



**STANOVISKO č. 7/2011**

**EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA**

**z 13. decembra 2011**

**k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií**

**A**

**k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností**

**A**

**k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. xxxx/2012, ktorým sa stanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008**

**A**

**k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 1178/2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008**

**„Údaje o prevádzkovej spôsobilosti“**

## Zhrnutie

V tomto stanovisku sa navrhujú zmeny niektorých vykonávacích pravidiel s cieľom zaviesť koncepciu údajov o prevádzkovej spôsobilosti (ďalej len „OSD“). Koncepcia údajov o prevádzkovej spôsobilosti bola zavedená nariadením (ES) č. 216/2008 ako súčasť balíka prvého rozšírenia.

Prostredníctvom nových pravidiel sa zabezpečí, že prevádzkovatelia budú mať k dispozícii a budú využívať určité údaje nevyhnutné na bezpečnú prevádzku. Tieto údaje sú pre každý typ lietadla špecifické a musí ich preto poskytnúť konštruktér daného typu. Pozostávajú z:

- minimálneho učebného plánu pre výcvik na získanie typovej kvalifikácie pilotov;
- referenčných údajov o lietadle na podloženie kvalifikácie simulátorov;
- minimálneho učebného plánu pre výcvik na získanie typovej kvalifikácie personálu oprávneného vydávať osvedčenia o údržbe;
- typovo špecifických údajov pre výcvik palubných sprievodcov; a
- hlavného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL - Master Minimum Equipment List).

Údaje o prevádzkovej spôsobilosti navrhnuté konštruktérom schváli EASA spolu s osvedčením o letovej spôsobilosti.

Po schválení údajov o prevádzkovej spôsobilosti ich musia prevádzkovatelia a výcvikové organizácie použiť pri zostavovaní svojich upravených výcvikových kurzov a zoznamu minimálneho vybavenia.

Očakáva sa, že údaje o prevádzkovej spôsobilosti pomôžu preklenúť priepasť medzi letovou spôsobilosťou a leteckou prevádzkou.

## **Dôvodová správa**

### **I. Všeobecné ustanovenia**

1. Účelom tohto stanoviska je navrhnúť Komisii zmenu a doplnenie nariadenia (ES) č. 1702/2003<sup>1</sup>, nariadenia (ES) č. 2042/2003<sup>2</sup>, nariadenia (EÚ) č. xxxx/2012<sup>3</sup> a nariadenia (EÚ) č. 1178/2011<sup>4</sup>. Rozsah tejto aktivity v oblasti tvorby právnych predpisov je vysvetlený v zadávacích podmienkach 21.039 a podrobnejšie opísaný ďalej.
2. Toto stanovisko bolo prijaté podľa postupu stanoveného správnu radou Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“)<sup>5</sup> v súlade s ustanoveniami článku 19 nariadenia (ES) č. 216/2008<sup>6</sup> (ďalej len „základné nariadenie“).
3. V navrhovanom predpise sa zohľadňuje rozvoj práva Európskej únie a medzinárodného práva (ICAO) a zosúladenie s predpismi ďalších orgánov hlavných partnerov Európskej únie, ako sa uvádza v cieľoch článku 2 základného nariadenia. Návrh:
  - a. stojí nad normami a odporúčanými postupmi Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO). Výstupy procesu údajov o prevádzkovej spôsobilosti (OSD), osnovy pre výcvik a hlavný zoznam minimálneho vybavenia (MMEL) sa vyžadujú na zostavenie výcvikových kurzov a MEL, ktoré sa rovnako vyžadujú v prílohách 1 a 6 k dohovoru o ICAO. Požiadavka, aby výrobca lietadla pripravil údaje o prevádzkovej spôsobilosti ako súčasť procesu typového osvedčovania, však nie je zahrnutá v prílohe 8 k dohovoru o ICAO .
  - b. od pravidiel US FAA a pravidiel Transport Canada (TCCA) sa líši v ďalej uvedených bodoch. Úrad FAA aj TCCA majú procesy na hodnotenie prevádzkovej spôsobilosti nových a odvodených typov lietadla. Výsledky týchto hodnotení sa používajú na uverejnenie zoznamu MMEL zostaveného úradmi alebo pri schvaľovaní výcvikových kurzov pre letovú posádku a palubných sprievodcov. Pri prevádzkovom hodnotení sa však nevyžaduje povinný vstup od výrobcov lietadla.
4. V súčasnosti sú za schvaľovanie údajov nevyhnutných pre bezpečnú prevádzku daného typu lietadla, ako je minimálny učebný plán pre výcvik na získanie typovej kvalifikácie pilotov, typový výcvik palubných sprievodcov a MMEL, zodpovedné národné letecké úrady. Na zabezpečenie jednotnosti sa členovia spojených leteckých úradov rozhodli používať jeden schvaľovací postup prijateľný pre všetkých – postup v rámci spoločnej

---

<sup>1</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 1194/2009 z 30. novembra 2009 (Ú. v. EÚ L 321, 8.12.2009, s. 5).

<sup>2</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 315, 28.11.2003, s. 1). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (EÚ) č. 1149/2011 z 21. októbra 2011 (Ú. v. EÚ L 298, 16.11.2011, s. 1).

<sup>3</sup> „Nariadenie o prevádzke“ ešte len bude uverejnené.

<sup>4</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 311, 25.11.2011, s. 1).

<sup>5</sup> Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami (postup pri tvorbe predpisov). EASA MB 08-2007 z 13. júna 2007.

<sup>6</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009 (Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51).

operatívnej hodnotiacej komisie (JOEB). Každá spoločná operatívna hodnotiaca komisia bola zriadená k jednotlivému prípadu a pozostávala z príslušných zainteresovaných strán, podľa potreby vrátane iných úradov, ako sú spojené letecké úrady. Jej cieľom bolo preskúmať prevádzkové podmienky používania daného typu lietadla. Výsledkom tohto preskúmania boli odporúčania pre typový výcvik a MMEL. Postup v rámci spoločnej operatívnej hodnotiacej komisie pod záštitou spojených leteckých úradov bol dobrovoľný. Napriek tejto spoločnej činnosti museli všetky zúčastnené úrady transponovať odporúčania do svojich vnútroštátnych právnych predpisov a administratívneho systému. V dôsledku toho sa konečný výsledok mohol líšiť od výsledku postupu v rámci spoločnej operatívnej hodnotiacej komisie. Po rozpustení spojených leteckých úradov v roku 2008 pokračoval postup v rámci operatívnej hodnotiacej komisie pod záštitou agentúry so súhlasom bývalých členov spojených leteckých úradov. Postup je naďalej dobrovoľný.

5. Postup (spoločnej) operatívnej hodnotiacej komisie nezahŕňal hodnotenie minimálnych osnov pre výcvik na získanie typovej kvalifikácie personálu oprávneného vydávať osvedčenia o údržbe. Preto spadala príprava a schvaľovanie výcvikových kurzov pre takýto personál do zodpovednosti národných úradov, ako sa uvádza vo všeobecných požiadavkách v časti 66. Tieto kurzy sa môžu líšiť nielen podľa trvania, ale aj podľa predmetov.
6. Jedným z hlavných cieľov pri vytváraní systému EASA bolo zabezpečiť jednotnosť. Preto agentúra vo svojom stanovisku č. 3/2004<sup>7</sup> odporučila zmenu a doplnenie základného nariadenia, aby boli prevádzkové informácie týkajúce sa typu, ako sú informácie získané v rámci postupu (spoločnej) operatívnej hodnotiacej komisie, povinné pre všetky lietadlá prevádzkované prevádzkovateľmi EÚ. To je možné dosiahnuť prijatím rozhodnutia agentúry, ktoré je založené na zmene a doplnení základného nariadenia. Európska komisia však usúdila, že takéto rozhodnutie môže agentúra prijať iba v prípade, že je priamo spojené s výrobkom, ktorého sa týka (individuálne rozhodnutie s jednoznačným adresátom). Podľa výkladu Zmluvy o ES a judikatúry Európskeho súdneho dvora agentúra nemôže stanovovať všeobecne platné záväzné normy. Návrh na zmenu a doplnenie základného nariadenia sa preto zmenil tak, aby tieto dodatočné prevádzkové zložky mohla agentúra schváliť ich prepojením s typovým osvedčením lietadla.
7. Európska komisia prispôsobila stanovisko agentúry č. 3/2004 tak, aby sa zohľadnili uvedené právne obmedzenia, a navrhla, aby sa stanovili ďalšie technické požiadavky na prevádzku daného typu lietadla ako súčasť osvedčovania výrobku. Potom boli do článku 5 ods. 5 písm. e) základného nariadenia pridané tieto podmienky:
  - (iv) „*minimálny učebný plán pre typovú kvalifikáciu personálu oprávneného vydávať osvedčenia o údržbe, aby sa zaručil súlad s odsekom 2 písm. f);*
  - (v) *minimálny učebný plán pre typovú kvalifikáciu pilotov a kvalifikáciu súvisiacich simulátorov, aby sa zaručil súlad s článkom 7;*
  - (vi) *prípadný hlavný zoznam minimálneho vybavenia a ďalších špecifikácií letovej spôsobilosti pre daný typ prevádzky, aby sa zaručil súlad s článkom 8“.*
8. Tieto ustanovenia ako také prijal zákonodarca. Predmetom tohto stanoviska je vymedziť podmienky, v rámci ktorých sa tieto ustanovenia budú realizovať.

---

<sup>7</sup> Stanovisko č. 3/2004 Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva k zmene a doplneniu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, na rozšírenie rozsahu jeho platnosti úpravu predpisov pre licencovanie pilotov, prevádzkovanie lietadiel a lietadlá tretích krajín, 16. decembra 2004. (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004>).

