, lai izveidotu, uzlabotu vai izstrādātu nepieciešamās saiknes ar OSD un ietvertu nepieciešamos pārejas noteikumus. Protams, šie grozījumi ir saistīti tikai ar OSD obligāto daļu, jo saikni ar OSD neobligāto daļu izveidos Aģentūras izdotajos AMC.

C. Tiesību pārmantošanas un pārejas pasākumi

21. Lai vienmērīgi ieviestu jaunus noteikumus, nepieciešami tiesību pārmantošanas un pārejas pasākumi. Nolūks ir mazināt administratīvo slogu, kas uzlikts nozarei un iestādēm, kā arī censties nepārtraukt notiekošās darbības.
22. TC turētāju tiesību pārmantošana. Automātiski tiek pārmantotas tiesības uz visu to JOEB un EASA OEB ziņojumu saturu, kas atbilst OSD, kā tas pieprasīts un/vai atļauts 21. daļā.

¹⁴ EK pašlaik pieņem jauno regulu.

¹⁵ EK pašlaik pieņem jauno regulu.

¹⁶ Iekļauts Regulā (ES) Nr. 1149/2011, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2042/2003.

23. *Ekspluatantu/ mācību organizāciju tiesību pārmantošana.* Tiek pārmantotas tiesības uz valsts līmenī apstiprinātajiem vai pieņemtajiem tipa kvalifikācijas apmācības kursiem, trenāžieru kvalifikāciju un MEL.

Kad izveidoti tipa OSD (jauni, ar pārmantotām tiesībām vai izveidoti panākšanas procesā), ekspluatantiem/ mācību organizācijām pēc OSD apstiprināšanas būs vismaz divu gadu laiks, lai savus apmācības kursus pielāgotu OSD elementu obligātajai daļai. Izstrādājot jaunu¹⁷ apmācības kursu, obligāti būs jāizmanto OSD, ja tie būs pieejami. Ja OSD nav pieejami, apmācības kursi jāveido saskaņā ar noteikumiem attiecīgi FCL daļā, OPS daļā vai 66. daļā.

Maksimālais periods, kas atvēlēts, lai MEL pielāgotu stingrākiem MMEL noteikumiem, ir 90 dienas; tas ir standarta periods, kas jau tiek piemērots noteikumiem. Ja nav EASA apstiprināta MMEL, arī turpmāk par MEL (jauna vai mainīta) pamatu var ņemt MMEL, ko pieņēmusi ekspluatanta kompetentā iestāde.

OSD izveide neietekmē esošo trenāžieru kvalifikāciju.

24. *Panākšanas process TC turētājiem.* Panākšana ir process, ar ko jau sertificētam gaisa kuģa tipam izveido apstiprinātus OSD. Panākšanas process ir vienkāršs process, salīdzinot ar jauna tipa OSD sākotnējo apstiprināšanu.

Panākšanas pieteikums ir obligāts attiecībā uz gaisa kuģu modeļiem, kurus vēl ražo un piegādā ES ekspluatantiem¹⁸. Apstiprinājums jāsaņem divu gadu laikā pēc 21. daļas grozīšanas. Panākšana nav nepieciešama tehniskās apkopes sertificēšanas darbinieku tipa kvalifikācijas apmācības mācību programmām un gaisa kuģa apstiprināšanas izejas datiem, kas sekmē trenāžieru objektīvu kvalifikāciju, bet ko var izpildīt brīvprātīgi. Ja modeļa ražošana pēc apturēšanas tiek atsākta, vispirms jāapstiprina OSD un tikai tad ES ekspluatants var sākt jaunā gaisa kuģa ekspluatāciju.

Panākšanas process ir brīvprātīgs attiecībā uz citiem modeļiem, ko vairs neražo, kā arī neobligātajiem elementiem.

25. *Notiekoši sertifikācijas procesi.* Gaisa kuģu tipiem, variantiem vai STC, kam 21. daļas grozīšanas laikā veic sertificēšanu, nevar izmantot tiesību pārmantošanas iespēju, jo nav oficiāla dokumenta/sertifikāta, uz kuru varētu pārmantot tiesības. Tāpēc attiecīgajiem pieteikuma iesniedzējiem būs jāpaplašina EASA iesniegtais TC, tajā ietverot arī OSD. Tomēr, ja pieteikuma iesniedzējs jau ir pieteicies OEB novērtējumam, OEB procesā paveiktais darbs, pārejot uz OSD procesu, tiks pieņemts bez papildu pārbaudēm. Notiekošas tipa sertifikācijas pieteikuma iesniedzējs var nolemt paplašināt pieteikumu, lai tajā iekļautu OSD uzreiz pēc grozītās regulas stāšanās spēkā. OSD gadījumā atļauja jāsaņem divu gadu laikā pēc jauno noteikumu ieviešanas vai pirms tam, kad ES ekspluatants lieto gaisa kuģi, ja tas notiek pēc šā divu gadu termiņa.

26. *Projektēšanas organizāciju apstiprinājumi (DOA).* Ja tiesību pārmantošanas vai panākšanas procesa rezultātā tipa sertifikātā iekļauti dati par piemērotību ekspluatācijai, TC turētājam jāsaņem atļauja par attiecīgi DOA vai DOA alternatīvu procedūru darbības jomas paplašināšanu, lai divu gadu laikā pēc noteikumu piemērošanas tajās iekļautu ar piemērotību ekspluatācijai saistītus aspektus.

