



**OPINIA NR 07/2011**

**EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO**

**z dnia 13 grudnia 2011 r.**

**w sprawie rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących**

**ORAZ**

**w sprawie rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania**

**ORAZ**

**w sprawie rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie (UE) nr xxxx/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008**

**ORAZ**

**w sprawie rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008**

**„Dane dotyczące zgodności operacyjnej”**

### Streszczenie

W niniejszej opinii zaproponowano zmiany szeregu przepisów wykonawczych w celu wprowadzenia koncepcji danych dotyczących zgodności operacyjnej (OSD). Koncepcja ta została wprowadzona w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 w ramach pierwszego rozszerzenia zakresu przepisów.

Nowe przepisy zapewnią dostępność i korzystanie z określonych danych, niezbędnych do bezpiecznej eksploatacji, przez użytkowników. Dane te uważa się za charakterystyczne dla typu statku powietrznego, a zatem muszą one zostać opracowane przez projektanta danego typu. Dane te obejmują:

- minimalny program szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień pilota dotyczących typu statku powietrznego;
- dane referencyjne statku powietrznego pomagające w kwalifikacji symulatorów;
- minimalny program szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień personelu poświadczającego obsługę techniczną dotyczących typu statku powietrznego;
- dane dotyczące typu statku powietrznego wykorzystywane do szkolenia personelu pokładowego; oraz
- główny wykaz minimalnego wyposażenia (MMEL).

Dane OSD zaproponowane przez projektanta będą zatwierdzane przez EASA wraz z certyfikacją zdatności do lotu.

Po zatwierdzeniu dane OSD muszą być wykorzystywane przez użytkowników i ośrodki szkolenia przy ustalaniu szkoleń dostosowanych do indywidualnych potrzeb i wykazu minimalnego wyposażenia (MEL).

Oczekuje się, że dane te przyczynią się do zlikwidowania luki między zdatnością do lotu a operacjami lotniczymi.

## **Nota wyjaśniająca**

### **I. Informacje ogólne**

1. Niniejsza opinia ma na celu zasugerowanie Komisji zmiany rozporządzenia (WE) nr 1702/2003<sup>1</sup>, rozporządzenia (WE) nr 2042/2003<sup>2</sup>, rozporządzenia (UE) nr xxxx/2012<sup>3</sup> oraz rozporządzenia (UE) nr 1178/2011<sup>4</sup>. Zakres przedmiotowego działania regulacyjnego przedstawiono w założeniach 21.039 i opisano bardziej szczegółowo poniżej.
2. Niniejsza opinia została przyjęta na podstawie procedury określonej przez zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (zwanej dalej „Agencją”)<sup>5</sup>, zgodnie z przepisami art. 19 rozporządzenia (WE) nr 216/2008<sup>6</sup> (zwanego dalej „rozporządzeniem podstawowym”).
3. W proponowanych przepisach uwzględniono kwestie rozwoju prawa Unii Europejskiej i prawa międzynarodowego (ICAO) oraz harmonizacji z przepisami innych organów głównych partnerów Unii Europejskiej zgodnie z celami określonymi w art. 2 rozporządzenia podstawowego. Proponowane przepisy:
  - a. są przepisami wyższego rzędu niż normy i zalecane metody postępowania Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Wyniki procesu opracowywania danych dotyczących zgodności operacyjnej (OSD), programy szkoleń i główny wykaz minimalnego wyposażenia (MMEL) są niezbędne do określenia szkoleń i MEL, które są również wymagane na podstawie załączników 1 i 6 ICAO. Wymóg określenia OSD przez producenta statku powietrznego w ramach procesu certyfikacji typu nie jest jednak uwzględniony w załączniku 8 ICAO.
  - b. różnią się od przepisów FAA Stanów Zjednoczonych i Transport Canada (TCCA) w podanych poniżej aspektach. Zarówno FAA, jak i TCCA posiadają procesy oceniania zgodności operacyjnej nowych i pochodnych typów statków powietrznych. Wyniki tych ocen są wykorzystywane do publikacji ustalonych przez organy głównych wykazów minimalnego wyposażenia (MMEL) lub zatwierdzania szkoleń dla załóg lotniczych i personelu pokładowego. Przy ocenie eksploatacji nie jest jednak wymagany obowiązkowy wkład producentów statków powietrznych.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1194/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. (Dz.U. L 321 z 8.12.2009, s. 5).

<sup>2</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (UE) nr 1149/2011 z dnia 21 października 2011 r. (Dz.U. L 298 z 16.11.2011, s. 1).

<sup>3</sup> „Rozporządzenie w sprawie danych dotyczących zgodności operacyjnej”, jeszcze nieopublikowane.

<sup>4</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

<sup>5</sup> Decyzja zarządu w sprawie procedur stosowanych przez Agencję przy opracowywaniu opinii, specyfikacji certyfikacyjnych oraz wytycznych (procedura regulacyjna). EASA MB 08-2007, 13.6.2007 r.

<sup>6</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. (Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 51).

4. Obecnie zatwierdzanie danych, które są niezbędne do bezpiecznej eksploatacji danego typu statku powietrznego, takich jak minimalny program szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień pilota dotyczących typu statku powietrznego, szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień personelu pokładowego dotyczących typu statku powietrznego i MMEL, należy do zadań krajowych władz lotniczych (NAA). Aby promować jednolitość, członkowie Wspólnych Władz Lotniczych (JAA) postanowili zastosować jednolity proces zatwierdzania, który byłby do przyjęcia dla wszystkich, w ramach tzw. Wspólnej Operacyjnej Rady Oceniającej (JOEB). Każda Rada JOEB była tworzona w zależności od danego przypadku i składała się z odpowiednich zainteresowanych stron, w stosownych przypadkach także z organów nienależących do JAA, a jej zadaniem było zbadanie warunków eksploatacji danego typu statku powietrznego, co skutkowało przedstawieniem zaleceń dotyczących szkolenia w zakresie danego typu i MMEL. Proces prowadzony przez JOEB pod kontrolą JAA był dobrowolny. Pomimo wspólnej działalności, każdy zaangażowany organ musiał przenieść zalecenia do swojego krajowego systemu ustawodawczego i administracyjnego. W związku z tym ostateczny wynik mógł różnić się od wyników procesu prowadzonego przez JOEB. Po rozwiązaniu JAA w 2008 r. proces ten był nadal prowadzony przez JOEB pod auspicjami Agencji za zgodą organów należących wcześniej do JAA. Pozostał on procesem dobrowolnym.
5. Proces prowadzony przez (J)OEB nie obejmował oceny minimalnego programu szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień personelu poświadczającego obsługę techniczną dotyczących typu statku powietrznego. W związku z tym szkolenia dla takiego personelu zostały opracowane i zatwierdzone w ramach kompetencji organów krajowych na podstawie wymagań ogólnych części 66. Szkolenia te mogą różnić się nie tylko pod względem długości, lecz również pod względem tematycznym.
6. Jednym z głównych celów ustanowienia systemu EASA było zapewnienie jednolitości. Dlatego Agencja zaleciła w opinii nr 3/2004<sup>7</sup> zmianę rozporządzenia podstawowego w taki sposób, aby informacje o eksploatacji danego typu, takie jak informacje opracowane w ramach procesu prowadzonego przez (J)OEB, były obowiązkowe w przypadku wszystkich statków powietrznych eksploatowanych przez użytkowników z UE. Cel ten można było osiągnąć dzięki przyjęciu decyzji Agencji na podstawie zmiany rozporządzenia podstawowego. Komisja Europejska uznała jednak, że decyzja taka może zostać przyjęta przez Agencję wyłącznie wówczas, gdy jest bezpośrednio powiązana z wyrobem, którego dotyczy (decyzja indywidualna skierowana do konkretnego adresata). Zgodnie z jej interpretacją Traktatu WE i orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości agencje nie mogą określać wiążących norm o zastosowaniu ogólnym. Wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia podstawowego został zatem zmieniony, tak aby Agencja mogła zatwierdzać te dodatkowe elementy dotyczące eksploatacji poprzez powiązanie ich z certyfikacją typu statku powietrznego.
7. Komisja Europejska dostosowała opinię Agencji nr 3/2004 w celu uwzględnienia wyżej wymienionych ograniczeń prawnych i zaproponowała określenie dodatkowych specyfikacji dotyczących eksploatacji danego typu statku powietrznego w ramach certyfikacji wyrobu. W związku z tym w art. 5 ust. 5 lit. e) rozporządzenia podstawowego dodano następujące elementy:
  - (iv) *„minimalny program szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień personelu poświadczającego obsługę techniczną dotyczących typu statku powietrznego, w celu zapewnienia spełnienia wymagań ust. 2 lit. f);*

---

<sup>7</sup> Opinia nr 3/2004 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego dotycząca zmiany rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w celu rozszerzenia jego zakresu o regulację licencjonowania pilotów, operacji lotniczych i statków powietrznych państw trzecich, 16 grudnia 2004 r. (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004>).

