



ÁLITSGERÐ NR. 07/2011

FLUGÖRYGGISSTOFNUNAR EVRÓPU

frá 13. desember 2011

um reglugerð framkvæmdastjórnarinnar um breytingu á reglugerð (EB) nr. 1702/2003 frá 24. september 2003 um framkvæmdarreglur lofthæfis- og umhverfisvottunar loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, íhluta og búnaðar, svo og vottunar hönnunar- og framleiðslufyrirtækja

OG

um breytingar á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 frá 20. nóvember 2003 um áframhaldandi lofthæfi loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, íhluta og búnaðar, svo og samþykki samtaka og starfsmanna í tengslum við þessi verkefni

OG

um breytingar á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. xxxx/2012, sem setur fram tæknilegar kröfur og stjórnarsýsluferla tengda flugrekstri samkvæmt reglugerð (EB) nr. 216/2008 frá Evrópuþinginu og ráðinu

OG

um breytingar á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1178/2011, sem setur fram tæknilegar kröfur og stjórnarsýsluferla tengda flugrekstri samkvæmt reglugerð (EB) nr. 216/2008 frá Evrópuþinginu og ráðinu

'Gögn um rekstrarhæfi'

Stutt yfirlit

Álitsgerðin leggur til breytingar á nokkrum útfærslureglum svo að innleiða megi hugtakið gögn um rekstrarhæfi (e. Operational Suitability Data – OSD). Það hugtak hefur verið innleitt í reglugerð (EB) nr. 216/2008, sem hluti af fyrsta útvíkkunarpakkanum.

Nýju reglurnar munu tryggja að viss gögn, sem nauðsynleg eru fyrir örugga starfrækslu, séu tiltæk fyrir flugrekendur og notuð af þeim. Þessi gögn eru talin tengd loftfarstegund og verða því að vera lögð fram af hönnuði tegundarinnar. Í þeim eru:

- lágmarksnámsskrá fyrir tegundaáritun flugmanns;
- tilvísunargögn loftfars til að styðja við hæfi herma;
- lágmarksnámsskrá fyrir tegundaáritun viðhaldsvottunarstarfsfólks;
- tegundargögn fyrir þjálfun öryggis- og þjónustuliða; og
- grunnlistinn yfir lágmarksbúnað (e. master minimum equipment list – MMEL).

Gögnin um rekstrarhæfi, sem hönnuðurinn leggur fram, verða vottuð af Flugöryggisstofnun Evrópu ásamt með lofthæfisvottuninni.

Þegar gögnin um rekstrarhæfi hafa verið samþykkt verða flugrekendur og þjálfunarstofnanir að nota þau á þjálfunarnámskeiðum sínum og í lista yfir lágmarksbúnað.

Búist er við að gögnin um rekstrarhæfi hjálpi til við að loka bilinu milli lofthæfis og starfrækslu.

Skýring

I. Almenn

1. Tilgangur þessa álits er að leggja til við framkvæmdastjórnina breytingar á reglugerð (EB) nr. 1702/2003¹, reglugerð (EB) nr. 2042/2003², reglugerð (EB) xxxx/2012³ og reglugerð (EB) 1178/2011⁴. Umfang þessarar reglusetningaraðgerðar er útlistað í skipunarbréfi (e. Terms of Reference eða ToR) 21.039 og er lýst nánar hér að neðan.
2. Álitið hefur verið samþykkt, eftir ferli sem tiltekið var af stjórn Flugöryggisstofnunar Evrópu (hér eftir nefnd 'stofnunin')⁵, í samræmi við ákvæði 19. greinar reglugerðar (EB) nr. 216/2008⁶ (hér eftir nefnd 'grunnreglugerðin').
3. Reglan sem lögð er til tekur tillit til þróunar Evrópusambands- og alþjóðalaga (ICAO), og samstillingar við reglur yfirvalda samstarfsaðila Evrópusambandsins eins og þær eru tilgreindar í markmiðum greinar 2 í grunnreglugerðinni. Tillagða reglan:
 - a. er yfir stöðlum og viðurkenndu verklagi Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (e. International Civil Aviation Organisation Standards and Recommended Practices – SARPs). Afrakstur ferlisins fyrir gögn um rekstrarhæfi, þjálfunarnámsskráin og grunnlistinn um lágmarksbúnað, eru nauðsynleg í tengslum við þjálfunarnámskeið og lista yfir lágmarksbúnað. Þeirra er einnig krafist í viðaukum 1 og 6 frá Alþjóðaflugmálastofnuninni. Hins vegar er kröfurnar um að framleiðandi loftfars útbúi gögn um rekstrarhæfi í tengslum við tegundaáritunarferlið ekki að finna í viðauka 8 frá Alþjóðaflugmálastofnuninni.
 - b. víkur á eftirtalinn hátt frá reglum flugmálastjórnar Bandaríkjanna og yfirvalda almenningssflugsamgangna í Kanada (e. US FAA and Transport Canada). Bæði flugmálastjórn Bandaríkjanna og yfirvöld almenningssflugsamgangna í Kanada hafa ferli til að meta rekstrarhæfi nýrra loftfarstegunda og afbrigða af loftfarstegundum. Niðurstöður þessa mats eru notaðar til að birta grunnlista yfir lágmarksbúnað frá stjórnvöldum sjálfum eða til að samþykkja þjálfunarnámskeið fyrir flugáhöfn og öryggis- og þjónustuliða. En matið krefst ekki skylduframlags frá loftfarsframleiðendum.
4. Núna er það á ábyrgð flugmálastjórnanna sjálfra að samþykkja gögn sem nauðsynleg eru fyrir örugga starfrækslu ákveðinnar tegundar loftfars; gögn eins og lágmarksnámsskrá

¹ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar nr. 1702/2003 frá 24. september 2003 sem fyrirskipar framkvæmdareglugerðir fyrir lofthæfis- og umhverfisvottanir loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, íhluta og búnaðar, svo og vottun hönnunar- og framleiðslufyrirtækja (Stjórnartíðindi Evrópu L 243, 27.9.2003, bls. 6). Reglugerð eins og henni var síðast breytt með reglugerð (EB) nr. 1194/2009 frá 30.11.09 (Stjórnartíðindi Evrópu L 321, 08.12.09, bls. 5)

² Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 frá 20. nóvember um viðvarandi lofthæfi loftfara og tengdra framleiðsluvara, íhluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði (Stjórnartíðindi Evrópu L 315, 28.11.2003, bls. 1). Reglugerð eins og henni var síðast breytt með reglugerð (EB) nr. 1149/2011 frá 21.10.11 (Stjórnartíðindi Evrópu L 298, 16.11.11, bls. 1)

³ 'Reglugerð um gögn um rekstrarhæfi', óbirt.

⁴ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1178/2011, frá 3. nóvember 2011 sem setur fram tæknilegar kröfur og stjórnsýsluferla tengda flugrekstri samkvæmt reglugerð (EB) nr. 216/2008 frá Evrópuþinginu og ráðinu (Stjórnartíðindi Evrópu L 311, 25.11.2011, bls. 1).

⁵ Ákvörðun stjórnarinnar varðandi ferlið sem Stofnunin skal beita við útgáfu álita, vottunarforskrifta og leiðbeiningarefnis (reglusetningarferli). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

⁶ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20. febrúar 2008 um almennar reglur á sviði almenningssflugs, stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, og afnám tilskipunar Evrópuráðsins 91/670/EEB, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002, og tilskipunar 2004/36/EB (Stjórnartíðindi L 79, 19.03.2008, bls. 1). Reglugerð var síðast breytt af reglugerð nr. 1108/2009 frá 21. október 2009 (Stjórnartíðindi Evrópu L 309, 24.11.2009, bls. 51).

fyrir tegundaáritun flugmanns, tegundaáritun öryggis- og þjónustuliða, og grunnlistann um lágmarksbúnað. Til að auka samræmi ákváðu meðlimir Flugöryggissamtaka Evrópu að fylgja einu samþykktarferli sem allir væru sammála um – samráðshópi um rekstrarmat (e. Joint Operations Evaluation Board – JOEB). Hver samráðshópur var stofnsettur í hverju tilviki fyrir sig og samsettur af viðeigandi hagsmunaaðilum, þar á meðal yfirvöldum sem ekki tilheyrðu Flugöryggissamtökum Evrópu eins og við átti, til að rannsaka rekstrarskilýrði fyrir notkun loftfarstegundar. Á grundvelli þeirrar vinnu voru lagðar fram tillögur um tegundapjálfun og grunnlista yfir lágmarksbúnað. Ferli samráðshópsins undir merkjum Flugöryggissamtaka Evrópu var valkvæmt ferli. Þrátt fyrir slíkt samráð varð hvert og eitt stjórnvald að taka upp tillögurnar í laga- og stjórnáskilsluverk sitt. Þess vegna geta lokaniðurstöðurnar verið aðrar en tillögurnar sem komu úr ferlinu. Eftir að Flugöryggissamtök Evrópu voru lögð niður árið 2008, hélt vinna samráðshópsins áfram undir merkjum stofnunarinnar með samþykki stjórnvalda, sem aðild áttu að Flugöryggissamtökum Evrópu. Hún var áfram valkvæm.

