



YTTRANDE NR 07/2011

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

av den 13 december 2011

över kommissionens förordning om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

OCH

över kommissionens förordning om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

OCH

över kommissionens förordning om ändring av förordning (EU) nr xxxx/2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

OCH

över kommissionens förordning om ändring av förordning (EU) nr 1178/2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

"Data för operativ lämplighet (OSD)"

Sammanfattning

I detta yttrande föreslås ändringar i flera tillämpningsföreskrifter för att införa konceptet data för operativ lämplighet (Operational Suitability Data, OSD). OSD-konceptet infördes i förordning (EG) nr 216/2008 som ett led i det första utvidgningspaketet.

De nya reglerna ska säkerställa att vissa data som krävs för en säker drift är tillgängliga för operatörerna och används av dessa. Dessa data anses vara specifika för en viss typ av luftfartyg och måste därför tas fram av konstruktören av denna typ. De omfattar följande:

- Den kursplan som minimalt krävs för piloters typbehörighetsutbildning.
- Luftfartygets referensdata som ska stödja simulatorkvalificeringen.
- Den kursplan som minimalt krävs för typbehörighetsutbildning av personal med behörighet att certifiera underhåll.
- Typspecifika data för kabinbesättningsutbildning.
- Grundläggande minimiutrustningslista (MMEL).

De data för operativ lämplighet (OSD) som föreslås av konstruktören kommer att godkännas av EASA samtidigt med luftvärdighetscertifieringen.

Så snart data för operativ lämplighet har godkänts måste de användas av operatörer och utbildningsorganisationer när de utformar sina anpassade utbildningar och sin minimiutrustningslista (MEL).

Data för operativ lämplighet förväntas bidra till att minska klyftan mellan luftvärdighet och drift.

Motivering

I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att föreslå för kommissionen att förordning (EG) nr 1702/2003 ⁽¹⁾, förordning (EG) nr 2042/2003 ⁽²⁾, förordning (EU) nr xxxx/2012 ⁽³⁾ och förordning (EU) nr 1178/2011 ⁽⁴⁾ ska ändras. Omfattningen av denna regleringsaktivitet anges i uppdragsbeskrivningen (Terms of Reference, ToR) 21.039 och beskrivs mer ingående nedan.
2. Yttrandet har antagits enligt det förfarande som angetts av styrelsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*) ⁽⁵⁾, i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i förordning (EG) nr 216/2008 ⁽⁶⁾ (nedan kallad *grundförordningen*).
3. När det gäller den föreslagna regeln har hänsyn tagits till utvecklingen av EU-lagstiftning och internationell rätt (ICAO) samt harmoniseringen med regler som tillämpas av andra myndigheter hos EU:s främsta samarbetspartner enligt målen i artikel 2 i grundförordningen. Den föreslagna regeln
 - a. är överordnad ICAO:s (Internationella civila luftfartsorganisationens) normer och rekommenderade praxis (SARP). Resultaten av förfarandet för data för operativ lämplighet (OSD), kursplanerna och den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) krävs för att upprätta utbildningskurser och en minimiutrustningslista (MEL), som även krävs enligt ICAO bilagorna 1 och 6. Men kravet att luftfartygstillverkaren ska upprätta data för operativ lämplighet (OSD) som ett led i typcertifieringsförfarandet ingår inte i ICAO bilaga 8.
 - b. avviker på följande punkter från de regler som luftfartsmyndigheterna FAA (USA) och kanadensiska Transport Canada (TCCA) tillämpar. Såväl FAA som TCCA har förfaranden för att utvärdera den operativa lämpligheten för nya och modifierade typer av luftfartyg. Resultaten av dessa utvärderingar används för att publicera en grundläggande minimiutrustningslista (MMEL) som fastställts av myndigheten eller för att godkänna utbildningskurser för flyg- och kabinbesättningar. För den operativa utvärderingen krävs det emellertid inte att luftfartygstillverkarna obligatoriskt ska inkomma med uppgifter.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 243, 27.9.2003, s. 6). Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1194/2009 av den 30 november 2009 (EUT L 321, 8.12.2009, s. 5).