- (v) *minimalny program szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień pilota dotyczących typu statku powietrznego oraz kwalifikacji odpowiednich symulatorów w celu zapewnienia spełnienia wymagań art. 7;*
- (vi) *w odpowiednich przypadkach główny wykaz minimalnego wyposażenia oraz dodatkowe szczegółowe specyfikacje zdatności do lotu dla danego rodzaju użytkowania w celu zapewnienia spełnienia wymagań art. 8”.*

8. Przepisy te zostały przyjęte w takiej formie przez ustawodawcę. Przedmiotem niniejszej opinii jest określenie warunków wdrażania tych nowych przepisów.

## II. Konsultacje

9. Opinię na temat proponowanej zmiany (NPA) 2009–01<sup>8</sup> zawierającą projekt opinii do rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 i (WE) nr 2042/2003 opublikowano na stronie internetowej (<http://www.easa.europa.eu>) w dniu 16 stycznia 2009 r.
10. Do dnia 30 czerwca 2009 r., w którym upłynął termin składania uwag, Agencja otrzymała 1011 uwag od 80 krajowych władz lotniczych, organizacji zawodowych i przedsiębiorstw prywatnych.
11. Aby przeanalizować te uwagi, Agencja utworzyła grupę kontrolującą. W skład grupy weszli członkowie grupy redakcyjnej, łącznie z dwoma dodatkowymi ekspertami. Pełny skład grupy redakcyjnej opublikowano wraz z aktualizacją założeń 21.039. W jej skład weszli eksperci z branży produkcyjnej, stowarzyszeń użytkowników, stowarzyszeń personelu lotnictwa, EASA i krajowych władz lotniczych. Grupa kontrolująca zgromadziła się trzy razy w 2009 r. i 2010 r. Grupa w szerokim zakresie omówiła wszystkie główne zagadnienia i chociaż nie można było osiągnąć pełnego porozumienia co do wszystkich kwestii, Agencja zredagowała dokument zawierający odpowiedź na uwagi (CRD) i ostateczny tekst z uwzględnieniem wszystkich opinii poszczególnych ekspertów. Wniosek ten wykorzystano jako szansę wprowadzenia zmian w tekście rozporządzenia nr 1702/2003 w celu uzgodnienia go z ostatnią zmianą rozporządzenia nr 216/2008, która znalazła odzwierciedlenie w rozporządzeniu nr 1108/2009. W nowych artykułach 18 i 19 skreślono termin „przepisy zdatności do lotu”, w związku z czym w rozporządzeniu nr 1702/2003 termin ten konsekwentnie zastąpiono terminem „specyfikacje certyfikacyjne”.
12. Dokument CRD nie został przygotowany w tradycyjnym formacie. Ze względu na bardzo wiele otrzymanych uwag i zmian dokonanych w strukturze tekstu, które wynikały z uwzględnienia tych uwag, Agencja za nieefektywne uznała przygotowanie odpowiedzi na każdą uwagę. W związku z tym Agencja przyjęła alternatywną metodę postępowania ze wszystkimi uwagami. Metoda ta polegała na przygotowaniu streszczenia odpowiedzi na uwagi. Podejście to zostało poparte przez Komisję i zarząd we wrześniu 2009 r. Wszystkie otrzymane uwagi przyjęto do wiadomości i podsumowano w streszczeniu odpowiedzi na uwagi wraz z ogólnymi odpowiedziami Agencji. W ostatecznym tekście, który opublikowano w załączniku 1 do CRD, zaznaczono zmiany w porównaniu z aktualnymi przepisami. CRD opublikowano dnia 13 maja 2011 r. Poniżej przedstawiono główne zmiany w porównaniu z NPA.
- a. Wniosek zawarty w NPA przewidywał oddzielny certyfikat w przypadku zatwierdzania elementów dotyczących zgodności operacyjnej. W CRD zrezygnowano z koncepcji oddzielnego certyfikatu. Wniosek został zmieniony w taki sposób, aby elementy dotyczące zgodności operacyjnej były zatwierdzane jako dane OSD uwzględnione w certyfikacie typu statku powietrznego (CT) lub uzupełniającym certyfikacie typu.

---

<sup>8</sup> Zob. archiwum dokumentacji regulacyjnej pod adresem [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

- b. Wniosek zawarty w NPA przewidywał, że wszystkie zatwierdzone elementy dotyczące zgodności operacyjnej są obowiązkowe dla użytkowników i ośrodków szkolenia przy określaniu szkoleń i MEL. Podejście to uległo znacznej zmianie. Na etapie CRD wniosek przewiduje podstawowe dane OSD, które pozostaną obowiązkowe dla użytkowników i ośrodków szkolenia, lecz również znaczną część takich danych, które będą miały status akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań. Użytkownicy i ośrodki szkolenia nie będą mogli odstąpić od obowiązkowej części OSD, chyba że Agencja zmianę taką zatwierdzi. Będą mogli jednak odstąpić od nieobowiązkowych części OSD pod kontrolą właściwego (krajowego<sup>9</sup>) organu stosującego alternatywne akceptowalne sposoby spełnienia wymagań.
- c. Stosowanie koncepcji certyfikatu zgodności operacyjnej (OSC) / danych dotyczących zgodności operacyjnej (OSD) w przypadku statków powietrznych innych niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym nie było bardzo wyraźnie określone w NPA. Kwestię tę doprecyzowano w CRD. Głównym wnioskiem jest to, że większość elementów OSD nie ma zastosowania do statków powietrznych nienależących do kategorii skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym. Poniżej przedstawiono więcej szczegółów.
- Wymóg sporządzania minimalnych programów szkolenia dotyczących typu statku powietrznego dla pilotów i personelu poświadczającego obsługę techniczną ma zastosowanie wyłącznie wówczas, gdy w przypadku statku powietrznego określono uprawnienia na typ. Dla małych statków powietrznych uprawnienia na klasę lub grupę będą określone automatycznie. Agencja może jednak doraźnie postanowić, że uprawnienia na typ są konieczne ze względu na sprawność, projekt lub inne cechy wymagające określonego szkolenia. Nie dotyczy to większości małych statków powietrznych, dla których nie określono uprawnień na klasę lub grupę. Rozstrzygnięcie, czy dla nowego typu statku powietrznego należy określić uprawnienia na typ, czy mogą to być uprawnienia na klasę, będzie częścią procesu zatwierdzania OSD i ostatecznie decyzję w tej sprawie będzie podejmować Agencja. Ocena opiera się na obiektywnych kryteriach, które będą podane w materiałach zawierających wytyczne. Jeżeli w przypadku danego statku powietrznego nie są wymagane uprawnienia na typ, oznacza to, że nie są wymagane odpowiednie elementy OSD<sup>10</sup>.
  - Dane do symulatorów są wymagane wyłącznie wówczas, gdy program szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień pilota dotyczących typu statku powietrznego obejmuje wykorzystanie pełnych symulatorów lotu. Zazwyczaj nie dotyczy to małych statków powietrznych.
  - Dane dotyczące typu przeznaczone do szkolenia personelu pokładowego są wymagane wyłącznie wówczas, gdy przepisy operacyjne wymagają personelu pokładowego dla maksymalnej zatwierdzonej liczby miejsc pasażerskich<sup>11</sup>. Małe statki powietrzne nie posiadają takiej liczby miejsc pasażerskich.
  - Wymóg określenia MMEL dotyczy wszystkich statków powietrznych, które mogą być wykorzystywane w działalności zarobkowej, ponieważ odpowiedni użytkownicy muszą posiadać MEL dla tych statków powietrznych. Oznacza to zatem, że wykaz MMEL będzie wymagany w przypadku większości małych statków powietrznych. W celu zminimalizowania obciążeń dla wnioskujących

<sup>9</sup> W przypadku wnioskodawców spoza UE właściwym organem jest Agencja.

<sup>10</sup> Wnioskodawca może w każdym przypadku dobrowolnie przedstawić minimalny program szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień dotyczących typu, który ma być zatwierdzony zgodnie z OSD.

<sup>11</sup> Obecnie dla maksymalnej zatwierdzonej konfiguracji miejsc pasażerskich powyżej 19.

o CT Agencja ustali ogólne MMEL dla większości kategorii nieskomplikowanych technicznie statków powietrznych za pomocą specjalnych specyfikacji certyfikacyjnych. W przypadku wnioskującego o CT dla statku powietrznego należącego do tych kategorii wystarczające może być potwierdzenie, że ogólny wykaz MMEL jest odpowiedni dla jego projektu. Specyfikacje certyfikacyjne z ogólnymi wykazami MMEL są obecnie opracowywane.