## II. Konzultácie

9. Oznámenie o návrhu zmeny a doplnenia (NPA) 2009-01<sup>8</sup> obsahujúce návrh stanoviska k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 a nariadenie (ES) č. 2042/2003, bolo uverejnené na internetovej stránke (<http://www.easa.europa.eu>) 16. januára 2009.
10. Do uzávierky 30. júna 2009 agentúra dostala 1 011 pripomienok od 80 národných leteckých úradov, odborných organizácií a súkromných spoločností.
11. Na účely spracovania týchto pripomienok agentúra zriadila skupinu na preskúmanie pripomienok. Táto skupina bola zložená z členov skupiny pre návrhy vrátane dvoch ďalších odborníkov. Úplné zloženie skupiny pre návrhy bolo uverejnené spolu s aktualizáciou zadávacích podmienok 21.039. Pozostávala z odborníkov z výrobného priemyslu, združení prevádzkovateľov, združení leteckého personálu, agentúry EASA a národných leteckých úradov. Skupina na preskúmanie pripomienok sa v rokoch 2009 a 2010 stretla trikrát. V skupine sa podrobne prediskutovali všetky hlavné otázky a hoci sa nedospelo k úplnej zhode vo všetkých otázkach, agentúra vypracovala návrh dokumentu CRD, pričom vo výslednom texte sa zohľadnili všetky názory jednotlivých odborníkov. Tento návrh poskytol príležitosť zaviesť zmeny do znenia nariadenia (ES) č. 1702/2003, prispôbiť ho poslednej zmene a doplneniu nariadenia (ES) č. 216/2008, ako sa odráža v nariadení (ES) č. 1108/2009. Z nových článkov 18 a 19 sa odstránil termín „predpisy letovej spôsobilosti“, a preto sa v nariadení č. 1702/2003 systematicky nahradil termínom „technické podmienky osvedčovania“.
12. Dokument CRD nemá tradičný formát. Pre vysoký počet prijatých pripomienok a zmien v štruktúre textu v dôsledku začlenenía týchto pripomienok do textu agentúra usúdila, že by nebolo efektívne odpovedať na každú jednotlivú pripomienku. Preto sa agentúra rozhodla pre alternatívnu metódu spracovania všetkých pripomienok. Alternatívnou metódou bol súhrn odpovedí na pripomienky. Tento prístup v septembri 2009 podporila aj Komisia a správna rada. Prijatie všetkých pripomienok bolo potvrdené a boli zhrnuté v tomto súhrne odpovedí na pripomienky spolu so všeobecnými odpoveďami agentúry. Vo výslednom texte, ktorý bol uverejnený v prílohe 1 k tomuto dokumentu CRD, sú zdôraznené zmeny v porovnaní so súčasným predpisom. Dokument CRD bol uverejnený 13. mája 2011. Hlavné zmeny v porovnaní s dokumentom NPA sú:
  - a. V návrhu NPA sa predpokladalo oddelené osvedčovanie pri schvaľovaní zložiek prevádzkovej spôsobilosti. V dokumente CRD sa od koncepcie oddeleného osvedčovania upustilo. Návrh bol zmenený tak, že zložky prevádzkovej spôsobilosti sa schvália ako údaje o prevádzkovej spôsobilosti zahrnuté do typového osvedčenia alebo do doplnkového typového osvedčenia lietadla.
  - b. V návrhu NPA boli schválené zložky prevádzkovej spôsobilosti pre prevádzkovateľov a výcvikové organizácie pri zostavovaní ich výcvikových kurzov a MEL povinné v ich celistvosti. Tento prístup sa podstatne zmenil. Návrh v dokumente CRD predpokladá základné jadro údajov o prevádzkovej spôsobilosti, ktoré zostane povinné pre prevádzkovateľov a výcvikové organizácie, ale aj rozsiahlu časť údajov o prevádzkovej spôsobilosti, ktorá bude mať charakter prijateľných prostriedkov na preukázanie zhody. Prevádzkovatelia a výcvikové organizácie sa nebudú môcť odchýliť od povinnej časti údajov o prevádzkovej spôsobilosti s výnimkou zmien, ktoré schváli agentúra. Môžu sa však odchýliť od nepovinných častí údajov o prevádzkovej spôsobilosti pod dohľadom príslušného (národného<sup>9</sup>) orgánu s využitím alternatívnych prijateľných prostriedkov preukázania zhody.
  - c. Uplatniteľnosť koncepcie OSC/OSD (osvedčenie o prevádzkovej spôsobilosti/údaje o prevádzkovej spôsobilosti) pri iných ako zložitých motorových lietadlách nebola v dokumente NPA úplne jednoznačná. Ďalej bola vysvetlená v dokumente CRD.

<sup>8</sup> Pozri archív tvorby predpisov na stránke [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

<sup>9</sup> V prípade žiadateľov z krajín mimo EÚ je príslušným orgánom agentúra.

Hlavným záverom je, že väčšina zložiek údajov o prevádzkovej spôsobilosti sa nedá uplatniť pri lietadlách, ktoré nepatria do kategórie zložitých motorových lietadiel. Podrobnejšie:

- Požiadavku na vypracovanie minimálnych osnov pre výcvik na získanie typovej kvalifikácie pilotov a personálu oprávneného vydávať osvedčenia o údržbe je možné uplatniť, iba ak lietadlo má typovú kvalifikáciu. Štandardne budú malé lietadlá patriť do kvalifikácie pre triedu alebo skupinu. Agentúra však môže na ad hoc rozhodnúť, že typová kvalifikácia bude potrebná vzhľadom na výkon, konštrukciu a iné vlastnosti, ktoré si vyžadujú konkrétny výcvik. Netýka sa to väčšiny malých lietadiel, ktoré budú v kvalifikácii pre triedu alebo skupinu. Rozhodnutie, či by nové lietadlo malo mať typovú kvalifikáciu alebo môže byť v kvalifikácii pre triedu, bude súčasťou schvaľovacieho postupu pre údaje o prevádzkovej spôsobilosti a konečné slovo pri ňom bude mať agentúra. Hodnotenie je založené na objektívnych kritériách, ktoré budú súčasťou materiálu s usmerneniami. Ak sa pri lietadle nevyžaduje žiadna samostatná typová kvalifikácia, znamená to, že sa nevyžadujú ani príslušné zložky údajov o prevádzkovej spôsobilosti<sup>10</sup>.
- Údaje simulátora sa vyžadujú, iba ak minimálny učebný plán typovej kvalifikácie pilotov zahŕňa použitie úplných letových simulátorov. To sa väčšinou malých lietadiel netýka.
- Typovo špecifické údaje pre výcvik palubných sprievodcov sa vyžadujú, iba ak sa podľa prevádzkových pravidiel vyžaduje prítomnosť palubných sprievodcov pri maximálnom schválenom počte sedadiel pre cestujúcich<sup>11</sup>. Pri malých lietadlách sa tento počet sedadiel pre cestujúcich neuvádza.
- Požiadavka zostaviť zoznam MMEL sa uplatňuje pri všetkých lietadlách, ktoré môžu byť použité na komerčnú prevádzku, keďže príslušní prevádzkovatelia musia mať pre tieto lietadlá zostavené zoznamy MEL. To znamená, že pri väčšine malých lietadiel sa zoznam MMEL vyžadovať bude. S cieľom znížiť zaťaženie pre žiadateľov o typové osvedčenie však agentúra pre väčšinu kategórií lietadiel s jednoduchou konštrukciou zostaví všeobecné zoznamy MMEL s využitím príslušných technických podmienok osvedčovania. Od žiadateľa o typové osvedčenie pre lietadlo v rámci týchto kategórií bude stačiť potvrdenie, že daný všeobecný zoznam MMEL je pre jeho konštrukciu vhodný. Technické podmienky osvedčovania pri všeobecných zoznamoch MMEL sa v súčasnosti vypracúvajú.

13. Do uzávierky 13. júla 2011 agentúra dostala 69 reakcií od 23 národných leteckých úradov, odborných organizácií a súkromných spoločností.

14. Na základe reakcií sa v návrhoch uskutočnili tieto zmeny:

- a. Do zastrešujúceho nariadenia bolo pridané prechodné ustanovenie o prebiehajúcich procesoch schvaľovania doplnkových typových osvedčení a zmien typových osvedčení. Toto ustanovenie v ňom chýbalo.
- b. Odkazy na údaje o prevádzkovej spôsobilosti v bodoch 21A.3 a 21A.3B súvisiace s hlásením udalostí a príkazy na zachovanie letovej spôsobilosti boli odstránené. Agentúra súhlasila s pripomienkami, že tieto odkazy nie sú potrebné, pretože keď sa údaje o prevádzkovej spôsobilosti stanú súčasťou typového osvedčenia, súčasné znenie bodov 21A.3 a 21A.3B už je možné vyložiť tak, že zahŕňajú udalosti a nebezpečný stav spojené s údajmi o prevádzkovej spôsobilosti.

<sup>10</sup> Žiadateľ môže kedykoľvek dobrovoľne predložiť minimálne osnovy pre výcvik na získanie typovej kvalifikácie, ktoré sa budú schvaľovať v rámci údajov o prevádzkovej spôsobilosti.

<sup>11</sup> V súčasnosti je to pri maximálnej schválenej konfigurácii sedadiel pre viac ako 19 cestujúcich.