5. Ferlið tók ekki til mats á lágmarksnámsskrá fyrir tegundaáritun viðhaldsvottunarstarfsfólks. Þess vegna voru þjálfunarnámsskeið þróuð og samþykkt fyrir það starfsfólk. Þau voru á ábyrgð stjórnvalda í löndunum og fylgdu almennum kröfum í lið-66. Þessi námsskeið gátu verið mismunandi, ekki aðeins í lengd heldur einnig í viðfangsefni.
6. Einn megintilgangur kerfis Flugöryggisstofnunar Evrópu var að auka samræmingu. Þess vegna lagði stofnunin til í álit sínu, nr. 3/2004⁷ þar sem grunnreglugerðinni var breytt, að starfræksluupplýsingar tengdar tegundum, eins og þær upplýsingar sem þróaðar voru í ferli samráðshópsins um rekstrarmat, skyldu vera skylda fyrir öll loftför sem starfrækt væru af flugrekendum innan ESB. Hægt var að ná þessu fram með ákvörðun stofnunarinnar, sem grundvölluð var á breytingu á grunnreglugerðinni. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins taldi hins vegar að stofnunin gæti einungis tekið slíka ákvörðun ef hún beinlínis vísar í þann hlut sem hún er tengd (einstök ákvörðun með skýrum viðtakanda). Samkvæmt túlkun sinni á EB-sáttmálanum og lögspeki Evrópudómstólsins geta stofnanir ekki sett almenna bindandi staðla. Tillögunni um breytingu á grunnreglugerðinni var því breytt svo að stofnunin gæti samþykkt þessa viðbótarþætti með því að tengja þá við tegundaáritun loftfarsins.
7. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins aðlagði álit stofnunarinnar nr. 3/2004 þannig að tekið var tillit til lagatakmarkana, sem nefndar voru hér að ofan, og lagði til að viðbótarlýsingar fyrir starfrækslu loftfars skuli ákvarðaðar sem hluti af vottun framleiðslunnar. Í framhaldi var eftirfarandi þáttum bætt við grein 5(5)(e) í grunnreglugerðina:
 - (iv) *lágmarksnámsskrá fyrir tegundaáritun viðhaldsvottunarstarfsfólks til að tryggja fylgni við málsgrein (2)(f);*
 - (v) *lágmarksnámsskrá fyrir tegundaáritun flugmanns og hæfi tengdra herma, til að tryggja fylgni við grein 7;*
 - (vi) *grunnlista um lágmarksbúnað, eins og viðeigandi er, og viðbótar lofthæfislýsingar fyrir viðkomandi tegund starfrækslu, til að tryggja fylgni við grein 8’.*
8. Þessi ákvæði voru tekin upp með þeim hætti af löggjafanum. Viðfangsefni þessa álits er að skilgreina skilyrðin fyrir innleiðingu þessara ákvæða.

⁷ Álit nr. 3/2004 frá Flugöryggisstofnun Evrópu um breytingar á reglugerð (EB) nr. 1592/2002 frá Evrópuþinginu og ráðinu um sameiginlegar reglur á sviði almenningsflugs og stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, til að útvíkka umfang hennar yfir stjórnun leyfisveitinga til flugmanna, starfrækslu loftfara og loftfara frá þriðja ríki, 16. desember 2004. (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004>).

II. Samráð

9. Tilkynning um fyrirhugaða breytingu (e. Notice of Proposed Amendment - NPA) 2009-01⁸ sem innihélt drög að álitum fyrir reglugerð framkvæmdastjórnarinnar sem breytir reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) 2042/2003 var gefin út á vefsíðu stofnunarinnar (<http://www.easa.europa.eu>) þann 16. janúar 2009.
10. Á lokadegi, hinn 30.06.09, hafði stofnunin fengið 1011 athugasemdir frá 80 flugmálastjórnnum ríkja, fagstofnunum og einkafyrirtækjum.
11. Til að geta tekist á við þessar athugasemdir kom stofnunin á laggirnar rýnihóp. Hópurinn samanstóð af meðlimum uppkastshópsins, auk tveggja sérfræðinga til viðbótar. Heildarsamsetning uppkastshópsins var birt, ásamt með uppfærðu skipunarbréfi 21.039. Hann samanstóð af sérfræðingum frá framleiðsluiðnaðinum, flugrekendasamtökum, samtökum flugstarfsfólks, Flugöryggisstofnun Evrópu og flugmálastjórnnum í einstökum löndum. Rýnihópurinn hittist þrisvar 2009 og 2010. Öll meginviðfangsefni voru rædd ítarlega í hópnum, og jafnvel þó að ekki væri hægt að ná fullri samstöðu um öll málefni útbjó stofnunin viðbragðsskjalið við athugasemdum (e. comment response document – CRD) og annan texta þannig að tekið var tillit til allra skoðana viðkomandi sérfræðinga. Tækifærið var notað og innleiddar breytingar á texta reglugerðar nr. 1702/2003 sem tóku mið af síðustu breytingunum á reglugerð nr. 216/2008, eins og þær endurspeglast í reglugerð nr. 1108/2009. Í nýju greinum 18 og 19 er fellt út hugtakið 'lofthæfireglur' og þess vegna var hugtakið 'vottunarforskriftir' sett inn kerfisbundið í staðinn í reglugerð 1702/2003.
12. Viðbragðsskjalið við athugasemdum fylgdi ekki hefðbundnu sniði. Vegna þess mikla fjölda athugasemda, sem barst, og breytinga á uppbyggingu textans vegna þess að athugasemdirnar voru felldar inn, taldi stofnunin óhagkvæmt að skrifa viðbragð við hverri einstakri athugasemd. Þess vegna ákvað stofnunin að bregðast við athugasemdunum með öðrum hætti. Sá háttur var að gefa ágríp af athugasemdunum. Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins og stjórn stofnunarinnar samþykktu þessa aðferð í september 2009. Allar athugasemdir voru staðfestar og ágríp gefið af þeim í ágrípi af athugasemdum, ásamt með almennum viðbrögðum stofnunarinnar. Textinn, sem fylgdi, var birtur í viðauka 1 við þetta viðbragðsskjal við athugasemdum. Hann sýndi breytingarnar samanborið við núverandi reglu. Viðbragðsskjalið við athugasemdum var birt þann 13. maí 2011. Meginbreytingarnar, samanborið við tilkynninguna um fyrirhugaða breytingu, voru eftirfarandi:
 - a. Í tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu var gert ráð fyrir sérstöku leyfi fyrir samþykki á rekstrarhæfisþáttum. Í viðbragðsskjalinu var hugmyndin um sérstakt leyfi lögð til hliðar. Tillagan er breytt þannig að rekstrarhæfisþættirnir eru samþykktir sem rekstrarhæfisgögn í tegundavottun (e. type certificate – TC) loftfars eða viðbótartegundavottun (e. supplemental type certificate – STC).
 - b. Í tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu voru flugrekendur og þjálfunarstofnanir skyldug hvað varðaði alla samþykktu rekstrarhæfisþætti, þegar útbúin voru þjálfunarnámskeið og listar yfir lágmarksbúnað. Þessi nálgun hefur breyst að verulegu leyti. Í viðbragðsskjalinu við athugasemdum er gert ráð fyrir ákveðnum kjarna rekstrarhæfisgagna, sem flugrekendur og þjálfunarstofnanir verða að fylgja, en einnig fjölda rekstrarhæfisgagna, sem munu falla undir flokkinn viðurkennd aðferð til að uppfylla kröfur (e. Acceptable Means of Compliance – AMC). Flugrekendur og þjálfunarstofnanir munu ekki geta vikið frá skylduhluta rekstrarhæfisgagnanna, nema með breytingu sem stofnunin samþykkir. En þau geta vikið frá þeim hlutum rekstrarhæfisgagnanna, sem ekki falla undir skylduhlutann, undir eftirliti lögbærs (í landi⁹) stjórnvalds, og notað aðra viðurkennda aðferð til að uppfylla kröfur.

⁸ Sjá reglugerðasafn á http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

⁹ Ef um er að ræða umsækjendur utan ESB, er stofnunin lögbæra stjórnvaldið.

