



MNENJE ŠT. 07/2011

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

z dne 13. decembra 2011

za Uredbo Komisije o spremembi Uredbe (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij

TER

za Uredbo Komisije o spremembi Uredbe (ES) št. 2042/2003 z dne 20. novembra 2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami

TER

za Uredbo Komisije o spremembi Uredbe (EU) št. xxxx/2012 o določitvi tehničnih zahtev in upravnih postopkov v zvezi z zračnimi operacijami v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta

TER

za Uredbo Komisije o spremembi Uredbe (EU) št. 1178/2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta

„Podatki o operativni ustreznosti“

Povzetek

V tem mnenju so predlagane spremembe več izvedbenih pravil za uvedbo pojma podatki o operativni ustreznosti (OSD). Pojem OSD je bil uveden v Uredbi (ES) št. 216/2008 v okviru prvega širitvenega svežnja.

Nova pravila bodo zagotovila, da bodo nekateri podatki, potrebni za varno obratovanje, na voljo operaterjem in da jih bodo ti uporabljali. Za te podatke velja, da so značilni za tip zrakoplova, zato jih mora zagotoviti projektant zadevnega tipa. Sestavljajo jih:

- minimalni program usposabljanja za pridobitev ratinga za pilote;
- referenčni podatki o zrakoplovu, na podlagi katerih se potrdi ustreznost simulatorjev;
- minimalni program za usposabljanje osebja, ki ima rating za potrjevanje vzdrževanja;
- podatki, značilni za tip, za usposabljanje kabinskega osebja in
- glavni seznam minimalne opreme (MMEL).

Podatke o operativni ustreznosti, ki jih predlaga projektant, bo odobrila Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA) skupaj s certificiranjem plovnosti.

Ko so podatki o operativni ustreznosti odobreni, jih morajo operaterji in organizacije za usposabljanje uporabiti pri oblikovanju svojih prilagojenih tečajev usposabljanja in seznama minimalne opreme (MEL).

Podatki o operativni ustreznosti naj bi pripomogli k odpravljanju vrzeli med plovnostjo in operacijami.

Pojasnilo

I. Splošno

1. Namen tega mnenja je Komisiji predlagati spremembo Uredbe (ES) št. 1702/2003¹, Uredbe (ES) št. 2042/2003², Uredbe (EU) xxxx/2012³ in Uredbe (EU) št. 1178/2011⁴. Obseg te dejavnosti za oblikovanje predpisov je določen v pristojnostih in nalogah (ToR) 21.039 in podrobneje opisan v nadaljevanju.
2. Mnenje je bilo sprejeto po postopku, ki ga je določil upravni odbor Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: agencija)⁵ v skladu z določbami člena 19 Uredbe (ES) št. 216/2008⁶ (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba).
3. Predlagani predpis upošteva razvoj Evropske unije in mednarodnega prava (ICAO) ter uskladitev s predpisi drugih organov glavnih partnerjev Evropske unije v skladu s cilji člena 2 osnovne uredbe. Predlagani predpis:
 - a. presega standarde in priporočene prakse Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO). Rezultati postopka za določitev podatkov o operativni ustreznosti (OSD), programi usposabljanja in glavni seznam minimalne opreme (MMEL) se zahtevajo za oblikovanje tečajev usposabljanja in seznama minimalne opreme (MEL), ki se zahtevajo tudi v skladu s prilogama 1 in 6 ICAO. Vendar zahteva, da mora proizvajalec zrakoplova določiti podatke o operativni ustreznosti v okviru postopka certificiranja tipa, ni vključena v Prilogo 8 ICAO;
 - b. odstopa od predpisov ameriške Zvezne uprave za letalstvo (FAA) in Kanadske uprave za zračno plovbo (TCCA) v naslednjih točkah: FAA in TCCA imata postopke za oceno operativne ustreznosti novih tipov in različic tipov zrakoplovov. Rezultati teh ocen se uporabijo za objavo glavnega seznama minimalne opreme, ki ga določi pristojni organ, ali odobritev tečajev usposabljanja za letalsko in kabinsko osebje. Vendar pri operativni oceni ni treba obvezno upoštevati podatkov proizvajalcev zrakoplovov.
4. Zdaj so za odobritev podatkov, potrebnih za varno obratovanje določenega tipa zrakoplova, kot so minimalni program usposabljanja za pridobitev ratinga za pilote in usposabljanja kabinskega osebja za tip ter glavni seznam minimalne opreme, pristojni nacionalni letalski organi (NAA). Za spodbujanje enotnosti so se organi, vključeni v

¹ Uredba Komisije (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 243, 27.9.2003, str. 6). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1194/2009 z dne 30. novembra 2009 (UL L 321, 8.12.2009, str. 5).

² Uredba Komisije (ES) št. 2042/2003 z dne 20. novembra 2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 315, 28.11.2003, str. 1). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (EU) št. 1149/2011 z dne 21. oktobra 2011 (UL L 298, 16.11.2011, str. 1).

³ „Uredba OPS“, ki bo še objavljena.

⁴ Uredba Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 311, 25.11.2011, str. 1).

⁵ Sklep upravnega odbora v zvezi s postopkom, ki ga agencija uporablja za oblikovanje mnenj, certifikacijskih specifikacij in navodil (postopek za oblikovanje predpisov). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

⁶ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009 z dne 21. oktobra 2009 (UL L 309, 24.11.2009, str. 51).

Združene letalske organe (JAA), odločili, da bodo upoštevali samo en postopek odobritve, sprejemljiv za vse – Skupni odbor za vrednotenje delovanja (JOEB). Vsak odbor JOEB je bil ustanovljen za vsak primer posebej in sestavljen iz predstavnikov zainteresiranih strani, vključno s predstavniki organov, ki niso vključeni v Združene letalske organe, če je to ustrezno, s ciljem proučiti operativne pogoje za uporabo tipa zrakoplova ter tako pripraviti priporočila za usposabljanje za tip in seznam MMEL. Postopek odbora JOEB pod okriljem Združenih letalskih organov je bil prostovoljni postopek. Vsak vključeni organ je moral kljub taki skupni dejavnosti prenesti priporočila v svojo nacionalno zakonodajo in upravni sistem. Zato se je končni rezultat lahko razlikoval od rezultata postopka odbora JOEB. Po razpustitvi Združenih letalskih organov leta 2008 se je postopek odbora OEB v soglasju z nekdanjimi člani teh organov nadaljeval pod okriljem agencije. Še naprej je bil to prostovoljen postopek.

5. Postopek odbora (J)OEB ni vključeval ocene minimalnega programa za usposabljanje osebja, ki ima rating za potrjevanje vzdrževanja. Zato so bili za oblikovanje in odobritev tečajev usposabljanja za tako osebje odgovorni nacionalni organi ob upoštevanju splošnih zahtev dela 66. Ti tečaji so se lahko razlikovali po dolžini trajanja in vključenih predmetih.
6. Eden od glavnih ciljev vzpostavitve sistema EASA je bil zagotoviti enotnost. Zato je agencija v Mnenju št. 3/2004⁷ o spremembi osnovne uredbe priporočila, naj bodo operativni podatki v zvezi s tipom, kot so podatki, razviti med postopkom odbora (J)OEB, obvezni za vse zrakoplove, ki jih uporabljajo operaterji iz EU. To bi bilo mogoče doseči s sprejetjem sklepa agencije na podlagi spremembe osnovne uredbe. Vendar je Evropska komisija menila, da lahko agencija tak sklep sprejme samo, če je neposredno povezan s proizvodom, na katerega se nanaša (posamezni sklep z navedbo pravega naslovnika). Agencije v skladu z njeno razlago Pogodbe ES in sodne prakse Evropskega sodišča ne morejo določiti splošno veljavnih zavezujočih standardov. Predlog za spremembo osnovne uredbe je bil zato spremenjen, da bi agencija lahko odobrila te dodatne operativne elemente, tako da bi jih povezala s certifikatom tipa za zrakoplov.
7. Evropska komisija je mnenje agencije št. 3/2004 prilagodila, da je upoštevala navedene pravne omejitve, in predlagala, naj se v okviru certificiranja proizvoda določijo dodatne specifikacije za uporabo določenega tipa zrakoplova. Zato so bili členu 5(5)(e) osnovne uredbe dodani naslednji elementi:
 - (iv) „*minimalni program za usposabljanje osebja, ki ima rating za potrjevanje vzdrževanja, da se zagotovi skladnost z odstavkom (2)(f);*
 - (v) *minimalni program za pridobitev ratinga za pilote in kvalifikacije za simulatorje, da se zagotovi skladnost s členom 7;*
 - (vi) *glavni seznam minimalne opreme, kot je ustrezno, in dodatne specifikacije o plovnosti za določeno vrsto operacije, da se zagotovi skladnost s členom 8⁸.*
8. Zakonodajalec je sprejel te določbe. Predmet tega mnenja je opredelitev pogojev za izvajanje teh določb.