- c. Od koncepcie príkazov na zvýšenie bezpečnosti (Safety Enhancement Directives, SEDs) sa upustilo. Preto boli body 21A.3C a 21A.3D z návrhu odstránené. Agentúra uznala, že koncepcia príkazov na zvýšenie bezpečnosti bola zložitá a jej realizácia nebola jednoduchá, zatiaľ čo na dosiahnutie toho istého cieľa sú k dispozícii iné regulačné nástroje. Cieľ koncepcie príkazov na zvýšenie bezpečnosti bol dvojaký: umožniť agentúre zaviesť nové požiadavky na letovú spôsobilosť pre existujúce konštrukcie, t. j. pre novo vyrobené lietadlá alebo lietadlá v prevádzke, a umožniť agentúre vykonať opravy v zložkách prevádzkovej spôsobilosti. Druhý cieľ sa dosiahne prostredníctvom použitia existujúceho nástroja - príkazov na zachovanie letovej spôsobilosti (AD). Keďže údaje o prevádzkovej spôsobilosti budú súčasťou typového osvedčenia, rozsah pôsobnosti bodu 21A.3B, ktorý sa zaoberá vydávaním príkazov na zachovanie letovej spôsobilosti, bude zahŕňať aj údaje o prevádzkovej spôsobilosti. Takže v prípade potreby okamžitej opravy už schválených údajov o prevádzkovej spôsobilosti je možné opravu uskutočniť vydaním príkazu na zachovanie spôsobilosti.

Zavedenie nových požiadaviek na zachovanie letovej spôsobilosti pre existujúce konštrukcie sa uskutoční prostredníctvom príslušných vykonávacích pravidiel podložených technickými podmienkami osvedčovania. To znamená, že sa vypracuje počiatočná verzia novej prílohy k nariadeniu č. 1702/2003 s názvom časť 26 s cieľom transponovať existujúce ustanovenia JAR 26<sup>12</sup>. Vysoké požiadavky, uplatniteľnosť a nadobudnutie účinnosti budú súčasťou tejto časti 26. Technické podrobnosti týkajúce sa otázky, ako splniť tieto vysoké požiadavky, budú uvedené v novej technickej podmienke osvedčovania CS-26. Požiadavky v časti 26 je možné uplatniť na prevádzkovateľov, ale - v závislosti od technického obsahu - aj na držiteľov schválenia konštrukcie. Vždy keď je potrebné zaviesť novú požiadavku na letovú spôsobilosť, bude navrhnutá zmena a doplnenie časti 26. Počiatočná verzia časti 26, CS-26 a všetky nasledujúce zmeny a doplnenia budú vypracované v súlade so štandardným procesom tvorby pravidiel v rámci EASA.

- d. Možnosť pre žiadateľa o typové osvedčenie požiadať o overenie ďalších zložiek prevádzkovej spôsobilosti na dobrovoľnej báze je v návrhu na zmenu a doplnenie časti 21 jednoznačnejšia. Táto možnosť už existovala, ale v rámci všeobecného termínu „typ prevádzky“. V znení predpisu je v súčasnosti možnosť viac zdôraznená.
- e. Ruší sa povinnosť pre držiteľov typového osvedčenia pre motory poskytnúť žiadateľovi o typové osvedčenie pre lietadlo údaje, čím by umožnili doplniť údaje o prevádzkovej spôsobilosti o údaje týkajúce sa motora. Agentúra uznala, že súčasnú dohodu medzi držiteľmi/žiadateľmi o typové osvedčenie pre motory a lietadlá je možné rozšíriť tak, aby sa vzťahovala na údaje o prevádzkovej spôsobilosti bez potreby samostatnej požiadavky v časti 21.
- f. Požiadavky týkajúce sa klasifikácie zmien boli zjednodušené. Znenie „zmeny typovej konštrukcie“ sa mení na „zmeny typových osvedčení“. Keďže údaje o prevádzkovej spôsobilosti sú zahrnuté v typovom osvedčení, ale nie v typovej konštrukcii, táto zmena umožňuje text ďalej zjednodušiť. Skutočnosť, že pravidlo pre klasifikáciu zmien typovej konštrukcie a údajov o prevádzkovej spôsobilosti je rovnaké, neznamená, že z administratívneho hľadiska ide o ten istý postup. Na zdôraznenie tejto skutočnosti sa v oddiele B stanovila požiadavka na agentúru, v ktorej sa vysvetľuje, že klasifikácia zmien typovej konštrukcie a údajov o prevádzkovej spôsobilosti sa uskutočňuje oddelene. Na účely ďalšieho objasnenia sa vypracujú prijateľné prostriedky na preukázanie zhody a materiál s usmerneniami (pozri tiež písmeno g) ďalej). Uvedená zmena a doplnenie

<sup>12</sup> Jednotné letecké predpisy JAR 26 boli použité v rámci spoločných leteckých úradov (JAA) pri stanovení niektorých ďalších požiadaviek na letovú spôsobilosť pri prevádzke ako povinných pre prevádzkovateľov, ktorí musia dodržiavať JAR-OPS 1.

požiadavky na klasifikáciu zmien tiež umožní zjednodušiť prípadné oprávnenia pre držiteľov povolenia organizácie na projektovanie (DOA). Súčasné oprávnenie schvaľovať menšie zmeny sa bude vzťahovať na zmeny typovej konštrukcie, ako aj na zmeny údajov o prevádzkovej spôsobilosti.

- g. Realizácia požiadavky hodnotiť všetky zmeny typovej konštrukcie vzhľadom na ich vplyv na údaje o prevádzkovej spôsobilosti sa odkladá na ďalšie tri roky po nadobudnutí účinnosti nariadenia o zmene a doplnení. Odvetvie pri tejto požiadavke vyjadrilo vážne obavy týkajúce sa očakávaného ďalšieho nárastu administratívneho zaťaženia v súvislosti s riadením klasifikácie zmien a pri schvaľovacom procese, a to aj pri väčšine zmien, ktoré nebudú mať vplyv na údaje o prevádzkovej spôsobilosti. Agentúra uznala tieto obavy a súhlasila, že bude potrebný ďalší materiál s usmerneniami na účely klasifikácie zmien údajov o prevádzkovej spôsobilosti, ako aj na hodnotenie vplyvu konštrukčných zmien na údaje o prevádzkovej spôsobilosti. Tieto usmernenia sa môžu vypracovať v priebehu trojročného prechodného obdobia a pri ich vypracúvaní je tiež možné využiť skúsenosti nadobudnuté pri schvaľovaní počiatočných údajov o prevádzkovej spôsobilosti. Počas prechodného obdobia bude možné požiadať o schválenie zmien údajov o prevádzkovej spôsobilosti dobrovoľne.

### III. Obsah stanoviska agentúry

#### A. Zavedenie údajov o prevádzkovej spôsobilosti žiadateľmi o schválenie konštrukcie

15. Ako bolo spomenuté, upustilo sa od počiatočnej koncepcie samostatného schvaľovania s cieľom zahrnúť prevádzkovú spôsobilosť do typového osvedčenia. Bola nahradená koncepciou údajov o prevádzkovej spôsobilosti, ktoré by boli zahrnuté do typového osvedčenia. Súhrnne je možné koncepciu charakterizovať takto:
16. Pri nových typoch<sup>13</sup> je potrebné k žiadosti o typové osvedčenie priložiť zložky údajov o prevádzkovej spôsobilosti, ktoré musia byť schválené. Žiadateľ o typové osvedčenie bude musieť preukázať dodržiavanie platných technických noriem. Tieto normy sú uvedené v technických podmienkach osvedčovania, ktoré agentúra vydala v súlade s postupom tvorby pravidiel. Technické podmienky osvedčovania sa uvádzajú pri všetkých zložkách: CS-MMEL, CS-FC (výcvik na získanie typovej kvalifikácie pilotov), CS-SIM (výcvikové zariadenia letových simulátorov), CS-CC (typový výcvik palubných sprievodcov) a CS-MCS (výcvik na získanie typovej kvalifikácie personálu oprávneného vydávať osvedčenia o údržbe). Všetky tieto technické podmienky osvedčovania sa v súčasnosti pripravujú a sú alebo budú poskytnuté na konzultáciu prostredníctvom uverejenia príslušných NPA.
17. Pred vydaním typového osvedčenia je žiadateľ povinný preukázať dodržiavanie príslušnej normy pre všetky zložky údajov o prevádzkovej spôsobilosti. Bude však možné oddialiť preukázanie dodržiavania noriem pri jednom alebo viacerých zložkách údajov o prevádzkovej spôsobilosti na dátum po vydaní typového osvedčenia, ale pred začatím prevádzky prevádzkovateľom EÚ.
18. Po schválení sa údaje o prevádzkovej spôsobilosti uvedú v prílohe údajových hárkov typového osvedčenia (TCDS), ale samotné údaje si nechá držiteľ typového osvedčenia (rovnako ako inštrukcie na zachovanie letovej spôsobilosti). Zložky údajov o prevádzkovej spôsobilosti budú musieť byť sprístupnené prevádzkovateľom a na požiadanie akémukoľvek subjektu, od ktorého sa žiada dodržiavanie ich obsahu.
19. Žiadateľom o počiatočné údaje o prevádzkovej spôsobilosti je držiteľ typového osvedčenia. Zmeny počiatočných údajov o prevádzkovej spôsobilosti môže navrhnúť držiteľ údajov o prevádzkovej spôsobilosti alebo akýkoľvek iný právny subjekt v rámci podmienok stanovených v časti 21 podčasti D alebo E. To znamená, že súčasné

<sup>13</sup> Nový typ je typ lietadla, pri ktorom sa žiadosť o typové osvedčenie podala po nadobudnutí účinnosti zmeny a doplnenia nariadenia č. 1702/2003, ktoré vyplývajú z tohto stanoviska.



ustanovenia týkajúce sa zmien typovej konštrukcie sa budú vzťahovať aj na zmeny údajov o prevádzkovej spôsobilosti. Pri príprave zmeny musí žiadateľ overiť, či bude mať daná zmena vplyv na jednu alebo viac schválených zložiek údajov o prevádzkovej spôsobilosti. Ak budú ovplyvnené zložky údajov o prevádzkovej spôsobilosti (napríklad ak sa modernizujú nástroje pilotnej kabíny a letecké elektronické zariadenia, čo si vyžaduje ďalší výcvik pilotov alebo jeho revíziu), žiadateľ musí vo svojej žiadosti doplniť požadované zmeny údajov o prevádzkovej spôsobilosti. Ako bolo uvedené pri diskusii o zmenách v návrhu, ktoré boli výsledkom reakcií v dokumente CRD, požiadavka hodnotiť všetky zmeny konštrukcií vzhľadom na ich vplyv na údaje o prevádzkovej spôsobilosti sa odložila o tri roky.