13. Do dnia 13 lipca 2011 r., w którym upłynął termin składania uwag, Agencja otrzymała 69 uwag od 23 krajowych władz lotniczych, organizacji zawodowych i przedsiębiorstw prywatnych.
14. Na ich podstawie we wnioskach wprowadzono poniższe zmiany.
  - a. W rozporządzeniu ramowym dodano przepis przejściowy dotyczący bieżących procesów zatwierdzania uzupełniających CT oraz zmian CT. Poprzednio przepisu tego brakowało.
  - b. Usunięto odwołania do danych dotyczących zgodności operacyjnej w pkt 21A.3 i 21A.3B odnoszących się do zgłaszania zdarzeń i wytycznych dotyczących zdatności do lotu. Agencja zgadza się z uwagami dotyczącymi tego, że odwołania te są niepotrzebne, ponieważ po uwzględnieniu danych OSD jako części CT interpretacja obecnego brzmienia pkt 21A.3 i 21A.3B będzie mogła już obejmować zdarzenia i niebezpieczne warunki związane z OSD.
  - c. Zrezygnowano z koncepcji wytycznych dotyczących poprawy bezpieczeństwa (SED). W związku z tym we wniosku skreślono pkt 21A.3C i 21A.3D. Agencja przyznała, że koncepcja SED była skomplikowana i niełatwa do wdrożenia, a ten sam cel można osiągnąć za pomocą innych dostępnych narzędzi regulacyjnych. Koncepcja SED miała podwójny cel: umożliwienie Agencji objęcie nowymi wymogami zdatności do lotu istniejących projektów, tj. nowo wyprodukowanych lub eksploatowanych statków powietrznych, oraz umożliwienie Agencji nakazanie naprawienia uchybień w elementach dotyczących zgodności operacyjnej. Drugi cel zostanie osiągnięty dzięki wykorzystaniu istniejącego narzędzia, którym są wytyczne dotyczące zdatności do lotu. Ponieważ dane OSD będą stanowić część CT, zakres pkt 21A.3B dotyczącego wydawania tych wytycznych obejmie również OSD. W razie pilnej potrzeby skorygowania już zatwierdzonych danych OSD można będzie zatem dokonać tego poprzez wydanie wytycznych dotyczących zdatności do lotu.

Nowe wymagania zdatności do lotu dla istniejących projektów zostaną określone za pomocą odnośnych przepisów wykonawczych, których podstawą będą specyfikacje certyfikacyjne. Oznacza to, że opracowana zostanie początkowa wersja nowego załącznika do rozporządzenia nr 1702/2003, zwanego częścią 26, w celu transpozycji obowiązujących przepisów części 26 wspólnych wymagań lotniczych (JAR-26)<sup>12</sup>. Wspomniana część 26 obejmie wymagania wyższego rzędu, stosowanie i wejście w życie. Szczegóły techniczne określające sposób spełnienia tych wymagań wyższego rzędu znajdują się w nowych specyfikacjach certyfikacyjnych CS-26. Wymagania określone w części 26 mogą mieć zastosowanie do użytkowników, lecz także do posiadaczy zatwierdzenia projektu w zależności od zawartości technicznej. Za każdym razem, gdy powstanie konieczność określenia nowego wymagania zdatności do lotu, zaproponowana zostanie zmiana części 26. Początkowa wersja części 26, specyfikacje certyfikacyjne CS-26 oraz wszystkie następne zmiany zostaną przyjęte zgodnie ze zwykłym procesem regulacyjnym EASA.
  - d. W propozycji zmiany części 21 doprecyzowano możliwość dobrowolnego wystąpienia przez wnioskodawcę ubiegającego się o CT o zatwierdzenie

<sup>12</sup> Wspólne wymagania lotnicze JAR-26 były wykorzystywane przez Wspólne Władze Lotnicze (JAA) do określania niektórych dodatkowych eksploatacyjnych wymagań zdatności do lotu jako obowiązkowych dla użytkowników, którzy nie przestrzegali JAR-OPS 1.

dotychczasowych elementów dotyczących zgodności operacyjnej. Możliwość ta już istniała, lecz była ukryta pod ogólnym terminem „rodzaje operacji”. Obecnie jest ona bardziej wyraźna w tekście przepisów.

- e. Skreślono obowiązek dostarczania danych wnioskującemu o CT statku powietrznego przez posiadaczy certyfikatu typu silników w celu umożliwienia uzupełnienia OSD danymi dotyczącymi silnika. Agencja uznała, że istniejące zasady dotyczące posiadaczy/wnioskujących o certyfikaty typu silników i statków powietrznych można rozszerzyć w sposób uwzględniający OSD bez konieczności wprowadzania specjalnego wymagania w części 21.
- f. Uproszczone wymagania dotyczące klasyfikacji zmian. Sformułowanie „zmiany w projekcie typu” zmieniono na „zmiany w certyfikatach typu”. Ponieważ dane OSD znajdują się w CT, lecz nie w projekcie typu, zmiana ta umożliwi uproszczenie dalszego tekstu. Fakt, że przepis dotyczący klasyfikacji zmian w projekcie typu i OSD jest taki sam, nie oznacza, że administracyjnie będą one podlegać temu samemu procesowi. Aby to podkreślić, w sekcji B określono dotyczący Agencji wymóg, który wyjaśnia, że klasyfikacja zmian w projekcie typu i OSD jest dokonywana oddzielnie. Aby dodatkowo wyjaśnić tę kwestię, opracowane zostaną akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne (zob. również pkt g. poniżej). Powyższa zmiana wymagania dotyczącego klasyfikacji zmian umożliwia również uproszczenie ewentualnych przywilejów posiadaczy zatwierdzenia organizacji projektującej (DOA). Istniejący przywilej zatwierdzenia drobnych zmian będzie dotyczył zarówno zmian w projekcie typu, jak i zmian w OSD.
- g. Stosowanie tego wymagania dotyczącego oceny wszystkich zmian w projekcie typu pod kątem ich wpływu na OSD odroczone o następne trzy lata po wejściu w życie rozporządzenia zmieniającego. Branża wyraziła poważne obawy dotyczące tego wymagania ze względu na oczekiwane dodatkowe obciążenia administracyjne w związku z przeprowadzeniem klasyfikacji zmian i procesem zatwierdzenia, co miałyby miejsce nawet w przypadku większości zmian, które nie wpłyną na OSD. Agencja uznała zasadność tych obaw i zgadza się, że do klasyfikacji zmian w OSD oraz do oceny wpływu zmian w projektach na te dane potrzebne są dodatkowe materiały zawierające wytyczne. Wytyczne te można by opracować w ciągu trzyletniego okresu przejściowego i mogłyby one również opierać się na doświadczeniach uzyskanych przy zatwierdzaniu początkowych danych OSD. W okresie przejściowym będzie można dobrowolnie występować o zatwierdzenie zmian w tych danych.

### III. Treść opinii Agencji

#### A. Określenie danych dotyczących zgodności operacyjnej (OSD) przez wnioskujących o zatwierdzenie projektu

- 15. Jak objaśniono powyżej, zrezygnowano z początkowej koncepcji oddzielnego zatwierdzenia zgodności operacyjnej niezależnie od certyfikacji typu. Zastąpiono ją koncepcją uwzględnienia OSD w CT. Poniżej przedstawiono podsumowanie tej koncepcji.
- 16. W przypadku nowych typów<sup>13</sup> wniosek o CT musi być uzupełniony elementami OSD do zatwierdzenia. Wnioskujący o CT będzie musiał wykazać zgodność z właściwymi normami technicznymi. Normy te znajdują się w specyfikacjach certyfikacyjnych, które wydaje Agencja zgodnie z procedurą regulacyjną. W przypadku każdego elementu zostaną określone specyfikacje certyfikacyjne (CS): CS-MMEL, CS-FC (szkolenie kwalifikujące do uzyskania uprawnień pilota dotyczących typu statku powietrznego), CS-SIM (urządzenia do szkolenia na symulatorze lotu), CS-CC (szkolenie personelu pokładowego na typ

<sup>13</sup> Nowy typ oznacza typ statku powietrznego, w odniesieniu do którego wniosek o CT złożono po wejściu w życie zmiany rozporządzenia nr 1702/2003 wynikającej z niniejszej opinii.



statku powietrznego) oraz CS-MCS (szkolenie kwalifikujące do uzyskania uprawnień personelu poświadczającego obsługę techniczną dotyczących typu statku powietrznego). Wszystkie z tych opracowywanych specyfikacji certyfikacyjnych są lub będą podane do wiadomości w opublikowanych odnośnych opiniach NPA.