- c. Ekki var sérlega ljóst í tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu hvort hugtakið um rekstrarhæfisgögn og rekstrarhæfisþætti ætti við um annað en flókin vélknúin loftför. Þetta hefur verið skýrt betur í viðbragðsskjalinu við athugasemdum. Meginniðurstaðan er sú að flestir þættir um rekstrarhæfisgögn eiga ekki við um loftfarið sem er í flokknum annað en flókið vélknúið. Nánar:
- Krafan um að leggja fram lágmarksnámsskrá fyrir tegundþjálfun flugmanna og viðhaldsstarfsfólks á einungis við þegar loftfarið hefur tegundavottun. Lítil loftför falla sjálfgefið í flokka- eða hópavottun. Hins vegar getur stofnunin ákveðið, í hverju tilviki fyrir sig, að tegundavottun sé nauðsynleg, vegna afkasta, hönnunar eða annarra eiginleika sem krefjast sérstakrar þjálfunar. Fyrir flest lítil loftför á slíkt ekki við og þau munu haldast í flokka- eða hópavottun. Það mun tilheyrja leyfisferlinu fyrir rekstrarhæfisgögn hvort að ný loftfarstegund á að hafa tegundavottun eða flokkavottun. Stofnunin mun að lokum ákveða þetta. Matið byggir á hlutlægum mælikvörðum sem verða í leiðbeiningarefni. Þegar ekki er þörf á einstakri tegundavottun fyrir loftfarið þýðir það að ekki er krafist viðeigandi rekstrarhæfisþátta¹⁰.
 - Hermigagna er einungis krafist þegar námsskráin fyrir tegundþjálfun flugmanns felur í sér notkun flugherma með fullri hreyfingu. Þetta er ekki vaninn fyrir lítil loftför.
 - Tegundagagna fyrir þjálfun öryggis- og þjónustuliða er einungis krafist þegar rekstarreglur krefjast þess að öryggis- og þjónustuliðar séu fyrir hendi þegar um er að ræða hámarksskipan farþegasæta¹¹. Lítil loftför hafa ekki þennan fjölda farþegasæta.
 - Krafan um að útbúa grunnlista um lágmarksbúnað á við um öll loftför sem hægt er að nota í almenningsflug því að viðeigandi flugrekendur verða að hafa lista yfir lágmarksbúnað fyrir þau loftför. Þetta þýðir þess vegna að krafist er grunnlista yfir lágmarksbúnað fyrir flest lítil loftför. Hins vegar mun stofnunin útbúa almennan grunnlista yfir lágmarksbúnað fyrir flesta flokka annarra en flókinna vélknúinna loftfara með útgáfu sérstakrar vottunarforskriftar. Þetta er gert til að lágmarka vinnu umsækjenda um tegundavottun. Umsækjendum um tegundavottun fyrir loftfar sem fellur í þessa flokka nægir að staðfesta að þessi almenni grunnlisti yfir lágmarksbúnað sé viðeigandi fyrir viðkomandi hönnun. Verið er að þróa vottunarforskrift með almennum grunnlista yfir lágmarksbúnað.
13. Á lokadegi, hinn 13.07.11, hafði stofnunin fengið 69 athugasemdir frá 23 flugmálastjórnnum ríkja, fagstofnunum og einkafyrirtækjum.
14. Í ljósi athugasemdanna voru eftirfarandi breytingar gerðar á tillögunum:
- a. Aðlögunarákvæði var bætt við forsiðureglugerðina fyrir áframhaldandi leyfisferli fyrir viðbótartegundavottanir og breytingar á tegundavottunum. Þetta ákvæði vantaði.
 - b. Felldar voru út vísanir í rekstrarhæfisgögn í liðum 21A.3 og 21A.3B sem tengdust atvikatilkynningum og lofthæfistilskipunum. Stofnunin tekur undir með athugasemdunum að þessar vísanir séu ónauðsynlegar vegna þess að um leið og rekstrarhæfisgögn verða hluti af tegundavottun má um leið túlka núverandi orðalag í liðum 21A.3 og 21A.3B þannig að það taki til atvika og ótraustra aðstæðna sem tengjast rekstrarhæfisgögnum.
 - c. Hugtakið um tilskipanir um öryggiseflingu (e. Safety Enhancement Directives – SED) hefur verið fellt niður. Þess vegna voru liðir 21A.3C og 21A.3D felldir úr

¹⁰ Umsækjandi getur alltaf að eigin frumkvæði lagt fram lágmarksþjálfunarnámsskrá fyrir tegundavottunarþjálfun, sem samþykkt er samkvæmt rekstrarhæfisgögnum.

¹¹ Nú fyrir hámarksskipan farþegasæta yfir 19.

tillöggunni. Stofnunin viðurkennir að hugtakið um tilskipanir um öryggiseflingu var flókið og ekki auðvelt að innleiða, en önnur reglugerðartæki voru tiltæk til að ná sama markmiði. Markmið hugtaksins um tilskipanir um öryggiseflingu var tvíþætt: það gerði stofnuninni kleift að innleiða nýjar lofthæfikerfur í tengslum við núverandi hönnun, þ.e. loftför sem nýlega voru framleidd, eða í notkun, og gerði stofnuninni mögulegt að krefjast breytinga á rekstrarhæfisþáttum. Síðarnefnda markmiðinu verður náð með því að nota tæki sem fyrir er; lofthæfistilskipanir (e. airworthiness directives – AD). Þar sem að rekstrarhæfisgögnin verða hluti af tegundavottuninni mun umfang 21A.3B, sem fæst við útgáfu lofthæfistilskipana, einnig taka til rekstrarhæfisgagna. Þannig að ef gera þarf skyndilegar breytingar á samþykktum rekstrarhæfisgögnum má gera það með því að gefa út lofthæfistilskipun.

Hægt verður að gera nýja lofthæfikerfur í tengslum við hönnun, sem fyrir er, með útfærslureglum, er styðjast við vottunarforskriftir. Það þýðir að gerð verður upphafleg útgáfa af nýjum viðauka við reglugerð 1702/2003, sem kallast liður-26, er mun taka upp núverandi ákvæði JAR-26¹². Liður-26 mun fjalla um hástigskröfuna, umfang hennar og gildistöku. Tæknileg atriði um hvernig á að sýna fylgni við þessa hástigskröfu munu verða í nýrri vottunarforskrift CS-26. Kröfurnar í lið-26 geta átt við flugrekendur, en einnig við þá sem hafa hönnunarleyfi, eftir því hvert tæknilegt innihald er. Í hvert sinn sem þarf að gera nýja lofthæfikerfu munu vera lagðar til breytingar á lið-26. Upphaflega útgáfan af lið-26, CS-26, og allar síðari breytingar munu fylgja hefðbundnu reglugerðarferli Flugöryggisstofnunar Evrópu.

- d. Möguleiki umsækjenda um tegundavottun á að biðja um sjálfviljuga staðfestingu á viðbótarrekstrarhæfisþáttum hefur verið skýrður í tillögðum breytingum á lið-21. Möguleikinn var fyrir hendi en var falinn undir almenna hugtakinu 'tegund flugrekstrar'. Hann er nú meira áberandi í reglutextanum.
- e. Felld hefur verið niður skylda þeirra sem höfðu tegundavottun hreyfils að útvega gögn til þeirra sem sóttu um tegundavottun loftfars svo hægt væri að ljúka rekstrarhæfisgögnum með gögnum tengdum hreyflum. Stofnunin viðurkennir að hægt sé að útfæra núverandi samkomulag milli handhafa og umsækjenda tegundavottana fyrir hreyfla þannig að slíkt taki til rekstrarhæfisgagna, án þess að sérstök krafa sé fyrir hendi í lið-21.
- f. Kröfurnar um flokkun breytinga hafa verið einfaldaðar. Þar sem að orðalagið var 'breytingar á tegundahönnun', hefur því verið breytt í 'breytingar á vottunarforskriftum'. Vegna þess að rekstrarhæfisgögn eru innifalin í tegundavottuninni en ekki í tegundahönnuninni, gerir þessi breyting kleift að einfalda textann. Sú staðreynd að reglan um flokkanir á breytingum á tegundahönnun og rekstrarhæfisgögnum sé sú sama þýðir ekki að stjórnsýslulega séu þær hluti af sama ferli. Til að áréttta þetta, er komið á laggirnar kröfur fyrir stofnunina í kafla B sem útskýrir að flokkun breytinganna á tegundahönnuninni og rekstrarhæfisgögnum er gerð í aðskildu lagi. Viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefni (e. Guidance Material – GM) verður þróað til að útskýra þetta frekar (sjá einnig málsgrein (g) að neðan). Breytingin að ofan í kröfunni um flokkun á breytingum gerir einnig kleift að einfalda möguleg réttindi fyrir handhafa hönnunarfyrrirtækjaleyfa (e. Design Organisation Approval – DOA). Núverandi réttindi til að leyfa minniháttar breytingar munu ná til breytinga á tegundahönnun og breytinga á rekstrarhæfisgögnum.
- g. Frestað er innleiðingu kröfunnar um að meta allar breytingar á tegundahönnun í tengslum við áhrif þeirra á rekstrarhæfisgögn. Henni er frestað í þrjú ár frá gildistöku reglugerðarbreytingarinnar. Aðilar innan atvinnugreinarinnar höfðu lýst

¹² Sameiginlegar flugmálakröfur JAR-26 voru notaðar í Flugöryggissamtökum Evrópu til að gera ákveðna viðbótarkröfur um lofthæfi fyrir starfrækslu sem krafist var af flugrekendum sem þurftu að sýna fylgni við JAR-OPS 1.

yfir miklum áhyggjum að þessari kröfu vegna viðbúinnar aukinnar stjórnsýslubyrðar til að eiga við ferlið við flokkun breytinga og samþykki. Þeir gerðu það jafnvel fyrir þann meginþorra breytinga sem hefðu ekki áhrif á rekstrarhæfisgögnin. Stofnunin hefur tekið tillit til þessara athugasemda og er sammála um að þörf sé á frekara leiðbeiningarefni til að flokka breytingar á rekstrarhæfisgögnum, sem og til að meta áhrif hönnunarbreytinga á rekstrarhæfisgögn. Hægt verður að þróa leiðbeiningarefnið þau þrjú ár meðan á aðlögunarferlinu stendur og hægt verður að byggja það á reynslunni sem fæst með samþykki upphaflegra rekstrarhæfisgagna. Meðan á aðlögunarskeiðinu stendur verður hægt að sækja um leyfi fyrir sjálfviljugum breytingum á rekstrarhæfisgögnum.