Jaunajiem TC pieteikumu iesniedzējiem, kuru pieteikumā jāiekļauj OSD, pirms OSD apstiprināšanas jāpanāk DOA vai DOA alternatīvo procedūru darbības jomas paplašināšana.

27. *Pāreja izmaiņu un STC gadījumā.* Kā norādīts iepriekš, prasība novērtēt visu tipa projekta izmaiņu ietekmi uz OSD tiks ieviesta vēlāk — trīs gadus pēc grozījumu regulas stāšanās spēkā. Pārejas periodā OSD izmaiņu apstiprināšanai varēs pieteikties brīvprātīgi.

¹⁷ Jaunu ekspluatantam/ mācību organizācijai.

¹⁸ Proti, gadījumā, ja ražošana tika pārtraukta, bet vēlāk atsākta, OSD ir nepieciešami.

IV. Regulatīvās ietekmes novērtējums

28. Šā regulatīvās ietekmes novērtējuma mērķis ir analizēt paredzamo svarīgāko ietekmi, ko radīs šajā Atzinumā ierosinātie un iepriekš III sadaļā īsi aprakstītie noteikumi.

Ietekmētie sektori

29. Tiks ietekmēti šādi civilās aviācijas kopienas sektori, kas ietilpst Aģentūras kompetences jomā:

- a) ES kvalificētais personāls: piloti, salona apkalpes locekļi un tehniskās apkopes sertificēšanas darbinieki;
- b) gaisa kuģu TC turētāji un pieteikumu iesniedzēji (no ES un ne no ES);
- c) STC pieteikumu iesniedzēji (no ES un ne no ES);
- d) ES ekspluatanti un gaisa kuģu īpašnieki;
- e) mācību organizācijas (no ES un ne no ES);
- f) trenāžieru ražotāji un ekspluatanti (no ES un ne no ES);
- g) apstiprinātas mācību organizācijas (no ES un ne no ES);
- h) kompetentās iestādes (EASA un NAA).

Ietekme

Ietekme uz drošību

30. Pēdējā desmitgadē notikuši vairāki nelaimes gadījumi un incidenti, ko izraisījusi vai veicinājusi nepietiekama apkalpes apmācība vai MMEL trūkumi. Tāpēc attiecīgās valstu nelaimes gadījumu izmeklēšanas padomes sniedza Aģentūrai ieteikumus, kā uzlabot noteikumus par apmācību un MMEL. Paredzams, ka OSD koncepcija, kas mazina atšķirības starp sertifikācijas, ekspluatācijas un tehniskās apkopes procesiem, veicinās šo drošības ieteikumu ievērošanu.

31. Svarīgākie un jaunākie drošības ieteikumi norādīti turpmākajās rindkopās.

- a) 2009. gada 1. jūnijā, Air France lidojums 447, A330, Atlantijas okeāns

Ieteikums: *"The BEA recommends that EASA review the content of check and training programmes and make mandatory, in particular, the setting up of specific and regular exercises dedicated to manual aircraft handling of approach to stall and stall recovery, including at high altitude."* [BEA iesaka EASA izskatīt pārbaudi un apmācības programmu saturu un noteikt par obligātu jo īpaši specifisku un regulāru uzdevumu izveidi, kas attiecas tieši uz manuālu gaisa kuģu glisādi, ja notiek iekrišana un jāveic atkopšanās no iekrišanas, arī lielā augstumā.]

- b) 2009. gada 25. februārī, Turkish Airlines lidojums 1951, B737, Amsterdams Schiphol lidosta

Ieteikums: *"DGCA, ICAO, FAA and EASA should change their regulations in such a way that airlines and flying training organisations see to it that their recurrent training programmes include practicing recovery from stall situations on approach."* [DGCA, ICAO, FAA un EASA jāmaina regulējums tā, lai aviokompānijas un lidojumu apmācības organizācijas nodrošinātu, ka periodiskās apmācības programmās ir praktiskas apmācība par atgūšanos no iekrišanas situācijām glisādes laikā.]

- c) 2008. gada 27. novembrī, XL Airways, A320, Perpiņāna

Ieteikums: *"The BEA recommends that EASA, in cooperation with manufacturers, improves training exercises and techniques relating to approach-to-stall to ensure control of the aeroplane in the pitch axis."* [BEA iesaka EASA sadarbībā ar ražotājiem uzlabot apmācības uzdevumus un metodes saistībā ar glisādi līdz iekrišanai, lai nodrošinātu lidmašīnas vadību šķērsvirziena asī.]

- d) 2008. gada 20. augustā, Spanair lidojums 5022, MD-82, Barajas (Barajas) lidosta Madridē

Ieteikums: "It is recommended that the European Aviation Safety Agency (EASA) modify item 30.8 of the Master Minimum Equipment List (MMEL) for the Boeing DC-9, MD-80, MD-90 and B-717 series of airplanes to consider the possibility of not dispatching an airplane with a fault involving RAT probe heating on the ground, and if it is dispatched, that a clear reference be included to the maintenance (M) and operating (O) instructions, as well as to other items in the Master Minimum Equipment List (MMEL) that may be related to said fault." [Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (EASA) ieteicams pārveidot obligāto iekārtu pamatsaraksta (MMEL) 30.8. punktu attiecībā uz Boeing DC-9, MD-80, MD-90 un B-717 sērijas lidmašīnām, lai apsvērtu iespēju neatļaut izlidošanu lidmašīnai ar defektu, kas ietver RAT zondes pārkaršanu uz zemes, bet, ja izlidošanas atļauja tiek dota, iekļaut skaidru norādi tehniskās apkopes (M) un ekspluatācijas (O) instrukcijās, kā arī pārveidot citus obligāto iekārtu pamatsaraksta (MMEL) punktus, kas varētu attiekties uz šo defektu.].

