



**STANOVISKO Č. 07/2011**

**EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ**

**ze dne 13. prosince 2011**

**k nařízení Komise, kterým se mění nařízení (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací**

**A**

**k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů**

**A**

**k nařízení Komise, kterým se mění nařízení (EU) č. xxxx/2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008**

**A**

**k nařízení Komise, kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008**

**„Údaje provozní způsobilosti“**

### Shrnutí

Toto stanovisko navrhuje změny některých prováděcích pravidel, jejichž cílem je zavést pojem údajů o provozní způsobilosti (Operational Suitability Data, OSD). Koncept OSD byl zaveden nařízením (ES) č. 216/2008 jako součást balíčku prvního rozšíření oblasti působnosti agentury EASA.

Nová pravidla zajistí dostupnost určitých údajů nezbytných pro bezpečnost provozu a jejich používání provozovateli. Tyto údaje jsou specifické pro každý typ letadla, a proto musí být vytvořeny organizací/osobou projektující daný typ. Tyto údaje zahrnují:

- minimální osnovu pro výcvik typové kvalifikace pro piloty
- podkladové údaje o letadle pro podporu osvědčení simulátorů;
- minimální osnovu pro výcvik typové kvalifikace pro osvědčující personál údržby;
- údaje odpovídající konkrétnímu typu pro výcvik palubních průvodčích a
- základní seznam minimálního vybavení (MMEL);

Údaje o provozní způsobilosti navrhované projektující organizací/osobou musí být schváleny agenturou EASA během certifikace letové způsobilosti.

Jsou-li OSD schváleny, musí být používány provozovateli a organizacemi pro výcvik, pokud vytvářejí své přizpůsobené výcvikové kurzy nebo MEL.

Očekává se, že OSD přispějí k odstranění mezery mezi letovou způsobilostí a letovým provozem.

## Vysvětlivky

### I. Obecné

1. Účelem tohoto stanoviska je navrhnout Komisi změnu nařízení (ES) č. 1702/2003<sup>1</sup>, nařízení (ES) č. 2042/2003<sup>2</sup>, nařízení (EU) xxxx/2012<sup>3</sup> a nařízení (EU) č. 1178/2011<sup>4</sup>. Rozsah této činnosti v oblasti tvorby předpisů je vymezen v zadání (Terms of Reference, ToR) 21.039 a je podrobněji rozveden dále.
2. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“)<sup>5</sup> v souladu s článkem 19 nařízení (ES) č. 216/2008<sup>6</sup> (dále jen „základní nařízení“).
3. V navrhovaném pravidlu je brán v úvahu vývoj práva Evropské unie i mezinárodního práva (ICAO) a harmonizace s pravidly jiných úřadů hlavních partnerů Evropské unie, jak je stanoveno v cílech článku 2 základního nařízení. Navrhované pravidlo:
  - a. je přísnější než normy a doporučené postupy (SARP) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Výsledky procesu údajů o provozní způsobilosti (OSD), výcvikové osnovy a základní seznam minimálního vybavení (MMEL) jsou vyžadovány pro stanovení výcvikových kurzů a MEL, které jsou požadovány také podle příloh 1 a 6 ICAO. Požadavek na stanovení OSD výrobcem letadla jako součásti procesu vydání typového osvědčení však příloha 8 ICAO neobsahuje;
  - b. se odchyľuje od pravidel FAA USA a ministerstva dopravy Kanady (TCCA) v následujících bodech. FAA i TCAA mají postupy pro hodnocení provozní způsobilosti nových a odvozených typů letadel. Výsledky těchto hodnocení se využívají pro zveřejnění MMEL stanovených úřadem nebo pro schvalování výcvikových kurzů pro posádky letadel a palubní průvodčí. Toto provozní hodnocení však nevyžaduje povinný vstup od výrobců letadel.
4. V současné době jsou za schvalování údajů, které jsou nezbytné pro bezpečné provozování daného typu letadla, jakými jsou minimální osnova typového výcviku pilotů, minimální osnova typového výcviku palubních průvodčích a MMEL, odpovědné vnitrostátní letecké úřady (NAA). Členové Sdružených leteckých úřadů (JAA) se rozhodli, aby podpořili jednotu, uplatnit jednotný schvalovací postup přijatelný pro všechny – Společný výbor pro hodnocení provozu (JOEB). Každý JOEB byl zřizován pro jednotlivé

---

<sup>1</sup> Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s. 6). Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1194/2009 ze dne 30. listopadu 2009 (Úř. věst. L 321, 8.12.2009, s. 5).

<sup>2</sup> Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1). Nařízení naposledy pozměněné nařízením (EU) No 1149/2011 ze dne 21. října 2011 (Úř. věst. L 298, 16.11.2011, s. 1).

<sup>3</sup> „Nařízení OPS“, bude zveřejněno.

<sup>4</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1).

<sup>5</sup> Rozhodnutí správní rady o postupu, kterým se bude agentura řídit při vydávání stanovisek, předpisů letové způsobilosti a poradenských materiálů (postup předpisové činnosti). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

<sup>6</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1). Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009 (Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51).

případy, členové výboru patřili k příslušným zainteresovaným stranám, úřady stojící mimo JAA nevyjímaje. Jeho úkolem bylo zkoumat provozní podmínky pro využití konkrétního typu letadla, z čehož pak vyplynula doporučení pro typový výcvik a MMEL. Práce JOEB řízená JAA byla dobrovolná. Navzdory této společné činnosti musel každý ze zapojených úřadů převést doporučení výboru do právního řádu a správního systému své země. V důsledku toho mohl být konečný výsledek odlišný od výsledku vyplývajícího z postupu JOEB. Po zrušení JAA v roce 2008 pokračoval OEB v činnosti se souhlasem bývalých členských úřadů JAA pod vedením agentury. Působení ve výboru zůstalo dobrovolné.

5. Postup (J)OEB nezahrnoval hodnocení minimální osnovy pro výcvik typové kvalifikace pro osvědčující personál údržby. Za vytváření a schvalování výcvikových kurzů pro tento personál proto odpovídaly vnitrostátní úřady v souladu s všeobecnými požadavky části 66. Tyto kurzy se mohly lišit nejen délkou, ale i předměty, jež obsahovaly.
6. Jedním z hlavních cílů vytvoření systému EASA bylo zajistit jednotu. Proto agentura ve svém stanovisku č. 3/2004<sup>7</sup>, kterým se mění základní nařízení, doporučila, aby provozní informace související s konkrétním typem, například informace získané v rámci postupu (J)OEB, byly pro všechna letadla provozovaná provozovateli z EU povinné. Toho by mohlo být dosaženo přijetím rozhodnutí agentury, založeném na změně základního nařízení. Evropská komise však byla toho názoru, že takové rozhodnutí může být agenturou přijato jen v přímé souvislosti s výrobkem, jehož se týká (jednotlivé rozhodnutí s jasným adresátem). Podle výkladu Smlouvy o ES a podle judikatury Evropského soudního dvora nemohou agentury stanovovat obecně platné závazné normy. Návrh na změnu základního nařízení byl proto pozměněn tak, aby tyto dodatečné provozní prvky mohla agentura schvalovat ve spojení s typovým osvědčením letadla.
7. Evropská komise upravila stanovisko č. 3/2004 agentury tak, aby byla zohledněna výše uvedená právní omezení, a navrhla, aby tyto dodatečné specifikace pro provozování daného typu letadla byly určovány v rámci certifikace výrobku. Na základě toho byl čl. 5 odst. 5 písm. e) základního nařízení doplněn takto:
  - „iv) *minimální osnovu pro výcvik typové kvalifikace pro osvědčující personál údržby pro zajištění souladu s odst. 2 písm. f),*
  - v) *minimální osnovu pro výcvik typové kvalifikace pro piloty a osvědčení souvisejících simulátorů pro zajištění souladu s článkem 7,*
  - vi) *případný základní seznam minimálního vybavení a dodatečnou specifikaci letové způsobilosti pro daný druh provozu v zájmu zajištění souladu s článkem 8”.*
8. Tato ustanovení byla zákonodárcem jako taková přijata. Předmětem tohoto stanoviska je definovat podmínky, za kterých budou tato ustanovení prováděna.