III. Innihald álits stofnunarinnar

A. Rekstrarhæfisgögn útbúin af umsækjendum um hönnunaleyfi

15. Eins og skýrt var hér að ofan, var hætt við upphaflegu hugmyndina um sérstakt leyfi sem næði til rekstrarhæfis auk tegundavottunar. Í stað hennar kom hugmyndin um rekstrarhæfisgögn sem innifalin væru í tegundavottuninni. Hugmyndin er þessi í hnotskurn:
16. Fyrir nýjar tegundir¹³, verður að leggja fram rekstrarhæfisþætti til samþykkis ásamt með umsókninni um tegundavottun. Umsækjandinn um tegundavottun mun verða að sýna fram á fylgni við viðeigandi tæknistaðla. Þessir staðlar eru innifaldir í vottunarforskriftum, sem stofnunin gefur út í samræmi við reglusetningarferlið. Vottunarforskrift (CS) skal vera fyrir sérhvern þátt: CS-MMEL, CS-FC (þjálfun fyrir tegundaáritun flugmanns) CS-SIM (flughermisþjálfunarbúnaður), CS-CC (tegundaþjálfun öryggis- og þjónustuliða) og CS-MCS (tegundaþjálfun viðhaldsvottunarstarfsfólks). Allar þessar vottunarforskriftir eru í þróun um þessar mundir og eru eða munu verða tiltækar til samráðs með útgáfu tilkynninga um fyrirhugaðar breytingar.
17. Umsækjandinn um tegundavottun þarf að sýna fram á fylgni við viðeigandi staðla fyrir alla þætti rekstrarhæfisgagna áður en hægt er að gefa út tegundavottun. Hins vegar verður hægt að fresta því að sýna fylgni við einn eða fleiri þætti tengda rekstrarhæfisgögnum fram til dagsetningar eftir útgáfu tegundavottunar en fyrir starfrækslu af hálfu flugrekanda innan ESB.
18. Þegar samþykkið liggur fyrir mun verða vísað í rekstrarhæfisgögnin í gagnaeyðublað fyrir tegundavottun (e. Type Certificate Data Sheet – TCDS), en gögnin sjálf verða í umsjón handhafa tegundavottunarinnar (svipað og leiðbeiningar fyrir áframhaldandi lofthæfi). Hægt þarf að vera að framvísa þáttum í rekstrarhæfisgögnunum til flugrekendanna og sérhvers aðila sem þarf að sýna fylgni við innihald þeirra, ef um það er beðið.
19. Umsækjandinn um upphafleg rekstrarhæfisgögn er handhafi tegundavottunarinnar. Handhafi rekstrarhæfisgagna eða sérhver annar lögbær aðili má leggja til breytingar á upphaflegu rekstrarhæfisgögnunum, að uppfylltum þeim skilyrðum sem tilgreind eru í lið-21 í undirlitum D eða E. Þetta þýðir að núverandi ákvæði um breytingar á tegundahönnun munu einnig eiga við um breytingar á rekstrarhæfisgögnum. Þegar breyting er þróuð skal umsækjandinn sannreyna hvort breytingin hefur áhrif á einn eða fleiri samþykka þætti rekstrarhæfisgagnanna. Ef hún hefur áhrif á þætti rekstrarhæfisgagnanna (til dæmis ef tæki í stjórnklefa og rafeindabúnaður loftfars eru uppfærð, þannig að þörf er á viðbótarþjálfun flugmanna, eða endurmenntun þeirra), skal umsækjandinn einnig leggja fram tilskyldar breytingar á rekstrarhæfisgögnum með umsókn sinni. Eins og skýrt var frá í umræðu um breytingar á tillögunni í kjölfar viðbragða í viðbragðsskjalinu við athugasemdum, er kröfunni um að meta allar hönnunarbreytingar í ljósi áhrifa þeirra á rekstrarhæfisgögn frestað í þrjú ár.

¹³ Ný tegund þýðir loftfarstegund þar sem umsókn um tegundavottun berst eftir að gildistöku breytingar á reglugerð 1702/2003 í kjölfar þessa álits.

B. Notkun flugrekenda og þjálfunarstofnana á rekstrarhæfisgögnum

20. Flugrekendur og þjálfunarstofnanir verða að nota samþykktu gögnin um rekstrarhæfi á sem grundvöll á þjálfunarnámskeiðum sínum og í lista yfir lágmarksbúnað. Samþykkt hermigögn verða notuð til að meta flugherma og þau eru því nauðsynleg fyrir þá sem starfrækja flugherma. Eins og skýrt var hér að ofan, mun hluti rekstrarhæfisgagnanna verða skylda fyrir flugrekendur og þjálfunarstofnanir og hluti mun ekki verða skylda og vera í formi viðurkenndra aðferða til að uppfylla kröfur. Þess vegna þurfa reglurnar og viðurkenndur aðferðirnar til að uppfylla kröfur er lúta að tegundþjálfun og listum yfir lágmarksbúnað, að því leyti er þau fást við flugrekendur og þjálfunarstofnanir, á tengslum við rekstrarhæfisgögnin að halda. Í lokatexta uppkasts að leyfisreglna um flugáhöfn¹⁴ hafði flestum þessara tengsla við rekstrarhæfisgögnin verið komið á. Hins vegar vantaði sum þessara tengsla og auk þess voru upptökuákvæði ekki fyrir hendi. Í drögunum að starfrækslureglunum¹⁵ voru flest þessara tengsla fyrir hendi til bráðabirgða, og ekki með ákveðnum hætti. Þess vegna þarf að slípa þessi ákvæði frekar. Auk þess eru upptökuákvæði enn ekki fyrir hendi. Í nýlegri breytingu á lið-66¹⁶ voru engin tengsl við rekstrarhæfisgögnin fyrir hendi. Þetta álit hefur þess vegna að geyma tillagðar breytingar á þessum reglugerðum til að útbúa, bæta eða skýra nauðsynleg tengsl við rekstrarhæfisgögn og útbúa nauðsynleg upptökuákvæði. Að sjálfsgöðu fást þessar breytingar aðeins við skylduhlutann á rekstrarhæfisgögnunum, af því að tengslin við þann hluta rekstrarhæfisgagnanna, sem ekki eru skyldug, verða fyrir hendi í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur, sem stofnunin gefur út.

C. Starfsleyfi til starfandi stofnana og upptökuákvæði

21. Þörf er á starfsleyfum til starfandi stofnana og upptökuákvæðum til að tryggja snurðulausa innleiðingu nýju reglnanna. Markmiðið er að takmarka stjórnarsýslubyrðar atvinnugreinarinnar og stjórnvalda og raska ekki þeirri starfsemi sem fram fer um þessar mundir.
22. *Starfsleyfi til starfandi stofnana fyrir handhafa tegundavottunar:* Allar skýrslur samráðshóps um rekstarmat fá sjálfkrafa undanþágu hvað varðar efnið sem samsvarar rekstrarhæfisgögnunum eins og krafist er og/eða leyft samkvæmt lið-21.
23. *Starfsleyfi til starfandi stofnana fyrir flugrekendur/þjálfunarstofnanir:* Starfsleyfi gilda fyrir þjálfunarnámskeið fyrir tegundavottun, flughermahæfi og lista yfir lágmarksbúnað, sem hafa hlotið leyfi eða samþykki í viðkomandi landi.

Þegar rekstrarhæfisgögn (ný, gildandi starfsleyfi, eða uppfærð) eru útbúin fyrir tegundina, skulu flugrekendur/þjálfunarstofnanir hafa að lágmarki 2 ár eftir að rekstrarhæfisgögnin eru samþykkt til að aðlaga þjálfunarnámskeið sín að skylduhluta rekstrarhæfisþáttanna. Hvað varðar þróun á nýju þjálfunarnámskeiði¹⁷ væri skylda að nota rekstrarhæfisgögn, ef þau eru tiltæk. Ef þjálfunarnámskeið er ekki fyrir hendi, skal koma því á laggirnar í samræmi við reglur í lið-FCL, lið-OPS eða lið-66, í þessari röð.

Hvað varðar aðlögun listans yfir lágmarksbúnað að ítarlegri ákvæðum í grunnlista yfir lágmarksbúnað er hámarkstími 90 dagar; þetta er staðaltíminn sem á þegar við í núverandi reglum. Ef ekki er til grunnlisti yfir lágmarksbúnað, sem Flugöryggisstofnun Evrópu hefur samþykkt, má listinn yfir lágmarksbúnað (nýr eða breyttur) byggja á grunnlistanum yfir lágmarksbúnað eins og hann er samþykktur af lögbæra stjórnvaldi flugrekenda.

Útbúin rekstrarhæfisgögn hafa ekki áhrif á núverandi hæfi flugherma.

¹⁴ Ný regla sem EB er að taka upp um þessar mundir.

¹⁵ Ný regla sem EB er að taka upp um þessar mundir.

¹⁶ Innifalin í reglugerð (EB) 1149/2011, sem breytir reglugerð (EB) nr. 2042/2003.

¹⁷ Ný fyrir flugrekenda/þjálfunarstofnun.

24. *Uppfærsla fyrir handhafa tegundavottunar:* Uppfærsla er ferli til að útbúa samþykkt rekstrarhæfisgögn fyrir loftfarstegund sem hefur þegar verið vottuð. Uppfærsluferlið er létt ferli miðað við upphaflegt samþykki fyrir rekstrarhæfisgögn fyrir nýja tegund.

Umsókn um uppfærslu er skylda fyrir loftfarstegundir sem enn eru í framleiðslu og seldar eru til flugrekenda innan ESB¹⁸. Lokafresturinn er að fá samþykki innan 2 ára eftir breytingu á lið-21. Ekki er þörf á uppfærslu fyrir lágmarksnámsskrá fyrir þjálfun tengda tegundavottun viðhaldsvottunarstarfsfólks og frumgögn loftfarsvottunar til að styðja við hlutlægt mat á flughermum, en hægt er að gera þetta með sjálfviljugum hætti. Þegar tegund er aftur sett í framleiðslu eftir að framleiðsla hefur legið niðri, skulu rekstrarhæfisgögnin samþykkt áður en flugrekandi innan ESB hefur starfrækslu loftfarsins.

Uppfærsla er valfrjáls fyrir aðrar tegundir sem ekki eru lengur framleiddar og fyrir þættina sem ekki er krafist.