II. Posvetovanje

9. Obvestilo o predlagani spremembi (NPA) 2009-01⁸, ki je vsebovalo osnutek mnenja za Uredbo Komisije o spremembi uredb Komisije (ES) št. 1702/2003 in (ES) 2042/2003, je

⁷ Mnenje št. 3/2004 Evropske agencije za civilno letalstvo za spremembo Uredbe (ES) št. 1592/2002 Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu, da se področje njene uporabe razširi na področje urejanja licenciranja pilotov, letalskih operacij in zrakoplovov tretjih držav z dne 16. decembra 2004 (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004>).

⁸ Glej zakonodajne arhive na http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

bilo 16. januarja 2009 objavljeno na spletni strani agencije (<http://www.easa.europa.eu>).

10. Agencija je do 30. junija 2009, tj. do zadnjega dneva za predložitev pripomb, prejela 1011 pripomb od 80 nacionalnih letalskih organov, poklicnih združenj in zasebnih podjetij.
11. Agencija je za obravnavanje teh pripomb ustanovila skupino za pregled pripomb. To skupino so sestavljali člani skupine za pripravo osnutka in dva dodatna strokovnjaka. Popolni seznam članov skupine za pripravo osnutka je bil objavljen skupaj s posodobitvijo ToR 21.039. Sestavljali so jo strokovnjaki iz proizvodne industrije, združenj operaterjev, združenj letalskega osebja, agencije in nacionalnih letalskih organov. Skupina za pregled se je sestala trikrat v letih 2009 in 2010. Temeljito je razpravljala o vseh glavnih vprašanjih, agencija pa je ob upoštevanju vseh stališč posameznih strokovnjakov, čeprav ni bilo mogoče doseči popolnega soglasja za vsa vprašanja, pripravila osnutek dokumenta CRD in nastalo besedilo. Ta predlog se je uporabil za uvedbo sprememb besedila Uredbe (ES) št. 1702/2003 zaradi uskladitve z zadnjo spremembo Uredbe (ES) št. 216/2008, kakor je bila upoštevana v Uredbi (ES) št. 1108/2009. V novih členih 18 in 19 je bil izraz „plovnostna koda“ črtan, zato je bil v Uredbi (ES) št. 1702/2003 sistematično nadomeščen z izrazom „certifikacijske specifikacije“.
12. Za dokument CRD se ni uporabila običajna oblika. Agencija je zaradi velikega števila prejetih pripomb in sprememb strukture besedila, nastalega ob upoštevanju pripomb, menila, da bi bilo neučinkovito pripraviti odgovor za vsako posamezno pripombo. Zato je sprejela drug način za obravnavanje vseh pripomb. Ta drugi način je bil povzetek odzivov na pripombe. Komisija in upravni odbor sta ta pristop podprla septembra 2009. Vse prejete pripombe so bile upoštevane in povzete v tem povzetku odzivov na pripombe s splošnimi odgovori agencije. V nastalem besedilu, ki je bilo objavljeno v Dodatku 1 k navedenemu dokumentu CRD, so bile poudarjene spremembe v primerjavi z veljavnim predpisom. Dokument CRD je bil objavljen 13. maja 2011. Glavne spremembe v primerjavi z obvestilom NPA so bile naslednje:
 - a. Predlog iz obvestila NPA je predvideval poseben certifikat za odobritev elementov o operativni ustreznosti. Z dokumentom CRD je bila zamisel o posebnem certifikatu opuščena. Predlog je spremenjen tako, da se elementi o operativni ustreznosti odobrijo kot podatki o operativni ustreznosti, ki se vključijo v certifikat tipa ali dodatni certifikat tipa za zrakoplov.
 - b. V predlogu iz obvestila NPA so bili odobreni elementi o operativni ustreznosti v celoti obvezni za operaterje in organizacije za usposabljanje pri oblikovanju njihovih tečajev usposabljanja in seznama minimalne opreme. Ta pristop je bil znatno spremenjen. Predlog v dokumentu CRD predvideva ključni del podatkov o operativni ustreznosti, ki bodo ostali obvezni za operaterje in organizacije za usposabljanje, ter velik del podatkov o operativni ustreznosti, ki bodo dobili status sprejemljivih postopkov usklajevanja (AMC). Operaterji in organizacije za usposabljanje ne bodo smeli odstopati od obveznega dela podatkov o operativni ustreznosti, razen če agencija ne bo odobrila spremembe. Lahko pa odstopajo od neobveznih delov podatkov o operativni ustreznosti pod nadzorom njihovega pristojnega (nacionalnega⁹) organa z uporabo drugih sprejemljivih postopkov usklajevanja.
 - c. Uporaba pojma OSC/OSD za zrakoplove, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, ni bila jasno opredeljena v obvestilu NPA. Dodatno je bila pojasnjena v dokumentu CRD. Glavna ugotovitev je, da večina elementov OSD ni ustreznih za zrakoplove, ki niso iz kategorije kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon. Sledi podrobnejša pojasnitev:

⁹ Agencija je pristojni organ za prosilce, ki niso iz EU.

- Zahteva za pripravo minimalnih programov usposabljanja za tip zrakoplova za pilote in osebje za vzdrževanje, je ustrezna samo, če ima zrakoplov rating za tip. Potemtakem so manjši zrakoplovi v ratingu za razred ali skupinskem ratingu. Agencija se v posameznem primeru lahko odloči, da je rating za tip potreben zaradi značilnosti, povezanih z zmogljivostjo ali načrtom, ali zaradi drugih značilnosti, ki zahtevajo posebno usposabljanje. To pa ne velja za večino manjših zrakoplovov, ki so v ratingu za razred ali skupinskem ratingu. Vprašanje, ali mora imeti novi tip zrakoplova rating za tip ali je lahko v ratingu za razred, se bo obravnavalo v okviru postopka odobritve podatkov o operativni ustreznosti, končno odločitev pa bo sprejela agencija. Presoja temelji na objektivnih merilih, ki bodo vključena v navodila. Če se za zrakoplov ne zahteva rating za posamezni tip, to pomeni, da se ne zahtevajo ustrezni elementi OSD¹⁰.
- Podatki o simulatorjih se zahtevajo samo, če program za pridobitev ratinga za pilote vključuje uporabo popolnih simulatorjev letenja. To pa po navadi ne velja za manjše zrakoplove.
- Podatki, značilni za tip, za usposabljanje kabinskega osebja se zahtevajo samo, če operativni predpisi zahtevajo kabinsko osebje za največje dovoljeno število potniških sedežev¹¹. Manjši zrakoplovi nimajo toliko potniških sedežev.
- Zahteva za določitev glavnega seznama minimalne opreme velja za vse zrakoplove, ki se lahko uporabljajo za komercialne operacije, ker morajo zadevni operaterji imeti sezname minimalne opreme za navedene zrakoplove. To pomeni, da se bo glavni seznam minimalne opreme zahteval za večino manjših zrakoplovov. Agencija bo za čim manjšo obremenitev prosilcev za certifikat tipa za večino kategorij nekompleksnih zrakoplovov določila splošne glavne sezname minimalne opreme s posebno certifikacijsko specifikacijo. Prosilec za certifikat tipa za zrakoplov iz navedenih kategorij lahko izpolni zahtevo s potrditvijo, da ta splošni MMEL ustreza njegovemu načrtu. Certifikacijska specifikacija s splošnimi glavnimi seznamami minimalne opreme je v pripravi.

13. Agencija je do 13. julija 2011, tj. do zadnjega dneva za predložitev pripomb, prejela 69 pripomb od 23 nacionalnih letalskih organov, poklicnih združenj in zasebnih podjetij.