17. Przed wydaniem CT wnioskujący o CT musi wykazać zgodność wszystkich elementów OSD z właściwą normą. Zgodność jednego lub kilku elementów tych danych będzie jednak można wykazać po wydaniu CT, lecz ostatecznie przed eksploatacją przez użytkownika z UE.
18. Po zatwierdzeniu odesłanie do OSD znajdzie się w arkuszu danych do certyfikatu typu, lecz same dane będą przechowywane przez posiadacza CT (podobnie jak instrukcje dla ciągłej zdatności do lotu). Elementy OSD trzeba będzie udostępnić użytkownikom i na żądanie każdemu podmiotowi, który musi zachować zgodność z nimi.
19. Wnioskującym o początkowe dane OSD jest posiadacz CT. Zmiany w początkowych danych OSD może proponować posiadacz takich danych lub inna osoba prawna na warunkach określonych w części 21 podczęść D lub E. Oznacza to, że obowiązujące przepisy dotyczące zmian w projekcie typu będą również dotyczyć zmian w OSD. Po opracowaniu zmiany wnioskodawca musi zweryfikować, czy wpływa ona na jeden lub kilka zatwierdzonych elementów OSD. Jeżeli ma ona wpływ na elementy OSD (na przykład jeżeli unowocześnione zostają instrumenty i elektronika lotnicza w kabine pilota, co wymaga dodatkowego szkolenia pilota lub zmiany takiego szkolenia), wnioskodawca musi również uzupełnić wniosek o niezbędne zmiany w OSD. Jak objaśniono powyżej przy omawianiu zmian we wniosku wynikających z reakcji na CRD, stosowanie wymagania dotyczącego oceny wszystkich zmian w projekcie typu pod kątem ich wpływu na OSD odroczone o trzy lata.

#### B. Wykorzystanie danych dotyczących zgodności operacyjnej (OSD) przez użytkowników i ośrodki szkolenia

20. Zatwierdzone dane OSD będą musiały być wykorzystywane przez użytkowników i ośrodki szkolenia jako podstawa tworzenia dostosowanych szkoleń na typ i MEL. Zatwierdzone dane do symulatorów będą wykorzystywane do oceny symulatorów, a zatem będą niezbędne dla użytkowników symulatorów. Jak objaśniono powyżej, część OSD będzie obowiązkowa dla użytkowników i ośrodków szkolenia, a inna część nie będzie obowiązkowa i będzie miała status akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań. W związku z tym przepisy i akceptowalne sposoby spełnienia wymagań dotyczących szkolenia na typ i MEL, dotyczące użytkowników i ośrodków szkolenia, muszą być powiązane z OSD. W ostatecznym tekście projektu rozporządzenia w sprawie licencjonowania załóg lotniczych<sup>14</sup> uwzględniono już większość powiązań z tymi danymi. Brakowało jednak niektórych powiązań, a ponadto nie uwzględniono przepisu przejściowego. W projekcie rozporządzenia w sprawie operacji<sup>15</sup> większość powiązań uwzględniono jedynie tymczasowo i nie były one konkretne. Potrzebne jest zatem udoskonalenie tych przepisów. Ponadto nie uwzględniono jeszcze przepisów przejściowych. W ostatniej zmianie części 66<sup>16</sup> nie uwzględniono żadnych powiązań z OSD. W związku z tym w niniejszej opinii zawarto zaproponowane zmiany tych rozporządzeń, aby utworzyć, ulepszyć lub rozbudować te niezbędne powiązania z OSD oraz uwzględnić niezbędne przepisy przejściowe. Oczywiście zmiany te dotyczą wyłącznie obowiązkowej części OSD, ponieważ powiązanie z nieobowiązkową częścią OSD zostanie ustanowione w akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań wydanych przez Agencję.

#### C. Zachowanie ważności i środki przejściowe

---

<sup>14</sup> Nowe rozporządzenie przyjmowane obecnie przez KE.

<sup>15</sup> Nowe rozporządzenie przyjmowane obecnie przez KE.

<sup>16</sup> Uwzględnionej w rozporządzeniu (UE) nr 1149/2011 zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003.

21. Zachowanie ważności i środki przejściowe są niezbędne do sprawnego wdrożenia nowych przepisów. Zamiarem jest ograniczenie obciążeń administracyjnych dla branży i władz oraz dążenie do niezakłócania bieżącej eksploatacji.
22. *Zachowanie ważności w przypadku posiadaczy CT:* Wszystkie sprawozdania JOEB i OEB EASA automatycznie zachowują ważność, jeśli chodzi o treść, która dotyczy OSD, zgodnie z tym, czego wymaga lub co dopuszcza część 21.
23. *Zachowanie ważności w przypadku użytkowników/ośrodków szkolenia:* Istniejące zatwierdzone lub zaakceptowane na szczeblu krajowym szkolenia kwalifikujące do uzyskania uprawnień na typ statku powietrznego, kwalifikacje symulatorów i MEL zachowują ważność.

W przypadku określenia OSD (nowych, zachowujących ważność lub zaktualizowanych) dotyczących typu użytkownicy/ośrodki szkolenia musiałyby mieć co najmniej 2 lata po zatwierdzeniu OSD na dostosowanie szkoleń do obowiązkowej części elementów OSD. W przypadku opracowania nowego<sup>17</sup> szkolenia wykorzystanie OSD byłoby obowiązkowe, jeżeli dane te byłyby dostępne. Jeżeli nie byłyby one dostępne, szkolenie powinno zostać ustalone na podstawie przepisów zawartych odpowiednio w części FCL, części OPS lub części 66.

Dostosowanie MEL do bardziej rygorystycznych przepisów dotyczących MMEL powinno się odbyć w ciągu maksymalnie 90 dni; jest to standardowy termin stosowany już w obowiązujących przepisach. Jeżeli nie istnieje wykaz MMEL zatwierdzony przez EASA, wykaz MEL (nowy lub zmieniony) może nadal opierać się na wykazie MMEL zaakceptowanym przez właściwy organ użytkownika.

Ustalenie OSD nie ma wpływu na istniejące kwalifikacje symulatorów.

24. *Aktualizacja w przypadku posiadaczy CT:* Aktualizacja jest procesem polegającym na określeniu zatwierdzonych danych OSD dla typu statku powietrznego, który został już certyfikowany. Proces aktualizacji jest procesem nieznacznej korekty w porównaniu z początkowym zatwierdzeniem OSD dla nowego typu.

Złożenie wniosku o aktualizację jest obowiązkowe w przypadku modeli statków powietrznych, które są nadal produkowane i dostarczane użytkownikom z UE<sup>18</sup>. Termin uzyskania zatwierdzenia wynosi 2 lata po zmianie części 21. Aktualizacja nie jest wymagana w przypadku minimalnego programu szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień personelu poświadczającego obsługę techniczną dotyczących typu statku powietrznego i danych źródłowych do walidacji statku powietrznego używanych do wsparcia obiektywnej kwalifikacji symulatorów, lecz można jej dokonać dobrowolnie. Jeżeli model ponownie wchodzi do produkcji po okresie uśpienia, dane OSD są zatwierdzane przed rozpoczęciem eksploatacji nowego statku powietrznego przez użytkownika z UE.

Aktualizacja jest dobrowolna w przypadku innych modeli, które nie są już produkowane, oraz elementów niewymaganych.

25. *Bieżące certyfikacje:* Typy statków powietrznych, warianty lub uzupełniające CT, których certyfikacja jest w toku w dniu zmiany części 21, nie mogą korzystać z prawa do zachowania ważności ze względu na brak oficjalnego dokumentu/certyfikatu, który miałby zachować ważność. W związku z tym odpowiedni wnioskodawcy będą musieli rozszerzyć zakres wniosków o CT złożonych do EASA o OSD. Jeżeli wnioskodawca złożył już jednak wniosek o ocenę OEB, prace przeprowadzone już w ramach procesu OEB podczas przechodzenia na proces zatwierdzania OSD zostaną zaakceptowane bez dodatkowej weryfikacji. Wnioskujący o certyfikację typu, która jest w toku, może postanowić rozszerzyć zakres wniosku o OSD niezwłocznie po wejściu w życie

---

<sup>17</sup> Nowego dla użytkownika/ośrodka szkolenia.

<sup>18</sup> Oznacza to, że po wstrzymaniu, a następnie wznowieniu produkcji dane OSD są wymagane.

zmienionego rozporządzenia. W każdym razie zatwierdzenie OSD należy uzyskać w ciągu 2 lat od początku obowiązywania nowych przepisów lub przed rozpoczęciem eksploatacji statku powietrznego przez użytkownika z UE, jeżeli następuje to po upływie 2 lat.