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1). Förordningen senast ändrad genom förordning (EU) nr 1149/2011 av den 21 oktober 2011 (EUT L 298, 16.11.2011, s. 1).

⁽³⁾ "Förordningen om flygdrift", ännu ej publicerad.

⁽⁴⁾ Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, s. 1).

⁽⁵⁾ Styrelsens beslut rörande det förfarande som ska användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och vägledande materiel (regleringsförfarandet). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

⁽⁶⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1). Förordningen senast ändrad genom förordning nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 (EUT L 309, 24.11.2009, s. 51).

4. För närvarande är det de nationella luftfartsmyndigheterna som ansvarar för att godkänna de data som krävs för en säker drift av en viss typ av luftfartyg, t.ex. den kursplan som minimalt krävs för piloters typbehörighetsutbildning, kabinbesättnings typutbildning och den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL). För att främja enhetlighet beslöt medlemmarna i JAA (de gemensamma luftfartsmyndigheterna) att följa ett enda godkännandeförfarande som alla kunde godta – genom en gemensam nämnd för operativ utvärdering (Joint Operations Evaluation Board, JOEB). Varje sådan nämnd upprättades på fall-till-fall-basis och omfattade relevanta aktörer, inklusive myndigheter som inte hör till JAA, i tillämpliga fall, för att undersöka de operativa förhållandena för att använda en typ av luftfartyg, något som resulterade i rekommendationer för typutbildning och grundläggande minimiutrustningslista (MMEL). JOEB-förfarandet under de gemensamma luftfartsmyndigheternas överinseende var ett frivilligt förfarande. Trots att denna verksamhet utfördes gemensamt var varje berörd myndighet tvungen att införliva rekommendationerna i sitt nationella rättsliga och administrativa system. Slutresultatet kan därför ha blivit ett annat än det som JOEB-förfarandet gav upphov till. Efter avvecklingen av JAA år 2008 fortsatte förfarandet med nämnder för operativ utvärdering (OEB) under byråns ledning i samförstånd med JAA:s tidigare medlemsmyndigheter. Det var fortfarande ett frivilligt förfarande.
5. (J)OEB-förfarandet omfattade inte någon utvärdering av den kursplan som minimalt krävs för typbehörighetsutbildning av personal med behörighet att certifiera underhåll. Det föll därför på de nationella myndigheterna att utarbeta och godkänna utbildningskurser för sådan personal i enlighet med de allmänna kraven i Del-66. Dessa kurser kunde inte bara variera i längd, utan även sett till de ämnen som behandlades.
6. Ett av huvudsyftena med att upprätta EASA-systemet var att främja enhetlighet. I sitt yttrande nr 3/2004 ⁽⁷⁾ om ändring av grundförordningen rekommenderade byrån därför att typrelaterad operativ information, t.ex. information som har utarbetats inom ramen för (J)OEB-förfarandet, ska vara obligatorisk för samtliga luftfartyg som brukas av EU-operatörer. Detta skulle kunna uppnås genom att man antar ett byråbeslut som bygger på en ändring av grundförordningen. Europeiska kommissionen ansåg emellertid att byrån endast kan anta ett sådant beslut om det är direkt kopplat till den produkt som det gäller (ett individuellt beslut med en tydlig mottagare). Enligt kommissionens tolkning av EG-fördraget och EU-domstolens rättspraxis kan byråer inte fastställa bindande normer som är allmänt tillämpliga. Förslaget om att ändra grundförordningen modifierades därför så att dessa ytterligare operativa element skulle kunna godkännas av byrån genom att de kopplades till luftfartygets typcertifiering.
7. Kommissionen anpassade byråns yttrande nr 3/2004 med hänsyn till ovan nämnda rättsliga begränsningar och föreslog att de ytterligare specifikationerna för driften av en viss typ av luftfartyg ska fastställas som ett led i certifieringen av produkten. Följande element lades därför till i artikel 5.5 e i grundförordningen:
 - iv) *"den kursplan som minimalt krävs för att utbilda personal med behörighet att certifiera underhåll, för att säkerställa överensstämmelse med punkt 2 f,*
 - v) *den kursplan som minst krävs för typbehörighet som pilot och kvalificering av tillämpliga simulatorer för att säkerställa överensstämmelse med artikel 7,*
 - vi) *motsvarande minimiutrustningslista och ytterligare specifikationer för luftvärdighet för en viss typ av drift för att säkerställa överensstämmelse med artikel 8."*