Ieteikums: "It is recommended that the European Aviation Safety Agency (EASA) establish requirements for flight simulators so as to allow simulator training to cover sustained take-off stalls that reproduce situations that could exceed the flight envelope limits." [Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (EASA) ieteicams izveidot prasības par lidojumu trenāžieriem, lai mācībās ar trenāžieriem iekļautu fiksētu pacelšanās iekrišanu, kas rada situācijas, kad var pārsniegt apstiprinātā lidojuma režīmu diapazona ierobežojumus.].

- e) 2006. gada 9. jūlijā, S7 Airlines lidojums 778, A310, Irkutskas lidosta

Ieteikums: "It is recommended to EASA and other Certifying authorities together with the manufacturers of large transport aircraft: to review the human factors issues associated with the dispatch conditions and the operational procedures in case of one thrust reverser being inoperative, in order to avoid inadvertent forward thrust application." [EASA un citām sertificēšanas iestādēm kopā ar lielo transporta gaisa kuģu ražotājiem ieteicams: pārskatīt cilvēka faktora jautājumus saistībā ar nosēdināšanas apstākļiem un ekspluatācijas procedūrām, ja nedarbojas viena pretējā virziena vilkmes ierīce, lai izvairītos no priekšējās vilkmes nejaušas iedarbināšanas.].

- f) 2005. gada 21. septembrī, Robinson R22 F-GRIB

Ieteikums: "EASA make it mandatory for pilots to undertake training in the specific characteristics of the R22 Mariner when equipped with float-type landing gear." [EASA par obligātu jānosaka pilotu apmācība par konkrētām R22 Mariner īpatnībām, ja tas aprīkots ar pludiņa tipa šasiju.].

32. Nepieciešamība mazināt atšķirības starp sertifikācijas, ekspluatācijas un tehniskās apkopes procesiem pierādīta arī pētījumos, kas veikti Eiropā un ASV.

- a) "Commercial Airplane Certification Process Study, An Evaluation of Selected Aircraft Certification, Operations, and Maintenance Process, FAA, March 2002" [Pētījums par komerciālo lidmašīnu sertifikāciju, izvēlēta gaisa kuģa sertifikācijas, ekspluatācijas un tehniskās apkopes procesa novērtējums; FAA; 2002. gada martā]. CPS konstatējumi un novērojumi, ko FAA veica 2001. gadā, saistīti ar mijiedarbības jautājumiem, tostarp sertifikācijas, tehniskās apkopes un ekspluatācijas procesiem.
- b) "Federal Aviation Administration Human Factors Team Report on the Interfaces Between Flightcrews and Modern Flight Deck Systems, June 18, 1996"¹⁹ [Federālās aviācijas administrācijas Cilvēka faktoru darba grupas ziņojums par mijiedarbību starp lidojumu apkalpi un mūsdienīgām sistēmām pilota kabīnē; 1996. gada

¹⁹ https://www.faa.gov/aircraft/air_cert/design_approvals/csta/publications/media/fltcrewsfltdeck.pdf.

18. jūnijā]. FAA Cilvēka faktoru darba grupas 1996. gada ziņojumā tika konstatētas arī ar *STC* procesu saistītas problēmas (piemēram, nepietiekama izpratne par pilota kabīnes projektēšanas pamatprincipiem vai par izmantotajiem pieņēmumiem saistībā ar ekspluatāciju).