## II. Konzultace

9. Oznámení o navrhované změně (NPA) 2009-01<sup>8</sup>, jež obsahovalo návrh stanoviska k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 1702/2003, bylo zveřejněno na internetových stránkách (<http://www.easa.europa.eu>) dne 16. ledna 2009.
10. K datu uzávěrky dne 30. června 2009 obdržela agentura 1011 připomínek od 80 vnitrostátních leteckých úřadů, profesních organizací a soukromých společností.

---

<sup>7</sup> Stanovisko č. 3/2004 Evropské agentury pro bezpečnost letectví za účelem změny nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví pro rozšíření oblasti působnosti na regulaci vydávání licencí pilotům na letecký provoz a letadla třetích zemí, 16. prosince 2004. (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004>).

<sup>8</sup> Viz archiv předpisové činnosti na [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

11. Aby bylo možno tyto připomínky zpracovat, vytvořila agentura skupinu pro přezkum připomínek. Tuto skupinu tvořili členové přípravné skupiny spolu s dvěma dalšími odborníky. Úplné složení přípravné skupiny bylo zveřejněno spolu s aktualizací ToR 21.039. Zahrnovala odborníky z výrobního odvětví, sdružení provozovatelů, sdružení leteckého personálu, EASA a vnitrostátních leteckých úřadů. Skupina pro přezkum se v letech 2009 a 2010 sešla třikrát. Všechny hlavní otázky byly ve skupině obsáhle prodiskutovány, a i když se nepodařilo dosáhnout plného konsensu ohledně všech otázek, agentura vypracovala návrh CRD a výsledný text, přičemž vzala v úvahu všechny názory jednotlivých odborníků. Tohoto návrhu bylo využito ke změnám v textu nařízení č. 1702/2003, aby byl sladěn s poslední změnou v nařízení č. 216/2008 provedenou nařízením č. 1108/2009. V nových člancích 18 a 19 byl vypuštěn termín „předpis letové způsobilosti“, a proto v nařízení č. 1702/2003 byl tento termín systematicky nahrazen termínem „certifikační specifikace“.
12. CRD se neřídil tradičním formátem. Vzhledem k vysokému počtu obdržených připomínek a provedených změn ve struktuře textu, jež vyplynuly ze začlenění připomínek, agentura nepovažovala za účelné vypracovávat návrh odpovědí na každou jednotlivou připomínku. Proto agentura přijala alternativní metodu pro zpracování všech připomínek. Touto alternativní metodou byly souhrnné odpovědi na připomínky. Komise a správní rada v září 2009 tento postup podpořily. Výsledný text, který byl zveřejněn v doplňku 1 k tomuto CRD, poukázal na změny oproti stávajícímu pravidlu. CRD byl zveřejněn 13. května 2011. Hlavní změny oproti NPA byly tyto:
- Návrh NPA předpokládal schvalování prvků provozní způsobilosti s vydáním samostatného osvědčení. V CRD bylo od konceptu samostatného osvědčení upuštěno. Návrh byl změněn tak, že prvky provozní způsobilosti jsou schvalovány jako údaje o provozní způsobilosti (OSD) zahrnuté do typového osvědčení (TC) letadla nebo doplňkového typové osvědčení (STC).
  - V návrhu NPA byly schválené prvky provozní způsobilosti pro všechny provozovatele a všechny organizace pro výcvik při vytváření jejich výcvikových kurzů a MEL povinné. Tento postup doznal značné změny. Návrh v CRD předpokládá, že jádro OSD zůstane pro provozovatele a organizace pro výcvik povinné, ale značná část OSD nabude povahy přijatelných způsobů prokazování shody (AMC). Provozovatelé a organizace pro výcvik se od povinné části OSD nebudou moci odchýlit vyjma případů, kdy takovou změnu schválí agentura. Mohou se však pod kontrolou svého (vnitrostátního<sup>9</sup>) příslušného úřadu odchýlit od nepovinných částí OSD a využít alternativně AMC.
  - V NPA nebyla příliš jasná použitelnost konceptu osvědčení provozní způsobilosti/údajů o provozní způsobilosti (PSC/OSD) pro jiná než složitá motorová letadla. V CRD to bylo blíže objasněno. Hlavní závěr je takový, že většina prvků OSD není použitelná pro letadla jiné kategorie, než jsou složitá motorová letadla. Podrobněji:
    - Požadavek na vytvoření minimálních osnov typového výcviku pilotů a typového výcviku personálu údržby je použitelný jen pro letadla s typovou kvalifikací. Malá letadla budou mít ze své podstaty třídní nebo skupinovou kvalifikaci. Agentura však může v jednotlivých případech rozhodnout, že vzhledem k výkonu, konstrukci nebo jiným prvkům, jež vyžadují specifický výcvik, je nezbytná typová kvalifikace. Většina malých letadel se to netýká a budou mít třídní nebo skupinovou kvalifikaci. To, zda by nový typ letadla měl mít typovou kvalifikaci, anebo může mít třídní kvalifikaci, bude součástí procesu schvalování OSD a s konečnou platností o tom rozhodne agentura. Toto posouzení se zakládá na objektivních kritériích, jež budou zahrnuta do

<sup>9</sup> V případě žadatelů mimo EU je příslušným úřadem agentura.

poradenského materiálu. Jestliže letadlo nemusí mít individuální typovou kvalifikaci, znamená to, že se nevyžadují ani příslušné prvky OSD.<sup>10</sup>

- Údaje pro simulátor se vyžadují jen v případě, že osnova pro typový výcvik pilotů zahrnuje použití úplných letových simulátorů. To pro malá letadla není typické.
- Typové údaje letadla pro výcvik palubních průvodčích se vyžadují jen v případě, že provozní pravidla vyžadují palubní průvodčí z důvodu maximálního schváleného počtu sedadel pro cestující.<sup>11</sup> Malá letadla tak velký počet sedadel pro cestující nemají.
- Požadavek na vytvoření MMEL je použitelný pro všechna letadla, jež mohou být používána pro obchodní provoz, neboť příslušní provozovatelé pro tato letadla musí mít MEL. Znamená to tedy, že pro většinu malých letadel bude MMEL vyžadován. Aby se však co nejvíce snížila zátěž žadatelů o typové osvědčení (TC), agentura vytvoří typické MMEL pro většinu kategorií nesložitých letadel pomocí příslušných certifikačních specifikací (CS). Žadateli o typové osvědčení v těchto kategoriích bude stačit potvrzení, že tento typický MMEL je vhodný pro jeho konstrukci. Certifikační specifikace s typickými MMEL se v současné době vytvářejí.

13. K datu uzávěrky pro zaslání reakcí dne 13. června 2011, obdržela agentura 69 připomínek od 23 vnitrostátních leteckých úřadů, profesních organizací a soukromých společností.