26. *Zatwierdzenia organizacji projektujących (DOA):* Jeżeli certyfikat typu zawiera dane dotyczące zgodności operacyjnej, albo na zasadzie zachowania ważności, albo wskutek aktualizacji, posiadacz CT uzyskuje, stosownie do przypadku, zatwierdzenie rozszerzenia zakresu DOA lub procedur analogicznych do DOA, aby uwzględnić aspekty zgodności operacyjnej, w ciągu dwóch lat po wejściu w życie przepisów.

Wnioskujący o nowe CT, którzy muszą uwzględnić OSD we wnioskach, uzyskują rozszerzenie zakresu DOA lub procedur analogicznych do DOA przed zatwierdzeniem OSD.

27. *Okres przejściowy w przypadku zmian i uzupełniających CT.* Jak wskazano powyżej, stosowanie tego wymagania dotyczącego oceny wszystkich zmian w projekcie typu pod kątem ich wpływu na OSD odroczone o następne trzy lata po wejściu w życie rozporządzenia zmieniającego. W okresie przejściowym będzie można dobrowolnie występować o zatwierdzenie zmian w tych danych.

#### **IV. Ocena skutków regulacji**

28. Celem oceny skutków regulacji jest analiza najważniejszych skutków oczekiwanych w związku z przepisami zaproponowanymi w niniejszej opinii i podsumowanymi w sekcji III powyżej.

#### **Sektory, w których wystąpią skutki**

29. Sektory środowiska lotnictwa cywilnego wchodzące w zakres kompetencji Agencji, w których wystąpią skutki:
- wykwalifikowany personel w UE: piloci, personel pokładowy i personel poświadczający obsługę techniczną;
  - posiadacze i wnioskujący o certyfikat typu statku powietrznego (z UE i spoza UE);
  - wnioskujący o uzupełniający certyfikat typu (z UE i spoza UE);
  - użytkownicy i właściciele statków powietrznych z UE;
  - ośrodki szkolenia (z UE i spoza UE);
  - producenci i użytkownicy symulatorów (z UE i spoza UE);
  - uznane organizacje obsługi technicznej (z UE i spoza UE);
  - właściwe organy (EASA i krajowe władze lotnicze).

#### **Skutki**

##### Skutki dla bezpieczeństwa

30. W ostatnich latach doszło do szeregu incydentów i wypadków, w których przypadku jako czynnik powodujący lub przyczyniający się określono braki w szkoleniu załogi lub MMEL. W związku z tym odpowiednie krajowe komisje badania wypadków przedstawiły Agencji zalecenia dotyczące ulepszenia przepisów odnoszących się do szkolenia i MMEL. Oczekuje się, że dzięki usunięciu luki między procesami certyfikacji, eksploatacji i obsługi technicznej koncepcja OSD przyczyni się do wykonania tych zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.
31. Najważniejsze i najnowsze zalecenia dotyczące bezpieczeństwa wymieniono poniżej.
- 1 czerwca 2009 r., lot 447 Air France, A330, Ocean Atlantycki*  
Zalecenie: „BEA zaleca, aby EASA przeanalizowała treść programów sprawdzianów i szkolenia oraz wprowadziła w szczególności obowiązki ustalenia szczegółowych

i regularnych ćwiczeń poświęconych ręcznemu sterowaniu przeciągnięciem statku powietrznego i wyprowadzeniem z przeciągnięcia, także na dużej wysokości”.

- b. 25 lutego 2009 r., lot 1951 Turkish Airlines, B737, lotnisko Schiphol w Amsterdamie

Zalecenie: „DGCA, ICAO, FAA i EASA powinny zmienić przepisy w taki sposób, aby linie lotnicze i ośrodki szkolenia lotniczego dopilnowały uwzględniania w swoich okresowych programach szkolenia praktycznego szkolenia w zakresie wyprowadzania z przeciągnięcia”.

- c. 27 listopada 2008 r., XL Airways, A320, Perpignan

Zalecenie: „BEA zaleca, aby EASA we współpracy z producentami ulepszyła ćwiczenia i techniki szkoleniowe związane z przeciągnięciem w celu zapewnienia kontroli nad samolotem w osi poprzecznej”.

- d. 20 sierpnia 2008 r., lot 5022 Spanair, MD-82, lotnisko Madryt-Barajas

Zalecenie: „Zaleca się, aby Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) zmieniła pozycję 30.8 głównego wykazu minimalnego wyposażenia (MMEL) dla serii samolotów Boeing DC-9, MD-80, MD-90 i B-717, co ma na celu uwzględnienie możliwości niedopuszczenia do lotu samolotu posiadającego uszkodzenie związane z podgrzaniem czujnika RAT na ziemi, a jeżeli samolot zostanie dopuszczony, zaleca się uwzględnienie wyraźnego odwołania do instrukcji obsługi technicznej (M) i eksploatacji (O) oraz innych pozycji w głównym wykazie minimalnego wyposażenia (MMEL), które mogą wiązać się ze wspomnianym uszkodzeniem”.

Zalecenie: „Zaleca się, aby Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) ustanowiła wymagania dotyczące symulatorów lotu, tak aby umożliwić uwzględnienie w szkoleniach na symulatorach przeciągnięcia przy starcie, które są odtworzeniem sytuacji, w których obwiednia warunków lotu może zostać przekroczona”.

- e. 9 lipca 2006 r., lot 778 S7 Airlines, A310, lotnisko w Irkucku

Zalecenie: „Zaleca się, aby EASA i inne instytucje certyfikujące wraz z producentami dużych transportowych statków powietrznych przeanalizowały kwestie czynnika ludzkiego związane z warunkami dopuszczenia i procedurami operacyjnymi w przypadku jednego niedziałającego odwracacza ciągu w celu uniknięcia niezamierzonego zastosowania ciągu przedniego”.

- f. 21 września 2005 r., Robinson R22 F-GRIB

Zalecenie: „EASA powinna określić obowiązek udziału pilotów w szkoleniu w zakresie szczegółowej charakterystyki modelu R22 Mariner, jeżeli jest on wyposażony w podwozie pływakowe”.

32. Konieczność usunięcia luki między procesami certyfikacji, eksploatacji i obsługi technicznej wynika również z następujących badań przeprowadzonych w Europie i Stanach Zjednoczonych:

- a. „Commercial Airplane Certification Process Study, An Evaluation of Selected Aircraft Certification, Operations, and Maintenance Process [Analiza procesu certyfikacji samolotów eksploatowanych zarobkowo, proces certyfikacji, eksploatacji i obsługi technicznej wybranych statków powietrznych], FAA, marzec 2002 r.”. Ustalenia i uwagi zawarte w analizie przeprowadzonej przez FAA w 2001 r. dotyczą kwestii przekrojowych związanych z procesami certyfikacji, obsługi technicznej i eksploatacji.
- b. „Federal Aviation Administration Human Factors Team Report on the Interfaces Between Flightcrews and Modern Flight Deck Systems<sup>19</sup> [Sprawozdanie zespołu

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

ds. czynnika ludzkiego Federalnej Administracji Lotnictwa dotyczące powiązań między załogami lotniczymi a nowoczesnymi systemami w kabinie pilota], 18 czerwca 1996 r.". W sprawozdaniu zespołu ds. czynnika ludzkiego FAA z 1996 r. określono również problemy związane z procesem przyznawania uzupełniających CT (np. niekoniecznie znane z filozofii konstrukcji kabiny pilota lub stosowanych założeń eksploatacyjnych).