- c) Ziņojumā "*Commercial Aviation Safety Team (CAST) on Loss of Control Joint Safety Implementation Team Report, 15 February 2003*"²⁰ [Komerccaviācijas drošības grupas (*CAST*) ziņojums par Darba grupu drošības pasākumu vienotai ieviešanai vadības zaudēšanas gadījumā; 2003. gada 15. februārī] ir drošības ieteikumi, kas nosaka, ka "*reliable processes should be developed to ensure flight operation and maintenance personnel are made aware of and incorporate essential operating information in a timely manner*" [jāizveido uzticami procesi, kas nodrošinātu, ka lidojumu ekspluatācijas un tehniskās apkopes darbinieki zina svarīgāko informāciju par ekspluatāciju un tā savlaicīgi tiek izmantota].
33. Ieviešot noteikumus par personāla tipa apmācību un *MMEL OSD* formā, kas ir obligātais minimums visiem ekspluatantiem un mācību organizācijām un ko pamato standartizācijas darbības, paredzams, ka visus apmācības kursus un *MEL* apstiprinās saskaņā ar vienotu standartu.
34. Pienākumus definēs precīzāk, tāpēc nebūs robu pienākumos saistībā ar minimālo mācību programmu tipa kvalifikācijas apmācībai un *MMEL*.
- a) Par sākotnējo *OSD* izveidošanu ar visiem nepieciešamajiem elementiem atbildēs gaisa kuģa *TC* turētājs. Aģentūra uzskata, ka *TC* turētājiem ir vislabākie apstākļi, lai izstrādātu šos elementus, jo viņiem ir visa nepieciešamā pamatinformācija, kas iegūta no projektēšanas un lidojumderīguma uzdevumiem. Piemēram, lai izstrādātu drošu *MMEL*, nepieciešamas zināšanas par gaisa kuģa sistēmu drošības analīzi. Tāpēc sagaidāms, ka *TC* turētājiem piemērojamā atbildība par *OSD* elementiem arī pozitīvi ietekmēs drošību.
- b) Tajā pašā laikā, nosakot, ka Aģentūra ir atbildīga par minimālās mācību programmas un *MMEL* apstiprināšanu, tiks izmantotas arī specializētās zināšanas no projekta lidojumderīguma apstiprināšanas procesa.
- c) Tipa apmācības un *MMEL* drošības aspektiem tiks izmantota proaktīva pieeja, ieviešot koncepciju par "pastāvīgu piemērotību ekspluatācijai": *OSD* autors atbildēs par apstiprinātā(-o) *OSD* elementa (-u) derīguma uzturēšanu. Skaidrs, ka šai atbildīgajai struktūrai būs jākontrolē pieredze, izmantojot apstiprinātus elementus, un būs jāreaģē uz drošības noteikumiem. Sliktākajā gadījumā, kad rodas tieši draudi drošībai, Aģentūra var izdot norādījumus attiecībā uz lidojumderīgumu, lai koriģētu ekspluatantu līmenī ieviešamā *OSD* nepilnības. Arī trešajām pusēm, kas veic projekta izmaiņas (papildu tipa sertifikāts – *STC*), noteikumi liks ņemt vērā šo projekta izmaiņu ietekmi uz *OSD* un nepieciešamības gadījumā ierosināt *OSD* elementu grozījumus.
35. Kopumā *OSD* nodrošinās vienotus augstus standartus apkalpes apmācības un *MMEL* jomā, kā arī precizēs ar šiem procesiem saistītos pienākumus. Paredzams, ka tas sniegs lielus ieguvumus drošības jomā un veicinās vienotu augsta līmeņa drošību.

Ekonomiskā ietekme uz nozari

Sagaidāms, ka *OSD* ieviešana radīs papildu izmaksas *TC* un *STC* turētājiem un pieteikuma iesniedzējiem. Šīs izmaksas daļēji vai pilnīgi varēs pārņemt uz pircējiem noteiktajām ražojumu vai datu cenām.

Tomēr tas neietekmēs nozares vispārējās izmaksas. Izmaksas, kas radīsies *TC* un *STC* pieteikumu iesniedzējiem/turētājiem, var iedalīt trijās daļās:

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

- izmaksas par *OSD* izstrādi un par sertifikāciju;
- izmaksas par *OSD* atjaunināšanu;
- izmaksas par projektēšanas organizācijas apstiprinājumu (*DOA*) paplašināšanu.

Izmaksas par *OSD* izstrādi un sertifikēšanu var iedalīt izmaksās par jauniem pieteikumiem un izmaksās par obligāto panākšanas procesu. Saistībā ar visām izmaksu pozīcijām jāņem vērā, ka lielākā daļa attiecīgo *TC* un *STC* turētāju jau veic brīvprātīgo *OEB* procesu. Tāpēc, analizējot ietekmi uz izmaksām, papildu izmaksas, ko radīs šajā Atzinumā ierosinātie *OSD*, jāsalīdzina ar pašreizējo *OEB* procesu.

36. Paredzams, ka *OSD* lietotājiem (tas ir, ekspluatantiem un mācību organizācijām) radīsies ierobežotas izmaksas. Viņi izmantos *OSD*, nevis datus no *OEB* ziņojumiem, datus no citiem avotiem vai pašu veidotus datus. Faktiski *OSD* pieejamība šajā gadījumā varētu radīt pozitīvu ekonomisko ietekmi. Jaunu apmācības kursu un *MEL* izstrādei ekspluatanti un mācību organizācijas kā pamatu varēs izmantot *OSD*, līdz ar to samazinot izstrādes izmaksas. Nelielas papildu izmaksas radīsies, grozot pašreizējos apmācības kursus un *MEL*, lai panāktu atbilstību *OSD*. Tomēr šo pasākumu veikšanai atvēlētais pārejas periods ir četri gadi, tāpēc sagaidāms, ka šī atjaunināšana sakrītīs ar datu parastās atjaunināšanas ciklu.

Lai norādītu, cik liela būs paredzamā ietekme uz izmaksām, nākamajās sadaļās ir plašāka informācija par iepriekš noteiktajām galvenajām pozīcijām.