#### B. Používanie údajov o prevádzkovej spôsobilosti prevádzkovateľmi a výcvikovými organizáciami

20. Schválené údaje o prevádzkovej spôsobilosti budú musieť používať prevádzkovatelia a výcvikové organizácie ako základ pri zostavovaní prispôbienených typovo špecifických výcvikových kurzov a zoznamu MEL. Údaje schváleného simulátora sa použijú na hodnotenie simulátorov a sú preto pre prevádzkovateľov simulátorov nevyhnutné. Ako bolo uvedené, časť údajov o prevádzkovej spôsobilosti bude pre prevádzkovateľov a výcvikové organizácie povinná a časť údajov o prevádzkovej spôsobilosti bude nepovinná a bude mať charakter prijateľných prostriedkov na preukázanie zhody. Preto je potrebné, aby boli pravidlá a prijateľné prostriedky na preukázania zhody týkajúce sa typovo špecifického výcviku a zoznamu MEL pre prevádzkovateľov a výcvikové organizácie prepojené s údajmi o prevádzkovej spôsobilosti. V konečnom znení textu návrhu nariadenia o udeľovaní preukazov spôsobilosti letovým posádkam<sup>14</sup> je už väčšina prepojení s údajmi o prevádzkovej spôsobilosti zahrnutá. Niektoré prepojenia však chýbali a navyše nebolo do textu zahrnuté ani prechodné ustanovenie. V návrhu nariadenia o prevádzke<sup>15</sup> bola väčšina prepojení zahrnutých iba prechodne a neboli konkrétne. Preto je potrebné ďalšie spresnenie týchto ustanovení. Okrem toho do neho nebolo ešte zahrnuté ani prechodné ustanovenie. Do najnovšej zmeny a doplnenia časti 66<sup>16</sup> neboli zahrnuté žiadne prepojenia s údajmi o prevádzkovej spôsobilosti. Toto stanovisko preto zahŕňa požadované zmeny a doplnenia týchto nariadení s cieľom ustanoviť, zlepšiť alebo vypracovať potrebné prepojenia s údajmi o prevádzkovej spôsobilosti a zahrnúť potrebné prechodné ustanovenia. Je zrejmé, že tieto zmeny a doplnenia sa týkajú iba povinnej časti údajov o prevádzkovej spôsobilosti, pretože prepojenie s nepovinnou časťou údajov o prevádzkovej spôsobilosti bude stanovené v prijateľných prostriedkoch na preukázanie zhody, ktoré vydá agentúra.

#### C. Ochrana predchádzajúceho stavu (grandfathering) a prechodné opatrenia

21. Ochrana predchádzajúceho stavu (grandfathering) a prechodné opatrenia sú potrebné na zabezpečenie plynulého zavedenia nových predpisov. Zámerom je obmedziť administratívne zaťaženie pre odvetvie aj úrady a zabezpečiť nerušenú prebiehajúcu prevádzku.
22. *Ochrana predchádzajúceho stavu pre držiteľov typových osvedčení:* Pri všetkých správach spoločnej operatívnej hodnotiacej komisie a operatívnej hodnotiacej komisie agentúry EASA sa automaticky zaručuje ochrana predchádzajúceho stavu v obsahu zodpovedajúcom údajom o prevádzkovej spôsobilosti, ako sa vyžaduje a/alebo je umožnené podľa časti 21.
23. *Ochrana predchádzajúceho stavu pre prevádzkovateľov/výcvikové organizácie:* Predchádzajúci stav je chránený pri existujúcich výcvikových kurzoch na získanie typovej kvalifikácie schválených alebo akceptovaných na národnej úrovni, kvalifikáciách simulátorov a MEL.

<sup>14</sup> Nové nariadenie v súčasnosti prechádza procesom prijímania Európskou komisiou.

<sup>15</sup> Nové nariadenie v súčasnosti prechádza procesom prijímania Európskou komisiou.

<sup>16</sup> Zahrnuté v nariadení (EÚ) č. 1149/2011, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2042/2003.

Po ustanovení údajov o prevádzkovej spôsobilosti (nových údajov o prevádzkovej spôsobilosti, údajov o prevádzkovej spôsobilosti, pri ktorých sa zaručuje ochrana predchádzajúceho stavu, alebo podchytených údajov o prevádzkovej spôsobilosti) pre daný typ budú mať prevádzkovatelia/výcvikové organizácie minimálne 2 roky po schválení údajov o prevádzkovej spôsobilosti na to, aby prispôsobili svoje výcvikové kurzy povinnej časti zložiek údajov o prevádzkovej spôsobilosti. V prípade prípravy nového<sup>17</sup> výcvikového kurzu bude použitie údajov o prevádzkovej spôsobilosti povinné, ak tieto údaje budú k dispozícii. Ak údaje o prevádzkovej spôsobilosti k dispozícii nebudú, výcvikový kurz by sa mal pripraviť s využitím predpisov v časti FCL, časti OPS alebo časti 66 v uvedenom poradí.

Na prispôbenie zoznamu MEL prísnejším ustanoveniam hlavného zoznamu MMEL je k dispozícii maximálne obdobie 90 dní; ide o štandardné obdobie, ktoré sa už uplatňuje pri existujúcich predpisoch. Ak neexistuje MMEL, ktorý by schválila EASA, (nový alebo zmenený) MEL sa môže naďalej zostavovať podľa zoznamu MMEL, ktorý prijal príslušný orgán prevádzkovateľa.

Zavedenie údajov o prevádzkovej spôsobilosti neovplyvní existujúce kvalifikácie simulátora.

24. *Podchytenie pre držiteľov typových osvedčení:* Podchytenie je proces vytvorenia schválených údajov o prevádzkovej spôsobilosti pre typ lietadla, ktorému už bolo udelené osvedčenie. Proces podchytenia je menej náročný v porovnaní s počiatočným schvaľovaním údajov o prevádzkovej spôsobilosti pri novom type.

Žiadosť o podchytenie je povinná pri modeloch lietadla, ktoré sa stále vyrábajú a dovážajú pre prevádzkovateľov EÚ<sup>18</sup>. Lehota na získanie schválenia je 2 roky po zmene a doplnení časti 21. Podchytenie sa nevyžaduje pri minimálnych osnovách pre výcvik na získanie typovej kvalifikácie personálu oprávneného vydávať osvedčenia o údržbe a pri zdrojových údajoch overenia lietadla na podloženie objektívnej kvalifikácie simulátorov, ale môže sa vykonať dobrovoľne. Keď model opätovne vstupuje do výroby po období, v ktorom sa nevyrábalo, údaje o prevádzkovej spôsobilosti sa musia schváliť predtým, ako prevádzkovateľ EÚ začne nové lietadlo prevádzkovať.

Podchytenie je dobrovoľné pri ostatných modeloch, ktoré sa už nevyrábajú a pri nepožadovaných zložkách.

25. *Prebiehajúce osvedčovanie:* Na typy, varianty alebo doplnkové typové osvedčenia lietadiel, pri ktorých prebieha osvedčovanie ku dňu zmeny a doplnenia časti 21, sa nevzťahuje ochrana predchádzajúceho stavu, pretože chýba oficiálny dokument/osvedčenie, ktoré by bolo možné chrániť. Preto budú musieť príslušní žiadatelia do svojej žiadosti o typové osvedčenie adresovanej agentúre EASA zahrnúť údaje o prevádzkovej spôsobilosti. Ak už však žiadateľ požiadal o hodnotenie operatívnej hodnotiacej komisie, činnosť vykonaná v rámci postupu komisie pri prechode na postup pre údaje o prevádzkovej spôsobilosti sa akceptuje bez ďalšieho overovania. Žiadateľ o typové osvedčenie, ktoré prebieha, sa môže rozhodnúť, či do svojej žiadosti zahrnie údaje o prevádzkovej spôsobilosti okamžite po nadobudnutí účinnosti zmeneného a doplneného nariadenia. V každom prípade je potrebné získať schválenie údajov o prevádzkovej spôsobilosti do dvoch rokov po zavedení nového predpisu, alebo predtým ako prevádzkovateľ EÚ začne lietadlo prevádzkovať, ak je toto obdobie dlhšie ako dva roky.
26. *Povolenia organizácií na projektovanie (DOA):* Ak typové osvedčenie zahŕňa údaje o prevádzkovej spôsobilosti, či už prostredníctvom ochrany predchádzajúceho stavu alebo prostredníctvom podchytenia, držiteľ typového osvedčenia musí získať schválenie

---

<sup>17</sup> Nový pre prevádzkovateľa/výcvikovú organizáciu.

<sup>18</sup> To znamená, že pri zastavení výroby a neskoršej opätovnej výrobe sa údaje o prevádzkovej spôsobilosti požadujú.

na rozšírenie rozsahu pôsobnosti svojho DOA alebo alternatívnych postupov k DOA, aby zahŕňali aspekty prevádzkovej spôsobilosti do dvoch rokov po nadobudnutí platnosti pravidla.