14. Na základě těchto reakcí byly v návrhu provedeny tyto změny:

- a. Do předmětného nařízení bylo doplněno přechodné ustanovení týkající se probíhajících postupů schvalování STC a změn v TC. Toto ustanovení tam chybělo.
- b. Byly vypuštěny odkazy na údaje o provozní způsobilosti v odstavcích 21A.3 a 21A.3B, jež se týkají hlášení událostí a směrnice o letové způsobilosti. Agentura souhlasí s připomínkami, že tyto odkazy nejsou nutné, protože jakmile se OSD stanou součástí TC, stávající znění odstavců 21A.3 a 21A.3B může být již vykládáno tak, že zahrnují události a nebezpečný stav vztahující se k OSD.
- c. Bylo upuštěno od konceptu směrnic pro posílení bezpečnosti (Safety Enhancement Directives, SED). Odstavce 21A.3C a 21A.3D byly z návrhu vypuštěny. Agentura uznala, že koncept SED byl složitý a nesnadno proveditelný, zatímco jsou k dispozici jiné regulační nástroje pro dosažení stejného cíle. Koncept SED měl dvojí cíl: umožnit agentuře zavádět nové požadavky letové způsobilosti pro stávající konstrukce, tj. nově vyrobená nebo provozovaná letadla, a umožnit agentuře provádět úpravy v prvcích provozní způsobilosti. Posledně uvedeného cíle bude dosaženo využitím stávajícího nástroje, směrnic k zachování letové způsobilosti (AD). Jelikož OSD budou součástí typového osvědčení, působnost odstavce 21A.3B, který použití AD upravuje, se bude vztahovat i na OSD. Bude-li tedy zapotřebí urychleně provést změnu v již schválených OSD, může to být učiněno vydáním AD.

Zavedení nových požadavků letové způsobilosti na stávající konstrukce bude provedeno prostřednictvím příslušných prováděcích pravidel opírajících se o certifikační specifikace. Znamená to, že bude vytvořena počáteční verze nové přílohy k nařízení 1702/2003 zvaná část 26 s cílem provést stávající ustanovení JAR-26<sup>12</sup>. Část 26 naplní požadavek vysoké přísnosti, stanoví použitelnost a datum

<sup>10</sup> Žadatel vždy může minimální osnovu pro výcvik pro získání typové kvalifikace poskytnout dobrovolně ke schválení v rámci OSD.

<sup>11</sup> V současnosti pro konfiguraci s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 19.

<sup>12</sup> Společné letecké předpisy JAR-26 byly používány Sdruženými leteckými úřady (JAA) za účelem zavádění určitých dodatečných požadavků letové způsobilosti pro provoz povinný pro provozovatele, kteří byli povinni se řídit JAR-OPS 1.

vstupu v platnost. Technické podrobnosti, jak tohoto požadavku vysoké přísnosti dosáhnout, budou v nové certifikační specifikaci CS-26. Požadavky části 26 lze uplatnit na provozovatele a podle technického obsahu i na držitele schválení konstrukce. Kdykoli bude zapotřebí zavést nový požadavek letové způsobilosti, bude navržena změna části 26. Počáteční verze části 26, CS-23 a všechny následné změny se budou řídit běžným postupem předpisové činnosti EASA.

- d. V návrhu na změnu části 21 byla více vyjasněna možnost pro žadatele o TC dobrovolně požádat o ověření dodatečných prvků provozní způsobilosti. Tato možnost již existovala, ale skrývala se v obecném pojmu „druh provozu“. Nyní je v textu pravidla uvedena explicitněji.
- e. povinnost držitelů TC motorů poskytnout žadateli o TC letadla údaje umožňující vyplnit v OSD údaje o motoru. Agentura uznala, že stávající dohody mezi držiteli/žadatelem o TC motoru a TC letadla lze rozšířit tak, aby řešily otázku OSD, aniž by to vyžadovalo včlenění zvláštního požadavku do části 21.
- f. Byly zjednodušeny požadavky související s klasifikací změn. Původní výraz „změny typového návrhu“ se všude v textu nahrazuje výrazem „změny typových osvědčení“. Jelikož OSD jsou zahrnuty do TC, ale nikoli do typového návrhu, umožňuje tato změna zjednodušení dalšího textu. Skutečnost, že klasifikaci změn v typovém návrhu a v OSD upravuje totéž pravidlo, neznamená, že budou součástí téhož správního postupu. Aby to bylo zdůrazněno, je v oddíle B stanoven požadavek agentury, který vysvětluje, že klasifikace změn v typovém návrhu a v OSD se provádějí odděleně. Pro bližší vysvětlení této otázky budou vytvořeny AMC a poradenský materiál (GM) (viz rovněž písmeno g) dále). Výše uvedená změna v požadavku na klasifikaci změn umožňuje také zjednodušení možných práv držitelů oprávnění projekční organizace (DOA). Stávající právo schvalovat menší změny se bude vztahovat na změny typového návrhu i na změny OSD.
- g. Provedení požadavku na posouzení všech změn typových návrhů z hlediska jejich dopadu na OSD se odkládá o další tři roky po vstupu pozměňovacího nařízení v platnost. Letecké odvětví vyjádřilo ohledně tohoto požadavku velké obavy vzhledem k očekávané dodatečné administrativní zátěži při řízení klasifikace změn a ve schvalovacím procesu, a to i v případě většiny změn, jež nemají vliv na OSD. Agentura tyto obavy uznala a souhlasí s tím, že je zapotřebí další poradenský materiál pro klasifikaci změn v OSD a stejně tak pro posuzování dopadu konstrukčních změn na OSD. Tyto pokyny mohou být vytvořeny během tříletého přechodného období a mohou vycházet i ze zkušeností získaných při schvalování počátečních OSD. V přechodném období bude možné požádat o schválení změn v OSD na základě dobrovolnosti.

### III. Obsah stanoviska agentury

#### A Vytvoření OSD žadateli o schválení návrhu

15. Jak bylo vysvětleno výše, od původního konceptu samostatného schválení, které by se týkalo provozní způsobilosti jako doplnění TC, bylo upuštěno. Byl nahrazen konceptem ODS obsaženého v TC. Tento koncept lze shrnout následujícím způsobem:
16. V případě nových typů<sup>13</sup> musí být žádost o TC doplněna a musí v ní uvedeny prvky OSD, jež mají být schváleny. Žadatel o TC bude muset prokázat shodu s platnými technickými normami. Tyto normy jsou uvedeny v certifikačních specifikacích (CS), které vydává agentura v souladu s postupem předpisové činnosti. Pro každý prvek bude existovat CS: CS-MMEL, CS-FC (výcvik typové kvalifikace pilotů), CS-SIM (zařízení pro výcvik pomocí letové simulace), CS-CC (výcvik typové kvalifikace palubních průvodčích) a CS-MCS (výcvik typové kvalifikace osvědčujícího personálu údržby). Všechny tyto CS jsou v současnosti

<sup>13</sup> Nový typ znamená typ letadla, pro který bude požádáno o TC poté, co vstoupí v platnost změna nařízení 1702/02003 vyplývající z tohoto stanoviska.

vytvářeny a jsou nebo budou otevřeny pro konzultaci formou zveřejnění specializovaných NPA.