OSD izstrādes un sertifikēšanas izmaksas jaunos *TC* pieteikumos

37. *Lielas lidmašīnas un sarežģīti rotorplāni*. Pašlaik visi *EASA TC* pieteikumu iesniedzēji par lielām lidmašīnām vai sarežģītiem rotorplāniem brīvprātīgi piesakās arī *OEB* novērtēšanai. *OEB* novērtēšana parasti²¹ ir mācību programmas pilotu tipa kvalifikācijas apmācībai un salona apkalpes apmācībai, dati par trenāžieriem un *MMEL*. Tāpēc, ieviešot obligāto *OSD* koncepciju, daudzos gadījumos ar lielām lidmašīnām, kad salona apkalpes apmācība neietilpst *OEB* novērtēšanā, papildu izmaksas aprobežosies ar izmaksām par mācību programmu tehniskās apkopes sertifikēšanas darbinieku tipa kvalifikācijas apmācībai un par salona apkalpes apmācībai paredzētiem tipam specifiskiem datiem. Sarežģītākajiem rotorplāniem maksimālā pasažieru vietu konfigurācija ir mazāka par 20, tāpēc salona apkalpe nav vajadzīga un nav jāizstrādā apmācības dati.
38. *Nesarežģīti rotorplāni*. Pašlaik lielākā daļa *EASA TC* pieteikuma iesniedzēju par nesarežģītiem rotorplāniem brīvprātīgi piesakās arī *OEB* novērtējumam, kad izvērtē mācību programmu pilotu tipa kvalifikācijas apmācībai. Pēc *OSD* ieviešanas viņiem būs jāpiesakās arī *MMEL* apstiprinājumam. Tā kā lielākā daļa jauno nesarežģīto rotorplānu ir komplicēti, nebūs iespējams izveidot vispārīgu *MMEL*, ko varētu izmantot visi. Tomēr nesarežģīti helikopteri ietilpst grupas kvalifikācijā saistībā ar tehniskās apkopes sertifikēšanas personālu, tāpēc nav jāizstrādā mācību programma tipa kvalifikācijas apmācībai. Nesarežģītos rotorplānos ir ne vairāk kā 9 pasažieru sēdvietas, tāpēc nav vajadzīga salona apkalpe. Līdz ar to papildu izmaksas par jauniem pieteikumiem aprobežosies ar izmaksām par *MMEL* izstrādi un sertifikēšanu.
39. *Citi nesarežģīti gaisa kuģi (nelielas lidmašīnas, ļoti vieglas lidmašīnas, vieglās sporta lidmašīnas, planieri un gaisa baloni)*. Nevienam no šīs kategorijas gaisa kuģiem, izņemot lieljaudas (*HP*) mazās lidmašīnas, pagaidām neveic *OEB* novērtēšanu. *HP* mazajām lidmašīnām *OEB* aprobežojas ar pilotu tipa kvalifikācijas apmācību. Ieviešot *OSD*, papildus pašreizējiem elementiem būs jāizveido vienīgi *MMEL*. Šīs kategorijas gaisa kuģiem par *MMEL* var ņemt vispārīgo *MMEL*, ko izstrādājusi Aģentūra. Tāpēc *TC* pieteikuma iesniedzējam nebūs jāveltī lielas pūles.

²¹ Dažiem gaisa kuģiem, kas nav projektēti rietumvalstīs, netika veikta pilnīga *OEB* novērtēšana, bet šajos gadījumos novērtēšanu veic valstu aviācijas iestādes. Ietekme uz nozares vispārējām izmaksām ir neliela.

40. Tā kā nav piemēru par *OSD* elementu izstrādi un sertificēšanu, paredzamo izmaksu aplēses pamatos *OEB* ieviešanas procesa sniegtā pieredze. Konkrēti ražotāji sniedza aptuvenus datus par *OEB* ieviešanu, un šos datus izmantoja *OSD* izstrādes izmaksu aprēķināšanai.
41. Izmaksas par *OSD* apstiprināšanu Aģentūrā ir līdzvērtīgas maksām un atlīdzībai par šo darbību. Saskaņā ar Maksu un atlīdzības regulu²² Aģentūra maksu par *OSD* apstiprināšanu iekasēs saskaņā ar stundas likmi.
42. Lai veiktu izmaksu aplēses, tika aprēķināts darba stundu skaits, kas nepieciešams, lai izstrādātu un sertificētu *OSD* galvenos elementus: lidojumu apkalpes tipa kvalifikācijas apmācību (*OSD-FC*), tehniskās apkopes sertificēšanas darbinieku tipa kvalifikācijas apmācību (*OSD-M*), tipam specifiskus datus par salona apkalpi (*OSD-CC*) un obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*) (sk. 1. tabulu).

1 tabula. *OSD* izstrāde un sertificēšana – aplēses par vienam *TC* pieteikumam nepieciešamo darba stundu skaitu atbilstīgi gaisa kuģu kategorijai

Gaisa kuģu kategorija	Lidojumu apkalpes tipa kvalifikācijas apmācība	Tehniskās apkopes sertificēšanas darbinieku tipa kvalifikācijas apmācība		Tipam specifiski dati par salona apkalpi		Obligāto iekārtu pamatsaraksts	
		(st.)	Izstrāde (st.)	Sertificēšana (st.)	Izstrāde (st.)	Sertificēšana (st.)	Izstrāde (st.)
Lielas lidmašīnas ¹	–	3 200	1 050	2 000	750	–	–
Mazas sarežģītas lidmašīnas ²	–	1 200	600	n/p	n/p	1 600	900
Sarežģīti rotorplāni	–	1 600	800	n/p	n/p	–	–
Nesarežģīti rotorplāni	–	n/p	n/p	n/p	n/p	800	400
Citi nesarežģīti gaisa kuģi	–	n/p	n/p	n/p	n/p	8	4

Piezīmes:

¹ *MTOW* lielāka par 5,7 t

² *MTOW* mazāka par 5,7 t, ar diviem dzinējiem vai vienu turbīnu vai augstu veiktspēju

– : šis *OSD* elements jau ietilpst pašreizējā *OEB* novērtējumā

n/p: nav piemērojams, jo šis *OSD* elements šai gaisa kuģu kategorijai parasti nav vajadzīgs

43. Pēc šiem datiem un pieņēmumiem par stundas likmi nozarei un Aģentūrai 2. tabulā norādītas aplēses par izstrādes un sertifikācijas izmaksām katram tipam.
44. Kopējās ikgadējās izmaksas par *OSD* izstrādi un sertificēšanu jauniem *TC* pieteikuma iesniedzējiem aprēķināja, pievienojot pieņēmumus par jauno *TC* skaitu, kas sagaidāms ik gadu. Šos pieņēmumus pamato iepriekšējo gadu vidējie rādītāji. Nav iekļautas izmaksas par elementiem, ko *OSD* apstiprinājumam pievieno pēc *TC* pieteikuma iesniedzēja lūguma. Tāpēc tiek lēsts, ka kopējās ikgadējās izmaksas līdz ar izstrādi un apstiprinājumu nozarei ir aptuveni EUR 2,6 miljoni.

²² 2007. gada 31. maija Komisijas Regula (EK) Nr. 593/2007 par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras iekasētām maksām un atlīdzību (OV L 140, 01.06.2007., 3. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2008. gada 23. decembra Regulu (EK) Nr. 1356/2008 (OV L 350, 30.12.2008., 46. lpp.).

2. tabula. Aplēse par jauniem TC pieteikumiem radītām OSD izstrādes un sertificēšanas izmaksām

Gaisa kuģu kategorija	Tipa sertifikātu skaits gadā	Viena tipa sertifikāta izmaksas (EUR)	Ikgadējās izmaksas
Lielas lidmašīnas	1,5	952 000	1 428 000
Mazas sarežģītas lidmašīnas	1	640 000	640 000
Sarežģīti rotorplāni	1	352 000	352 000
Nesarežģīti rotorplāni	1	176 000	176 000
Citi nesarežģīti gaisa kuģi	14	1 760	24 640
Kopā			2 620 640

OSD izstrādes un sertificēšanas izmaksas par panākšanas procesu

45. *Sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas un rotorplāni.* Attiecībā uz gaisa kuģu modeļiem, kas joprojām tiek ražoti, būs jāveic panākšanas process, bet tas aprobežosies ar lidojumu apkalpes tipa kvalifikācijas apmācību, tipam specifiskajiem datiem par salona apkalpi un MMEL. Izstrādes izmaksas būs minimālas, jo par panākšanas procesa pamatu var ņemt konkrētajam ekspluatantam apstiprinātos apmācības kursus un vienas NAA apstiprinātu MMEL. TC turētājam viens no šiem apstiprinātajiem elementiem tikai jānorāda Aģentūrai. Paredzams, ka Aģentūra vienam katra tipa elementam veltīs 28 cilvēkstundas darba. Tiek pieņemts, ka nozare tam veltīs 8 stundas. Kopumā tiek lēsts, ka viena panākšanas procesa sertificēšana izmaksās EUR 7500. Tiek pieņemts, ka panākšanas procesu pabeigs divu gadu laikā.
46. Atbilstīgi Aģentūras pieņēmumiem par panākšanas procesu sertifikāciju skaitu 3. tabulā turpmāk norādīts, ka vispārējo izmaksu aplēses ir aptuveni EUR 700 000.
47. *Lidmašīnas, kas nav sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas, un gaisa baloni.* Panākšanas process nepieciešams tiem gaisa kuģu modeļiem, kas joprojām tiek ražoti. Tomēr vienīgais piemērojams elements ir MMEL. Šo kategoriju gaisa kuģiem Aģentūra izdos vispārīgu MMEL, ko var izmantot tādu, kāds tas ir, brīvprātīgi pievienojot iespējamus papildu punktus. Tāpēc gan izstrādes, gan apstiprināšanas izmaksas būs nelielas.

3. tabula. Aplēse par OSD panākšanas sertifikāciju izmaksām (vienreizēji izdevumi)²³

Gaisa kuģu kategorija	Maksa par vienu panākšanas procesa sertificēšanas vienību	Lidojumu apkalpes tipa kvalifikācijas apmācība		Tipam specifiski dati par salona apkalpi		Obligāto pamatsaraksts	iekārtu	Kopējās izmaksas (EUR)
		Panākšanas procesu sertifikāciju skaits	TSDCC panākšanas procesu kopējās izmaksas (EUR)	Panākšanas procesa sertifikāciju skaits	TSD CC panākšanas procesa kopējās izmaksas (EUR)			
Lielas lidmašīnas un mazas sarežģītas lidmašīnas	7 520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Rotorplāni	7 520	10	75 200	n/a	n/a	10	75 200	150 400
Kopā			360 960		82 720		293 280	736 960

²³ Šajā tabulā nav iekļautas nesarežģītas lidmašīnas, jo šo gaisa kuģu panākšanas procesā ietilpst tikai vispārīgā Aģentūras izstrādātā MMEL piemērojamības apstiprināšana.