Noví žiadatelia o typové osvedčenie, ktorí musia zahrnúť údaje o prevádzkovej spôsobilosti do svojej žiadosti, musia získať schválenie na rozšírenie rozsahu svojho DOA alebo alternatívnych postupov DOA pred samotným schválením údajov o prevádzkovej spôsobilosti.

27. *Prechod k zmenám a doplnkovým typovým osvedčeniam.* Ako bolo uvedené, realizácia požiadavky hodnotiť všetky typy konštrukčných zmien vzhľadom na ich vplyv na údaje o prevádzkovej spôsobilosti sa odkladá na ďalšie tri roky po nadobudnutí účinnosti pozmeňujúceho a doplňujúceho nariadenia. Počas prechodného obdobia bude možné požiadať o schválenie zmien údajov o prevádzkovej spôsobilosti dobrovoľne.

#### **IV. Hodnotenie vplyvu právnej úpravy**

28. Toto hodnotenie vplyvu právnej úpravy má za cieľ analyzovať najdôležitejšie vplyvy, ktoré sa očakávajú pri zavedení pravidla v znení navrhovanom v tomto stanovisku a zhrnutom v oddiele III.

#### **Príslušné sektory**

29. Sektory civilného letectva spadajúce pod agentúru, na ktoré bude mať nariadenie vplyv:
- kvalifikovaný personál EÚ: piloti, palubní sprievodcovia a personál oprávnený vydávať osvedčenia o údržbe;
  - držitelia a žiadatelia o typové osvedčenie lietadla (v EÚ a mimo EÚ);
  - žadatelia o doplnkové typové osvedčenie (v EÚ a mimo EÚ);
  - prevádzkovatelia a vlastníci lietadiel v EÚ;
  - výcvikové organizácie (v EÚ a mimo EÚ);
  - výrobcovia a prevádzkovatelia simulátorov (v EÚ a mimo EÚ);
  - schválené organizácie údržby (v EÚ a mimo EÚ);
  - príslušné orgány (EASA a národné letecké úrady).

#### **Vplyvy**

##### Vplyv na bezpečnosť

30. V poslednom desaťročí sa vyskytlo niekoľko incidentov a nehôd, pri ktorých hlavným kauzálnym faktorom alebo jedným z prispievajúcich faktorov bol nedostatočný výcvik posádky alebo nedostatočný hlavný zoznam minimálneho vybavenia. V dôsledku toho príslušné vnútroštátne výbory pre vyšetrovanie nehôd poskytli agentúre odporúčania s cieľom zlepšiť pravidlá týkajúce sa výcviku a hlavného zoznamu MMEL. Očakáva sa, že preklenutím priepasti medzi procesmi osvedčovania, prevádzky a údržby prispeje koncepcia údajov o prevádzkovej spôsobilosti k realizácii týchto bezpečnostných odporúčaní.

31. Najdôležitejšie a najnovšie bezpečnostné odporúčania sú uvedené ďalej.

- a. *1. jún 2009, let Air France 447, A330, Atlantický oceán*

Odporúčanie: „BEA odporučila, aby EASA zrevidovala obsah kontrolných a výcvikových programov a ustanovila ako povinné predovšetkým zavedenie konkrétnych a pravidelných cvičení venovaných manuálnemu ovládaniu lietadla pri priblížení k pádovej rýchlosti a vyrovnaní pádu vrátane situácie vo veľkej výške.“

- b. *25. február 2009, let Turkish Airlines 1951, B737, letisko Amsterdam Schiphol*

Odporúčanie: „DGCA, ICAO, FAA a EASA by mali zmeniť svoje právne predpisy tak, aby letecké spoločnosti a lietajúce výcvikové organizácie dbali na to, aby súčasťou

ich opakovaných výcvikových programov bol nácvik vyrovnávania z pádu pri priblížení.“

c. 27. november 2008, XL Airways, A320, Perpignan

Odporúčanie: „BEA odporučila, aby EASA v spolupráci s výrobcami zlepšila výcvikové cvičenia a techniky týkajúce sa priblíženia k pádovej rýchlosti s cieľom zabezpečiť kontrolu nad letúnom pri naklonenej osi.“

d. 20. august 2008, let Spanair 5022, MD-82, letisko Madrid-Barajas

Odporúčanie: „Odporúča sa, aby Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA) zmenila položku 30.8 hlavného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) pri sériách letúnov Boeing DC-9, MD-80, MD-90 a B-717 a aby sa zvažila možnosť neodbaviť letún pri chybe súvisiacej s vyhrievaním tepelnej sondy RAT na zemi, a v prípade odbavenia, aby sa na túto skutočnosť poukázalo v inštrukciách k údržbe (M) a prevádzke (O), ako aj na iné položky v hlavnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL), ktoré by mohli s uvedenou chybou súvisieť.“

Odporúčanie: „Odporúča sa, aby Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA) stanovila požiadavky na letové simulátory tak, aby súčasťou výcviku na simulátoroch bolo udržiavanie pádovej rýchlosti pri vzlete, ktoré simuluje situácie, pri ktorých by mohlo dôjsť prekročeniu obmedzení letovej obálky.“

e. 9. júl 2006, let S7 Airlines 778, A310, letisko Irkutsk

Odporúčanie: „Odporúča sa, aby EASA a ostatné úrady udeľujúce osvedčenia spolu s výrobcami veľkých transportných lietadiel preskúmali otázky ľudského faktora súvisiace s podmienkami odbavovania a prevádzkovými postupmi v prípade, že jeden z obracačov ťahu nie je v prevádzke, aby sa zabránilo neúmyselnému ťahu vpred.“

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

Odporúčanie: „EASA zavedie pre pilotov povinný výcvik s cieľom zaškoliť ich o špecifických vlastnostiach vrtuľníka R22 Mariner, ak je vybavený plavákovým pristávacím zariadením.“

32. Potrebu preklenúť priepasť medzi procesmi osvedčovania, prevádzky a údržby preukázali aj tieto štúdie uskutočnené v Európe a v USA:

- a. Štúdia o procese osvedčovania obchodných lietadiel, Hodnotenie vybraných procesov osvedčovania, prevádzky a údržby lietadiel, FAA, marec 2002 (Commercial Airplane Certification Process Study, An Evaluation of Selected Aircraft Certification, Operations, and Maintenance Process, FAA, March 2002). Zistenia a pozorovania štúdie o procese osvedčovania uskutočnenej úradom FAA v roku 2001 sa týkajú problémov rozhrania v rámci procesov osvedčovania, údržby a prevádzky.
- b. Správa skupiny pre oblasť ľudského faktora Federálneho úradu pre letectvo o rozhraniach medzi letovými posádkami a modernými systémami pilotných priestorov, 18. jún 1996 (Federal Aviation Administration Human Factors Team Report on the Interfaces Between Flightcrews and Modern Flight Deck Systems, June 18, 1996)<sup>19</sup>. V správe skupiny pre oblasť ľudského faktora úradu FAA z roku 1996 boli tiež identifikované problémy spojené s procesom doplnkového typového osvedčovania (napr. nie nevyhnutná informovanosť o s koncepcii projekcie pilotného priestoru alebo použitými prevádzkovými predpokladmi).
- c. Tím pre bezpečnosť európskej obchodnej leteckej dopravy (CAST) o správe tímu pre spoločné zaisťovanie bezpečnosti pri strate kontroly, 15. február 2003 (Commercial Aviation Safety Team (CAST) on Loss of Control Joint Safety

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

Implementation Team Report)<sup>20</sup> zahŕňa bezpečnostné odporúčanie, podľa ktorého „je potrebné vytvoriť spoľahlivé procesy, aby mal personál leteckej prevádzky a údržby včas k dispozícii dôležité informácie o prevádzke a využil ich“.

33. Od zavedenia predpisov týkajúcich sa typového výcviku pre personál a hlavného zoznamu MMEL v takej forme, že údaje o prevádzkovej spôsobilosti budú povinným minimom pre všetkých prevádzkovateľov a výcvikové organizácie, podloženého činnosťami dodržiavania noriem sa očakáva, že všetky výcvikové kurzy a zoznamy MEL budú schválené podľa rovnakých noriem.
34. Povinnosti sa vymedzia jasnejšie, takže sa odstránia medzery medzi povinnosťami týkajúcimi sa minimálnych osnov pre typovú kvalifikáciu a hlavného zoznamu MMEL:
  - a. Povinnosť stanoviť počiatočné údaje o prevádzkovej spôsobilosti so všetkými potrebnými zložkami bude mať držiteľ typového osvedčenia lietadla. Agentúra usúdila, že držiteľ typového osvedčenia vie tieto zložky vypracovať najlepšie, pretože má k dispozícii všetky potrebné informácie, ktoré pochádzajú z konštrukcie lietadla a zachovávaní letovej spôsobilosti. Napríklad na zostavenie bezpečného zoznamu MMEL je potrebné nahliadnuť do analýzy bezpečnosti systémov lietadla. Preto sa predpokladá, že potvrdenie povinnosti pre držiteľa typového osvedčenia vypracovať zložky údajov o prevádzkovej spôsobilosti bude mať pozitívny vplyv na bezpečnosť.
  - b. Súčasne sa z dôvodu, že agentúra bude zodpovedná za schvaľovanie minimálnych osnov a hlavných zoznamov MMEL, umožní využitie odborných poznatkov, ktoré sa použili aj pri schvaľovaní letovej spôsobilosti konštrukcie.
  - c. Zavedením koncepcie „nepretržitej prevádzkovej spôsobilosti“ sa zabezpečí aktívny prístup k bezpečnostným aspektom typového výcviku a zoznamu MMEL: Pôvodca údajov o prevádzkovej spôsobilosti bude zodpovedný za zachovávanie platnosti schválených zložiek údajov o prevádzkovej spôsobilosti. Bude jednoznačné, že tento zodpovedný subjekt má monitorovať prax s využitím schválených zložiek a v prípade výskytu bezpečnostných udalostí bude musieť reagovať. V horšom prípade, ak sa vyskytnú bezprostredné obavy o bezpečnosť, môže agentúra vydať príkazy na zachovanie letovej spôsobilosti s cieľom napraviť nedostatky v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti, ktoré sa musia vykonať na úrovni prevádzkovateľa. Z predpisu tiež vyplynie tretím stranám, ktoré uskutočňujú zmeny v konštrukcii (doplnkové typové osvedčenie – STC), povinnosť zvážiť vplyvy danej zmeny konštrukcie na údaje o prevádzkovej spôsobilosti a v prípade potreby navrhnúť zmeny a doplnenia v zložkách údajov o prevádzkovej spôsobilosti.
35. Vo všeobecnosti údaje o prevádzkovej spôsobilosti zaistia vysoký jednotný štandard pre výcvik posádky a tvorbu zoznamu MMEL a rovnako objasnia povinnosti súvisiace s týmito procesmi. Predpokladá sa teda, že budú mať významný vplyv na bezpečnosť a prispejú k jednotnej vysokej úrovni bezpečnosti.