17. Žadatel o TC je povinen ještě před vydáním TC prokázat shodu všech prvků OSD s platnou normou. Prokázání shody jednoho nebo více prvků OSD lze odložit na dobu po vydání TC, avšak vždy před zahájením provozování provozovatelem z EU.
18. Po schválení bude na OSD odkázáno v příloze k typovému osvědčení (TCDS), avšak samotné údaje budou uloženy u držitele TC (podobně jako instrukce k zachování letové způsobilosti). Prvky OSD budou muset být zpřístupněny provozovatelům, a na vyžádání jakémukoli subjektu, od kterého se vyžaduje zajištění shody s jejich obsahem.
19. O vydání původních OSD žádá držitel TC. Změny v původních OSD může navrhnout držitel OSD nebo kterýkoli jiný právní subjekt za podmínek, jež stanoví část 21, hlava D nebo E. To znamená, že stávající ustanovení o změnách typového návrhu se budou vztahovat také na změny OSD. Když je změna vypracována, žadatel musí ověřit, zda se tato změna dotýká jednoho nebo více schválených prvků OSD. Jsou-li prvky OSD dotčeny (například jestliže přístroje v pilotní kabině a elektronika letadla jsou modernizovány a vyžadují doplňkový nebo revidovaný výcvik pilotů), musí žadatel svou žádost doplnit také o požadované změny OSD. Jak bylo vysvětleno výše v diskusi o změnách návrhu vyplývajících z reakcí na CRD, požadavek na posuzování všech změny návrhu z hlediska jejich dopadu na OSD je o tři roky odložen.

#### B. Využití OSD provozovateli a organizacemi pro výcvik

20. Schválené OSD budou muset využívat provozovatelé a organizace pro výcvik jako základnu pro vytváření specializovaných kurzů typového výcviku a MEL. Schválené údaje pro simulátor budou využívány pro hodnocení simulátorů, a jsou proto nezbytné pro provozovatele simulátorů. Jak bylo vysvětleno výše, část OSD bude pro provozovatele a organizace pro výcvik povinná, a další část povinná nebude a bude mít status AMC. Proto pravidla a AMC týkající se typového výcviku a MEL zaměřená na provozovatele a organizace pro výcvik je nutno provázat s OSD. Většinu těchto vazeb s OSD již obsahuje konečné znění návrhu nařízení o vydávání průkazů způsobilosti posádkám letadel<sup>14</sup>. Některé vazby však chybějí, a navíc nebylo začleněno přechodné ustanovení. V návrhu nařízení o letovém provozu<sup>15</sup> byla většina těchto vazeb začleněna jen provizorně a nebyly konkretizovány. Proto je nutno tato ustanovení dále zpřesnit. Mimoto nebyla dosud začleněna přechodná ustanovení. Poslední změna části 66<sup>16</sup> neobsahuje žádné vazby na OSD. Toto stanovisko proto obsahuje navrhované změny těchto nařízení, aby bylo možné vytvořit, vylepšit nebo zpřesnit nezbytné vazby s OSD a začlenit nezbytná přechodná ustanovení. Tyto změny se očividně týkají jen povinné části OSD, protože provázání s nepovinnou částí OSD bude provedeno v AMC, jež agentura vydá.

#### C. Ochrana předchozího stavu a přechodná opatření

21. Pro hladké provedení nových pravidel je nezbytné zachování platnosti dříve vydaných osvědčení a přechodná opatření. Záměrem je omezit administrativní zátěž leteckého odvětví i úřadů a zaměřit se na to, aby probíhající provoz nebyl narušen.
22. *Zachování platnosti pro držitele TC:* Platnost všech zpráv JOEB a OEB EASA je zachována automaticky, pokud jde o obsah, který odpovídá OSD, jež vyžaduje nebo umožňuje část 21.
23. *Zachování platnosti pro provozovatele/organizace pro výcvik:* Uznává se platnost kurzů typového výcviku, způsobilosti simulátorů a MEL schválených nebo přijatých na vnitrostátní úrovni.

<sup>14</sup> Nové nařízení je v procesu schvalování EK.

<sup>15</sup> Nové nařízení je v procesu schvalování EK.

<sup>16</sup> Je obsažena v nařízení (EU) 1149/2011, kterou se mění nařízení (ES) č. 2042/2003.



Až budou vytvořeny OSD (nové, zachované nebo vylepšené) pro daný typ, provozovatelé/organizace pro výcvik budou mít nejméně 2 roky po schválení OSD na to, aby přizpůsobili své výcvikové kurzy povinné části prvků OSD. Pro vytvoření nového<sup>17</sup> výcvikového kurzu bude použití OSD, jsou-li k dispozici, povinné. Nebudou-li k dispozici, výcvikový kurz by měl být vytvořen s použitím pravidel uvedených v části FCL, části OPC nebo části 66.

Pro přizpůsobení MEL přísnějším ustanovením MMEL je stanovena maximální lhůta 90 dnů; to je standardní doba uplatňovaná již ve stávajících pravidlech. V případě, že MMEL schválený EASA neexistuje, může být MEL (nový nebo změněný) i nadále založen na MMEL přijatém příslušným úřadem, kterým je provozovatel řízen.

Stávající kvalifikace simulátorů nejsou vytvořením OSD dotčeny.

24. *Postup „catch-up“ pro držitele TC:* Catch-up je postup pro vytvoření schválených OSD pro typ letadla, pro který již bylo vydáno typové osvědčení. Proces catch-up je nezátěžující postup ve srovnání se schvalováním OSD pro nový typ.

Žádost o catch-up je povinná pro modely letadel dosud ve výrobě a které jsou dodávány provozovatelům z EU<sup>18</sup>. Lhůta pro získání schválení je 2 roky od změny části 21. Catch-up se nevyžaduje pro minimální osnovu výcviku typové kvalifikace pro osvědčující personál údržby a pro zdrojové údaje ověření letadel na podporu objektivní kvalifikace simulátorů, ale může být prováděn na základě dobrovolnosti. Je-li výroba modelu, poté co byla po určitou dobu pozastavena, znovu obnovena, musí být OSD schváleno předtím, než začne provozování nového letadla provozovatelem z EU.

Pro další modely, které již nejsou ve výrobě, a pro prvky, které nejsou vyžadovány, je catch-up dobrovolný.

25. *Pokračující osvědčení:* Typy letadel, verze letadel nebo STC, pro které k datu změny hlavy 21 osvědčení pokračuje, nemohou využít uznání zachování platnosti vzhledem k tomu, že neexistuje úřední dokument/osvědčení, který by bylo možné uznat. Příslušní žadatelé proto musí rozšířit svou žádost o TC podanou u EASA tak, aby zahrnovala OSD. Jestliže však žadatel již požádal o hodnocení OEB, práce již odvedená v rámci tohoto procesu OEB bude přijata bez dalšího ověřování. Žadatel o již probíhající typové osvědčení se ihned po vstupu změněného nařízení v platnost může rozhodnout pro rozšíření této žádosti tak, aby zahrnovala OSD. V každém případě by schválení OSD mělo být získáno do 2 let od účinnosti nového pravidla nebo dříve, než bude letadlo provozováno provozovatelem z EU, pokud by k tomu došlo po uplynutí této dvouleté lhůty.

26. *Oprávnění projekční organizace (DOA):* Jestliže typové osvědčení obsahuje údaje o provozní způsobilosti v důsledku uznání zachování platnosti nebo v důsledku procedury catch-up, držitel TC musí získat schválení pro rozšíření oblasti působnosti svého DOA nebo případně postupů alternativních k DOA tak, aby zahrnovaly aspekty provozní způsobilosti, a to do dvou let od účinnosti tohoto pravidla.