25. *Áframhaldandi vottanir:* Loftfarstegundir, afbrigði eða viðbótartegundavottanir, þar sem vottun er í gangi á dagsetningu breytingar á lið-21, geta ekki notið starfsleyfisins vegna þess að ekki er fyrir hendi formlegt skjal/vottun sem starfsleyfið getur tekið til. Því munu viðeigandi umsækjendur þurfa að bæta við umsókn sína um tegundavottun til Flugöryggisstofnunar Evrópu þannig að rekstrarhæfisgögnin séu innifalin. Hins vegar, ef umsækjandinn hafði þegar sótt um OEB-mat, mun það starf sem þegar hefur verið unnið samkvæmt OEB-ferlinu þegar farið er fram í OSD-ferlið verða samþykkt án frekari staðfestinga. Umsækjandinn um áframhaldandi tegundavottun getur ákveðið að bæta við umsóknina þannig að hún taki einnig til rekstrarhæfisgagna um leið og breytta reglugerðin tekur gildi. Í öllu falli skyldi OSD-leyfið fengið innan 2 ára frá gildistöku nýju reglunnar, eða áður en loftfarið er starfrækt af flugrekenda innan ESB, ef það er eftir 2 ára tímarammann.
26. *Samþykki hönnunarfyrtækja (e. Design Organisation Approvals – DOA):* Þegar tegundavottun inniheldur rekstrarhæfisgögn, annað hvort vegna starfsleyfis til starfandi stofnana eða uppfærslu, skal handhafi tegundavottunar fá samþykki fyrir útfærslu á umfangi samþykkis hönnunarfyrtækja, eða öðru verklagi en samþykki hönnunarfyrtækja, eins og við á þannig að tekið sé tillit til rekstrarhæfis, inna tveggja ára eftir gildistöku reglunnar.
- Nýir umsækjendur um tegundavottun sem verða að hafa rekstrarhæfisgögn í umsókn sinni skulu fá viðbót við umfang samþykkis hönnunarfyrtækja eða annars verklags en samþykki hönnunarfyrtækja, áður en rekstrarhæfisgögn eru samþykkt.
27. Frestað er innleiðingu kröfunnar um að meta allar breytingar á tegundahönnun í tengslum við áhrif þeirra á rekstrarhæfisgögn. Henni er frestað í þrjú ár frá gildistöku reglugerðarbreytingarinnar. Meðan á aðlögunarskeiðinu stendur verður hægt að sækja um leyfi fyrir sjálfviljugum breytingum á rekstrarhæfisgögnum.

IV. Mat á áhrifum reglugerðarinnar

28. Markmið þessa mats á áhrifum reglugerðarinnar er að greina mikilvægustu áhrifin, sem viðbúin eru, í kjölfar reglunnar, eins og tillagt er í þessu áliti og dregið saman í kafla III. hér að ofan.

Athafnasvið sem verða fyrir áhrifum

29. Þeir geirar innan samfélagsins í almenningsflugi, er heyra undir verkvið stofnunarinnar og verða fyrir áhrifum:
- ESB hæft starfslið: flugmenn, öryggis- og þjónustuliðar og starfsfólk í viðhaldsvottun;

¹⁸ Þetta þýðir að þegar framleiðslu lýkur, en hefst aftur síðar, er þörf á rekstrarhæfisgögnum.

- b. handhafar tegundavottunar loftfars og umsækjendur um tegundavottun (ESB og utan ESB);
- c. umsækjendur um viðbótartegundavottun (ESB og utan ESB);
- d. Flugrekendur innan ESB og eigendur loftfara;
- e. Þjálfunarstofnanir (ESB og utan ESB);
- f. Framleiðendur flugherma og flugrekendur (ESB og utan ESB);
- g. Samþykktar þjálfunarstofnanir (ESB og utan ESB);
- h. Lögbær stjórnvöld (Flugöryggisstofnun Evrópu og flugmálastjórnir í ríkjum).

Áhrif

Öryggisáhrif

30. Nokkur atvik og slys hafa orðið undanfarinn áratug þar sem þjálfunarskortur áhafnar eða vanbúnaður í grunnlistanum yfir lágmarksbúnað voru talin orsakarvaldur eða áhrifaþáttur. Vegna þessa hafa flugslysaneindir í viðkomandi ríkjum gert tillögur til stofnunarinnar um hvernig hægt er að bæta reglur er tengjast þjálfun og grunnlista yfir lágmarksbúnað. Með því að loka bilinu milli vottunar-, starfrækslu- og viðhaldsferla, er búist við að hugtakið um rekstrarhæfisgögn nýtist til að takast á við þessar öryggistillögur.
31. Helstu og nýjustu öryggistillögurnar eru nefndar hér að neðan.
- a. *1. júní 2009, Air France flug 447, A330, Atlantshafið*
Tillaga: 'BEA leggur til að Flugöryggisstofnun Evrópu rýni í innihald eftirlits- og þjálfunaráætlana og geri sérstaklega skylt að stofnsetja sértækar og reglulegar æfingar sem ætlaðar eru til að þjálfa handvirka stjórn loftfars við ofris og viðréttingu eftir ofris, þar á meðal í mikilli hæð.'
 - b. *25. febrúar 2009, Turkish Airlines flug 1951, B737, Amsterdam Schiphol-flugvöllur*
Tillaga: 'DGCA, ICAO, FAA og EASA ættu að breyta reglugerðum sínum þannig að flugfélög og flugþjálfunarstofnanir sjái til þess að endurteknar þjálfunaráætlanir feli í sér viðréttingu úr ofrisi í aðflugi.'
 - c. *27. nóvember 2008, XL Airways, A320, Perpignan*
Tillaga: 'BEA leggur til að Flugöryggisstofnun Evrópu, í samráði við framleiðendur, bæti þjálfunaræfingar og tækni í tengslum við aðflug-að-ofrisi til að tryggja stjórn flugvélarinnar í skurðstefnu.'
 - d. *20. ágúst 2008, Spanair flug 5022, MD-82, Madrid-Barajas-flugvöllur*
Tillaga: 'Lagt er til að Flugöryggisstofnun Evrópu breyti hlut 30.8 í grunnlistanum yfir lágmarksbúnað fyrir Boeing DC-9, MD-80, MD-90 og B-17 tegundir flugvéla til skoða möguleikann á að senda ekki flugvél af stað með galla sem innifelur RAT-hitastigsnema á jörðu niðri, og ef hún er send af stað, að skýr vísun sé í viðhalds- og starfræksluleiðbeiningum, sem og í aðra hluti í grunnlistanum yfir lágmarksbúnað sem geta verið tengdir viðkomandi galla.'
Tillaga: 'Lagt er til að Flugöryggisstofnun Evrópu útbúi kröfur fyrir flugherma, þannig að þjálfun í hermunum nái til viðvarandi ofriss í flugtaki og endurskapi aðstæður sem gætu náð umfram takmarkanir fluggrammans.'
 - e. *9. júlí 2006, S7 Airlines flug 778, A310, Irkutsk-flugvöllur*
Tillaga: 'Lagt er til að Flugöryggisstofnun Evrópu og önnur vottunarstjórnvöld ásamt með framleiðendum stórra flutningaloftfara: rýni í mannlega þætti sem tengjast aðstæðum við upphaf flugferðar og starfræksluverklag ef einn knývendir verður óstarfhæfur, til að forðast að spyrna áfram gerist fyrir slysi.'

f. 21. september 2005, Robinson R22 F-GRIB

Tillaga: 'Flugöryggisstofnun Evrópu skyldi flugmenn til að gangast undir þjálfun í sérstökum eiginleikum R22 Mariner þegar hann er útbúinn flotlendingarbúnaði.'