- c. „Commercial Aviation Safety Team (CAST) on Loss of Control Joint Safety Implementation Team Report<sup>20</sup> [Sprawozdanie zespołu ds. bezpieczeństwa lotnictwa komercyjnego (CAST) dotyczące utraty kontroli, wspólne sprawozdanie zespołu wdrożeniowego ds. bezpieczeństwa], 15 lutego 2003 r.” zawiera zalecenie dotyczące bezpieczeństwa mówiące o tym, że „należy opracować wiarygodne procesy, dzięki którym personel zajmujący się operacjami lotniczymi i obsługą techniczną terminowo zapoznawałby się z istotnymi informacjami na temat eksploatacji i informacje te wykorzystywał”.
33. Oczekuje się, że wraz z wprowadzeniem przepisów dotyczących szkolenia dla personelu z zakresu danego typu oraz MMEL w formie danych OSD jako obowiązkowego minimum dla wszystkich użytkowników i ośrodków szkolenia, przy pomocy działań normalizacyjnych, wszystkie szkolenia i MEL będą zatwierdzane przy użyciu takiej samej normy.
34. Obowiązki będą bardziej precyzyjnie określone, dzięki czemu nie będzie luki w obowiązkach związanych z minimalnymi programami szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień dotyczących typu statku powietrznego i MMEL.
- a. Odpowiedzialność za określenie początkowych danych OSD wraz ze wszystkimi niezbędnymi elementami będzie spoczywać na posiadaczu certyfikatu typu statku powietrznego. Agencja uważa, że posiadacz CT ma najlepsze możliwości opracowania tych elementów, ponieważ posiada wszystkie niezbędne informacje podstawowe, które pochodzą z procesu zatwierdzania projektu i zapewniania zdatności do lotu. Na przykład do opracowania bezpiecznego wykazu MMEL konieczne jest zrozumienie analizy bezpieczeństwa systemów statku powietrznego. W związku z tym oczekuje się również, że potwierdzenie odpowiedzialności posiadacza CT za elementy OSD będzie miało pozytywny wpływ na bezpieczeństwo.
- b. Jednocześnie, jeżeli Agencja stanie się odpowiedzialna za zatwierdzanie minimalnych programów i MMEL, powstanie możliwość wykorzystania specjalistycznej wiedzy, która była również wykorzystywana przy zatwierdzaniu projektu w zakresie zdatności do lotu.
- c. Podejście do aspektów bezpieczeństwa w szkoleniu na typ i MMEL będzie miało charakter proaktywny dzięki wprowadzeniu koncepcji „ciągłej zgodności operacyjnej”: inicjator OSD będzie odpowiadał za ciągłą ważność zatwierzonego elementu lub zatwierdzonych elementów OSD. Nie będzie wątpliwości, że ten odpowiedzialny podmiot ma za zadanie monitorowanie doświadczeń z wykorzystaniem zatwierdzonych elementów i będzie musiał reagować w przypadku zdarzeń związanych z bezpieczeństwem. W najgorszym przypadku, jeżeli pojawią się obawy bezpośrednio związane z bezpieczeństwem, Agencja może wydać wytyczne dotyczące zdatności do lotu w celu skorygowania niedociągnięć w OSD, które muszą zostać wykonane przez użytkownika. Ponadto przepisy określają również, że osoby trzecie dokonujące zmian w projekcie (uzupełniający certyfikat typu – uzupełniający CT) muszą rozważyć skutki zmiany w projekcie na OSD i w razie konieczności zaproponować zmiany elementów OSD.
35. Ogólnie rzecz biorąc, dane OSD zapewnią jednolitą wysoką normę dotyczącą szkolenia załogi i MMEL oraz sprecyzują obowiązki w zakresie tych procesów. Oczekuje się, że

<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).

przyniesie to znaczne korzyści pod względem bezpieczeństwa i przyczyni się do osiągnięcia jednolitego wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

#### Skutki ekonomiczne dla branży

Oczekuje się, że wprowadzenie OSD stworzy dodatkowe koszty dla posiadaczy i wnioskujących o CT i uzupełniające CT. Koszty te mogą zostać częściowo lub w całości przeniesione na ich klientów w ramach ceny wyrobu lub danych.

Nie wpłynie to jednak na ogólne koszty dla branży. Koszty dla posiadaczy/wnioskujących o CT i uzupełniające CT można podzielić na trzy części:

- koszty opracowania i certyfikacji OSD;
- koszty utrzymania aktualności OSD; oraz
- koszty rozszerzenia zakresu zatwierdzeń organizacji projektujących (DOA).

Koszty opracowania i certyfikacji OSD można z kolei podzielić na koszty nowych wniosków i koszty obowiązkowej aktualizacji. W przypadku wszystkich kosztów należy wziąć pod uwagę, że istniejący dobrowolny proces OEB jest obecnie już stosowany przez posiadaczy CT i uzupełniających CT, którzy odczuwają największe skutki. W analizie skutków wywieranych przez koszty trzeba będzie zatem uwzględnić koszty *dotkliwe* wynikające z zawartego w niniejszej opinii wniosku dotyczącego OSD w porównaniu z istniejącym procesem OEB.

36. Oczekuje się ograniczonych skutków w przypadku kosztów dla użytkowników OSD (tj. użytkowników statków powietrznych i ośrodków szkolenia). Zamiast korzystać z danych zawartych w sprawozdaniach OEB lub innych źródłach albo z danych wytworzonych we własnym zakresie, podmioty te będą korzystać z OSD. W rzeczywistości dostępność OSD może mieć na nie pozytywny wpływ ekonomiczny. W przypadku opracowywania nowych szkoleń i MEL jako podstawę podmioty te mogą wykorzystać OSD, co ograniczy koszty opracowania. Dodatkowe koszty będą wiązać się ze zmianą istniejących szkoleń i MEL, aby zapewnić ich zgodność z OSD. Okres przejściowy przewidziano jednak na 4 lata, a zatem oczekuje się, że taka aktualizacja będzie zbieżna z naturalnym cyklem aktualizowania danych.

Aby zobrazować wielkość oczekiwanych skutków wynikających z kosztów, w poniższych sekcjach bardziej szczegółowo przedstawiono ważniejsze pozycje wskazane powyżej.

#### Koszty opracowania i certyfikacji OSD w przypadku nowych wniosków o CT

37. *Duże samoloty i skomplikowane technicznie wiropląty*. Obecna praktyka polega na tym, że wszyscy wnioskujący o CT EASA dla dużego samolotu lub skomplikowanego technicznie wiroplątu występują również dobrowolnie o ocenę OEB. Z reguły te oceny OEB<sup>21</sup> obejmują program szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień pilota dotyczących typu statku powietrznego, szkolenia dla personelu pokładowego, dane do symulatorów i MMEL. Przy wprowadzaniu koncepcji obowiązkowych danych OSD dodatkowe koszty będą zatem ograniczać się do kosztów programu szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień personelu poświadczającego obsługę techniczną dotyczących typu statku powietrznego i kosztów danych dotyczących danego typu do szkolenia personelu pokładowego, co będzie dotyczyć kilku przypadków dużych samolotów, jeżeli szkolenie personelu pokładowego nie było częścią oceny OEB. Większość skomplikowanych technicznie wiroplątów posiada maksymalnie mniej niż 20 miejsc pasażerskich, w związku z czym nie jest wymagany personel pokładowy i nie ma konieczności opracowywania danych szkoleniowych.

---

<sup>21</sup> Pełnej ocenie OEB nie poddano jedynie kilku statków powietrznych o projekcie niezachodnim, lecz w tych przypadkach oceny prowadzą krajowe władze lotnicze. Skutek wywierany na ogólne koszty dla branży jest marginalny.

38. *Nieskomplikowane technicznie wiropląty.* Obecnie większość wnioskujących o CT EASA dla nieskomplikowanych technicznie wiroplątów występuje również dobrowolnie o ocenienie przez OEB programu szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień pilota dotyczących typu statku powietrznego. Po wprowadzeniu OSD będą oni musieli ponadto występować o zatwierdzenie MMEL. Ze względu na stopień złożoności większości nowych nieskomplikowanych technicznie wiroplątów ustanowienie ogólnego wykazu MMEL, z którego mogliby korzystać wszyscy, nie będzie praktycznym rozwiązaniem. Nieskomplikowane technicznie śmigłowce mają jednak określone uprawnienia na grupę, które musi posiadać personel poświadczający obsługę techniczną i dlatego nie ma potrzeby opracowywania programu szkolenia na typ statku powietrznego. Nieskomplikowane technicznie wiropląty mają maksymalnie 9 pasażerów i nie potrzebują personelu pokładowego. Dodatkowy koszt nowych wniosków będzie zatem ograniczał się do kosztów opracowania i certyfikacji MMEL.
39. *Inne nieskomplikowane technicznie statki powietrzne (małe samoloty, bardzo lekkie samoloty, lekkie samoloty sportowe, szybowce i balony).* Z wyjątkiem małych samolotów o wysokich osiąгах obecnie żaden statek powietrzny w tej kategorii nie podlega ocenie OEB. W przypadku małych samolotów o wysokich osiąгах ocena OEB ogranicza się do szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień pilota dotyczących typu statku powietrznego. Po wprowadzeniu OSD jedynym dodatkowym elementem, który trzeba będzie ustanowić, będzie MMEL. W przypadku tej kategorii statków powietrznych wykaz MMEL może opierać się na ogólnym MMEL opracowanym przez Agencję. Wnioskujący o CT musi zatem dokonać tylko niewielkich nakładów.
40. Ponieważ nie ma przykładów opracowywania i certyfikacji elementów OSD, szacunki dotyczące oczekiwanych kosztów będą opierać się na doświadczeniu uzyskanym podczas wprowadzania OEB. Niektórzy producenci dostarczyli przybliżone dane związane z wprowadzaniem OEB, które wykorzystano do oszacowania kosztów opracowania OSD.
41. Koszty zatwierdzenia OSD przez Agencję są równe opłatom i honorariom z tytułu tych czynności. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie opłat i honorariów<sup>22</sup> za zatwierdzenie OSD Agencja będzie pobierać opłatę według stawki godzinowej.
42. Aby opracować szacunek kosztów, oszacowano liczbę godzin pracy niezbędną do opracowania i certyfikacji głównych elementów OSD: szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień załogi lotniczej dotyczących typu statku powietrznego (OSD-FC), szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień personelu poświadczającego obsługę techniczną dotyczących typu statku powietrznego (OSD-M), danych dotyczących danego typu dla personelu pokładowego (OSD-CC) oraz głównego wykazu minimalnego wyposażenia (MMEL) (zob.