14. Predlogi so bili ob upoštevanju pripomb spremenjeni tako:

- a. Okvirni uredbi je bila dodana prehodna določba za tekoče postopke odobritve za dodatne certifikate tipa in spremembe certifikatov tipa. Ta določba je manjkala.
- b. Sklici na podatke o operativni ustreznosti v točkah 21A.3 in 21A.3B v zvezi s poročanjem o dogodkih in plovnostnimi zahtevami so bili črtani. Agencija se strinja s pripombami, da so ti sklici nepotrebni, ker se bo sedanje besedilo v točkah 21A.3 in 21A.3B lahko razlagalo takoj, ko bodo podatki o operativni ustreznosti sestavni del certifikata tipa, da bodo vključeni dogodki in nevarne okoliščine, povezane s podatki o operativni ustreznosti.
- c. Zamisel o zahtevah za povečanje varnosti je bila opuščena. Zato sta bili točki 21A.3C in 21A.3D črtani iz predloga. Agencija je priznala, da je zamisel o direktivah za povečanje varnosti zapletena in zahtevna za izvajanje, medtem ko so na voljo druga regulativna orodja za doseg istega cilja. Zamisel o direktivi za povečanje varnosti je imela dvojni cilj: omogočiti agenciji, da uvede nove plovnostne zahteve za obstoječe načrte, tj. za novo proizvedene zrakoplove ali zrakoplove, ki se že uporabljajo, in da uvede popravke elementov o operativni ustreznosti. Drugi cilj bo dosežen z obstoječim orodjem, tj. s plovnostnimi zahtevami. Ker bodo podatki o

¹⁰ Prosilec lahko vedno prostovoljno predloži minimalni program usposabljanja za rating za tip za odobritev v skladu s podatki OSD.

¹¹ Zdaj to velja za največje dovoljeno število potniških sedežev, ki je večje od 19.

operativni ustreznosti sestavni del certifikata tipa, bo točka 21A.3B, ki obravnava izdajanje plovnostnih zahtev, vključevala tudi podatke o operativni ustreznosti. Če je torej nujno treba popraviti že odobrene podatke o operativni ustreznosti, se to lahko izvede z izdajo plovnostne zahteve.

Nove plovnostne zahteve za obstoječe načrte bodo uvedene s posebnimi izvedbenimi pravili, podprtimi s certifikacijskimi specifikacijami. To pomeni, da bo za prenos veljavnih določb JAR-26¹² ustvarjena začetna različica nove priloge k Uredbi (ES) št. 1702/2003 z naslovom Del 26. Zahteva na visoki ravni, uporaba in začetek veljavnosti bodo vključeni v navedeni del 26. Tehnične podrobnosti za izpolnitev te zahteve na visoki ravni bodo navedene v novi certifikacijski specifikaciji CS-26. Zahteve iz dela 26 se lahko uporabljajo za operaterje, odvisno od tehnične vsebine, pa tudi za imetnike odobritve načrta. Kadar bo treba uvesti novo plovnostno zahtevo, se bo predlagala sprememba dela 26. Začetna različica dela 26, CS-26 in vse naknadne spremembe bodo sprejete v skladu z običajnim postopkom agencije za oblikovanje predpisov.

- d. Možnost, da prosilec za certifikat tipa prostovoljno zaprosi za potrditev dodatnih elementov o operativni ustreznosti, je bila dodatno pojasnjena v predlogu spremembe dela 21. Ta možnost je že obstajala, vendar se je skrivala v splošnem izrazu „vrsta operacij“. Zdaj je v besedilu predpisa bolj poudarjena.
- e. Obveznost imetnikov certifikata tipa za motor, da prosilcu za certifikat tipa za zrakoplov zagotovijo podatke, ki omogočajo dopolnitev podatkov o operativni ustreznosti s podatki o motorju, je bila črtana. Agencija je priznala, da se sedanja ureditev med prosilci za certifikat tipa za motor in zrakoplov ter njegovimi imetniki lahko razširi, da se obravnavajo podatki o operativni ustreznosti, brez potrebe po posebni zahtevi v delu 21.
- f. Zahteve v zvezi z razvrstitvijo sprememb so bile poenostavljene. Besedilo „spremembe načrta tipa“ je bilo spremenjeno v „spremembe certifikatov tipa“. Ker so podatki o operativni ustreznosti vključeni v certifikat tipa, ne pa tudi v načrt tipa, navedena sprememba omogoča nadaljnjo poenostavitev besedila. Dejstvo, da je pravilo za razvrstitev sprememb načrta tipa in podatkov o operativni ustreznosti enako, ne pomeni, da se bodo upravljale v istem postopku. Da se to poudari, je v oddelku B določena zahteva, da mora agencija pojasniti, da se razvrstitev sprememb načrta tipa in podatkov o operativni ustreznosti izvede ločeno. Za dodatno pojasnilo tega bodo razviti sprejemljivi postopki usklajevanja in navodila (glej tudi odstavek (g) v nadaljevanju). Navedena sprememba zahteve za razvrstitev sprememb omogoča tudi poenostavitev morebitnih privilegijev imetnikov odobritve projektivnih organizacij (DOA). Sedanji privilegij za odobritev manjših sprememb bo zajemal spremembe načrta tipa in spremembe podatkov o operativni ustreznosti.
- g. Uresničevanje zahteve za oceno učinka vseh sprememb načrta tipa na podatke o operativni ustreznosti je odloženo za naslednja tri leta po začetku veljavnosti uredbe o spremembi. Industrija je v zvezi s to zahtevo izrazila resne pomisleke zaradi pričakovane dodatne upravne obremenitve za upravljanje razvrstitve sprememb in postopka odobritve, tudi za večino sprememb, ki ne bi vplivale na podatke o operativni ustreznosti. Agencija priznava te pomisleke in se strinja, da so potrebna dodatna navodila za razvrstitev sprememb podatkov o operativni ustreznosti in za oceno učinka sprememb načrta na podatke o operativni ustreznosti. Ta navodila se lahko pripravijo med triletnim prehodnim obdobjem in lahko temeljijo tudi na izkušnjah, pridobljenih z odobritvijo začetnih podatkov o

¹² Skupni letalski predpisi JAR-26 so se uporabljali v Združenih letalskih organih (JAA) za določitev nekaterih dodatnih plovnostnih zahtev za operacije, obveznih za operaterje, ki so morale biti v skladu z JAR-OPS 1.

operativni ustreznosti. V prehodnem obdobju bo mogoče prostovoljno zaprositi za odobritev sprememb podatkov o operativni ustreznosti.

III. Vsebina mnenja agencije

A. Podatki o operativni ustreznosti, ki jih določijo prosilci za odobritev načrta

15. Kot je bilo že pojasnjeno, je bila prvotna zamisel o posebni odobritvi, ki bi poleg certifikata tipa vključevala še operativno ustreznost, opuščena. Nadomeščena je bila s pojmom podatki o operativni ustreznosti, vključenih v certifikat tipa. Če povzamemo, je kratek opis pojma takšen:
16. Za nove tipe¹³ je treba vlogo za certifikat tipa dopolniti z odobrenimi elementi OSD. Prosilec za certifikat tipa bo moral dokazati skladnost z veljavnimi tehničnimi standardi. Ti standardi so vključeni v certifikacijske specifikacije, ki jih agencija izda v skladu s postopkom za oblikovanje predpisov. Certifikacijsko specifikacijo bo imel vsak element: CS-MMEL, CS-FC (usposabljanje za pridobitev ratinga za pilote), CS-SIM (simulacijske naprave za usposabljanje za letenje), CS-CC (usposabljanje kabinskega osebja za tip) in CS-MCS (usposabljanje osebja, ki ima rating za potrjevanje vzdrževanja). Vse te certifikacijske specifikacije so v pripravi in so dane na voljo ali še bodo dane na voljo za posvetovanje z objavo posebnih obvestil NPA.
17. Prosilec za certifikat tipa mora dokazati skladnost z veljavnim standardom za vse elemente OSD, preden se lahko izda certifikat tipa. Dokazovanje skladnosti za en ali več elementov OSD bo mogoče odložiti do datuma, ki je predviden po izdaji certifikata tipa, vendar pa bo to dokazovanje vsekakor opravljeno, preden jih začne uporabljati operater iz EU.
18. Podatki o operativni ustreznosti bodo po odobritvi navedeni v listi podatkov certifikata tipa (Type Certificate Data Sheet – TCDS), hranil pa jih bo imetnik certifikata tipa (podobno kot navodila za stalno plovnost). Elementi OSD bodo morali biti dani na voljo operaterjem in na zahtevo tudi vsem subjektom, ki jih morajo upoštevati.
19. Prosilec za začetne podatke o operativni ustreznosti je imetnik certifikata tipa. Spremembe začetnih podatkov o operativni ustreznosti lahko predlaga imetnik podatkov o operativni ustreznosti ali katera koli druga pravna oseba v skladu s pogoji iz poddela D ali E dela 21. To pomeni, da se bodo veljavne določbe za spremembe načrta tipa uporabljale tudi za spremembe podatkov o operativni ustreznosti. Ko je sprememba pripravljena, mora prosilec preveriti, ali ta vpliva na en ali več odobrenih elementov OSD. Če nanje vpliva (na primer, če nadgradnja instrumentov v pilotski kabini in letalska elektronika zahtevata dodatno ali spremenjeno usposabljanje pilotov), mora prosilec svojo vlogo dopolniti tudi s potrebnimi spremembami podatkov o operativni ustreznosti. Kot je bilo pojasnjeno zgoraj v obravnavi sprememb predloga ob upoštevanju pripomb k dokumentu CRD, je bila zahteva za oceno učinka vseh sprememb načrta na podatke o operativni ustreznosti odložena za tri leta.