Noví žadatelé o TC, kteří musí mít ve své žádosti OSD uvedeny, musí předtím, než budou OSD schváleny, získat rozšíření oblasti působnosti svých DOA nebo postupů alternativních k DOA.

27. *Přechodné období pro změny a STC:* Jak již bylo uvedeno výše, provedení požadavku na posouzení všech změn typových návrhů z hlediska jejich dopadu na OSD se odkládá o další tři roky od vstupu pozměňovacího nařízení v platnost. Během přechodného období bude možné požádat o schválení změn v OSD na základě dobrovolnosti.

---

<sup>17</sup> Nového pro dotčeného provozovatele/organizaci pro výcvik.

<sup>18</sup> To znamená, že byla-li výroba zastavena, ale později obnovena, jsou OSD vyžadovány.

#### IV. Posouzení dopadu právních předpisů

28. Účelem tohoto posouzení dopadu právních předpisů je analyzovat nejzávažnější dopady očekávané v důsledku přijetí pravidla navrhovaného v tomto stanovisku a shrnuté v oddíle III výše.

##### Dotčená odvětví

29. Oblasti civilního letectví v rámci působnosti agentury, jež budou dotčeny:
- kvalifikovaný personál EU: piloti, palubní průvodčí a osvědčující personál údržby;
  - držitelé TC letadla a žadatelé o TC letadla (z EU i mimo EU);
  - žadatelé o STC (z EU i mimo EU);
  - provozovatelé a vlastníci letadel z EU;
  - organizace pro výcvik (z EU i mimo EU);
  - výrobci a provozovatelé simulátorů (z EU i mimo EU)
  - schválené organizace pro údržbu (z EU i mimo EU);
  - příslušné úřady (EASA a NAA).

##### Dopady

###### Dopad na bezpečnost

30. Za posledních deset let došlo k některým incidentům a nehodám, které, jak bylo zjištěno, přímo zavinil nebo k nim přispěl nedostatečný výcvik posádky nebo nedostatečný MMEL. V důsledku toho příslušné skupiny pro vyšetřování nehod, jež působí na vnitrostátní úrovni, poskytly agentuře doporučení k vylepšení pravidel týkajících se výcviku a MMEL. Očekává se, že díky odstranění mezery mezi procesy certifikace, letového provozu a údržby koncept OSD přispěje k řešení těchto bezpečnostních doporučení.
31. Nejdůležitější a poslední bezpečnostní doporučení jsou uvedena níže.
- 1. června 2009, let Air France č. 447, A330, Atlantský oceán*  
Doporučení: „BEA doporučuje, aby EASA přezkoumala obsah kontrolních a výcvikových programů a povinně zavedla zejména provádění konkrétních a pravidelných cvičení zaměřených na ruční ovládání letadla při blížícím se přetažení a vybrání z přetažení, a to i za letu ve velkých výškách.“
  - 25. února 2009, let Turkish Airlines č. 1951, B737, Amsterdam, letiště Schiphol*  
Doporučení: „GRCL, ICAO, FAA a EASA by měly změnit své předpisy tak, že letecké společnosti a organizace pro letový výcvik zajistí, aby jejich pravidelné výcvikové programy zahrnovaly nácvik vybrání ze situací přetažení při přistání.“
  - 27. listopad 2008, let XL Airways, A320, Perpignan*  
Doporučení: „BEA doporučuje, aby EASA ve spolupráci s výrobcí zlepšila cvičení a techniky při výcviku, které se týkají blížícího se přetažení, za účelem zajištění řízení letounu v příčné ose.“
  - 20. srpna 2008, let Spanair č. 5022, MD-82, Madrid, letiště Barajas*  
Doporučení: „Doporučuje se, aby Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA) změnila bod 30.8 základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) pro letouny Boeing sérií DC-9, MD-80, MD-90 a B-717 s cílem zvážit možnost neodbavovat letadlo se závadou ohřevu snímačů RAT na zemi, a bude-li odbaveno, aby to bylo jasně vyznačeno v instrukcích pro údržbu (M) a provoz (O), a stejně tak i v jiných bodech základního seznamu minimálního vybavení (MMEL), které mohou s uvedenou závadou souviset.“

Doporučení: „Doporučuje se, aby Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA) stanovila požadavky na letové simulátory tak, aby umožňovaly výcvik pomocí letové simulace, který bude zahrnovat deletrvající přetažení při vzletu, jež navozuje situace, jež by mohly vyjít za hranici letové obálky.“

e. 9. července 2006, let S7 Airlines č. 778, A310, Irkutsk, letiště

Doporučení: „Agentuře EASA, ostatním certifikačním úřadům a výrobcům velkých dopravních letadel se doporučuje: Přezkoumat otázky lidského faktoru spojené s podmínkami odbavování a provozními postupy v případě nefunkčnosti jednoho obrabeče tahu, aby se zamezilo mimovolnému uplatnění tahu motoru vpřed.“

f. 21. září 2005, Robinson R22 F-GRIB

Doporučení: „EASA zajistí, aby piloti povinně procházeli výcvikem v konkrétních vlastnostech R22 Mariner, je-li vybaven podvozkiem plovákového typu.“

32. To, že je potřeba odstranit mezeru mezi procesy certifikace, provozu a údržby, prokázaly také následující studie v Evropě a v USA:

a. „Commercial Airplane Certification Process Study, An Evaluation of Selected Aircraft Certification, Operations, and Maintenance Process, FAA, March 2002.“ Zjištění a pozorování CPS provedená FAA v roce 2001 se týkají otázek návaznosti procesů certifikace, údržby a provozu.

b. „Federal Aviation Administration Human Factors Team Report on the Interfaces Between Flightcrews and Modern Flight Deck Systems, June 18, 1996<sup>19</sup>“. Zpráva skupiny pro lidský faktor FAA z roku 1996 poukázala i na otázky související s procesem STC (např. nemusí být nutně obeznámen se základní ideou konstrukce pilotní kabiny nebo s použitými provozními předpoklady).

c. „Commercial Aviation Safety Team (CAST) on Loss of Control Joint Safety Implementation Team Report, 15 February 2003<sup>20</sup>“ obsahuje bezpečnostní doporučení jako „měly by být vyvinuty spolehlivé postupy, jež zajistí, že řídicí letového provozu a personál údržby budou včas seznámeni se základními provozními informacemi a bude je zohledňovat v praxi“.

33. Očekává se, že se zavedením pravidel týkajících se typového výcviku personálu a MMEL ve formě, kdy OSD budou povinným minimem pro všechny provozovatele a všechny organizace pro výcvik, podporovaných normalizačními činnostmi, budou všechny výcvikové kurzy a MEL schvalovány podle stejných norem.

34. Budou jednoznačněji určeny povinnosti, což neponechá žádnou mezeru v povinnostech souvisejících s minimálními osnovami pro typový výcvik a MMEL.

a. Za stanovení počátečních OSD se všemi nezbytnými prvky bude odpovědný držitel TC letadla. Agentura je toho názoru, že držitel TC může tyto prvky nejlépe vytvořit, protože má všechny potřebné podklady, jež jsou dostupné z projekční činnosti a osvědčování letové způsobilosti. Například pro vytvoření bezpečného MMEL je nezbytné proniknout do analýzy bezpečnosti systémů daného letadla. Proto se očekává, že potvrzení odpovědnosti držitele TC za prvky OSD bude mít také pozitivní dopad na bezpečnost.

b. To, že bude agentura odpovědná za schvalování minimálních osnov a MMEL, současně umožní zapojení odborných znalostí, jež byly využity i při schvalování letové způsobilosti konstrukce.

c. K bezpečnostním aspektům typového výcviku a MMEL bude uplatňován aktivnější přístup spočívající v zavádění konceptu „zachování provozní způsobilosti“. Za zachování platnosti schváleného prvku (prvků) OSD bude odpovědný původce OSD.