32. Eftirfarandi rannsóknir í Evrópu og Bandaríkjunum hafa sýnt fram á þörfina á að loka bilinu milli vottunar-, starfrækslu- og viðhaldsferla:
- 'Rannsókn á vottunarferli flugvéla í almenningsflugi, mat á völdum vottunar-, starfrækslu- og viðhaldsferlum loftfara, Flugmálastjórn Bandaríkjanna, mars 2002.' Niðurstöður og athuganir rannsóknarinnar, sem Flugmálastjórn Bandaríkjanna gerði árið 2001, varða samþættingu vottunar-, viðhalds- og starfræksluferla.
 - 'Skýrsla Flugmálastjórnar Bandaríkjanna um samþættingu flugáhafnar og nútímakerfa í stjórnklefum, 18. júní 1996¹⁹'. Skýrslan frá 1996 gerði einnig athugasemdir við ferlið fyrir viðbótartegundavottun (t.d. skort á meðvitund um hönnun stjórnklefa, eða starfræksluferla, sem notaðar eru.
 - 'Teymisskýrsla frá öryggisteymi í almenningsflugsamgöngum um missi stjórnar frá 15. febrúar 2003'²⁰ hefur að geyma öryggistillögur tengdar 'öruggum ferlum sem ætti að þróa til að tryggja að starfslið í flugi og viðhaldi viti af og innleiði nauðsynlegar starfræksluupplýsingar með skilvirkum hætti.'
33. Með innleiðingu reglna varðandi tegundþjálfun fyrir starfslið og grunnlista yfir lágmarksbúnað í formi rekstrarhæfisgagna sem er skyldulágmark fyrir alla flugrekendur og þjálfunarstofnanir, ásamt með samræmingarvinnu, er búist við að öll þjálfunarnámskeið og listar yfir lágmarksbúnað fái samþykki samkvæmt sama staðli.
34. Ábyrgð verður betur skilgreind þannig að ekkert bil verður í ábyrgðarskyldu tengdri lágmarksnámsskrá fyrir tegundavottunarþjálfun og grunnlista yfir lágmarksbúnað:
- Handhafi tegundavottunar loftfarsins mun bera ábyrgð á að útbúa upphafleg rekstrarhæfisgögn með öllum nauðsynlegum þáttum. Stofnunin telur að handhafi tegundavottunarinnar sé best til þess fallinn að þróa þessa þætti vegna þess að hann hefur allar nauðsynlegar bakgrunnsupplýsingar sem eru tiltækar úr hönnunar- og lofthæfiefingum. Til dæmis er nauðsynlegt að hafa innsýn inn í öryggisgreiningu kerfis í loftfari þegar þróa á öruggan grunnlista yfir lágmarksbúnað. Þess vegna er einnig talið að það hafi jákvæð áhrif á öryggi að handhafi tegundavottunar sé gerður ábyrgur fyrir þáttum um rekstrarhæfi.
 - Á sama tíma mun það að stofnunin er gerð ábyrg fyrir samþykki á lágmarksnámsskrá og grunnlistanum yfir lágmarksbúnað tryggja að sérþekking sem notuð var fyrir lofthæfissamþykki hönnunarinnar sé einnig fyrir hendi.
 - Frumkvæð nálgun verður fyrir hendi í tengslum við öryggisþætti í tegundþjálfun og grunnlistann yfir lágmarksbúnað. Innleitt verður hugtakið um 'áframhaldandi rekstrarhæfi': Sendandi rekstrarhæfisgagnanna mun vera ábyrgur fyrir áframhaldandi gildi samþykktra þátta um rekstrarhæfi. Skýrt verður að þessi ábyrgi aðili skulu vaktá reynsluna með því að nota samþykkta þætti og mun þurfa að bregðast við ef öryggisatvik verða. Við verstu aðstæður, þegar um er að ræða bráðahættu, getur stofnunin gefið út lofthæfistilskipanir til að leiðrétta vankanta í rekstrarhæfisgögnum sem flugrekandi þarf að innleiða. Loks mun reglan einnig krefja þriðju aðila, sem gera hönnunarbreytingar (viðbótartegundavottun), um að huga að áhrifum hönnunarbreytingarinnar á rekstrarhæfisgögn og, ef nauðsynlegt þykir, að leggja til breytingar á þáttum í rekstrarhæfisgögnum.
35. Heilt yfir litið munu rekstrarhæfisgögnin tryggja samræmdan og háan staðal fyrir áhafnarþjálfun og grunnlista yfir lágmarksbúnað, sem og skýra ábyrgðarskyldu í þessum

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

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

ferlum. Búist er við að öryggisávinningur af þessu verður töluverður og hjálpa til við að tryggja samræmt og hátt öryggisstig.

Efnahagsleg áhrif á atvinnugreinina

Innleiðing rekstrarhæfisgagna er talin munu hafa í för með sér viðbótarkostnað fyrir handhafa tegundavottunar og viðbótartegundavottunar, sem og umsækjendur um slíkt. Þennan kostnað má yfirfæra að hluta eða að öllu leyti yfir á viðskiptavinum í verðlagi á söluvöru þeirra eða gögnum.

Hins vegar mun það ekki hafa áhrif á heildarkostnað innan atvinnugreinarinnar. Skipta má kostnaði fyrir handhafa og umsækjendur tegundavottunar og viðbótartegundavottunar í þrjá hluta:

- kostnaðinn við þróun á rekstrarhæfisgögnum auk vottunar;
- kostnaðinn við að uppfæra rekstrarhæfisgögnin; og
- kostnaðinn við að framlengja samþykki hönnunarfyrirtækja (e. design organisation approvals – DOA).

Kostnaðinn við þróun og vottun rekstrarhæfisgagna og má svo aftur skipta upp í kostnaðinn við nýjar umsóknir og kostnaðinn við lögboðnar uppfærslur. Hvað alla kostnaðarþætti varðar verður að taka tillit til þess að núverandi valfrjálsa OEB-ferlið hefur nú þegar verið innleitt hjá flestum handhöfum tegundavottunar og viðbótartegundavottunar. Greiningin á kostnaðaráhrifum mun þess vegna verða að horfa á *viðbótarkostnað* sem tilkominn er vegna tillagna um rekstrarhæfisgögn í þessu álit samantekið við núverandi ESB-ferli.

36. Búist er við takmörkuðum kostnaðaráhrifum fyrir notendur rekstrarhæfisgagna (þ.e. flugrekendur og þjálfunarstofnanir). Í stað þess að nota gögn úr OEB-skýrslum, öðrum veitum eða sjálfsprottnum gögnum, munu þeir nota rekstrarhæfisgögnin. Reyndar mun það, að rekstrarhæfisgögnin eru tiltæk, geta haft jákvæð efnahagsleg áhrif á þá. Þeir geta notað rekstrarhæfisgögnin sem grundvöll þegar ný þjálfunarnámskeið eru þróuð og listar yfir lágmarksbúnað. Þannig má lækka þróunarkostnað. Einhver viðbótarkostnaður verður við að breyta núverandi þjálfunarnámskeiðum og listum yfir lágmarksbúnað þannig að þeir sýni fylgni við rekstrarhæfisgögnin. Hins vegar er upptökuskeiðið fyrir þetta 4 ár, þannig að búist er við að slík uppfærsla muni fylgja náttúrulegri uppfærsluhringrás gagnanna.

Til að gefa ágríp af kostnaðarstærðum verður í eftirfarandi köflum litið nánar á stærri þættina sem minnst var á hér að ofan.

Þróun rekstrarhæfisgagna og vottunarkostnaður fyrir nýjar tegundavottanir

37. Stórar flugvélar og flóknar þyrilknúar vélar. Aðferðin um þessar mundir er að allir umsækjendur um tegundavottun Flugöryggisstofnunar Evrópu fyrir stóra flugvél eða flókna þyrilknúna vél sækja einnig um OEB-mat sjálfviljugir. Þetta OEB-mat inniheldur yfirleitt²¹ námsskrá fyrir tegundþjálfun flugmanns, þjálfun öryggis- og þjónustuliða, flughermigögn og grunnlistann yfir lágmarksbúnað. Þess vegna verður viðbótarkostnaðurinn, þegar hugtakið um lögboðin rekstrarhæfisgögn verður innleitt, takmarkaður við kostnaðinn við námsskrána fyrir þjálfun viðhaldsstarfsfólks í tegundavottun og sértæk tegundagögn fyrir þjálfun öryggis- og þjónustuliða, í nokkrum tilvikum hvað varðar stórar flugvélar þar sem þjálfun öryggis- og þjónustuliða var ekki hluti af OEB-matinu. Flestar flóknar þyrilknúar vélar hafa hámarksskipan farþegasæta sem er minni en 20 og þess vegna er ekki þörf á öryggis- og þjónustuliðum og engin þörf á að þróa þjálfunargögn.

²¹ Nokkur loftför, sem ekki voru hönnuð á Vesturlöndum, undirgengust ekki fullt OEB-mat, en í þeim tilvikum sáu flugmálastjórnir í viðkomandi löndum um matið. Áhrifin á heildarkostnað atvinnugreinarinnar eru hverfandi.

38. *Annað en flóknar þyrilknúnað vélur.* Um þessar mundir sækja flestir umsækjendur um tegundavottun Flugöryggisstofnunar Evrópu einnig sjálfviljugir um OEB-mat á námsskránni fyrir tegundabjálfun flugmanns. Þegar rekstrarhæfisgögnin hafa verið innleidd munu þeir einnig þurfa að sækja um samþykki vegna grunnlistans yfir lágmarksbúnað. Vegna þess hve flestar nýjar þyrilknúnað vélur eru flóknar, sem falla í flokkinn annað en flóknar þyrilknúnað vélur, verður ekki hagkvæmt að útbúa almennan grunnlista yfir lágmarksbúnað sem allir geta notað. Hins vegar eru annað en flóknar þyrilur í hópavottun hvað varðar viðhaldsstarfsfólk og því er engin þörf á að þróa bjálfunarnámsskrá sem er tegundabundin. Annað en flóknar þyrilknúnað vélur hafa að hámarki 9 farþega og engin þörf er á öryggis- og þjónustuliðum. Viðbótarkostnaðurinn við nýjar umsóknir verður því takmarkaður við kostnaðinn við þróun og vottun á grunnlista yfir lágmarksbúnað.
39. *Annað sem fellur undir flokkinn annað en flókin (litlar flugvélar, mjög léttar flugvélar, léttar sportflugvélar, svifflugur og loftbelgir).* Að undanskildum smáum flugvélum með hátt starfrækslustig (e. high performance small aeroplanes), er ekki framkvæmt OEB-mat á neinum loftförum í þessum flokki. Fyrir smáar flugvélar með hátt starfrækslustig er OEB-matið bundið við tegundabjálfun flugmanns. Þegar rekstrarhæfisgögnin verða innleidd mun einungis þurfa að bæta grunnlistanum yfir lágmarksbúnað við það sem gert er um þessar mundir. Fyrir þennan flokk loftfara má grundvalla grunnlistann yfir lágmarksbúnað á almennum lista yfir lágmarksbúnað sem stofnunin þróar. Umsækjandinn um tegundavottun mun því þurfa að leggja lítið á sig.
40. Þar sem engin dæmi eru um þróun og vottun þátta í rekstrarhæfisgögnum, er matið á ætluðum kostnaði grundvallað á reynslunni af OEB-innleiðingunni. Vissir framleiðendur hafa lagt fram gróf gögn tengd OEB-innleiðingunni, sem hafa verið notuð til að meta þróunarkostnaðinn við rekstrarhæfisgögn.
41. Kostnaður stofnunarinnar við að samþykkja rekstrarhæfisgögnin er hinn sami og þóknunin og gjöldin fyrir það. Í samræmi við reglugerðina um þóknunir og gjöld²² mun stofnunin rukka í klukkustundum fyrir samþykkið fyrir rekstrarhæfisgögn.
42. Til að geta þróað kostnaðarmat var áætlað hversu marga klukkutíma þyrfti til að þróa og votta helstu þætti rekstrarhæfisgagna, hvað varðar tegundabjálfun flugáhafnar (OSD-FC), tegundabjálfun starfsfólks í viðhaldsvottun (OSD-M), tegundagögn fyrir öryggis- og þjónustuliða (OSD-CC) og grunnlista yfir lágmarksbúnað (MMEL) (sjá töflu Tafla 1).