B. Podatki o operativni ustreznosti, ki jih uporabljajo operaterji in organizacije za usposabljanje

20. Operaterji in organizacije za usposabljanje bodo morali odobrene podatke o operativni ustreznosti uporabljati kot podlago za oblikovanje prilagojenih tečajev usposabljanja za tip in seznama minimalne opreme. Odobreni podatki o simulatorjih se bodo uporabljali za ocenjevanje simulatorjev in jih zato potrebujejo upravljavci simulatorjev. Kot je bilo že pojasnjeno, bo del podatkov o operativni ustreznosti obvezen za operaterje in organizacije za usposabljanje, drugi del pa ne bo obvezen in bo imel status sprejemljivih postopkov usklajevanja. Zato je treba predpise in sprejemljive postopke usklajevanja v zvezi z usposabljanjem za tip in seznamom minimalne opreme, namenjene operaterjem

¹³ Nov tip pomeni tip zrakoplova, za katerega je bila vloga za certifikat tipa predložena po začetku veljavnosti spremembe Uredbe (ES) št. 1702/2003.

in organizacijam za usposabljanje, povezati s podatki o operativni ustreznosti. Končno besedilo osnutka uredbe o licenciranju letalskega osebja¹⁴ že vključuje večino povezav s podatki o operativni ustreznosti. Vendar so nekatere povezave manjkale, poleg tega pa ni bila vključena prehodna določba. Večina povezav je bila v osnutek uredbe o operacijah¹⁵ vključena samo začasno, te povezave pa niso bile označene kot posebne. Zato je treba te določbe dodatno izboljšati. Poleg tega še niso bile vključene prehodne določbe. V zadnjo spremembo dela 66¹⁶ ni bila vključena nobena povezava s podatki o operativni ustreznosti. Zato to mnenje vključuje predlagane spremembe navedenih uredb za vzpostavitev, izboljšanje ali dopolnitev potrebnih povezav s podatki o operativni ustreznosti ter vključitev potrebnih prehodnih določb. Te spremembe očitno obravnavajo samo obvezni del podatkov o operativni ustreznosti, ker bo povezava z neobveznim delom podatkov o operativni ustreznosti vzpostavljena v sprejemljivih postopkih usklajevanja, ki jih bo izdala agencija.

C. Predhodno veljavne pravice in prehodni ukrepi

21. Predhodno veljavne pravice in prehodni ukrepi so potrebni za nemoteno izvajanje novih predpisov. Cilj je omejiti upravno breme za industrijo in organe ter omogočiti nemoteno izvajanje tekočih operacij.
22. *Predhodno veljavne pravice za imetnike certifikata tipa*: Vsa poročila odbora JOEB in odbora OEB agencije samodejno postanejo predhodno veljavna za vsebino, ki ustreza podatkom o operativni ustreznosti, kot se zahteva in/ali dovoli v skladu z delom 21.
23. *Predhodno veljavne pravice za operaterje/organizacije za usposabljanje*: Obstoječi tečajji usposabljanja za rating za tip, potrditve kvalifikacij za simulatorje in sezname minimalne opreme, odobreni ali sprejeti na nacionalni ravni, postanejo predhodno veljavni.

Operaterji/organizacije za usposabljanje morajo po določitvi podatkov o operativni ustreznosti (novih, predhodno veljavnih ali za odpravo zaostanka) za tip najpozneje v dveh letih po odobritvi podatkov o operativni ustreznosti prilagoditi svoje tečaje usposabljanja obveznemu delu elementov OSD. Pri oblikovanju novega¹⁷ tečaja usposabljanja je treba obvezno uporabiti podatke o operativni ustreznosti, če so na voljo. Če niso na voljo, je treba tečaj usposabljanja oblikovati v skladu s predpisi iz dela FCL, OPS oziroma 66.

Seznam minimalne opreme je treba uskladiti s strožjimi določbami glavnega seznama minimalne opreme najpozneje v 90 dneh; to je običajni rok, ki se uporablja že v veljavnih predpisih. Če glavni seznam minimalne opreme, ki ga odobri agencija, ne obstaja, lahko seznam minimalne opreme (novi ali spremenjeni) še naprej temelji na glavnem seznamu minimalne opreme, kot ga je sprejel pristojni organ operaterja.

Določitev podatkov o operativni ustreznosti ne vpliva na veljavne potrditve kvalifikacij za simulatorje.

24. *Odprava zaostanka za imetnike certifikata tipa*: Odprava zaostanka je postopek za določitev odobrenih podatkov o operativni ustreznosti za tip zrakoplova, ki je bil že certificiran. Postopek za odpravo zaostanka je v primerjavi s prvotno odobritvijo podatkov o operativni ustreznosti za nov tip nezahteven postopek.

Vloga za odpravo zaostanka je obvezna za vse modele zrakoplovov, ki so še v proizvodnji, in tiste, ki se že dostavljajo operaterjem iz EU¹⁸. Rok za pridobitev odobritve je dve leti po spremembi dela 21. Odprava zaostanka se ne zahteva za minimalni

¹⁴ Novo uredbo trenutno sprejema Evropska komisija.

¹⁵ Novo uredbo trenutno sprejema Evropska komisija.

¹⁶ Vključen v Uredbo (EU) št. 1149/2011 o spremembi Uredbe (ES) št. 2042/2003.

¹⁷ Nov za operaterja/organizacijo za usposabljanje.

¹⁸ To pomeni, da se podatki OSD zahtevajo, če je bila proizvodnja ustavljena in je bila pozneje ponovno zagnana.

program za usposabljanje osebja, ki ima rating za potrjevanje vzdrževanja in izvorne podatke za potrditev zrakoplova kot podlage za objektivno potrditev ustreznosti simulatorjev, lahko pa se izvede prostovoljno. Če se model po obdobju mirovanja vrne v proizvodnjo, se podatki o operativni ustreznosti odobrijo, preden operater iz EU začne uporabljati novi zrakoplov.

Odprava zaostanka je prostovoljna za druge modele, ki se ne proizvajajo več, in za elemente, ki se ne zahtevajo.

25. *Tekoče certifikacije*: Predhodno veljavne pravice se ne morejo uporabiti za tipe ali različice zrakoplovov ali dodatne certifikate tipa, za katere se certificiranje izvaja na dan spremembe dela 21, ker nimajo formalnega dokumenta/certifikata, ki bi bil predhodno veljaven. Zato bodo morali zadevni prosilci razširiti svojo vlogo za certifikat tipa, ki jo predložijo agenciji, da vključijo podatke o operativni ustreznosti. Če pa je navedeni prosilec že zaprosil za oceno odbora OEB, se bo delo, opravljeno v okviru navedenega postopka odbora OEB, ob prehodu na postopek OSD sprejelo brez dodatnega preverjanja. Prosilec za certifikat tipa, ki še ni zaključena, se lahko odloči, da svojo vlogo razširi zaradi vključitve podatkov o operativni ustreznosti, takoj po začetku veljavnosti spremenjene uredbe. Vsekakor je odobritev podatkov o operativni ustreznosti treba pridobiti najpozneje dve leti po uvedbi novega predpisa ali preden operater iz EU začne uporabljati zrakoplov, če je to po navedenem dveletnem roku.
26. *Odobritve projektivnih organizacij (DOA)*: Če certifikat tipa vključuje podatke o operativni ustreznosti na podlagi predhodno veljavnih pravic ali odprave zaostanka, imetnik certifikata tipa pridobi odobritev razširitve obsega svoje odobritve projektivnih organizacij ali drugih postopkov za odobritev projektivnih organizacij za vključitev vidikov operativne ustreznosti v dveh letih po začetku veljavnosti predpisa.
- Novi prosilci za certifikat tipa, ki morajo podatke o operativni ustreznosti vključiti v svojo vlogo, pridobijo razširitev obsega svoje odobritve projektivnih organizacij ali drugih postopkov za odobritev projektivnih organizacij, preden se odobrijo podatki o operativni ustreznosti.
27. *Prehodno obdobje za spremembe in dodatne certifikate tipa*: Kot je že bilo navedeno, je uresničevanje zahteve za oceno učinka vseh sprememb načrta tipa na podatke o operativni ustreznosti odloženo za naslednja tri leta po začetku veljavnosti uredbe o spremembi. V prehodnem obdobju bo mogoče prostovoljno zaprositi za odobritev sprememb podatkov o operativni ustreznosti.