⁽⁷⁾ Yttrande nr 3/2004 från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) avseende en ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, i syfte att utvidga tillämpningsområdet för denna förordning till att omfatta även reglering av pilotcertifiering, reglering av drift av luftfartyg och reglering av luftfartyg från tredje land, av den 16 december 2004. (<http://www.easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php#2004>).

8. Dessa bestämmelser antogs i denna form av lagstiftaren. Syftet med detta yttrande är att fastställa de förhållanden under vilka dessa bestämmelser kommer att genomföras.

II. Samråd

9. NPA 2009-01 ⁽⁸⁾ (Notice of Proposed Amendment, meddelande om föreslagen ändring) som innehöll utkastet till yttrande över kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordningar (EG) nr 1702/2003 och (EG) nr 2042/2003 publicerades på webbplatsen (<http://www.easa.europa.eu>) den 16 januari 2009.
10. Vid slutdatumet den 30 juni 2009 hade byrån fått in 1 011 synpunkter från 80 nationella luftfartsmyndigheter, branschorganisationer och privata företag.
11. För att behandla dessa synpunkter inrättade byrån en gemensam granskningsgrupp. Denna grupp bestod av ledamöter från förslagsgruppen samt två ytterligare experter. Förslagsgruppens hela sammansättning publicerades tillsammans med en uppdatering av ToR 21.039. I gruppen ingick experter från tillverkningsindustrin, organisationer för operatörer respektive luftfartspersonal, EASA och nationella luftfartsmyndigheter. Granskningsgruppen träffades tre gånger under 2009 och 2010. Gruppen förde ingående diskussioner om alla viktiga frågor, och även om det inte rådde full enighet i alla frågor beaktade byrån alla de enskilda experternas synpunkter när CRD-dokumentet och den resulterande rättsakten utarbetades. Med detta förslag tog man tillfället i akt att föra in ändringar i förordning nr 1702/2003 så att den skulle vara i linje med den senaste ändringen av förordning nr 216/2008 såsom framgår av förordning nr 1108/2009. I de nya artiklarna 18 och 19 har begreppet "luftvärdighetskod" strukits och i förordning nr 1702/2003 har detta begrepp därför systematiskt ersatts med "certifieringsspecifikationer".
12. CRD-dokumentet följde inte det traditionella formatet. På grund av det stora antalet synpunkter som inkommit och de många ändringar som gjorts i rättsaktens struktur till följd av de införlivade synpunkterna ansåg byrån att det inte var effektivt att utarbeta ett svar för varje enskild synpunkt. Byrån har därför tillämpat en alternativ metod för att behandla samtliga synpunkter. Denna alternativa metod var sammanfattningen av synpunkter och svar. Detta tillvägagångssätt fick kommissionens och styrelsens stöd i september 2009. Alla inkomna synpunkter bekräftades och sammanfattades i denna sammanfattning av synpunkter och svar tillsammans med byråns allmänna svar. I den resulterande rättsakten, som publicerades i tillägg 1 till detta CRD-dokument, markerades ändringarna i förhållande till den nuvarande regeln. CRD-dokumentet publicerades den 13 maj 2011. De viktigaste ändringarna i förhållande till NPA-dokumentet är som följer:
- Enligt NPA-förslaget skulle det finnas ett separat certifikat för att godkänna element för operativ lämplighet. Med CRD-dokumentet övergav man konceptet med ett separat certifikat. Förslaget har ändrats så att elementen för operativ lämplighet godkänns som data för operativ lämplighet som ingår i typcertifikatet för luftfartyg (TC) eller det kompletterande typcertifikatet (STC).
 - I NPA-förslaget var samtliga godkända element för operativ lämplighet obligatoriska för operatörer och utbildningsorganisationer när de upprättar sina utbildningskurser och sin minimiutrustningslista (MEL). Detta synsätt har förändrats avsevärt. Enligt CRD-dokumentet ska förslaget innehålla en kärna av data för operativ lämplighet (OSD) som fortfarande ska vara obligatorisk för operatörer och utbildningsorganisationer, men också en stor del data för operativ lämplighet som kommer att få status som godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC, Acceptable Means of Compliance). Operatörer och utbildningsorganisationer kommer inte att kunna avvika från den obligatoriska delen av dessa data för operativ lämplighet om inte byrån har godkänt ändringen. De kan däremot avvika från de icke-