#### Ekonomický vplyv na odvetvie

Predpokladá sa, že zavedenie údajov o prevádzkovej spôsobilosti prinesie dodatočné náklady pre držiteľov a žiadateľov o typové osvedčenie a doplnkové typové osvedčenie. Tieto náklady môžu čiastočne alebo úplne preniesť na svojich zákazníkov v cene svojich výrobkov alebo údajov.

Zavedenie údajov o prevádzkovej spôsobilosti však neovplyvní celkové náklady pre odvetvie. Náklady pre žiadateľov/držiteľov typového osvedčenia a doplnkového typového osvedčenia je možné rozdeliť na tri zložky:

- náklady na prípravu údajov o prevádzkovej spôsobilosti a osvedčovanie;

<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).

- náklady na zabezpečovanie aktualizácií údajov o prevádzkovej spôsobilosti a
- náklady na rozšírenie pôsobnosti ich povolení organizácií na projektovanie (DOA).

Náklady na prípravu údajov o prevádzkovej spôsobilosti a osvedčovanie možno ďalej rozdeliť na náklady na nové žiadosti a náklady na povinné podchytenie. Pri všetkých nákladových položkách je potrebné zohľadniť skutočnosť, že existujúci dobrovoľný postup v rámci operatívnej hodnotiacej komisie v súčasnosti realizuje väčšina dotknutých držiteľov typového osvedčenia a doplnkového typového osvedčenia. Pri analýze vplyvov nákladov je preto potrebné zohľadniť *dotatočné* náklady, ktoré vznikli v dôsledku návrhu údajov o prevádzkovej spôsobilosti v tomto stanovisku v porovnaní s nákladmi vyplývajúcimi z existujúceho postupu v rámci operatívnej hodnotiacej komisie.

36. Predpokladá sa, že vplyv na náklady pre používateľov údajov o prevádzkovej spôsobilosti (t. j. prevádzkovateľov a výcvikové organizácie) bude minimálny. Namiesto používania údajov zo správ operatívnej hodnotiacej komisie, iných zdrojov alebo samostatne generovaných údajov budú využívať údaje o prevádzkovej spôsobilosti. V skutočnosti na nich môže mať dostupnosť údajov o prevádzkovej spôsobilosti pozitívny ekonomický vplyv. Pri príprave nových výcvikových kurzov a zoznamov MEL môžu ako základ použiť údaje o prevádzkovej spôsobilosti, a tak znížiť svoje náklady na prípravu. V záujme zabezpečenia súladu s údajmi o prevádzkovej spôsobilosti sa objavia *dotatočné* náklady súvisiace so zmenou existujúcich výcvikových kurzov a zoznamov MEL. Prechodné obdobie na zabezpečenie súladu je však 4 roky, takže sa predpokladá, že takáto aktualizácia prebehne súbežne s bežným cyklom aktualizácie údajov.

S cieľom zaistiť odhad rozsahu očakávaných vplyvov na náklady sa tieto oddiely podrobnejšie zaoberajú hlavnými položkami, ktoré už boli uvedené.

#### Náklady na prípravu údajov o prevádzkovej spôsobilosti a osvedčovanie pri nových žiadostiach o typové osvedčenie

37. *Veľké letúny a zložité rotorové letúny.* Súčasná prax je taká, že všetci žiadatelia o typové osvedčenie EASA pre veľké letúny alebo zložité rotorové letúny dobrovoľne súčasne žiadajú aj o hodnotenie operatívnej hodnotiacej komisie. Súčasťou týchto hodnotení vo všeobecnosti<sup>21</sup> je osnova výcviku na získanie typovej kvalifikácie pilotov, výcviku palubných sprievodcov, údaje simulátora a zoznam MMEL. Preto budú *dotatočné* náklady pri zavádzaní koncepcie povinných údajov o prevádzkovej spôsobilosti obmedzené na náklady na učebný plán pre typovú kvalifikáciu personálu oprávneného vydávať osvedčenia o údržbe a pre typovo špecifické údaje pre výcvik palubných sprievodcov v mnohých prípadoch veľkých letúnov, v ktorých výcvik palubných sprievodcov nebol súčasťou hodnotenia operatívnej hodnotiacej komisie. Väčšina zložitých rotorových letúnov má maximálny schválený počet sedadiel pre cestujúcich nižší ako 20, preto sa nevyžadujú palubní sprievodcovia a nie je potrebné vypracovať údaje pre výcvik.
38. *Rotorové letúny s jednoduchou konštrukciou.* V súčasnosti väčšina žiadateľov o typové osvedčenie EASA pre rotorové letúny s jednoduchou konštrukciou dobrovoľne žiada o hodnotenie operatívnej hodnotiacej komisie týkajúce sa učebného plánu pre výcvik na získanie typovej kvalifikácie pilotov. Po zavedení údajov o prevádzkovej spôsobilosti budú navyše musieť požiadať o schválenie zoznamu MMEL. Pre zložitost' väčšiny nových rotorových letúnov s jednoduchou konštrukciou by nebolo praktické zostaviť všeobecný MMEL, ktorý by mohli použiť všetci. Vrtuľníky s jednoduchou konštrukciou však patria do kvalifikácie podľa skupiny vzhľadom na personál oprávnený vydávať osvedčenia o údržbe, a preto nie je potrebné zostavovať učebný plán pre výcvik na získanie typovej kvalifikácie. Rotorové letúny s jednoduchou konštrukciou majú maximálne 9 cestujúcich

<sup>21</sup> Malý počet lietadiel, ktoré neboli projektované na západe, nepodstúpil kompletne hodnotenie operatívnej hodnotiacej komisie, ale v týchto prípadoch vykonávajú hodnotenia národné letecké úrady. Vplyv na celkové náklady pre odvetvie je minimálny.

a nevyžaduje sa v nich prítomnosť palubných sprievodcov. Dodatočné náklady pri nových žiadostiach sa preto obmedzia na náklady na prípravu a osvedčenie zoznamu MMEL.

39. *Ostatné lietadlá s jednoduchou konštrukciou (malé letúny, veľmi ľahké letúny, ľahké športové letúny, vetrone a balóny)*. S výnimkou vysokovýkonných malých letúnov nebolo pri žiadnom lietadle v tejto kategórii v súčasnosti vykonané hodnotenie operatívnej hodnotiacej komisie. Pri vysokovýkonných malých letúnoch sa hodnotenie operatívnej hodnotiacej komisie obmedzuje na výcvik na získanie typovej kvalifikácie pilotov. Po zavedení údajov o prevádzkovej spôsobilosti je zoznam MMEL jediná zložka, ktorú je potrebné zaviesť, popri zložkách, ktoré sa zavádzajú v súčasnosti. Pri tejto kategórii lietadiel sa MMEL môže zostaviť podľa všeobecného zoznamu MMEL, ktorý zostavila agentúra. Od žiadateľa o typové osvedčenie sa preto vyžaduje len minimálne úsilie.
40. Keďže nie sú k dispozícii príklady prípravy a osvedčovania zložiek údajov o prevádzkovej spôsobilosti, odhad predpokladaných nákladov bude založený na skúsenostiach so zavádzaním systému operatívnej hodnotiacej komisie. Niektorí výrobcovia poskytli približné údaje súvisiace so zavádzaním systému operatívnej hodnotiacej komisie, ktoré sa použili pri odhade nákladov na prípravu údajov o prevádzkovej spôsobilosti.
41. Náklady na schvaľovanie údajov o prevádzkovej spôsobilosti agentúrou sa rovnajú poplatkom a platbám za túto činnosť. V súlade s nariadením o poplatkoch a platbách<sup>22</sup> si bude agentúra za schvaľovanie údajov o prevádzkovej spôsobilosti účtovať hodinovú sadzbu.
42. Na účely vypracovania odhadu nákladov sa vykonali odhady počtu pracovných hodín potrebných na prípravu a osvedčovanie hlavných zložiek údajov o prevádzkovej spôsobilosti, výcvik na získanie typovej kvalifikácie letovej posádky (OSD-FC), výcvik na získanie typovej kvalifikácie personálu oprávneného vydávať osvedčenia o údržbe (OSD-M), typovo špecifické údaje pre palubných sprievodcov (OSD-CC) a hlavný zoznam minimálneho vybavenia (MMEL) (pozri Tab. 1).