IV. Ocena učinka predpisov

28. Cilj te ocene učinka predpisov je analizirati najpomembnejše predvidene učinke predpisa, kot je predlagano v tem mnenju in povzeto v razdelku III zgoraj.

Sektorji, na katere bodo vplivali predpisi

29. Sektorji civilnega letalstva v okviru področja delovanja agencije, na katere bodo vplivali predpisi:
- usposobljeno osebje EU: piloti, kabinsko osebje in osebje za potrjevanje vzdrževanja;
 - prosilci za certifikat tipa za zrakoplov in njegovi imetniki (iz EU in zunaj nje);
 - prosilci za dodatni certifikat tipa (iz EU in zunaj nje);
 - operaterji in lastniki zrakoplovov iz EU;
 - organizacije za usposabljanje (iz EU in zunaj nje);
 - proizvajalci in upravljavci simulatorjev (iz EU in zunaj nje);
 - potrjene organizacije za vzdrževanje (iz EU in zunaj nje);
 - pristojni organi (agencija in nacionalni letalski organi).

Učinki

Učinek na varnost

30. V zadnjem desetletju se je zgodilo več incidentov in nesreč, za katere je bilo ugotovljeno, da jih je povzročilo ali da je nanje vplivalo pomanjkljivo usposabljanje osebja ali pomanjkljiv glavni seznam minimalne opreme. Zato so zadevne nacionalne komisije za preiskovanje nesreč agenciji predložile priporočila za izboljšanje predpisov v zvezi z usposabljanjem in glavnim seznamom minimalne opreme. Z odpravo vrzeli med certificiranjem, operacijami in postopki vzdrževanja naj bi zamisel v zvezi s podatki o operativni ustreznosti prispevala k obravnavanju teh varnostnih priporočil.
31. Najpomembnejša in najnovejša varnostna priporočila so:
- a. *1. junij 2009, let Air France 447, A330, Atlantski ocean*
 Priporočilo: „BEA priporoča, naj agencija pregleda vsebino programov preverjanja in usposabljanja ter določi kot obvezno zlasti organiziranje posebnih in rednih urjenj za ročno upravljanje zrakoplova pri priletu do porušitve vzgona in njegove ponovne pridobitve, tudi na veliki višini.“
 - b. *25. februar 2009, let Turkish Airlines 1951, B737, amsterdamsko letališče Schiphol*
 Priporočilo: „DGCA, ICAO, FAA in EASA bi morali spremeniti svoje predpise tako, da bodo letalski prevozniki in organizacije za usposabljanje za letenje zagotavljali, da bodo njihovi programi periodičnega usposabljanja vključevali urjenje za izhod iz porušitve vzgona pri priletu.“
 - c. *27. november 2008, XL Airways, A320, Perpignan*
 Priporočilo: „BEA priporoča, naj agencija v sodelovanju s proizvajalci izboljša vaje in tehnike za usposabljanje v zvezi s približevanjem porušitvi vzgona, da se zagotovi nadzor nad letalom v osi nagiba.“
 - d. *20. avgust 2008, let Spanair 5022, MD-82, madridsko letališče Barajas*
 Priporočilo: „Priporoča se, da Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA) spremeni točko 30.8 glavnega seznama minimalne opreme za serije MD-80, MD-90 in B-717 letala Boeing DC-9 zaradi upoštevanja možnosti, da se letalo z napako, ki vključuje gretje sonde RAT na tleh, ne uporablja; če pa se uporablja, je treba to napako jasno navesti v navodilih za vzdrževanje in v navodilih za uporabo ter drugih postavkah glavnega seznama minimalne opreme, ki so lahko povezane z navedeno napako.“
 Priporočilo: „Priporoča se, da Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA) določi zahteve za simulatorje letenja, da se omogoči usposabljanje na simulatorju, ki vključuje neprekinjene porušitve vzgona pri vzletu, ki ponazarjajo okoliščine, ki lahko presegajo omejitve osnovnih parametrov izvedbe zrakoplova.“
 - e. *9. julij 2006, S7 Airlines let 778, A310, letališče v Irkutsku*
 Priporočilo: „Priporoča se, naj EASA in drugi certifikacijski organi skupaj s proizvajalci velikih transportnih zrakoplovov: proučijo vprašanja o človeških dejavnikih, povezana s pogoji za uporabo in operativnimi postopki, če ne deluje en sistem vzvratnega potiska, da se prepreči nenamern potisk naprej.“
 - f. *21. september 2005, Robinson R22 F-GRIB*
 Priporočilo: „EASA naj zagotovi obvezno usposabljanje pilotov iz posebnih značilnosti letala R22 Mariner, če je opremljeno s plavajočim podvozjem“.
32. Potreba po odpravi vrzeli med certificiranjem, operacijami in postopki vzdrževanja se je pokazala tudi z naslednjimi študijami, izvedenimi v Evropi in ZDA:
- a. „Študija o postopku certificiranja komercialnih letal (Commercial Airplane Certification Process Study), Ocena certificiranja, operacij in postopkov vzdrževanja

izbranih letal (An Evaluation of Selected Aircraft Certification, Operations, and Maintenance Process), FAA, marec 2002." Ugotovitve in pripombe iz študije CPS, ki jo je leta 2001 izvedla Zvezna uprava za letalstvo, se nanašajo na medsebojno povezana vprašanja, ki vključujejo certificiranje, vzdrževanje in operativne postopke.

- b. „Poročilo Skupine za človeške dejavnike Zvezne uprave za letalstvo o povezanosti letalskega osebja in sodobnih sistemov v pilotski kabini, z dne 18. junija 1996¹⁹“. V poročilu Skupine za človeške dejavnike FAA iz leta 1996 so opredeljena tudi vprašanja v zvezi s postopkom za dodatne certifikate tipa (na primer morebitno nepoznavanje načelnosti zasnove pilotske kabine ali uporabljenih operativnih predpostavk).
 - c. „Poročilo Skupine za skupno izvajanje varnosti (Joint Safety Implementation Team) o izgubi nadzora (Loss of Control), ki ga je objavila Skupina za varnost v civilnem letalstvu (Commercial Aviation Safety Team – CAST) 15. februarja 2003²⁰“, ki vključuje varnostno priporočilo, da bi bilo treba razviti „zanesljive postopke za zagotovitev, da letalsko in vzdrževalno osebje prepozna bistvene operativne informacije in jih pravočasno vključi“.
33. Z uvedbo predpisov v zvezi z usposabljanjem osebja za tip in glavnim seznamom minimalne opreme v obliki podatkov o operativni ustreznosti kot obveznim minimumom za vse operaterje in organizacije za usposabljanje, ki sta podprta z dejavnostmi standardiziranja, naj bi se vsi tečajji usposabljanja in sezami minimalne opreme odobrili z istim standardom.
34. Odgovornosti bodo jasneje določene, kar bo odpravilo vrzeli v odgovornostih v zvezi z minimalnimi programi usposabljanja za rating za tip in glavnim seznamom minimalne opreme:
- a. imetnik certifikata tipa za zrakoplov bo odgovoren za določitev začetnih podatkov o operativni ustreznosti z vsemi potrebnimi elementi. Agencija meni, da je imetnik takega certifikata najprimernejši za razvoj teh elementov, ker ima vse potrebne osnovne informacije, ki so na voljo pri načrtovanju in zagotavljanju plovnosti. Na primer, za pripravo varnega seznama MMEL je treba imeti vpogled v varnostno analizo sistemov zrakoplova. Zato naj bi potrditev odgovornosti imetnika certifikata tipa za elemente OSD pozitivno vplivala tudi na varnost;
 - b. hkrati se bo z določitvijo odgovornosti agencije za odobritev minimalnih programov in glavnega seznama minimalne opreme omogočila vključitev strokovnega znanja, ki se je uporabilo tudi za odobritev plovnosti načrta;
 - c. z uvedbo pojma „stalna operativna ustreznost“ se bo za varnostne vidike usposabljanja za tip in seznam MMEL uporabljal proaktivni pristop: organ izvora podatkov o operativni ustreznosti bo odgovoren za stalno veljavnost odobrenega(-ih) elementa(-ov) OSD. Jasno je, da ta pristojni organ spremlja izkušnje z uporabo odobrenih elementov in da se mora odzvati na varnostne dogodke. V najslabšem primeru, kadar se pojavijo nujna vprašanja glede varnosti, lahko agencija izda plovnostne zahteve za odpravo pomanjkljivosti v podatkih OSD, ki se morajo izvajati na ravni operaterja. Nazadnje, predpis bo uvedel tudi zahtevo za tretje osebe, ki izvajajo spremembe načrta (dodatni certifikat tipa – STC), da morajo upoštevati učinke zadevne spremembe načrta na podatke o operativni ustreznosti in po potrebi predlagati spremembe elementov OSD.
35. Podatki o operativni ustreznosti bodo na splošno zagotovili enoten visok standard za usposabljanje osebja in seznam MMEL ter pojasnili odgovornosti za te postopke. Imeli naj bi znatne varnostne koristi in prispevali k enotni visoki ravni varnosti.