OSD izstrādes un sertificēšanas izmaksas STC turētājiem/ pieteikumu iesniedzējiem

48. Uz pašreizējiem STC neattiecas obligāts panākšanas process, tāpēc STC turētājus tas neietekmēs. Pēc papildu trīs gadu pārejas perioda iespējama ietekme uz personām, kas projektē jaunus STC, ja šis STC ietekmēs pašreizējo OSD.
49. Visiem jaunajiem STC pieteikumu iesniedzējiem jānovērtē STC iespējamā ietekme uz OSD elementiem. Tikai tad, ja ir kāda ietekme, STC ietvaros jāizstrādā nepieciešamie papildinājumi apstiprinātajiem OSD elementiem. Izmaksas veidos izdevumi par OSD papildinājumu izstrādi, izdevumi par šo elementu derīguma uzturēšanu un maksas un atlīdzība par Aģentūras veikto apstiprināšanu. Visas šīs izmaksas proporcionāli atbildīs daļai izmaksu, kas saistītas ar sākotnējo OSD un samērīgi atbildīs STC apmēram un tā ietekmei uz apmācību un MMEL. Kā norādīts iepriekš, prasība novērtēt visu izmaiņu un STC ietekmi uz OSD ir atlikta par trim gadiem, lai varētu turpināt AMC un GM izstrādi. Šajā laikā novērtēs arī to, kāda ir šīs prasības ietekme. Taču, pamatojoties uz viena ražotāja aprēķiniem, tikai 5 % visu izmaiņu var radīt ietekmi uz OSD, tātad papildu izdevumi būs samērā ierobežoti.

Izmaksas par OSD elementu uzturēšanu spēkā

50. TC turētājam būs jāizmeklē un jāuzrauga notikumi, ja tos būs izraisījušas iespējamās nepilnības OSD elementos. Pašlaik TC turētāji jau uzņemas zināmu atbildību par notikumiem, ko izraisījušas projektu nepilnības. Pirms notikuma analizēšanas ir grūti noteikt tā cēloni, tāpēc pašreizējo sistēmu ziņošanai par notikumiem var izmantot arī tam, lai atsiņātu tos notikumus, kas saistīti ar OSD. Ja pirmā analīze liecina, ka cēlonis ir saistīts ar OSD, izdevumus par turpmāko analīzi un uzlabojumu izstrādi var attiecināt uz izdevumiem par OSD derīguma uzturēšanu. Pēc pieredzes ar OEB Aģentūra paredz, ka ar OSD saistīto notikumu skaits būs samērā neliels. Tāpēc tiek lēsts, ka papildu izmaksas būs tādas, kā norādīts nākamajā tabulā.

4. tabula. Aplēse par OSD derīguma uzturēšanas radītiem izdevumiem²⁴

Gaisa kuģu kategorija	Stundas uz vienu TC turētāju	Algas likme par stundu (EUR)	TC turētāju skaits	Kopējās izmaksas (EUR)
	(A)	(B)	(C)	(A x B x C)
Lielas lidmašīnas ¹	800	100	15	1 200 000
Mazas sarežģītas lidmašīnas ²	400	100	9	360 000
Sarežģīti rotorplāni	600	100	6	360 000
Nesarežģīti rotorplāni	200	100	6	120 000
Citi nesarežģīti gaisa kuģi	0	100	0	0
Kopā			36	2 040 000

Izmaksas par DOA paplašināšanu, tajā iekļaujot arī OSD

51. TC turētājam ar jauniem vai panākšanas procesā izstrādātiem OSD būs jāpaplašina DOA darbības joma, lai tajā iekļautu arī OSD. Tas attiecas uz DOA turētāju organizācijām, kas pārmantojušas tiesības uz OSD vai kam jāpiedalās panākšanas procesā, kā arī uz organizācijām, kas piesakās uz jaunu TC. Tas nozīmē, ka šī prasība attiecas uz aptuveni 40 organizācijām. Papildu izmaksas par DOA paplašināšanas atļaujas saņemšanu ir grūti novērtēt, jo tās lielā mērā atkarīgas no līdzšinējās līdzdalības OEB darbībās. Lielākajā

²⁴ Ar OSD saistīto ikgadējo stundu skaita aplēsi pamato konservatīvs pieņēmums, ka ik gadu uz katru TC turētāju lielo lidmašīnu jomā ir 1500 notikumu, no kuriem 5 % saistīti ar OSD. Tiek pieņemts, ka katram notikumam ar potenciāli nedrošiem apstākļiem jāvelta vidēji 10–11 darba stundas.

daļā organizāciju, kas projektē lielus gaisa kuģus, jau ir procedūras darbam ar vairākumu *OSD* elementu. Šīm organizācijām *DOA* struktūrā jāiekļauj tikai šīs darbības. Nesarežģītu gaisa kuģu projektētājiem, iespējams, nebūs pieredzes ar *OEB*, bet, veicot *DOA* paplašināšanu, vajag tikai *MMEL*, jo Aģentūra izveidos vispārīgus *MMEL*, ko šīs organizācijas varēs izmantot. Tāpēc šīm organizācijām nebūs jāvelti lielas pūles.

Maksas un atlīdzību par *DOA* paplašināšanu segs ar pašreizējo *DOA* uzraudzības maksu, un nekādas papildu maksas un atlīdzības netiks piemērotas.