---

<sup>22</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 593/2007 z dnia 31 maja 2007 r. w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz.U. L 140 z 1.6.2007, s. 3). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1356/2008 z dnia 23 grudnia 2008 r. (Dz.U. L 350 z 30.12.2008, s. 46).

Tabela 1).



**Tabela 1: Opracowanie i certyfikacja OSD – szacowana liczba godzin według kategorii statku powietrznego przypadająca na jeden nowy wniosek o CT**

Rodzaj statku powietrznego	Szkolenie kwalifikujące do uzyskania uprawnień załogi lotniczej dotyczących typu statku powietrznego	Szkolenie kwalifikujące do uzyskania uprawnień personelu poświadczającego obsługę techniczną dotyczących typu statku powietrznego		Dane dotyczące danego typu dla personelu pokładowego		Główny wykaz minimalnego wyposażenia	
		(godziny)	Opracowanie (godziny)	Certyfikacja (godziny)	Opracowanie (godziny)	Certyfikacja (godziny)	Opracowanie (godziny)
Duże samoloty <sup>1</sup>	-	3200	1050	2000	750	-	-
Małe skomplikowane technicznie samoloty <sup>2</sup>	-	1200	600	nd.	nd.	1600	900
Skomplikowane technicznie wiropląty	-	1600	800	nd.	nd.	-	-
Nieskomplikowane technicznie wiropląty	-	nd.	nd.	nd.	nd.	800	400
Inne nieskomplikowane statki powietrzne	-	nd.	nd.	nd.	nd.	8	4

**Uwagi:**

1 MTOW powyżej 5,7 t

2 MTOW poniżej 5,7 t, dwa silniki lub jedna turbina

-: Ten element OSD jest już częścią obecnej oceny OEB.

nd.: Nie dotyczy, ponieważ ten element OSD zwyczajowo nie jest wymagany dla tych kategorii statku powietrznego.

43. Na podstawie tych danych i założeń dotyczących stawki godzinowej dla branży i Agencji oszacowano koszty opracowania i certyfikacji według typów i przedstawiono je w Tabeli 2 poniżej.
44. Ogólne roczne koszty opracowania i certyfikacji OSD w przypadku wnioskujących o nowe CT obliczono poprzez dodanie zakładanej liczby nowych CT, których można oczekiwać co roku. Założenia te opierają się na średnich danych liczbowych z przeszłości. Nie uwzględniono kosztów tych elementów zatwierdzenia OSD, które są dodawane na żądanie wnioskującego o CT. Ogólne koszty roczne dla branży, obejmujące opracowanie i zatwierdzenie, oszacowano zatem na około 2,6 mln EUR.

**Tabela 2: Szacowane koszty opracowania i certyfikacji OSD w przypadku wniosków o nowe CT**

Rodzaj statku powietrznego	Liczba certyfikatów typu rocznie	Koszty dla certyfikatu typu (€)	Koszty roczne (€)
Duże samoloty	1,5	952 000	1 428 000
Małe skomplikowane technicznie samoloty	1	640 000	640 000
Skomplikowane technicznie wiropląty	1	352 000	352 000
Nieskomplikowane technicznie wiropląty	1	176 000	176 000

Inne nieskomplikowane statki powietrzne	14	1760	24 640
<b>Ogółem</b>			<b>2 620 640</b>

#### Koszty opracowania i certyfikacji OSD w przypadku aktualizacji

45. *Skomplikowane technicznie samoloty i wiroplaty z napędem silnikowym.* W przypadku modeli statków powietrznych, które są nadal produkowane, konieczna jest aktualizacja, która będzie ograniczać się do szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień załogi lotniczej dotyczących typu statku powietrznego, danych dotyczących danego typu dla personelu pokładowego oraz MMEL. Koszty opracowania są minimalne, ponieważ podstawą aktualizacji może być szkolenie zatwierdzone dla danego użytkownika i wykaz MMEL zatwierdzony przez jeden krajowy organ władz lotniczych. Posiadacz CT musi jedynie wskazać Agencji jeden z tych zatwierdzonych elementów. Pracę Agencji szacuje się na 28 osobogodzin na jeden typ w przypadku każdego elementu. Po stronie branży szacuje się 8 godzin. Ogółem szacuje się, że koszt każdej certyfikacji aktualizacyjnej wyniesie 7500 EUR. Zakłada się, że proces aktualizacji zakończy się w ciągu dwóch lat.
46. Na podstawie założeń Agencji dotyczących liczby certyfikacji aktualizacyjnych w Tabeli 3 poniżej przedstawiono ogólne szacowane koszty wynoszące około 700 000 EUR.
47. *Samoloty inne niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym i balony.* W przypadku modeli statków powietrznych, które są nadal produkowane, konieczna jest aktualizacja. Jedynym elementem, który ma zastosowanie, jest jednak wykaz MMEL. Dla tych kategorii statków powietrznych Agencja wyda ogólny wykaz MMEL, z którego będzie można korzystać w takiej formie z ewentualnymi dodatkowymi elementami wprowadzonymi dobrowolnie. Koszty opracowania oraz zatwierdzenia można zatem pominąć.

**Tabela 3: Szacowane koszty certyfikacji aktualizacyjnych w przypadku OSD (koszty jednorazowe)**<sup>23</sup>

Rodzaj statku powietrznego	Koszt jednostkowy certyfikacji aktualizacyjnych (€)	Kwalifikacje do uzyskania uprawnień załogi lotniczej dotyczących typu statku powietrznego		Dane dotyczące danego typu dla personelu pokładowego		Główny wykaz minimalnego wyposażenia		Koszt ogółem (€)
		Liczba certyfikacji aktualizacyjnych (€)	Ogółem koszt aktualizacji szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień załogi lotniczej dotyczących typu statku powietrznego (€)	Liczba certyfikacji aktualizacyjnych (€)	Ogółem koszt aktualizacji danych dotyczących danego typu dla personelu pokładowego (€)	Liczba certyfikacji aktualizacyjnych (€)	Ogółem koszt aktualizacji głównego wykazu minimalnego wyposażenia (€)	
Duże i małe skomplikowane technicznie samoloty	7520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Wiroplaty	7520	10	75 200	nd.	nd.	10	75 200	150 400
<b>Ogółem</b>			<b>360 960</b>		<b>82 720</b>		<b>283 280</b>	<b>736 960</b>

<sup>23</sup> W tabeli tej nie uwzględniono nieskomplikowanych technicznie samolotów, ponieważ proces aktualizacji w przypadku tych statków powietrznych będzie polegał jedynie na potwierdzeniu stosowania ogólnego wykazu MMEL opracowanego przez Agencję.

Koszty opracowania i certyfikacji OSD dla posiadaczy/wnioskujących o uzupełniający CT

48. Aktualizacja istniejących uzupełniających CT nie jest obowiązkowa, a zatem przepisy nie mają wpływu na posiadaczy uzupełniających CT. Skutki mogą odczuć podmioty projektujące nowe uzupełniające CT po dodatkowym trzyletnim okresie przejściowym, jeżeli uzupełniający CT ma wpływ na istniejące dane OSD.
49. Wszyscy wnioskujący o nowe uzupełniające CT muszą ocenić ewentualne skutki uzupełniających CT dla elementów OSD. Jeżeli skutki wystąpią, muszą oni opracować niezbędne uzupełnienia do zatwierdzonych elementów OSD jako część uzupełniającego CT. Koszty obejmują koszty opracowania uzupełnień do OSD, utrzymania ważności tych elementów oraz honoraria i opłaty z tytułu zatwierdzenia przez Agencję. Wszystkie te koszty będą proporcjonalną częścią kosztów związanych z początkowymi danymi OSD i będą proporcjonalne do zakresu uzupełniającego CT i jego skutków dla szkolenia i MMEL. Jak wskazano powyżej, wymóg oceny wszystkich zmian i uzupełniającego CT pod kątem ich wpływu na OSD odroczone o następne trzy lata w celu dopracowania akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań i materiałów zawierających wytyczne. Czas ten zostanie również wykorzystany na ocenę właściwych skutków tego wymogu. Jednak według obliczeń jednego producenta jedynie 5% wszystkich zmian może wyrzucić skutki na OSD, a zatem dodatkowe koszty będą stosunkowo niewielkie.