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

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

Gospodarski učinek na industrijo

Uvedba podatkov o operativni ustreznosti naj bi predvidoma pomenila dodatne stroške za prosilce za certifikat tipa in dodatni certifikat tipa ter njune imetnike. Ti stroški se lahko delno ali v celoti prenesejo na njihove stranke s ceno njihovega proizvoda ali podatkov.

Vendar to ne bo vplivalo na splošne stroške za industrijo. Stroški prosilcev za certifikat tipa in dodatni certifikat tipa ali njihovih imetnikov se lahko razdelijo na tri dele:

- stroške razvoja in certificiranja podatkov o operativni ustreznosti;
- stroške posodabljanja podatkov o operativni ustreznosti in
- stroške razširitve njihovih odobritev projektivnih organizacij (DOA).

Stroški razvoja in certificiranja podatkov o operativni ustreznosti se lahko nadalje razdelijo na stroške za nove vloge in stroške za obvezno odpravo zaostanka. Za vse stroške je treba upoštevati dejstvo, da večina zadevnih imetnikov certifikata tipa in dodatnega certifikata tipa že zdaj izvaja sedanji prostovoljni postopek odbora OEB. Zato bo treba z analizo učinka stroškov pregledati *dodatne* stroške, ki nastanejo s predlogom podatkov o operativni ustreznosti v tem mnenju, v primerjavi s sedanjim postopkom odbora OEB.

36. Za uporabnike podatkov o operativni ustreznosti (tj. operaterje in organizacije za usposabljanje) se pričakujejo omejeni učinki stroškov. Namesto podatkov iz poročil odbora OEB, drugih virov ali podatkov, ki jih pridobijo sami, bodo uporabljali podatke o operativni ustreznosti. Razpoložljivost podatkov o operativni ustreznosti bi dejansko lahko imela zanje pozitiven gospodarski učinek. Nove tečaje usposabljanja in seznam minimalne opreme lahko oblikujejo na podlagi podatkov o operativni ustreznosti in s tem zmanjšajo stroške razvoja. Sprememba sedanjih tečajev usposabljanja in seznama minimalne opreme bo zaradi uskladitve s podatki o operativni ustreznosti povezana z nekaterimi dodatnimi stroški. Vendar je za to določeno štiriletno prehodno obdobje, zato se pričakuje, da bo taka posodobitev sovpadla z naravnim ciklom posodobitve podatkov.

Za prikaz razsežnosti predvidenega učinka stroškov so zgoraj opredeljena glavna vprašanja podrobneje obravnavana v naslednjih oddelkih.

Stroški razvoja in certificiranja podatkov o operativni ustreznosti za nove vloge za certifikat tipa

37. *Velika letala in kompleksni rotoplani.* Sedanja praksa kaže, da vsi prosilci za certifikat tipa agencije za veliko letalo ali kompleksni rotoplan prostovoljno zaprosijo tudi za oceno odbora OEB. Te ocene odbora OEB po navadi²¹ vključujejo program usposabljanja za pridobitev ratinga za pilote, usposabljanja kabinskega osebja, podatke o simulatorjih in glavni seznam minimalne opreme. Zato bodo dodatni stroški zaradi uvedbe pojma obvezni podatki o operativni ustreznosti pri številnih velikih letalih, pri katerih usposabljanje kabinskega osebja ni bilo vključeno v oceno odbora OEB, omejeni na stroške za program usposabljanja osebja, ki ima rating za potrjevanje vzdrževanja, in za podatke, značilne za tip, za usposabljanje kabinskega osebja. Pri večini kompleksnih rotoplanov je največje dovoljeno število potniških sedežev manjše od 20, zato se zanje ne zahteva kabinsko osebje in ni treba razviti podatkov za usposabljanje.
38. *Nekompleksni rotoplani.* Zdaj večina prosilcev za certifikat tipa agencije za nekompleksne rotoplane tudi prostovoljno zaprosi, da odbor OEB oceni program usposabljanja za pridobitev ratinga za pilote. Po uvedbi podatkov o operativni ustreznosti bodo morali zaprositi tudi za odobritev glavnega seznama minimalne opreme. Zaradi zapletene zasnove večine novih kompleksnih rotoplanov ne bo mogoče določiti splošnega seznama

²¹ Nekateri zrakoplovi, ki niso bili zasnovani na zahodu, niso bili predmet popolne ocene odbora OEB, saj so te ocene opravili nacionalni letalski organi. Učinek na skupne stroške za industrijo je zanemarljiv.

M MEL, ki bi ga lahko uporabljali vsi. Nekompleksni helikopterji so v skupinskem ratingu, kar zadeva osebje za potrjevanje vzdrževanja, zato zanje ni treba razviti programa za usposabljanje za rating za tip. Nekompleksni rotoplani imajo največ devet sedežev in ne potrebujejo kabinskega osebja. Dodatni strošek za nove vloge bo zato omejen na stroške za razvoj in certificiranje lavnega seznama minimalne opreme.

39. *Drugi nekompleksni zrakoplovi (manjša letala, zelo lahka letala, lahka športna letala, jadralna letala in baloni).* Ocena odbora OEB se zdaj ne izvaja za noben zrakoplov iz te kategorije, razen za visoko zmogljiva manjša letala. Za visoko zmogljiva manjša letala je ocena odbora OEB omejena na usposabljanje za pridobitev ratinga za pilote. Po uvedbi podatkov o operativni ustreznosti bo edini element, ki ga bo treba dodatno določiti, glavni seznam minimalne opreme, poleg tega, kar se izvaja zdaj. Glavni seznam minimalne opreme lahko za to kategorijo zrakoplovov temelji na splošnem glavnem seznamu minimalne opreme, ki ga pripravi agencija. Zato predložitev vloge za certifikat tipa od prosilca ne zahteva veliko.
40. Ker ni na voljo primerov razvoja in certificiranja elementov OSD, bodo ocene predvidenih stroškov temeljile na izkušnjah z odborom OEB. Nekateri proizvajalci so zagotovili okvirne podatke v zvezi z izkušnjami z odborom OEB, ki so se uporabili za oceno stroškov razvoja podatkov o operativni ustreznosti.
41. Stroški odobritve podatkov, ki jo izvede agencija, ustrezajo taksam in dajatvam za dejavnost. Agencija bo v skladu z uredbo o taksah in dajatvah²² zaračunala odobritev podatkov o operativni ustreznosti v skladu z urno postavko.
42. Za pripravo ocene stroškov je bilo ocenjeno število delovnih ur, potrebnih za razvoj in certificiranje glavnih elementov OSD, usposabljanje letalskega osebja za rating za tip (OSD-FC), usposabljanje osebja, ki ima rating za potrjevanje vzdrževanja (OSD-M), podatke, značilne za tip, za kabinsko osebje (OSD-CC) in glavni seznam minimalne opreme (M MEL) (glej preglednico Preglednica 1)

Preglednica 1: Razvoj in certificiranje podatkov o operativni ustreznosti – ocenjeno število delovnih ur po kategorijah zrakoplovov za novo vlogo za certifikat tipa

Kategorija zrakoplovov	Usposabljanje letalskega osebja za rating za tip	Usposabljanje osebja, ki ima rating za potrjevanje vzdrževanja		Podatki, značilni za tip, za kabinsko osebje		Glavni seznam minimalne opreme	
		Razvoj (Število ur)	Certificiranje (Število ur)	Razvoj (Število ur)	Certificiranje (Število ur)	Razvoj (Število ur)	Certificiranje (Število ur)
Velika letala ¹	-	3 200	1 050	2 000	750	-	-
Manjša kompleksna letala ²	-	1 200	600	Ni relevantno	Ni relevantno	1 600	900
Kompleksni rotoplani	-	1 600	800	Ni relevantno	Ni relevantno	-	-
Nekompleksni rotoplani	-	Ni relevantno	Ni relevantno	Ni relevantno	Ni relevantno	800	400
Drugi nekompleksni zrakoplovi	-	Ni relevantno	Ni relevantno	Ni relevantno	Ni relevantno	8	4

Opombe:

1 Največja vzletna teža več kot 5,7 t.

2 Največja vzletna teža manj kot 5,7 t, zrakoplov z dvema motorjema ali eno turbino ali visoko zmogljiv zrakoplov

-: ta element OSD je že del sedanjih ocen odbora OEB.