---

<sup>22</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 593/2007 z 31. mája 2007 o poplatkoch a platbách vybraných Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (Ú. v. EÚ L 140, 1.6.2007, s. 3). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 1356/2008 z 23. decembra 2008 (Ú. v. EÚ L 350, 30.12.2008, s. 46).

**Tab. 1: Príprava údajov o prevádzkovej spôsobilosti a osvedčovanie - odhad pracovných hodín podľa kategórie lietadla na jednu novú žiadosť o typové osvedčenie**

Kategória lietadla	Výcvik na získanie typovej kvalifikácie letovej posádky	Výcvik na získanie typovej kvalifikácie personálu oprávneného vydávať osvedčenia o údržbe		Typovo špecifické údaje pre palubných sprievodcov		Hlavný zoznam minimálneho vybavenia	
		Príprava (hod)	Osvedčovanie (hod)	Príprava (hod)	Osvedčovanie (hod)	Príprava (hod)	Osvedčovanie (hod)
Veľké letúny <sup>1</sup>	-	3 200	1 050	2 000	750	-	-
Malé zložité letúny <sup>2</sup>	-	1 200	600	n/a	n/a	1 600	900
Zložité rotorové letúny	-	1 600	800	n/a	n/a	-	-
Rotorové letúny s jednoduchou konštrukciou	-	n/a	n/a	n/a	n/a	800	400
Ostatné lietadlá s jednoduchou konštrukciou	-	n/a	n/a	n/a	n/a	8	4

**Poznámky:**<sup>1</sup> s maximálnou vzletovou hmotnosťou vyššou ako 5,7t<sup>2</sup> s maximálnou vzletovou hmotnosťou nižšou ako 5,7t letúny s dvomi motormi alebo jednou turbínou alebo vysokovýkonné letúny

-: táto zložka údajov o prevádzkovej spôsobilosti už je súčasťou aktuálnych hodnotení operatívnej hodnotiacej komisie

n/a: neuvádza sa, pretože zložka údajov o prevádzkovej spôsobilosti sa väčšinou pri týchto kategóriách lietadiel nevyžaduje

43. Na základe týchto údajov a predpokladov pri hodinovej sadzbe sa vykonali odhady nákladov pre odvetvie a agentúru na prípravu a osvedčovanie podľa typu. Tieto odhady sú uvedené v Tab. 2.
44. Pri výpočte celkových ročných nákladov na prípravu údajov o prevádzkovej spôsobilosti a osvedčenia pre nových žiadateľov o typové osvedčenie sa využili odhady počtu nových typových osvedčení, ktoré sa očakávajú každý rok. Tieto odhady vychádzajú z priemerných čísiel v minulosti. Náklady na zložky v schválení údajov o prevádzkovej spôsobilosti, ktoré sa pridávajú na požiadanie žiadateľa o typové osvedčenie, nie sú zahrnuté. Celkové ročné náklady vrátane nákladov na prípravu a schválenie sa teda pre odvetvie odhadujú približne na 2,6 miliónov EUR.

**Tab. 2: Odhad nákladov na prípravu údajov o prevádzkovej spôsobilosti a osvedčovanie pri nových žiadostiach o typové osvedčenie**

Kategória lietadla	Počet typových osvedčení ročne	Náklady na typové osvedčovanie (€)	Ročné náklady (€)
Veľké letúny	1.5	952 000	1 428 000
Malé zložité letúny	1	640 000	640 000
Zložité rotorové letúny	1	352 000	352 000
Rotorové letúny s jednoduchou	1	176 000	176 000



konštrukciou

Ostatné lietadlá s jednoduchou konštrukciou	14	1 760	24 640
---	----	-------	--------

<b>Spolu</b>			<b>2 620 640</b>
--------------	--	--	------------------

### Náklady na prípravu údajov o prevádzkovej spôsobilosti a osvedčovanie v súvislosti s procesom podchytenia

45. *Zložité motorové letúny a rotorové letúny.* Úsilie o podchytenie sa vyžaduje pri modeloch lietadla, ktoré sa stále vyrábajú, a bude sa obmedzovať na výcvik na získanie typovej kvalifikácie letovej posádky, typovo špecifické údaje pre palubných sprievodcov a zoznam MMEL. Náklady na prípravu sú minimálne, pretože základom pre podchytenie môže byť výcvikový kurz schválený pre konkrétneho prevádzkovateľa a MMEL schválený národným leteckým úradom. Držiteľ typového osvedčenia bude musieť iba odkázať agentúru na jednu z týchto schválených zložiek. Práca agentúry sa odhaduje na 28 hodín na osobu na jeden typ pre každú zložku. Pre odvetvie sa táto práca odhaduje na 8 hodín. Celkovo sa odhaduje, že náklady budú predstavovať 7 500 EUR na každé osvedčenie s cieľom podchytenia. Predpokladá sa, že proces podchytenia bude dokončený do dvoch rokov.
46. Na základe predpokladov agentúry týkajúcich sa počtu osvedčení s cieľom podchytenia sa v uvedenej Tab. 3 uvádza odhad celkových nákladov vo výške približne 700 000 EUR.
47. *Letúny okrem zložitých motorových letúnov a balónov.* Úsilie o podchytenie sa požaduje pri modeloch lietadiel, ktoré sú stále vo výrobe. Jediná zložka, ktorej sa to však týka, je MMEL. Pre tieto kategórie lietadiel agentúra zostaví všeobecný MMEL, ktorý sa bude môcť použiť, rovnako ako v prípade prípadných dodatočných položiek, na báze dobrovoľnosti. Náklady na prípravu aj schválenie sú teda zanedbateľné.

**Tab. 3: Odhad nákladov pri podchytení osvedčovania údajov o prevádzkovej spôsobilosti (jednorazové náklady)<sup>23</sup>**

Kategória lietadla	Jednotkové náklady na osvedčenie s cieľom podchytenia (€)	Výcvik na získanie typovej kvalifikácie letovej posádky		Typovo špecifické údaje pre palubných sprievodcov		Hlavný zoznam minimálneho vybavenia		Celkové náklady (€)
		Počet osvedčení s cieľom podchytenia	Celkové náklady na podchytenie výcviku na získanie typovej kvalifikácie letovej posádky (€)	Počet osvedčení s cieľom podchytenia	Celkové náklady na podchytenie typovo špecifických údajov pre palubných sprievodcov (€)	Počet osvedčení s cieľom podchytenia	Celkové náklady na podchytenie hlavného zoznamu minimálneho vybavenia (€)	
Veľké letúny a malé zložité letúny	7 520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Rotorové letúny	7 520	10	75 200	n/a	n/a	10	75 200	150 400
<b>Spolu</b>			<b>360 960</b>		<b>82 720</b>		<b>283 280</b>	<b>736 960</b>

<sup>23</sup> Táto tabuľka nezahŕňa letúny s jednoduchou konštrukciou, pretože proces podchytenia pri týchto lietadlách spočíva len v potvrdení použitia všeobecného zoznamu MMEL, ktorý zostavila agentúra.

Náklady na prípravu údajov o prevádzkovej spôsobilosti a osvedčovanie pre držiteľov/žiadateľov o doplnkové typové osvedčenie

48. Pri existujúcich doplnkových typových osvedčeniach podchytenie nie je povinné, takže držiteľom doplnkových typových osvedčení nevzniknú žiadne náklady. Tých, ktorí pripravujú nové doplnkové typové osvedčenia, sa to môže týkať po ďalšom prechodnom období troch rokov, ak bude mať doplnkové typové osvedčovanie vplyv na existujúce údaje o prevádzkovej spôsobilosti.
49. Všetci noví žiadatelia o doplnkové typové osvedčenie musia zvážiť možné vplyvy takéhoto osvedčenia na zložky údajov o prevádzkovej spôsobilosti. Iba v prípade takéhoto vplyvu musia vypracovať potrebné doplnenia k schváleným zložkám údajov o prevádzkovej spôsobilosti ako súčasť doplnkového typového osvedčenia. Náklady budú pozostávať z nákladov na vypracovanie doplnení údajov o prevádzkovej spôsobilosti, nákladov na zachovávanie platnosti týchto zložiek a nákladov na poplatky a platby na proces schvaľovania agentúrou. Všetky tieto náklady budú predstavovať primeraný zlomok nákladov spojených s počítačnými údajmi o prevádzkovej spôsobilosti a budú úmerné rozsahu doplnkového typového osvedčenia a jeho vplyvom na výcvik a MREL. Ako bolo uvedené, požiadavka hodnotiť všetky zmeny a doplnkové typové osvedčenie vzhľadom na ich vplyv na údaje o prevádzkovej spôsobilosti sa odkladá o tri roky, aby sa umožnilo ďalšie vypracovanie prijateľných prostriedkov na preukázanie zhody a materiálu s usmerneniami. Toto obdobie sa využije na hodnotenie presného vplyvu tejto požiadavky. Na základe výpočtov jedného z výrobcov však iba 5 % všetkých zmien môže mať vplyv na údaje o prevádzkovej spôsobilosti, takže dodatočné náklady budú relatívne obmedzené.