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

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

Bude jasné, že tento odpovědný subjekt bude sledovat zkušenosti s využitím těchto schválených prvků a bude muset reagovat na případné události související s provozní bezpečností. V nejhorsím případě, kdy existují bezprostřední obavy ohledně bezpečností, může agentura vydat směrnice k zachování letové způsobilosti zaměřené na nápravu nedostatků v OSD, jež musí být provedeny na úrovni provozovatele. Toto pravidlo také zajistí, aby třetí strany provádějící změny konstrukce (doplňkové typové osvědčení – STC) musely zvažovat účinky této změny konstrukce na OSD a v případě nutnosti navrhly změny prvků OSD.

35. Celkově OSD zajistí jednotnou přísnou normu pro výcvik posádek a MMEL a vyjasní také odpovědnost za tyto procesy. Očekává se, že to přinese značný užitek z hlediska provozní bezpečnosti a přispěje k jednotné vysoké úrovni bezpečnosti.

#### Ekonomický dopad na letecké odvětví

Očekává se, že zavedení OSD způsobí dodatečné náklady držitelům TC a STC a žadatelům o TC a STC. Tyto náklady mohou být zčásti nebo zcela přeneseny na jejich zákazníky v ceně výrobku nebo údajů.

Neovlivní to však celkové náklady pro letecké odvětví. Náklady žadatelů/držitelů TC a STC lze rozdělit do tří částí:

- náklady na vypracování OSD a certifikaci;
- náklady na udržování OSD v aktuálním stavu; a
- náklady na rozšíření jejich oprávnění projekční organizace (DOA).

Náklady na vytvoření a certifikaci OSD lze opět rozdělit na náklady spojené s novými žádostmi a náklady spojené s povinným catch-up. U všech nákladových položek musí být vzato v úvahu, že většina dotčených držitelů TC a STC provádí již stávající dobrovolný postup OEB. Analýza dopadu na oblast nákladů tedy musí zohlednit *dodatečné* náklady způsobené návrhem OSD uvedeným v tomto stanovisku oproti stávajícímu postupu OEB.

36. Očekávají se omezené dopady na oblast nákladů u uživatelů OSD (tj. provozovatelů a organizací pro výcvik). Místo údajů ze zpráv OEB, jiných zdrojů nebo údajů vyprodukovaných jimi samotnými budou používat OSD. Dostupnost OSD ve skutečnosti může mít na ně pozitivní ekonomický vliv. Pro vytvoření nových výcvikových kurzů a MEL mohou jako základ použít OSD, čímž sníží náklady na vývoj. Určité dodatečné náklady budou spojeny se změnou stávajících výcvikových kurzů a MEL tak, aby byly uvedeny do souladu s OSD. Avšak přechodné období na to je 4 roky, takže se očekává, že taková aktualizace bude časově souviset s přirozeným cyklem aktualizace údajů.

Aby bylo možné si učinit představu o rozsahu očekávaných dopadů na oblast nákladů, následující oddíly podrobněji rozebírají hlavní položky, jež byly uvedeny výše.

#### Náklady na vývoj a certifikaci OSD pro nové žádosti o TC

37. *Velké letouny a složitá letadla s rotující nosnou plochou.* Dnešní praxe je taková, že všichni žadatelé TC EASA pro velký letoun nebo složitě letadlo s rotující nosnou plochou žádají také dobrovolně o hodnocení OEB. Tato hodnocení zpravidla<sup>21</sup> zahrnují osnovy pro typový výcvik pilotů, výcvik palubních průvodčích, údaje pro simulátor a MMEL. Dodatečné náklady při zavedení konceptu povinných OSD se proto omezí na náklady na osnovu výcviku personálu vydávajícího osvědčení v oblasti údržby a na typové údaje letadla pro výcvik palubních průvodčích v případě některých velkých letounů, kde výcvik palubních průvodčích nebyl součástí hodnocení OEB. Většina složitých letadel s rotující

<sup>21</sup> Několik málo letadel jiné než západní konstrukce neabsolvovalo úplné hodnocení OEB, ale v těchto případech provádějí hodnocení vnitrostátní letecké úřady. Vliv na celkové náklady leteckého průmyslu je okrajový.

nosnou plochou má konfiguraci s maximálním počtem sedadel pro cestující menším než 20, a proto nevyžadují palubní průvodčí a není třeba vytvářet údaje pro výcvik.

38. *Nesložitá letadla s rotující nosnou plochou.* V současnosti většina žadatelů o TC EASA pro nesložitá letadla s rotující nosnou plochou žádá dobrovolně také o hodnocení OEB pro osnovu typového výcviku pilotů. Po zavedení OSD budou muset navíc žádat o schválení MMEL. Vzhledem ke složitosti většiny nových nesložitých letadel s rotující nosnou plochou stanovit typový MMEL, který by mohl být využíván všemi, nebude prakticky možné. Avšak nesložitá vrtulníky jsou, pokud jde o osvědčující personál údržby, ve skupinové kvalifikaci, a proto vytvářet osnovu typového výcviku není třeba. Nesložitá letadla s rotující nosnou plochou mají nanejvýš 9 cestujících a nepotřebují palubní průvodčí. Dodatečné náklady na nové žádosti se proto omezí na náklady na vytvoření a certifikaci MMEL.
39. *Ostatní nesložitá (malé letouny, velmi lehké letouny, lehké sportovní letouny, kluzáky a balony).* S výjimkou malých letounů s vysokým výkonem neprochází dnes hodnocením OEB žádné z letadel této kategorie. Pro malé letouny s vysokým výkonem se OEB omezuje na typový výcvik pilotů. Jediným prvkem, který po zavedení OSD musí být stanoven nad rámec toho, co se dělá dnes, je MMEL. Pro tuto kategorii letadel může být MMEL založen na typovém MMEL, který vypracuje agentura. Od žadatele o TC to proto bude vyžadovat jen velmi omezené úsilí.
40. Jelikož neexistují žádné příklady vypracování a certifikace prvků OSD, odhady očekávaných nákladů budou založeny na zkušenostech s prováděním OEB. Určití výrobci poskytnou v souvislosti s prováděním OEB přibližné údaje, jež byly použity pro odhad nákladů na vytvoření OSD.
41. Náklady na schválení OSD agenturou jsou rovny poplatkům a platbám za tuto činnost. V souladu s nařízením o poplatcích a platbách<sup>22</sup> bude agentura za schválení OSD účtovat v hodinové sazbě.
42. Aby bylo možno provést odhad nákladů, byl odhadnut počet pracovních hodin potřebných pro vytvoření a certifikaci hlavních prvků OSD – typového výcviku posádek letadel (OSD-FC), výcviku personálu vydávajícího osvědčení v oblasti údržby (OSD-M), typových údajů letadla pro palubní průvodčí (OSD-CC) a základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) (viz Tabulka 1).