²² Uredba Komisije (ES) št. 593/2007 z dne 31. maja 2007 o taksah in dajatvah, ki jih obračunava Evropska agencija za varnost v letalstvu (UL L 140, 1.6.2007, str. 3). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1356/2008 z dne 23. decembra 2008 (UL L 350, 30.12.2008, str. 46).

Ni relevantno: Navedba smiselno ni potrebna, ker se element OSD po navadi ne zahteva za zrakoplove iz teh kategorij.

43. Na podlagi teh podatkov in predpostavk o urni postavki za industrijo in agencijo so bili ocenjeni stroški razvoja in certificiranja na tip in vključeni v preglednico Preglednica 2 spodaj.
44. Skupni letni stroški razvoja in certificiranja podatkov o operativni ustreznosti za nove prosilce za certifikat tipa so bili izračunani na podlagi dodatnih predpostavk o številu novih certifikatov tipa, ki naj bi bili izdani vsako leto. Te predpostavke temeljijo na preteklih povprečnih številkah. Stroški za elemente v odobritvi podatkov o operativni ustreznosti, ki se dodajo na zahtevo prosilca za certifikat tipa, niso vključeni. Skupni letni stroški, vključno z razvojem in odobritvijo za industrijo, so tako ocenjeni na približno 2,6 milijona EUR.

Preglednica 2: Ocena stroškov za razvoj in certificiranje podatkov o operativni ustreznosti za nove vloge za certifikat tipa

Kategorija zrakoplovov	Število certifikatov tipa na leto	Stroški na certifikat tipa (EUR)	Letni stroški (EUR)
Velika letala	1,5	952 000	1 428 000
Manjša kompleksna letala	1	640 000	640 000
Kompleksni rotoplani	1	352 000	352 000
Nekompleksni rotoplani	1	176 000	176 000
Drugi nekompleksni zrakoplovi	14	1 760	24 640
Skupaj			2 620 640

Stroški razvoja in certificiranja podatkov o operativni ustreznosti za odpravo zaostanka

45. *Kompleksna letala na motorni pogon in rotoplani.* Odprava zaostanka se zahteva za modele zrakoplovov, ki se še proizvajajo, omejena pa bo na usposabljanje letalskega osebja za rating za tip, podatke, značilne za tip, za kabinsko osebje, in glavni seznam minimalne opreme. Stroški za razvoj so minimalni, ker sta lahko tečaj usposabljanja, odobren za določenega operaterja, in glavni seznam minimalne opreme, ki ga je odobrila nacionalni letalski organ, podlaga za odpravo zaostanka. Imetnik certifikata tipa mora agenciji samo predložiti enega od teh odobrenih elementov. Prispevek agencije je ocenjen na 28 delovnih ur na tip za vsak element. Za industrijo se predvideva osem ur. Stroški posamezne certifikacije za odpravo zaostanka so skupno ocenjeni na 7 500 EUR. Predpostavlja se, da bo postopek za odpravo zaostanka končan v dveh letih.

Na podlagi predpostavk agencije glede števila certifikacij za odpravo zaostanka je v Preglednica 3: Ocena stroškov za certificiranje podatkov o operativni ustreznosti za odpravo zaostanka (enkratni stroški)

46. navedena splošna ocena stroškov v višini približno 700 000 EUR.
47. *Letala, razen kompleksnih letal na motorni pogon, in baloni.* Za modele zrakoplovov, ki se še proizvajajo, je treba odpraviti zaostanek. Vendar je glavni seznam minimalne opreme edini element, ki se uporablja. Agencija bo za te kategorije zrakoplovov izdala splošni glavni seznam minimalne opreme, ki se kot tak lahko uporablja z morebitnimi prostovoljnimi dodatnimi postavkami. Zato so stroški za razvoj in odobritev zanemarljivi.

Preglednica 3: Ocena stroškov za certificiranje podatkov o operativni ustreznosti za odpravo zaostanka (enkratni stroški)²³

Kategorija zrakoplovov	Stroški certificiranja za odpravo zaostanka na enoto (EUR)	Usposabljanje letalskega osebja za rating za tip (FCTRT)		Podatki, značilni za tip, za kabinsko osebje (TSDCC)		Glavni seznam minimalne opreme		Skupni stroški (EUR)
		Število certifikacij za odpravo zaostanka	Skupni stroški za odpravo zaostanka za FCTRT (EUR)	Število certifikacij za odpravo zaostanka	Skupni stroški za odpravo zaostanka za TSDCC (EUR)	Število certifikacij za odpravo zaostanka	Skupni stroški za odpravo zaostanka za seznam MMEL (EUR)	
Velika letala in manjša kompleksna letala	7 520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Rotoplani	7 520	10	75 200	Ni relevantno	Ni relevantno	10	75 200	150 400
Skupaj			360 960		82 720		283 280	736 960

Stroški razvoja in certificiranja podatkov o operativni ustreznosti za prosilce za dodatni certifikat tipa ali njegove imetnike

48. Za veljavne dodatne certifikate tipa ni določena obvezna odprava zaostanka, zato to ne vpliva na imetnike dodatnega certifikata tipa. Po dodatnem triletnem prehodnem obdobju bi to lahko vplivalo na tiste, ki načrtujejo nove dodatne certifikate tipa, če dodatni certifikat tipa vpliva na obstoječe podatke o operativni ustreznosti.
49. Vsi novi prosilci za dodatni certifikat tipa morajo oceniti morebitne učinke tega certifikata na elemente OSD. Potrebne dodatke k odobrenim elementom OSD, kot delu dodatnega certifikata tipa, morajo razviti samo, če obstaja učinek. Stroški bodo obsegali strošek razvoja dodatkov k podatkom o operativni ustreznosti, stalna veljavnost navedenih elementov ter takse in dajatve za odobritev agencije. Vsi ti stroški bodo sorazmerni del stroškov, povezanih z začetnimi podatki o operativni ustreznosti, in bodo ustrezali obsegu dodatnega certifikata tipa in njegovim učinkom na usposabljanje in seznam MMEL. Kot je bilo navedeno, je bila zahteva za oceno vseh sprememb in dodatnega certifikata tipa glede njihovega učinka na podatke o operativni ustreznosti preložena za tri leta, da se omogoči nadaljnji razvoj sprejemljivih postopkov usklajevanja in navodil. Ta čas bo namenjen tudi natančni oceni učinka te zahteve. Vendar bi po izračunih enega od proizvajalcev le 5 % vseh sprememb lahko vplivalo na podatke o operativni ustreznosti in bi bili zato dodatni stroški sorazmerno omejeni.

Stroški za vzdrževanje veljavnosti elementov OSD

50. Imetnik certifikata tipa bo moral preiskovati in spremljati dogodke, ki so jih povzročile morebitne pomanjkljivosti elementov OSD. Že zdaj imajo enako odgovornost v zvezi z dogodki, ki jih povzročijo pomanjkljivosti načrta. Pred analizo dogodka je težko določiti glavni vzrok, zato se sedanji sistem poročanja o dogodkih lahko uporabi tudi za izvzetje dogodkov, ki so povezani s podatki o operativni ustreznosti. Če prva analiza pokaže, da je glavni vzrok povezan s podatki o operativni ustreznosti, se stroški nadaljnje analize in razvoja izboljšav lahko pripišejo stroškom stalne veljavnosti podatkov o operativni ustreznosti. Agencija na podlagi izkušenj z odborom OEB pričakuje, da bo število primerov, v katerih so dogodki povezani s podatki o operativni ustreznosti, sorazmerno omejeno. Dodatni stroški so zato ocenjeni tako:

²³ V to preglednico niso vključena nekompleksna letala, ker bo postopek odprave zaostanka za te zrakoplove obsegal samo potrditev uporabnosti splošnega seznama MMEL, ki ga pripravi agencija.