Koszty utrzymania ważności elementów OSD

50. Posiadacz CT będzie musiał zbadać zdarzenia i podjąć działania w związku z nimi, jeśli ich przyczyną były ewentualne niedociągnięcia w elementach OSD. Obecnie posiadacze CT mają już taki sam obowiązek w przypadku zdarzeń spowodowanych niedociągnięciami w projekcie. Przed analizą zdarzenia trudno jest określić podstawową przyczynę, a zatem do wyselekcjonowania tych zdarzeń, które są powiązane z OSD, można wykorzystać istniejący system zgłaszania zdarzeń. Jeżeli pierwsza analiza wykazuje, że podstawowa przyczyna jest związana z OSD, koszty dalszej analizy i opracowania ulepszeń można przypisać do kosztów ciągłej ważności OSD. Na podstawie doświadczeń w stosowaniu ocen OEB Agencja oczekuje, że liczba przypadków, w których zdarzenia będą związane z OSD, będzie stosunkowo niewielka. Dodatkowe koszty oszacowano zatem w sposób następujący:

**Tabela 4: Szacowane koszty utrzymania ciągłej ważności OSD<sup>24</sup>**

Rodzaj statku powietrznego	Godziny przypadające na posiadacza CT (A)	Stawka godzinowa (€) (B)	Liczba posiadaczy CT (c)	Koszt ogółem (€) (AXBXC)
Duże samoloty	800	100	15	1 200 000
Małe skomplikowane technicznie samoloty	400	100	9	360 000
Skomplikowane technicznie wiropląty	600	100	6	360 000
Nieskomplikowane technicznie wiropląty	200	100	6	120 000
Inne nieskomplikowane statki powietrzne	0	100	0	0

<sup>24</sup> Szacunki dotyczące rocznej liczby godzin poświęconych na OSD opierają się ostrożnym założeniu, że w przypadku dużych samolotów na jednego posiadacza CT przypada 1500 zdarzeń rocznie, z czego 5% wiąże się z OSD. W przypadku każdego zdarzenia mogącego oznaczać powstanie stanu niebezpiecznego założono średnio 10–11 godzin pracy.

<b>Ogółem</b>	<b>36</b>	<b>2 040 000</b>
---------------	-----------	------------------

#### Koszty rozszerzenia DOA w celu uwzględnienia OSD

51. Posiadacz CT mający nowe lub zaktualizowane dane OSD będzie musiał rozszerzyć zakres DOA w celu uwzględnienia OSD. Dotyczy to organizacji posiadających DOA, których OSD zachowały ważność, lub które muszą dokonać ich aktualizacji, i organizacji występujących o nowy CT. Oznacza to, że dotyczy to około 40 organizacji. Dodatkowe koszty uzyskania zatwierdzenia rozszerzenia DOA są trudne do oszacowania, ponieważ w znacznej mierze zależą one od wcześniejszego udziału w działaniach OEB. Większość organizacji projektujących duże statki powietrzne będzie już posiadać procedury postępowania z większością elementów OSD. Dla nich oznacza to włączenie tych działań do struktury DOA. Projektanci nieskomplikowanych technicznie statków powietrznych mogą nie mieć doświadczenia związanego z OEB, lecz rozszerzenie ich DOA musi jedynie obejmować MMEL, biorąc pod uwagę, że Agencja określi ogólne wykazy MMEL, które mogą zostać wykorzystane przez te organizacje. W związku z tym nakłady tych organizacji będą minimalne.

Ponadto koszty honorariów i opłat z tytułu rozszerzenia DOA zostaną pokryte z istniejącej opłaty za sprawowanie nadzoru, a zatem nie będą pobierana dodatkowe opłaty i honoraria.

#### Ogólne koszty dla branży

52. Ogólne koszty dla branży można podzielić na jednorazowy koszt aktualizacji i średni roczny koszt OSD, które zachowały ważność, OSD zaktualizowanych i nowych OSD. Jednorazowe koszty aktualizacji szacuje się na kwotę rzędu 740 000 euro (zob. Tabela 3).

Rząd wielkości regularnych średnich kosztów rocznych to 4,6 mln euro (Tabela 5). Obydwa elementy to koszty dodatkowe wynikające z wniosku dotyczącego OSD rozszerzającego obecną praktykę.

**Tabela 5: Zestawienie szacowanych rocznych kosztów wdrożenia OSD**

<b>Rodzaj statku powietrznego</b>	<b>Nowe wnioski o CT (€)</b>	<b>Ciągła ważność (€)</b>	<b>Ogółem (€)</b>
Duże samoloty	1 428 000	1 200 000	2 628 000
Małe skomplikowane technicznie samoloty	640 000	360 000	1 000 000
Skomplikowane technicznie wiropląty	352 000	360 000	712 000
Nieskomplikowane technicznie wiropląty	176 000	120 000	296 000
Inne nieskomplikowane statki powietrzne	24 640	0	24 640
<b>Ogółem</b>	<b>2 620 640</b>	<b>2 040 000</b>	<b>4 660 640</b>

#### Koszty dla Agencji i krajowych władz lotniczych

53. Agencja potrzebuje dodatkowych zasobów do zatwierdzania elementów OSD podczas procesu certyfikacji typu. Za czas poświęcony na zatwierdzenie OSD od wnioskodawcy będzie się jednak pobierać opłatę według stawki godzinowej. Koszty nadzoru nad ciągłą ważnością OSD zostaną pokryte z rocznych opłat za CT. W związku z tym koszty dla Agencji będą równe dodatkowym dochodom uzyskanym z opłat i honorariów, czyli pozostanie to bez wpływu na budżet.

54. Krajowe władze lotnicze nadal zatwierdzają szkolenia dostosowane do indywidualnych potrzeb i MEL. Podstawę zatwierdzenia będą stanowić dane OSD, a sprawozdania OEB nie będą już wykorzystywane jako informacje referencyjne. System OSD nie wpłynie na liczbę zatwierdzeń i treść prac. W związku z tym nie oczekuje się dodatkowych kosztów dla krajowych władz lotniczych.

Inne skutki: harmonizacja z przepisami lotniczymi innymi niż przepisy UE

55. We wszystkich znanych systemach regulacyjnych przeprowadzana jest ocena eksploatacyjna nowych typów. Na przykład w Stanach Zjednoczonych przeprowadzana ona jest w Radzie ds. Normalizacji Lotnictwa (Flight Standardization Board – FSB) pod nadzorem FAA. Taka ocena FSB nie jest bezpośrednim wymogiem zawartym w przepisach, lecz jest przeprowadzana na podstawie polityki. Wyniki oceny FSB są wykorzystywane przez FAA przy zatwierdzaniu szkoleń i MEL. Dane OSD są zatem innym narzędziem pozwalającym na osiągnięcie tego samego celu i będą stosowane w ścisłej współpracy z FAA.
56. Wnioskodawcy spoza UE, występujący o CT lub uzupełniające CT, muszą również spełnić wymagania dotyczące OSD. Obecnie ocena nowych typów prowadzona przez OEB łączy się z oceną FSB pod nadzorem FAA. Ostatecznie każdy organ określa własne ustalenia. Agencja zamierza nadal prowadzić wspólne oceny po wprowadzeniu OSD. Zatem nie będzie to miało wpływu na obecną praktykę. Różnicą będzie inna podstawa prawna oceny. Obecne umowy dwustronne z państwami trzecimi nie dotyczą OSD. W związku z tym Agencja nie może przyjąć bez dalszej analizy ustaleń na temat elementów OSD, poczynionych przez organ państwa trzeciego. Ma to jednak obecnie miejsce w przypadku dokonywanych przez OEB ocen wyrobów spoza UE. Obecnie badana jest kwestia, czy konieczne jest uwzględnienie OSD w przyszłych zmianach umów dwustronnych.
57. Oczekuje się, że wnioskodawcy z UE, którzy uzyskali zatwierdzenie OSD, odniosą pewne korzyści przy wywozie swoich wyrobów lub uzupełniających CT. Niektóre kraje wymagają już pewnej formy danych dotyczących zgodności operacyjnej przy przywozie nowego statku powietrznego. Oczekuje się, że zatwierdzenie EASA ułatwi wydawanie zatwierdzeń lokalnych potrzebnych w przypadku elementów OSD.

**Podsumowanie**

58. Ogólnie Agencja uważa, że znaczne korzyści dla bezpieczeństwa, wynikające z wniosku dotyczącego OSD, który uwzględnia szereg zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, przeważają nad kosztami dla branży lotniczej. Koszty wdrożenia OSD szacuje się na około 4,6 mln euro rocznie, a jednorazowe koszty aktualizacji – na 740 000 euro.

Kolonia, 13 grudnia 2011 r.

P. GOUDOU

Dyrektor wykonawczy