Náklady na zachovávanie platnosti zložiek údajov o prevádzkovej spôsobilosti

50. Od držiteľa typového osvedčenia sa bude požadovať prešetrenie a následná kontrola udalostí, ak ich možnou príčinou boli nedostatky v zložkách údajov o prevádzkovej spôsobilosti. V súčasnosti už držiteľia typových osvedčení majú rovnakú povinnosť, pokiaľ ide o udalosti zapríčinené konštrukčnými nedostatkami. Pred samotnou analýzou udalosti je náročné zistiť pôvodnú príčinu, takže existujúci systém spracovávania hlásení udalostí možno použiť na filtrovanie tých udalostí, ktoré majú spojitost s údajmi o prevádzkovej spôsobilosti. Ak prvá analýza ukáže, že pôvodná príčina súvisí s údajmi o prevádzkovej spôsobilosti, potom možno náklady na ďalšiu analýzu a vypracovanie zlepšení pripísať k nákladom na zachovanie platnosti údajov o prevádzkovej spôsobilosti. Na základe skúsenosti s operatívnou hodnotiacou komisiou agentúra predpokladá, že počet prípadov, v ktorých mali udalosti spojitost s údajmi o prevádzkovej spôsobilosti, bude relatívne nízky. Dodatočné náklady sa preto odhadujú takto:

**Tab. 4: Odhad nákladov na zachovanie platnosti údajov o prevádzkovej spôsobilosti<sup>24</sup>**

Kategória lietadla	Hodiny na držiteľa typového osvedčenia (A)	Hodinová mzda (€) (B)	Počet držiteľov typových osvedčení (C)	Celkové náklady (€) (A x B x C)
Veľké letúny	800	100	15	1 200 000
Malé zložité letúny	400	100	9	360 000
Zložité rotorové	600	100	6	360 000

<sup>24</sup> Odhady ročných hodín spojených s údajmi o prevádzkovej spôsobilosti vychádzajú z konzervatívneho predpokladu 1 500 udalostí ročne na držiteľa typového osvedčenia pre veľké letúny, z ktorých 5 % má spojitost s údajmi o prevádzkovej spôsobilosti. Pre každú udalosť s potenciálne nebezpečným stavom sa predpokladá v priemere 10 – 11 pracovných hodín.

letúny					
Rotorové letúny s jednoduchou konštrukciou	200	100	6	120 000	
Ostatné lietadlá s jednoduchou konštrukciou	0	100	0	0	
<b>Spolu</b>			<b>36</b>	<b>2 040 000</b>	

Náklady na rozšírenie pôsobnosti povolenia organizácie na projektovanie s cieľom zahrnúť údaje o prevádzkovej spôsobilosti

51. Od držiteľa typového osvedčenia s novými alebo podchytenými údajmi o prevádzkovej spôsobilosti sa bude vyžadovať, aby rozšíril rozsah pôsobnosti svojho DOA tak, aby zahŕňalo údaje o prevádzkovej spôsobilosti. To platí pre organizácie s DOA, ktorým je pre údaje o prevádzkovej spôsobilosti zaručená ochrana predchádzajúceho stavu, alebo u ktorých sa pri údajoch o prevádzkovej spôsobilosti vyžaduje podchytenie, a pre organizácie žiadajúce o nové typové osvedčenie. Týka sa to teda približne 40 organizácií. Je náročné odhadnúť dodatočné náklady na získanie schválenia rozšírenia pôsobnosti DOA, pretože vo veľkej miere závisia od úrovne predchádzajúceho zapojenia do aktivít operatívnej hodnotiacej komisie. Väčšina organizácií, ktoré projektujú veľké lietadlá, majú tieto postupy pri väčšine zložiek údajov o prevádzkovej spôsobilosti už zavedené. Ide pri nich o zahrnutie týchto aktivít do štruktúry DOA. Konštruktéri lietadiel s jednoduchou konštrukciou nemusia mať žiadne skúsenosti s operatívnou hodnotiacou komisiou, rozšírenie ich DOA si vyžaduje iba zostavenie zoznamu MMEL, pričom je známe, že agentúra zostaví všeobecné zoznamy MMEL, ktoré tieto organizácie môžu použiť. Tieto organizácie teda vyvinú minimálne úsilie.

Poplatky a platby za rozšírenie DOA pokryje poplatok za dohľad nad existujúcim DOA. Nebudú sa účtovať žiadne ďalšie poplatky alebo platby.

Celkové náklady pre odvetvie

52. Celkové náklady pre odvetvie možno rozdeliť na jednorazové náklady na podchytenie a priemerné ročné náklady na údaje o prevádzkovej spôsobilosti, pri ktorých je zaručená ochrana pôvodného stavu, ktoré sú podchytené a ktoré sú nové. Jednorazové náklady na podchytenie sa odhadujú približne na 740 000 EUR (pozri Tab. 3).

Opakujúce sa priemerné náklady sa pohybujú okolo 4,6 milióna EUR (Tab. 5). Obe zložky nákladov sú dodatočnými nákladmi, ktoré vzniknú v dôsledku návrhu údajov o prevádzkovej spôsobilosti nad rámec činností, ktoré sa v súčasnosti vykonávajú.

**Tab. 5: Súhrn odhadovaných ročných nákladov na realizáciu údajov o prevádzkovej spôsobilosti**

Kategória lietadla	Nové žiadosti o typové osvedčenia (€)	Zachovávanie platnosti (€)	Spolu (€)
Veľké letúny	1 428 000	1 200 000	2 628 000
Malé zložité letúny	640 000	360 000	1 000 000
Zložité rotorové letúny	352 000	360 000	712 000
Rotorové letúny s jednoduchou konštrukciou	176 000	120 000	296 000

Ostatné lietadlá s jednoduchou konštrukciou	24 640	0	24 640
<b>Spolu</b>	<b>2 620 640</b>	<b>2 040 000</b>	<b>4 660 640</b>

#### Náklady pre agentúru a národné letecké úrady

53. Agentúra potrebuje na schvaľovanie zložiek údajov o prevádzkovej spôsobilosti v priebehu typového osvedčovania dodatočné zdroje. Za všetok čas, ktorý ľudia venujú schvaľovaniu údajov o prevádzkovej spôsobilosti, však bude žiadateľovi účtovaný poplatok na základe hodinovej sadzby. Náklady na dohľad nad zachovávaním platnosti údajov o prevádzkovej spôsobilosti budú pokryté ročným poplatkom za typové osvedčenie. V dôsledku toho sa náklady pre agentúru budú rovnať dodatočným príjmom z poplatkov a platieb a budú rozpočtovo neutrálne.
54. Národné letecké úrady budú naďalej schvaľovať prispôbené výcvikové kurzy a MEL. Namiesto využívania správ operatívnej hodnotiacej komisie ako referencie sa základom pre schvaľovanie stanú údaje o prevádzkovej spôsobilosti. Počet schválení a obsah činností nebude systémom údajov o prevádzkovej spôsobilosti ovplyvnený. Preto sa nepredpokladá, že národným leteckým úradom vzniknú dodatočné náklady.

#### Iné vplyvy: Zosúladenie s právnymi predpismi mimo EÚ v oblasti letectva

55. Vo všetkých známych regulačných systémoch sa vykonáva prevádzkové hodnotenie nových typov. Napríklad v Spojených štátoch ho vykonáva Rada pre štandardizáciu letectva pod dohľadom Federálneho úradu pre letectvo. Toto hodnotenie Rady pre štandardizáciu letectva nevyplýva priamo z pravidiel, ale realizuje sa prostredníctvom programovej politiky. Zistenia Rady pre štandardizáciu letectva realizuje Federálny úrad pre letectvo pri schvaľovaní výcvikových kurzov a MEL. Údaje o prevádzkovej spôsobilosti preto predstavujú iný nástroj na dosiahnutie toho istého cieľa a budú sa realizovať v úzkej spolupráci s Federálnym úradom pre letectvo.
56. Žiadatelia o typové osvedčenie a doplnkové typové osvedčenie z krajín mimo EÚ musia tiež splniť požiadavky na údaje o prevádzkovej spôsobilosti. V súčasnosti sa hodnotenie operatívnej hodnotiacej komisie pre nové typy vykonáva spolu s hodnotením Rady pre štandardizáciu letectva Federálneho úradu pre letectvo. Na záver hodnotenia každý úrad dospeje k vlastným zisteniam. Agentúra po zavedení údajov o prevádzkovej spôsobilosti plánuje pokračovať v spoločných hodnoteniach. Súčasná prax sa teda nezmení. Rozdiel bude spočívať v rozdielnom regulačnom základe pre hodnotenie. Súčasná obojstranná dohoda s tretími krajinami sa údajov o prevádzkovej spôsobilosti netýkajú. V dôsledku toho agentúra nemôže bez ďalšieho preskúmania akceptovať zistenia týkajúce sa zložiek údajov o prevádzkovej spôsobilosti, ku ktorým dospel úrad tretej krajiny. V súčasnosti neakceptuje ani hodnotenia operatívnej hodnotiacej komisie týkajúce sa výrobkov z krajín mimo EÚ. Momentálne sa prešetruje, či je potrebné zahrnúť údaje o prevádzkovej spôsobilosti do budúcich zmien a doplnení obojstranných dohôd.
57. Predpokladá sa, že žiadatelia z EÚ, ktorí získali schválenie údajov o prevádzkovej spôsobilosti, budú mať určité výhody pri vývoze svojich výrobkov alebo doplnkových typových osvedčení. Niektoré krajiny už pri dovoze nových lietadiel požadujú určitú formu údajov o prevádzkovej spôsobilosti. Predpokladá sa, že schválenia na miestnej úrovni potrebné pri akýchkoľvek zložkách údajov o prevádzkovej spôsobilosti sa vďaka schváleniu EASA dosiahnu jednoduchšie.

#### **Súhrn**

58. Agentúra usudzuje, že významný prínos pre bezpečnosť vyplývajúci z návrhu údajov o prevádzkovej spôsobilosti, ktorým sa implementuje množstvo bezpečnostných odporúčaní, celkovo prevyšuje náklady pre odvetvie leteckého priemyslu. Náklady na

zavedenie údajov o prevádzkovej spôsobilosti sa odhadujú približne na 4,6 milióna EUR ročne a jednorazové náklady na podchytenie na 740 000 EUR.

V Kolíne 13. decembra 2011

P. GOUDOU  
výkonný riaditeľ