---

<sup>22</sup> Nařízení Komise (ES) č. 593/2007 ze dne 31. května 2007 o poplatcích a platbách vybíraných Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (Úř. věst. L 140, 1.6.2007, s. 3). Nařízení naposledy pozměněné nařízením (EC) No 1356/2008 ze dne 23. prosince 2008 (Úř. věst. L 350, 30.12.2008, s. 46).

**Tabulka 1 Vytvoření a certifikace OSD – odhad počtu pracovních hodin podle kategorie letadel pro novou žádost o TC**

Kategorie letadel	Výcvik typové kvalifikace letových posádek (hod.)	Výcvik typové kvalifikace osvědčujícího personálu údržby		Údaje odpovídající konkrétnímu typu pro výcvik palubních průvodčích		Základní seznam minimálního vybavení	
		Vytvoření (hod.)	Certifikace (hod.)	Vytvoření (hod.)	Certifikace (hod.)	Vytvoření (hod.)	Certifikace (hod.)
Velké letouny <sup>1</sup>	-	3 200	1 050	2 000	750	-	-
Malé letouny složité <sup>2</sup>	-	1 200	600	n/a	n/a	1 600	900
Složité letouny s rotující nosnou plochou		1 600	800	n/a	n/a	-	-
Nesložité letouny s rotující nosnou plochou		n/a	n/a	n/a	n/a	800	400
Jiné nesložité		n/a	n/a	n/a	n/a	8	4

**Poznámky:**<sup>1</sup> maximální vzletová hmotnost (MTOW) vyšší než 5,7 t<sup>2</sup> MTOW nižší než 5,7 t, dvoumotorové nebo s jednou turbínou nebo s vysokým výkonem

- : tento prvek OSD je již součástí stávajících hodnocení OEB

n/a: nepoužitelné, protože prvek OSD se zpravidla pro tyto kategorie letadel nevyžaduje

43. Na základě těchto údajů a předpokládané hodinové sazby pro letecký průmysl a pro agenturu jsou náklady na vypracování a certifikaci pro každý typ odhadnuty a obsaženy v Tabulka 2, uvedené níže.
44. Celkové roční náklady nových žadatelů o TC na vytvoření a certifikaci OSD jsou odvozeny z předpokládaného počtu nových TC, který lze každoročně očekávat. Tyto předpoklady jsou založeny na průměrných údajích z minulosti. Náklady na prvky v OSD ke schválení, které jsou doplněny na žádost žadatele o TC, nejsou zahrnuty. Celkové roční náklady leteckého průmyslu, včetně vytvoření a schvalování OSD, se proto odhadují na přibližně 2,6 milionu EUR.

**Tabulka 2: Odhad nákladů na vytvoření a certifikaci OSD pro nové žádosti o TC**

Kategorie letadel	Počet typových osvědčení za rok	Náklady na 1 typové osvědčení (EUR)	Roční náklady (EUR)
Velké letouny	1,5	952 000	1 428 000
Malé letouny složité	1	640 000	640 000
Složité letouny s rotující nosnou plochou	1	352 000	352 000
Nesložité letouny s rotující nosnou plochou	1	176 000	176 000
Jiné nesložité	14	1 760	24 640
<b>Celkem</b>			<b>2 620 640</b>

Náklady na vytvoření a certifikaci OSD pro catch-up

45. *Složité motorové letouny a letadla s rotující nosnou plochou.* Catch-up je nutno zajistit pro modely letadel, které se dosud vyrábějí, a omezí se na výcvik typové kvalifikace pro letové posádky, údaje odpovídající konkrétnímu typu pro výcvik palubních průvodčích a MMEL. Náklady na vytvoření jsou minimální, protože základem pro catch-up může být výcvikový kurz schválený pro příslušného provozovatele a MMEL schválený některým NAA. Držitel TC musí pouze odkázat agenturu na jeden z těchto schválených prvků. Činnost agentury se odhaduje na 28 osobohodin na typ pro každý prvek. Na straně leteckého průmyslu se předpokládá 8 hodin. Celkově se odhadují výsledné náklady ve výši 7 500 EUR na každou catch-up certifikaci. Předpokládá se, že postup catch-up bude dokončen do dvou let.
46. Na základě předpokladu agentury ohledně počtu catch-up certifikací (viz Tabulka 3) je dále uveden odhad celkových nákladů přibližně ve výši 700 000 EUR.
47. *Jiné letouny než složité motorové letouny a balony.* Catch-up je nutno zajistit pro modely letadel, které se dosud vyrábějí. Jediným prvkem, na který se vztahuje, je však MMEL. Pro tyto kategorie letadel agentura vydá typický MMEL, který může být v této podobě použit, s možnými dalšími položkami na základě dobrovolnosti. Náklady na vytvoření a na schválení jsou proto zanedbatelné.

**Tabulka 3: Odhad nákladů na catch-up certifikace OSD (jednorázové náklady)<sup>23</sup>**

Kategorie letadel	Jednotkový náklad na certifikaci typu catch-up (EUR)	Výcvik typové kvalifikace letových posádek (FCTRT)		Údaje odpovídající konkrétnímu typu pro výcvik palubních průvodčích (TSD CC)		Základní seznam minimálního vybavení (MMEL)		Celkové náklady (EUR)
		Počet certifikací catch-up	Celkové náklady na catch-up FCTRT (EUR)	Počet certifikací catch-up	Celkové náklady na catch-up TSD CC (EUR)	Počet certifikací catch-up	Celkové náklady na catch-up MMEL (EUR)	
Velké a malé letouny složité	7 520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Letouny s rotující nosnou plochou	7 520	10	75 200	n/a	n/a	10	75 200	150 400
<b>Celkem</b>			<b>360 960</b>		<b>82 720</b>		<b>293 280</b>	<b>736 960</b>

Náklady na vytvoření a certifikaci OSD pro držitele/žadatele o STC

48. Neexistuje žádný povinný catch-up pro stávající STC, takže držitelé STC nejsou dotčeni. Ti, kdo plánují nová STC, mohou být dotčeni po uplynutí dodatečného přechodného období v trvání tří let, má-li STC dopad na stávající OSD.
49. Všichni noví žadatelé o STC musí posoudit možný vliv STC na prvky OSD. Pouze v případě, že takový vliv existuje, musí vytvořit potřebné doplňky k již schváleným prvkům OSD jako část STC. Náklady budou představovat náklady na vytvoření doplňků k OSD, zachování platnosti těchto prvků a poplatky a platby za schválení agenturou. Všechny tyto náklady budou tvořit úměrný zlomek nákladů spojených s původním OSD a budou srovnatelné s rozsahem STC a jeho vlivem na výcvik a MMEL. Jak bylo uvedeno výše, požadavek na posouzení všech změn a STC z hlediska jejich dopadu na OSD se odkládá o tři roky, aby bylo umožněno další vytvoření AMC a GM. Této doby bude také využito k posouzení přesného dopadu tohoto požadavku. Avšak na základě výpočtů

<sup>23</sup> Tato tabulka nezahrnuje nesložité letouny, protože postup catch-up pro tato letadla bude sestávat pouze z potvrzení použitelnosti typického MMEL, který vypracuje agentura.

jednoho výrobce pouze 5 % všech změn může mít dopad na OSD, takže dodatečné náklady budou poměrně omezené.