Tafla 1: Þróun og vottun rekstrarhæfisgagna – áætlaðar vinnustundir eftir loftfarstegund á hverja nýja umsókn um tegundavottun

Flokkur loftfars	Tegundaáritunarbjálfun flugáhafnar	Tegundaáritunarbjálfun viðhaldsvottunarstarfsfólks		Tegundabundin gögn fyrir öryggis- og þjónustuliða		Grunnlisti yfir lágmarksbúnað	
		Próun (klst)	Vottun (klst)	Próun (klst)	Vottun (klst)	Próun (klst)	Vottun (klst)
Stórar flugvélar ¹	-	3 200	1 050	2 000	750	-	-
Litlar flugvélar flóknar ²	-	1 200	600	Á ekki við	Á ekki við	1 600	900
Flóknar þyrilknúnað vélur	-	1 600	800	Á ekki við	Á ekki við	-	-

²² Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 593/2007 frá 31. maí 2007 um þóknunir og gjöld af hálfu Flugöryggisstofnunar Evrópu (Stjórnartíðindi Evrópu L 140, 1.6.2007, bls. 3) Reglugerð eins og henni var síðast breytt með reglugerð (EB) nr. 1356/2008 frá 23.12.08 (Stjórnartíðindi Evrópu L 350, 30.12.08, bls. 46)

Þyrilknúnar vélar - ekki flóknar	-	Á ekki við	Á ekki við	Á ekki við	Á ekki við	800	400
Aðrar sem ekki eru flóknar	-	Á ekki við	Á ekki við	Á ekki við	Á ekki við	8	4

Skýringar:

1 Hámarksflugtaksþyngd yfir 5.71

2 Hámarksflugtaksþyngd undir 5.71 tveir hreyflar eða einn hverfihreyfill afköst

-: Þessi þáttur rekstrarhæfisgagna er nú þegar hluti af núverandi OEB-mati

Á ekki við: Á ekki við vegna þess að þáttarins í rekstrarhæfisgögnum er yfirleitt ekki krafist fyrir þessar tegundir loftfara

43. Á grundvelli þessara gagna og forsendna um gjald á hverja vinnustund fyrir atvinnugreinina og stofnunina, er þróunar- og vottunarkostnaður á hverja tegund metinn og sýndur í töflu Tafla 2 hér að neðan.
44. Heildarkostnaður á hverju ári fyrir þróun og vottun rekstrarhæfisgagna fyrir nýjar umsóknir um tegundavottun er fenginn með því að bæta við forsendum um fjölda nýrra tegundavottana sem búast má við á hverju ári. Þessar forsendur eru byggðar á meðaltali fyrri ára. Kostnaðurinn við þættina í samþykkinu fyrir rekstrarhæfisgögn, sem bætt er við samkvæmt beiðni frá umsækjanda um tegundavottun, er ekki innifalinn. Heildarkostnaður á hverju ári, þar með talinn þróun og samþykki fyrir atvinnugreinina, er því talinn vera um 2.6 milljón evrur.

Tafla 2: Kostnaðarmat fyrir þróun rekstrarhæfisgagna og vottun fyrir nýjar umsóknir um tegundavottanir

Flokkur loftfars	Fjöldi tegundavottorða á ári	Kostnaður á hvert tegundavottorð (€)	Árlegur kostnaður (€)
Stórar flugvélar	1.5	952 000	1 428 000
Litlar flugvélar flóknar	1	640 000	640 000
Flóknar þyrilknúnar vélar	1	352 000	352 000
Þyrilknúnar vélar - ekki flóknar	1	176 000	176 000
Aðrar sem ekki eru flóknar	14	1 760	24 640
Alls			2 620 640

Þróun rekstrarhæfisgagna og vottunarkostnaður fyrir uppfærslur

45. Flóknar vélknúnar flugvélar og þyrilknúnar vélar. Krafist er uppfærslu fyrir loftfarstegundir sem enn er verið að framleiða og verða þær bundnar við tegundapjálfun flugáhafnar, tegundagögn fyrir öryggis- og þjónustuliða og grunnlista yfir lágmarksbúnað. Kostnaðurinn við þróun er í lágmarki þar sem að grundvöllur uppfærslunnar getur verið þjálfunarnámskeið, sem samþykkt er af viðkomandi flugrekanda og grunnlisti yfir lágmarksbúnað, sem samþykktur er af einni flugmálastjórn. Handhafi tegundavottunar þarf einungis að leita til stofnunarinnar um einn af þessum samþykktu þáttum. Starf stofnunarinnar er talið vera 28 vinnustundir á hverja tegund fyrir hvern þátt. Af hálfu atvinnugreinarinnar er gert ráð fyrir 8 tímum. Á heildina litið er áætlað að kostnaðurinn við hverja uppfærsluvottun verði 7.500 evrur. Gert er ráð fyrir því að uppfærsluferlinu ljúki á tveimur árum.

46. Á grundvelli forsendna stofnunarinnar um fjölda uppfærsluvottana, gefur tafla Tafla 3 yfirlit yfir heildarkostnaðinn, sem talinn er vera um 700.000 evrur.
47. *Flugvélar aðrar en flóknar vélknúnar flugvélar, og loftbelgir.* Uppfærsluáttaks er krafist fyrir loftfarstegundir sem enn eru framleiddar. En eini þátturinn, sem við á, er grunnlistinn yfir lágmarksbúnað. Fyrir þessar tegundir loftfara verður almennur grunnlisti yfir lágmarksbúnað sem stofnunin gefur út og hægt er að nota valfrjálst með mögulegum viðbótarhlutum. Þess vegna er þróunarkostnaður, og kostnaður við samþykki, hverfandi.

Tafla 3: Kostnaðarmat fyrir uppfærsluvottanir fyrir rekstrarhæfisgögn (einkvæmur kostnaður)²³

Flokkur loftfars	Kostnaður við vottun á hverja einingu	Tegundaáritunarþjálfun flugáhafnar		Tegundabundin gögn fyrir öryggis- og þjónustuliða		Grunnlisti yfir lágmarksbúnað		Heildarkostnaður (€)
		Fjöldi vottana	Heildarkostnaður þjálfunar (€)	Fjöldi vottana	Heildarkostnaður þjálfunar (€)	Fjöldi vottana	Heildarkostnaður vottana v. grunnlista (€)	
Stórar flugvélar og litlar flugvélar flóknar	7 520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Þyrilknúnar vélar	7 520	10	75 200	Á ekki við	Á ekki við	10	75 200	150 400
Alls			360 960		82 720		283 280	736 960

Þróun rekstrarhæfisgagna og vottunarkostnaður fyrir handhafa og umsækjendur um viðbóartegundavottanir

48. Enginn skylduuppfærsla á við um núverandi viðbóartegundavottanir þannig að handhafar viðbóartegundavottana finna ekki fyrir neinu. Þeir sem eru að þróa nýjar viðbóartegundavottanir gætu orðið fyrir áhrifum eftir að viðbótarupptökutímabilið, sem er þrjú ár, ef viðbóartegundavottunin hefur áhrif á núverandi rekstrarhæfisgögn.
49. Allir nýir umsækjendur um viðbóartegundavottun verða að meta möguleg áhrif viðbóartegundavottunarinnar á þætti rekstrarhæfisgagnanna. Því aðeins að slík áhrif séu fyrir hendi þurfa þeir að þróa nauðsynlegar viðbætur við samþykktu þætti rekstrarhæfisgagnanna sem hluta af viðbóartegundavottuninni. Kostnaður verður kostnaður við að þróa viðbæturnar við rekstrarhæfisgögnin, áframhaldandi gildi þessara þátta og gjöld og kostnaður í tengslum við samþykki stofnunarinnar. Allur þessi kostnaður verður hlutfallsbrot af þeim kostnaði sem tengist upphaflegu rekstrarhæfisgögnunum og verður í réttu hlutfalli við umfang viðbóartegundavottunarinnar og áhrif hennar á þjálfun og grunnlistann yfir lágmarksbúnað. Eins og bent var á hér að ofan, er kröfunni um að allar breytingar og viðbóartegundavottunin verði metin vegna áhrifa þeirra frestað um þrjú ár til að gefa kost á frekari þróun viðurkenndra aðferða til að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefnis. Þessi tími verður einnig notaður til að meta nákvæm áhrif þessarar kröfu. Hins vegar má áætla, á grundvelli útreikninga frá einum framleiðanda, að einungis 5% allra breytinga muni hafa áhrif á rekstrarhæfisgögnin svo að viðbótaskostnaður verður tiltölulega takmarkaður.

²³ Þessi tafla inniheldur ekki flugvélar, sem ekki eru flóknar, vegna þess að uppfærsluferlið fyrir þau loftför mun einungis felast í því að staðfesta gildissvið almenna grunnlistans yfir lágmarksbúnað sem stofnunin er að þróa.