Preglednica 4: Ocena stroškov za stalno veljavnost podatkov o operativni ustreznosti²⁴

Kategorija zrakoplovov	Število ur na imetnika certifikata tipa (A)	Urna postavka za delo (EUR) (B)	Število imetnikov certifikata tipa (c)	Skupni stroški (EUR) (AXBXC)
Velika letala	800	100	15	1 200 000
Manjša kompleksna letala	400	100	9	360 000
Kompleksni rotoplani	600	100	6	360 000
Nekompleksni rotoplani	200	100	6	120 000
Drugi nekompleksni zrakoplovi	0	100	0	0
Skupaj			36	2 040 000

Stroški za razširitev odobritve projektivnih organizacij za vključitev podatkov o operativni ustreznosti

51. Imetnik certifikata tipa z novimi podatki o operativni ustreznosti ali podatki o operativni ustreznosti po odpravi zaostanka bo moral razširiti obseg svoje odobritve projektivnih organizacij za vključitev podatkov o operativni ustreznosti. To velja za organizacije z odobritvijo projektivnih organizacij, ki imajo predhodno veljavne podatke o operativni ustreznosti ali ki morajo odpraviti zaostanek, ter organizacije, ki zaprosijo za nov certifikat tipa. To pomeni, da se uporablja za približno 40 organizacij. Dodatne stroške pridobitve razširitve za odobritev projektivnih organizacij je težko oceniti, ker so zelo odvisni od stopnje predhodne vključenosti dejavnosti odbora OEB. Večina organizacij, ki načrtuje velike zrakoplove, ima že vzpostavljene postopke za obravnavanje večine elementov OSD. Te organizacije navedene dejavnosti samo vključijo v strukturo odobritve projektivnih organizacij. Projektanti nekompleksnih zrakoplovov mogoče nimajo izkušenj z odborom OEB, vendar mora razširitev njihove odobritve projektivnih organizacij obravnavati samo glavni seznam minimalne opreme, ob upoštevanju, da bo agencija oblikovala splošne sezname MMEL, ki jih bodo lahko uporabljale navedene organizacije. Zato bo prispevek teh organizacij minimalen.

Nazadnje, takse in dajatve za razširitev odobritve projektivnih organizacij se bodo krile s sedajo takso za nadzorovanje odobritve projektivnih organizacij in zato ne bodo uvedene dodatne takse in dajatve.

Skupni stroški za industrijo

52. Skupni stroški za industrijo se lahko razdelijo na enkratne stroške za odpravo zaostanka in povprečne letne stroške za predhodno veljavne podatke o operativni ustreznosti, podatke o operativni ustreznosti, ki so rezultat odprave zaostanka, in nove podatke o operativni ustreznosti. Enkratni stroški za odpravo zaostanka so ocenjeni na približno 740 000 EUR (glej Preglednica 3: Ocena stroškov za certificiranje podatkov o operativni ustreznosti za odpravo zaostanka (enkratni stroški)

53.).

54. Tekoči povprečni letni stroški znašajo 4,6 milijona EUR (glej preglednico Preglednica 5) Skupni stroški za industrijo se lahko razdelijo na enkratne

²⁴ Ocene letnega števila ur za podatke o operativni ustreznosti temeljijo na razumni predpostavki 1 500 dogodkov na leto na imetnika certifikata tipa za velika letala, od katerih jih je 5 % povezanih s podatki o operativni ustreznosti. Za vsak dogodek z morebitno nevarnostjo se predpostavlja povprečno od 10 do 11 delovnih ur.

stroške za odpravo zaostanka in povprečne letne stroške za predhodno veljavne podatke o operativni ustreznosti, podatke o operativni ustreznosti, ki so rezultat odprave zaostanka, in nove podatke o operativni ustreznosti. Enkratni stroški za odpravo zaostanka so ocenjeni na približno 740 000 EUR (glej Preglednica 3: Ocena stroškov za certificiranje podatkov o operativni ustreznosti za odpravo zaostanka (enkratni stroški)

). Oba dela stroškov pomenita dodatne stroške, ki so posledica predloga OSD, ki presega dosedanjo prakso.

Preglednica 5: Povzetek ocenjenih letnih stroškov za izvajanje podatkov o operativni ustreznosti

Kategorija zrakoplovov	Nove vloge za certifikat tipa (EUR)	Stalna veljavnost (EUR)	Skupaj (EUR)
Velika letala	1 428 000	1 200 000	2 628 000
Manjša kompleksna letala	640 000	360 000	1 000 000
Kompleksni rotoplani	352 000	360 000	712 000
Nekompleksni rotoplani	176 000	120 000	296 000
Drugi nekompleksni zrakoplovi	24 640	0	24 640
Skupaj	2 620 640	2 040 000	4 660 640

Stroški za agencijo in nacionalne letalske organe

55. Agencija potrebuje dodatne vire za odobritev elementov OSD med postopkom certificiranja tipa. Vendar se bo ves čas, ki ga bodo porabile osebe, dodeljene za odobritev podatkov o operativni ustreznosti, zaračunal prosilcu na podlagi urne postavke. Stroški nadzora nad stalno veljavnostjo podatkov o operativni ustreznosti se bodo krili z letno takso za certifikate tipa. Zato bodo stroški za agencijo enaki dodatnemu prihodku od taks in dajatev, ta način pa ne bremeni proračuna.
56. Nacionalni letalski organi bodo še naprej potrjevali prilagojene tečaje usposabljanja in seznam minimalne opreme. Namesto sklicevanja na poročila odbora OEB se bodo kot podlaga za odobritev uporabili podatki o operativni ustreznosti. Sistem OSD ne bo vplival na število odobritev in delo. Zato se za nacionalne letalske organe ne pričakujejo dodatni stroški.

Drugi učinki: Uskladitev z letalskimi predpisi, ki niso predpisi EU

57. Operativno ocenjevanje novih tipov se izvaja v vseh znanih regulativnih sistemih. Na primer, v ZDA se to izvaja v okviru Odbora za standardiziranje letenja (Flight Standardization Board – FSB) pod nadzorom Združenih letalskih organov. Taka ocena odbora FSB se ne zahteva neposredno v predpisih, temveč se izvaja s politiko. Rezultate odbora FSB uresničujejo Združeni letalski organi pri potrjevanju tečajev usposabljanja in seznama MEL. Podatki o operativni ustreznosti so zato drugačno orodje za doseg istega cilja in se bodo izvajali v tesnem sodelovanju z Združenimi letalskimi organi.
58. Zahteve v zvezi s podatki o operativni ustreznosti morajo izpolnjevati tudi prosilci za certifikat tipa in dodatni certifikat tipa, ki niso iz EU. Zdaj se ocenjevanje odbora OEB za nove tipe izvaja skupaj z oceno odbora FSB Združenih letalskih organov. Vsak organ na koncu opredeli svoje ugotovitve. Agencija namerava po začetku izvajanja OSD nadaljevati s skupnimi ocenami. Zato to na obstoječo prakso ne bo vplivalo. Razlika bo v različni regulativni podlagi za oceno. Sedanji dvostranski sporazumi s tretjimi državami ne obravnavajo podatkov o operativni ustreznosti. Zato agencija brez dodatnega

pregleda ne more sprejeti ugotovitev, ki jih je sprejel organ tretje države v zvezi z elementi OSD. Vendar to že zdaj velja za ocene odbora OEB za proizvode, ki niso iz EU. Trenutno se proučuje, ali je treba podatke o operativni ustreznosti vključiti v prihodnje spremembe dvostranskih sporazumov.

59. Pričakuje se, da bodo prosilci iz EU, ki so dobili odobritev OSD, imeli nekatere ugodnosti pri izvozu svojih proizvodov ali dodatnih certifikatov tipa. Nekatere države pri uvozu novih zrakoplovov že zahtevajo nekatere podatke o operativni ustreznosti. Pričakuje se, da se bodo z odobritvijo agencije lažje pridobile lokalne odobritve, potrebne za elemente OSD.

Povzetek

60. Agencija na splošno meni, da znatna varnostna korist predloga za podatke o operativni ustreznosti, ki obravnava številna varnostna priporočila, prevlada nad stroški, ki jih bo imela letalska industrija. Stroški izvajanja podatkov o operativni ustreznosti so ocenjeni na približno 4,6 milijona EUR letno, temu pa se dodajo še enkratni stroški za odpravo zaostanka v višini 740 000 EUR.

Köln, 13. decembra 2011

P. GOUDOU
Izvršni direktor