#### Náklady na zachování platnosti prvků OSD

50. Držitel TC bude muset vyšetřit a sledovat události, zda jsou způsobeny možnými nedostatky v prvcích OSD. Dnes mají držitelé TC stejnou povinnost, pokud jde o události způsobené konstrukčními nedostatky. Před analýzou události je obtížné zjistit hlavní příčinu, takže stávající systém nakládání s hlášeními událostí lze použít také k určení těch událostí, které jsou spojeny s OSD. Když počáteční analýza ukáže, že hlavní příčina souvisí s OSD, pak náklady na provedení další analýzy a vypracování zlepšení lze přiřadit k nákladům na zachování platnosti OSD. Na základě zkušeností s OEB agentura očekává, že počet případů, kdy události souvisejí s OSD, bude poměrně omezený. Dodatečné náklady lze tedy odhadnout takto:

**Tabulka 4: Odhad nákladů na zachování platnosti OSD<sup>24</sup>**

Kategorie letadel	Počet hodin na držitele typového osvědčení	Sazba hodinové mzdy (EUR)	Počet držitelů typového osvědčení	Celkové náklady (EUR)
	(A)	(B)	(C)	(A x B x C)
Velké letouny <sup>1</sup>	800	100	15	1 200 000
Malé letouny složitě <sup>2</sup>	400	100	9	360 000
Složitě letouny s rotující nosnou plochou	600	100	6	360 000
Nesložitě letouny s rotující nosnou plochou	200	100	6	120 000
Jiné nesložitě	0	100	0	0
<b>Celkem</b>			<b>36</b>	<b>2 040 000</b>

#### Náklady na rozšíření DOA o OSD

51. Držitel TC s novými OSD nebo s OSD, které již získaly catch-up osvědčení, bude muset rozšířit oblast působnosti svého DOA o OSD. To se vztahuje na organizace, které jsou držiteli DOA a mají OSD s uznaným zachováním platností nebo se u nich vyžaduje catch-up, a ty, které žádají o nové TC. To znamená, že se to týká přibližně 40 organizací. Dodatečné náklady na získání souhlasu s rozšířením DOA je obtížné odhadnout, neboť to ve velké míře záleží na úrovni předchozího zapojení do činností OEB. Většina organizací projektujících velká letadla již má postupy pro řešení většiny prvků OSD zavedeny. Pro ně je to otázka zahrnutí těchto činností do systému DOA. Konstrukteři nesložitých letadel nemusí mít zkušenosti s OEB, ale rozšíření jejich DOA vyžaduje pouze vyřešit MMEL, přičemž vědí, že agentura stanoví typický MMEL, který může být těmito organizacemi použit. Pro tyto organizace to tedy bude spojeno s minimálním úsilím.

Navíc poplatky a platby za rozšíření DOA budou pokryty stávajícím poplatkem za dozor a nebudou ukládány žádné další poplatky a platby.

#### Celkové náklady leteckého odvětví

<sup>24</sup> Odhady počtu hodin ročně souvisejících s OSD jsou založeny na umírněném předpokladu 1 500 událostí ročně na držitele TC pro velké letouny, z nichž 5 % souvisí s OSD. Předpokládá se, že každá událost s potenciálně nebezpečným stavem si vyžádá v průměru 10–11 pracovních hodin.



52. Celkové náklady leteckého odvětví lze rozdělit na jednorázový náklad na catch-up a průměrné roční náklady na OSD s uznanou platností, OSD, které již získaly catch-up, a nové OSD. Jednorázové náklady na catch-up se odhadují na 740 000 EUR (viz Tabulka 3).

Opakující se průměrné roční náklady jsou zhruba ve výši 4,6 milionu EUR (viz Tabulka 5). Oba nákladové prvky představují dodatečné náklady způsobené návrhem OSD nad rámec toho, co se dělá dnes.

**Tabulka 5: Shrnutí odhadovaných ročních nákladů na provedení OSD**

Kategorie letadel	Nové žádosti o typové osvědčení (EUR)	Prodloužení platnosti (EUR)	Celkem (EUR)
Velké letouny <sup>1</sup>	1 428 000	1 200 000	2 628 000
Malé letouny složité <sup>2</sup>	640 000	360 000	1 000 000
Složité letouny s rotující nosnou plochou	352 000	360 000	712 000
Nesložité letouny s rotující nosnou plochou	176 000	120 000	296 000
Jiné nesložité	24 640	0	24 640
<b>Celkem (EUR)</b>	<b>2 620 640</b>	<b>2 040 000</b>	<b>4 660 640</b>

#### Náklady agentury a NAA

53. Agentura potřebuje dodatečné zdroje na schvalování prvků OSD v procesu typové certifikace. Avšak všechny čas vynaložený zaměstnanci na schvalování OSD bude účtován žadateli v hodinové sazbě. Náklady na dohled nad zachováním platnosti OSD budou pokryty ročním poplatkem za TC. Náklady agentury proto budou rovny dodatečnému příjmu z poplatků a plateb a budou rozpočtově neutrální.
54. NAA budou i nadále schvalovat specializované výcvikové kurzy a MMEL. Namísto použití zpráv OEB jako referenčních materiálů, základem pro schvalování se stanou OSD. Množství schválení a obsah práce nebudou systémem OSD ovlivněny. Proto se neočekávají žádné dodatečné náklady NAA.

#### Jiné dopady: Harmonizace s leteckými nařízeními mimo EU:

55. Provozní hodnocení nových typů se provádí ve všech známých regulačních systémech. Například v USA je to prováděno ve Výboru pro letovou normalizaci (FSB) pod dohledem FAA. Takové hodnocení FSB nemá přímou oporu v pravidlech, ale je prováděno v rámci politiky. Výsledky FSB jsou prováděny FAA při schvalování výcvikových kurzů a MEL. OSD jsou proto jiným nástrojem k dosažení stejného cíle a budou prováděny v úzké spolupráci s FAA.
56. Požadavky OSD musí splňovat i žadatelé o TC a STC ze zemí mimo EU. Dnes se hodnocení OEB nových typů provádí společně s hodnocením FSB FAA. Na konci každý z těchto úřadů dospívá k vlastním zjištěním. Po zavedení OSD hodlá agentura ve společných hodnoceních pokračovat. Stávající praxe tedy nebude dotčena. Rozdíl bude spočívat v odlišném regulačním základu pro hodnocení. Stávající dvoustranné dohody s třetími zeměmi OSD neupravují. V důsledku toho agentura nemůže bez dalšího přezkumu přijmout zjištění učiněná ohledně prvků OSD úřadem třetí země. Stejný stav však existuje i dnes, pokud jde o hodnocení OEB týkající se výrobků ze zemí mimo EU. V současné době se zkoumá, zda je nutno začlenit OSD do budoucích změn dvoustranných dohod.
57. Očekává se, že žadatelé z EU, kteří získali schválení OSD, mají určité výhody při vývozu svých výrobků nebo STC. Některé země při dovozu nových letadel již vyžadují údaje o provozní způsobilosti v nějaké formě. Očekává se, že díky schválení EASA bude usnadněno potřebné místní schvalování každého prvku OSD.

## Shrnutí

58. Celkově je agentura toho názoru, že značná výhodnost návrhu OSD, který řeší řadu bezpečnostních doporučení, z hlediska provozní bezpečnosti převažuje náklady, jež leteckému odvětví vzniknou. Náklady na zavedení OSD se odhadují přibližně na 4,6 milionů EUR ročně plus jednorázové náklady na catch-up ve výši 740 000 EUR.

V Kolíně nad Rýnem dne 13. prosince 2011

P. GOUDOU  
výkonný ředitel