⁽⁸⁾ Se regelarbetsarkivet på http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

obligatoriska OSD-delarna under överinseende av sin behöriga (nationella ⁽⁹⁾) myndighet genom ett alternativt godtagbart sätt att uppfylla kraven.

- c. I NPA-dokumentet var det inte så tydligt om OSC/OSD-konceptet skulle tillämpas på andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg. Detta har klargjorts ytterligare i CRD-dokumentet. Den viktigaste slutsatsen är att de flesta OSD-element inte är tillämpliga på luftfartyg i kategorin andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg. För att beskriva det hela mer ingående:
- Kravet att utarbeta de kursplaner som minimalt krävs för typbehörighetsutbildning av piloter respektive personal med behörighet att certifiera underhåll är endast tillämpligt när luftfartyget har en typbehörighet. Mindre luftfartyg kommer normalt att vara i en klass- eller gruppbehörighet. På ad hoc-basis kan byrån emellertid besluta att det krävs en typbehörighet på grund av prestanda, konstruktion eller andra egenskaper som kräver specifik utbildning. För de flesta mindre luftfartyg är detta inte aktuellt och de kommer att vara i en klass- eller gruppbehörighet. Bedömningen av om en ny typ av luftfartyg bör ha en typbehörighet eller kan vara i en klassbehörighet är något som ingår i OSD-godkännandeförfarandet och slutgiltigt beslut fattas av byrån. Bedömningen baseras på objektiva kriterier som kommer att ingå i det vägledande materialet. När det inte krävs någon individuell typbehörighet för luftfartyget innebär det att de relevanta OSD-elementen inte krävs ⁽¹⁰⁾.
 - Simulatoredata krävs endast när kursplanen för typbehörighet som pilot omfattar användning av flygsimulator (FFS). Detta är normalt inte fallet för mindre luftfartyg.
 - Typspecifika data för kabinbesättningsutbildning krävs endast när det enligt de operativa reglerna krävs kabinbesättning för den godkända maximala kabinkonfigurationen ⁽¹¹⁾. Mindre luftfartyg har inte detta antal passagerarsäten.
 - Kravet att upprätta en grundläggande minimiutrustningslista (MMEL) gäller för alla luftfartyg som kan användas i kommersiell trafik eftersom de berörda operatörerna måste ha minimiutrustningslistor (MEL) för dessa luftfartyg. Detta innebär att för de allra flesta mindre luftfartyg kommer det att krävas en grundläggande minimiutrustningslista. Men för att minimera arbetsbelastningen för dem som ansöker om typcertifikat (TC) kommer byrån att upprätta generella grundläggande minimiutrustningslistor för de flesta kategorier av icke-komplexa luftfartyg genom en särskild certifieringsspecifikation. För den som ansöker om typcertifikat för ett luftfartyg inom de kategorierna kan det räcka med att bekräfta att denna generella grundläggande minimiutrustningslista är lämplig för luftfartygets konstruktion. Certifieringsspecifikationen med generell grundläggande minimiutrustningslista är nu under utveckling.
13. Vid slutdatumet för reaktionsperioden den 13 juli 2011 hade byrån fått in 69 reaktioner från 23 nationella luftfartsmyndigheter, branschorganisationer och privata företag.
14. Till följd av reaktionerna gjordes följande ändringar i förslagen:
- a. Övergångsbestämmelsen för pågående godkännandeförfaranden för kompletterande typcertifikat (STC) och ändringar i typcertifikaten (TC) lades till i implementeringsförordningen. Denna bestämmelse saknades.