Kostnaður við að viðhalda gildi þátta rekstrarhæfisgagnanna

50. Handhafi tegundavottunarinnar mun þurfa að rannsaka og fylgja eftir atvikum sem orsakast af mögulegum göllum í þáttum rekstrarhæfisgagnanna. Nú hafa handhafar tegundavottana sömu skyldur gagnvart atvikum, sem orsakast af hönnunargöllum. Áður en atvik eru greind, er erfitt að greina orsakarótina þannig að núverandi kerfi til að fást við atvikatilkygningar má einnig nota til að síá burt þau atvik sem eru tengd rekstrarhæfisgögnum. Þegar fyrsta greining sýnir að orsakarótin tengist rekstrarhæfisgögnum má tengja kostnaðinn við frekari greiningar og umbótaþróun við kostnaðinn við áframhaldandi gildi rekstrarhæfisgagna. Á grundvelli reynslu af OEB, býst stofnunin við að fjöldi tilfella, þar sem atvik tengjast rekstrarhæfisgögnum, verði tiltölulega takmarkaður. Viðbótarkostnaður er því talinn vera sem hér segir:

Tafla 4: Kostnaðarmat fyrir áframhaldandi gildi rekstrarhæfisgagna²⁴

Flokkur loftfars	Klst. á handhafa tegundavottun (A)	Laun á klst. (€) (B)	Fjöldi handhafa tegundavottunar (c)	Heildarkostnaður (€) (AXBXC)
Stórar flugvélar	800	100	15	1 200 000
Litlar flugvélar flóknar	400	100	9	360 000
Flóknar þyrilknúnar vélar	600	100	6	360 000
Þyrilknúnar vélar - ekki flóknar	200	100	6	120 000
Aðrar sem ekki eru flóknar	0	100	0	0
Alls			36	2 040 000

Kostnaður við að bæta við DOA, þannig að rekstrarhæfisögn séu innifalin

51. Handhafi tegundavottunar með ný eða uppfærð rekstrarhæfisögn mun þurfa að útfæra umfang DOA þannig að það taki til rekstrarhæfisgagna. Þetta á við um stofnanir sem hafa DOA og rekstrarhæfisögn á grundvelli starfsleyfa til starfandi stofnana eða þurfa á uppfærslu að halda, sem og þær sem eru að sækja um nýja tegundavottun. Þetta þýðir að þetta á við um 40 stofnanir. Viðbótarkostnað við að fá samþykki fyrir framlengingu á DOA er erfitt að meta, þar sem hann byggir að miklu leyti á fyrri tengslum við OEB-starf. Flestar stofnanir, sem þróa stór loftför, verða að hafa verklag fyrir hendi til að takast á við flesta þætti rekstrarhæfisgagna. Fyrir þær skiptir máli að innifela það starf í uppbyggingu DOA. Hönnuðir loftfara, sem ekki eru flókin, hafa ef til vill enga reynslu af OEB, en DOA-framlenging þeirra þarf einungis að taka á grunnlistanum yfir lágmarksbúnað, í ljósi þess að stofnunin mun útbúa almenna grunnlista yfir lágmarksbúnað, sem þessar stofnanir geta notað. Þessar stofnanir þurfa því ekki að leggja mikið á sig.

Loks munum gjöld og þóknarir fyrir DOA-framlengingar falla undir núverandi eftirlitsgjald og engin viðbótargjöld og þóknarir munu koma til.

²⁴ Matið á árlegum klukkustundum tengdum rekstrarhæfisgögnum er grundvallað á þeirri hóflegu forsendu að um 1.500 atvik verði árlega á hvern handhafa tegundavottunar fyrir stórar flugvélar, og af þeim verði 5% tengd rekstrarhæfisgögnum. Fyrir hvert atvik þar sem skilyrði voru mögulega hættuleg er búist við um 10-11 vinnustundum.

Heildarkostnaður fyrir atvinnugreinina

52. Heildarkostnað fyrir atvinnugreinina má greina í eingreiðslu fyrir uppfærslu og árlegan meðaltalskostnað fyrir starfsleyfi til starfandi stofnana, uppfærslur og ný rekstrarhæfisgögn. Einstakur kostnaður við uppfærslur er talinn vera um 740.000 evrur (sjá töflu Tafla 3).

Endurtekinn árlegur kostnaður er talinn vera um 4.6 milljónir evra (Tafla 5). Báðir kostnaðarpættir eru viðbótarkostnaður sem sprettur af tillögunni um rekstrarhæfisgögn umfram það sem gert er nú um mundir.

Tafla 5: Ágrip af áætluðum árlegum kostnaði við innleiðingu rekstrarhæfisgagna

Flokkur loftfars	Nýjar umsóknir um tegundavottun (€)	Áframhaldandi gildi (€)	Heildarkostnaður (€)
Stórar flugvélar	1 428 000	1 200 000	2 628 000
Litlar flugvélar flóknar	640 000	360 000	1 000 000
Flóknar þyrilknúnar vélar	352 000	360 000	712 000
Þyrilknúnar vélar - ekki flóknar	176 000	120 000	296 000
Aðrar sem ekki eru flóknar	24 640	0	24 640
Alls	2 620 640	2 040 000	4 660 640

Kostnaður stofnunarinnar og flugmálastjórna

53. Stofnunin þarf á viðbótarframlagi að halda fyrir leyfisveitingu fyrir rekstrarhæfisþætti meðan á tegundavottanaferlinu stendur. Hins vegar mun umsækjandinn þurfa að borga gjald á hvern klukkutíma fyrir þá vinnu sem fólk mun inna af hendi í tengslum við samþykki fyrir rekstrarhæfisögnin. Kostnaðurinn við eftirlit með áframhaldandi gildi rekstrarhæfisgagna verður greiddur í árgjaldi fyrir tegundavottanirnar. Þess vegna verður kostnaður stofnunarinnar jafn viðbótartekjunum gegnum þóknarir og gjöld og engin raunáhrif á rekstrarkostnað.
54. Flugmálastjórnir munu áfram samþykkja sérhæfð þjálfunarnámskeið og lista yfir lágmarksbúnað. Í stað þess að nota OEB-skýrslur sem vísun, munu rekstrarhæfisgögnin vera grunnurinn að samþykkinu. Fjöldi leyfa og innihald starfsins munu ekki raskast vegna kerfisins um rekstrarhæfisgögn. Þess vegna er ekki búist við neinum viðbótarkostnaði fyrir flugmálastjórnir.

Önnur áhrif: Samræming við flugreglugerðir utan ESB

55. Í öllum þekktum reglugerðarkerfum er gert starfrækslumat á nýjum tegundum. Í Bandaríkjunum er þetta til dæmis gert í gegnum Flugstaðlaráðið (e. Flight Standardization Board – FSB) undir yfirumsjón Flugmálastjórnar Bandaríkjanna. Reglur krefjast ekki beinlínis slíks mats Flugstaðlaráðsins heldur hefur það verið innleitt í gegnum stefnumörkun. Niðurstöður Flugstaðlaráðsins eru innleiddar af Flugmálastjórn Bandaríkjanna þegar þjálfunarnámskeið og listar yfir lágmarksbúnað eru samþykkt. Rekstrarhæfisgögn eru því öðruvísi tæki til að ná sama markmiði og verða innleidd í nánu samráði við Flugmálastjórn Bandaríkjanna.
56. Umsækjendur um tegundavottun og viðbótartegundavottun, sem eru utan ESB, verða einnig að uppfylla kröfur um rekstrarhæfisgögn. Núna fer OEB-mat á nýjum tegundum fram sameiginlega með FSB-mati Flugmálastjórnar Bandaríkjanna. Að lokum koma hvor stjórnvöldin fyrir sig fram með sínar niðurstöður. Stofnunin hyggst halda áfram sameiginlegu mati eftir að rekstrarhæfisgögnin hafa verið innleidd. Núverandi venjur breytast því ekki. Mismunurinn verður mismunandi reglugerðargrunnur fyrir matið.

Núverandi tvíhliða samkomulag við þriðju ríki taka ekki á rekstrarhæfisgögnum. Þess vegna getur stofnunin ekki samþykkt, án þess að frekari rýnivinna fari fram, þær niðurstöður sem koma frá stjórnvaldi í þriðja ríki um þætti tengda rekstrarhæfisgögnum. En þannig háttar nú þegar til fyrir OEB-mat á framleiðsluvörum utan ESB. Nú er verið að rannsaka hvort að þörf sé á að hafa rekstrarhæfisgögn í framtíðarbreytingum á tvíhliða samkomulagi.

57. Umsækjendur innan ESB, sem hafa fengið samþykki vegna rekstrarhæfisgagna, eru taldir njóta nokkurra fríðinda þegar þeir flytja út vörur sínar eða viðbótartegundavottanir. Sum lönd krefjast nú þegar einhverrar tegundar af rekstrarhæfisgögnum þegar ný loftför eru flutt inn. Þúist er við að samþykki Flugöryggisstofnunar Evrópu muni greiða fyrir samþykki í einstökum löndum fyrir þætti rekstrarhæfisgagna.

Samantekt

58. Á heildina litið telur stofnunin að verulegur öryggisávinningur, sem felst í tillögunni um rekstrarhæfisgögn, þar sem tekist er á við fjölda öryggistillagna, vegi þyngra en kostnaður flugiðnaðarins. Kostnaðurinn við innleiðingu rekstrarhæfisgagna er talinn vera um það bil 4.6 milljón evra á ári, auk eingreiðslna vegna uppfærslna upp á 740.000 evrur.

Köln, 13. desember 2011

P. GOUDOU

Framkvæmdastjóri