Nozares kopējās izmaksas

52. Nozares kopējās izmaksas var iedalīt vienreizējās izmaksās par panākšanas procesu un vidējās ikgadējās izmaksās par *OSD*, uz kuriem pārmantotas tiesības, panākšanas procesā izstrādātiem *OSD* un jauniem *OSD*. Aprēķināts, ka vienreizējie izdevumi par panākšanas procesu varētu būt EUR 740 000 (sk. 3. tabulu).

Vidējās kārtējās ikgadējās izmaksas ir EUR 4,6 miljoni (5. tabula). Abi izmaksu elementi ir papildu izmaksas, ko *OSD* priekšlikums rada līdztekus pašlaik paveiktajam.

5. tabula. Kopsavilkums par aplēstajām *OSD* īstenošanas radītajām ikgadējām izmaksām

Gaisa kuģu kategorija	Jauni <i>TC</i> pieteikumi (EUR)	Derīguma uzturēšana (EUR)	Kopā (EUR)
Lielas lidmašīnas ¹	1 428 000	1 200 000	2 628 000
Mazas sarežģītas lidmašīnas ²	640 000	360 000	1 000 000
Sarežģīti rotorplāni	352 000	360 000	712 000
Nesarežģīti rotorplāni	176 000	120 000	296 000
Citi nesarežģīti gaisa kuģi	24 640	0	24 640
Kopā (EUR)	2 620 640	2 040 000	4 660 640

Izmaksas Aģentūrai un *NAA*

53. Aģentūrai nepieciešami papildu resursi, lai tipa sertificēšanas procesā apstiprinātu *OSD* elementus. Tomēr no pieteikuma iesniedzēja saskaņā ar stundas likmi iekasēs atlīdzību par visām cilvēkstundām, kas tiks veltītas *OSD* apstiprināšanai. Izdevumus par *OSD* derīguma uzturēšanas pārraudzību segs no *TC* gada maksas. Tāpēc izmaksas Aģentūrai būs līdzvērtīgas papildu ieņēmumiem, kas gūti no maksām un atlīdzības neatkarīgi no budžeta.

54. *NAA* turpinās apstiprināt pielāgotos apmācības kursus un *MEL*. *OSD* nodrošinās apstiprinājuma pamatu, tātad atsaucei nebūs jāizmanto *OEB* ziņojumi. *OSD* sistēma neietekmēs apstiprinājumu skaitu un darba saturu. Līdz ar to sagaidāms, ka *NAA* neradīsies papildu izmaksas.

Citu veidu ietekme: saskaņošana ar aviācijas regulējumu ārpus ES

55. Visās zināmajās regulatīvajās sistēmās veikts jauno tipu ekspluatācijas novērtējums. Piemēram, ASV to veica Lidojumu standartizācijas padome (*FSB*) FAA uzraudzībā. Šī *FSB* novērtēšana nav tieši pilnvarota noteikumos, bet tiek īstenota ar politikas palīdzību. *FSB* rezultātus ievieš FAA, apstiprinot apmācības kursus un *MEL*. Tāpēc *OSD* ir atšķirīgs rīks, ar ko sasniegt to pašu mērķi un ko izmantos, cieši sadarbojoties ar FAA.

56. *TC* un *STC* pieteikumu iesniedzējiem, kas nav no ES, arī jāizpilda *OSD* prasības. Pašlaik jauno tipu *OEB* novērtēšanu veic kopīgi ar FAA *FSB* novērtēšanu. Galu galā katra iestāde izdarīs savus konstatējumus. Pēc *OSD* ieviešanas Aģentūra plāno turpināt kopīgās novērtēšanas. Līdz ar to nekas neietekmēs pašreizējo praksi. Atšķirsies tikai

novērtēšanas regulatīvais pamatojums. Noslēgtie divpusējie nolīgumi ar trešajām valstīm neattiecas uz *OSD*. Tāpēc Aģentūra bez sīkākas pārbaudīšanas nevar pieņemt trešo valstu iestāžu konstatējumus par *OSD* elementiem. Tomēr šāda prakse jau ir spēkā saistībā ar *OEB* novērtējumiem, ko veic ražojumiem, kas nav no ES. Pašlaik tiek pētīts, vai divpusējo nolīgumu nākamajos grozījumos vajadzētu iekļaut *OSD*.

57. Paredzams, ka ES pieteikumu iesniedzējiem, kas saņēmuši *OSD* apstiprinājumu, būs zināmas priekšrocības, eksportējot ražojumus vai *STC*. Dažās valstīs jaunu gaisa kuģu importēšanai jau ir nepieciešami noteikti dati par piemērotību ekspluatācijai. Paredzams, ka *EASA* apstiprinājums sekmēs nepieciešamos vietējos apstiprinājumus par attiecīgiem *OSD* elementiem.

Kopsavilkums

58. Kopumā Aģentūra uzskata, ka *OSD* priekšlikums, kas attiecas uz daudziem drošības ieteikumiem, piedāvā ievērojamus ieguvumus drošības jomā un atsvēr aviācijas nozarei radītās izmaksas. Paredzamās izmaksas par *OSD* īstenošanu ir aptuveni EUR 4,6 miljoni gadā, kā arī vienreizējās izmaksas par panākšanas procesu EUR 740 000 apmērā.

Ķelnē, 2011. gada 13. decembrī

P. GUDŪ [P. GOUDOU]

Izpilddirektors