⁽⁹⁾ När det gäller sökande som inte kommer från EU är det byrån som är behörig myndighet.

⁽¹⁰⁾ Sökanden kan alltid frivilligt lämna in den kursplan som minimalt krävs för typbehörighetsutbildning och som ska godkännas inom ramen för OSD.

⁽¹¹⁾ För närvarande för en godkänd maximal kabinkonfiguration för befordran av fler än 19 passagerare.

- b. Hänvisningarna till data för operativ lämplighet (OSD) i punkterna 21A.3 och 21A.3B gällande händelserapportering och luftvärdighetsdirektiv ströks. Byrån instämmer i synpunkterna om att dessa hänvisningar inte behövs. Så snart typcertifieringen omfattar data för operativ lämplighet kan nämligen den befintliga lydelsen i punkterna 21A.3 och 21A.3B tolkas som att den i sig redan omfattar händelser och risksituationer som avser data för operativ lämplighet (OSD).
- c. Konceptet med säkerhetshöjande direktiv har övergivits. Punkterna 21A.3C och 21A.3D har därför strukits i förslaget. Byrån bekräftade att konceptet med säkerhetshöjande direktiv var komplext och inte så lätt att genomföra, samtidigt som det finns andra regleringsverktyg för att uppnå samma mål. De säkerhetshöjande direktiven hade ett dubbelt syfte: dels att göra det möjligt för byrån att föreskriva nya luftvärdighetskrav för befintliga konstruktioner, dvs. nytillverkade luftfartyg eller luftfartyg som redan är i drift, dels att göra det möjligt för byrån att föreskriva korrigeringar av elementen för operativ lämplighet. Det sistnämnda syftet kommer att uppnås med hjälp av det befintliga verktyget med luftvärdighetsdirektiv. Eftersom data för operativ lämplighet (OSD) ska ingå i typcertifikat, kommer tillämpningsområdet för 21A.3B, som gäller utfärdandet av luftvärdighetsdirektiv, även att omfatta data för operativ lämplighet. Om redan godkända data för operativ lämplighet snabbt behöver korrigeras, kan detta göras genom att ett luftvärdighetsdirektiv utfärdas.

Nya luftvärdighetskrav för befintliga konstruktioner kommer att föreskrivas genom särskilda tillämpningsföreskrifter som stöds av certifieringsspecifikationer. Detta innebär att en första version av en ny bilaga till förordning nr 1702/2003, Del-26, kommer att upprättas för att införliva de nuvarande JAR-26-bestämmelserna ⁽¹²⁾. Kravet på en hög nivå, tillämplighet och ikraftträdande kommer att täckas av denna Del-26. De tekniska uppgifterna om hur man ska uppfylla detta krav på en hög nivå kommer att finnas i en ny certifieringsspecifikation, CS-26. Del-26-kraven kan tillämpas på operatörer, men beroende på det tekniska innehållet även på innehavare av konstruktionsgodkännande. Varje gång som ett nytt luftvärdighetskrav behöver föreskrivas kommer det att föreslås en ändring av Del-26. Den första versionen av Del-26, CS-26 och alla efterföljande ändringar kommer att följa EASA:s normala regleringsförfarande.

- d. I förslaget till ändring av Del-21 har det förtydligats att den sökande till ett typcertifikat (TC) har möjlighet att begära validering av ytterligare element för operativ lämplighet på frivillig grund. Denna möjlighet fanns redan tidigare, men doldes av det generella begreppet "typ av drift". Detta framgår nu tydligare i regeltexten.
- e. Skyldigheten för innehavare av motortypcertifikat att lämna data till den som ansöker om typcertifikat för luftfartyg så att data för operativ lämplighet (OSD) kan kompletteras med motorrelaterade data har strukits. Byrån bekräftade att de befintliga arrangemangen mellan innehavare av/sökande till typcertifikat för motor och luftfartyg kan utvidgas för att hantera OSD utan att något särskilt krav behövs i Del-21.
- f. Kraven avseende klassificering av ändringar har förenklats. Den tidigare formuleringen "ändringar i typkonstruktion" har ändrats till "ändringar i typcertifikat". Eftersom data för operativ lämplighet (OSD) ingår i typcertifikatet (TC), men inte i typkonstruktionen, innebär denna ändring att ytterligare text har kunnat förenklas. Att samma regel gäller för klassificering av ändringar i typkonstruktion och OSD innebär inte att de administrativt hanteras i samma förfarande. För att understryka detta har det införts ett krav för byrån i avsnitt B där det förklaras att klassificeringen av ändringar i typkonstruktion och OSD görs

⁽¹²⁾ De gemensamma luftfartsbestämmelserna JAR-26 användes i JAA i syfte att göra vissa ytterligare luftvärdighetskrav för driften obligatoriska för operatörer som måste uppfylla kraven i JAR-OPS 1.

separat. Godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM) kommer att utarbetas för att förklara detta mer ingående (se även punkt g nedan). Ovanstående ändring i kravet för klassificering av ändringar möjliggör också en förenkling av de möjliga befogenheterna för innehavare av godkännande av konstruktionsorganisation. Den nuvarande befogenheten att godkänna mindre ändringar kommer att omfatta både ändringar i typkonstruktion och ändringar i data för operativ lämplighet.

- g. Genomförandet av kravet på att bedöma alla typkonstruktionsändringar för deras påverkan på OSD har skjutits upp i ytterligare tre år efter ändringsförordningens ikraftträdande. Industrin hade uttryckt allvarliga betänkligheter när det gäller detta krav eftersom man räknar med att detta kommer att öka den administrativa bördan för att hantera klassificeringen av ändringar och godkännandeförfarandet även för det stora flertalet ändringar som inte skulle påverka OSD. Byrån har bekräftat dessa betänkligheter och instämmer i att det behövs ytterligare vägledande material för klassificering av ändringar i OSD samt för att bedöma hur konstruktionsändringar påverkar OSD. Denna vägledning kan utarbetas under övergångsperioden på tre år och kan även baseras på de erfarenheter som har gjorts av godkännandet av inledande OSD. Under övergångsperioden kommer det att vara möjligt att ansöka om godkännande av ändringar i OSD på frivillig basis.

III. Innehåll i byråns yttrande

A. Upprättande av OSD av den som ansöker om konstruktionsgodkännande

15. Som har förklarats ovan har man frångått det första konceptet med ett separat godkännande för att täcka in operativ lämplighet utöver typcertifikatet (TC). Detta har ersatts med konceptet där data för operativ lämplighet (OSD) inkluderas i typcertifikatet. Sammanfattningsvis är konceptet som följer:
16. För nya typer (¹³) måste ansökan om typcertifikat (TC) kompletteras med ett tillägg av de OSD-element som ska godkännas. Den som ansöker om typcertifikat måste visa att kraven i tillämpliga tekniska normer är uppfyllda. Dessa normer ingår i certifieringsspecifikationerna, som utfärdas av byrån i enlighet med regleringsförfarandet. Det ska finnas en certifieringsspecifikation för varje element: CS-MMEL, CS-FC (utbildning för typbehörighet som pilot), CS-SIM (utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer), CS-CC (typutbildning för kabinpersonal) och CS-MCS (utbildning för personal med behörighet att certifiera underhåll). Samtliga dessa certifieringsspecifikationer är nu under utveckling och är eller kommer att vara öppna för samråd genom offentliggörande av särskilda NPA-dokument.
17. Den som ansöker om typcertifikat (TC) måste visa att kraven i den tillämpliga normen för samtliga OSD-element är uppfyllda innan typcertifikatet får utfärdas. Det är tillåtet att vänta med att visa att kraven är uppfyllda för ett eller flera OSD-element fram till ett datum efter det att typcertifikatet har utfärdats, men detta ska vara gjort innan drift påbörjas av en EU-operatör.
18. När data för operativ lämplighet (OSD) är godkända kommer en hänvisning till dem att finnas i databladet för typcertifikatet (TCDS), men de data det gäller ska innehas av innehavaren av typcertifikatet (på samma sätt som anvisningarna för fortsatt luftvärdighet). OSD-elementen kommer att behöva göras tillgängliga för operatörerna samt på begäran för varje enhet som måste följa det som står i dem.
19. Den som ansöker om de inledande OSD är innehavaren av typcertifikatet (TC). Ändringar i de inledande OSD får föreslås av OSD-innehavaren eller en annan juridisk person enligt de villkor som föreskrivs i Del-21 kapitel D eller E. Detta innebär att de nuvarande bestämmelserna för ändringar i typkonstruktion även ska gälla för ändringar i OSD. När

⁽¹³⁾ Med ny typ avses en typ av luftfartyg där ansökan om typcertifikat görs efter det att ändringen av förordning nr 1702/2003 till följd av detta yttrande har trätt i kraft.

en ändring är under utveckling måste den sökande kontrollera om ändringen påverkar ett eller flera av de godkända OSD-elementen. Om OSD-elementen påverkas (t.ex. om cockpitinstrument och flygelektronik uppgraderas, vilket kräver ytterligare eller reviderad pilotutbildning), måste sökanden även komplettera sin ansökan med de nödvändiga OSD-ändringarna. Som tidigare har förklarats i diskussionen om ändringar i förslaget som är ett resultat av CRD-reaktionerna, har kravet att bedöma hur samtliga konstruktionsändringar påverkar data för operativ lämplighet senarelagts med tre år.

B. Användningen av OSD av operatörer och utbildningsorganisationer

20. Godkända data för operativ lämplighet (OSD) måste användas av operatörer och utbildningsorganisationer som en utgångspunkt för att upprätta särskilt anpassade typutbildningar och minimiutrustningslistor. Godkända simulatordata kommer att användas för att utvärdera simulatorer och krävs därför för simulatoroperatörer. Som tidigare har förklarats kommer det att vara en del av data för operativ lämplighet som är obligatorisk för operatörer och utbildningsorganisationer samt en annan del som inte är obligatorisk och har status som godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC). I de regler och godtagbara sätt att uppfylla kraven som avser typutbildning och minimiutrustningslistor (MEL) och som riktar sig till operatörer och utbildningsorganisationer behöver det därför finnas kopplingar till OSD. I det slutliga utkastet till förordningen om certifiering av flygbesättningar⁽¹⁴⁾ hade de flesta kopplingarna till OSD redan tagits med. Men några kopplingar saknades och dessutom fanns övergångsbestämmelsen inte med. I utkastet till förordning om flygdrift⁽¹⁵⁾ fanns de flesta av kopplingarna endast med temporärt och hade inte specificerats. Dessa bestämmelser behöver därför utvecklas ytterligare. Dessutom har övergångsbestämmelserna ännu inte tagits med. I den aktuella ändringen av Del-66⁽¹⁶⁾ fanns det inga kopplingar till OSD. Detta yttrande innehåller därför ändringsförslagen till dessa förordningar för att upprätta, förbättra eller utveckla de kopplingar till OSD som krävs samt för att inbegripa de nödvändiga övergångsbestämmelserna. Dessa ändringar gäller uppenbarligen endast den obligatoriska delen av OSD, eftersom kopplingen till den icke-obligatoriska delen kommer att fastställas i de godtagbara sätt att uppfylla kraven som utfärdas av byrån.

C. Åtgärder avseende hävdvunna rättigheter (s.k. grandfathering) och övergångsåtgärder

21. Åtgärder avseende hävdvunna rättigheter och övergångsåtgärder krävs för ett smidigt genomförande av de nya reglerna. Syftet är att begränsa den administrativa bördan för industrin såväl som för myndigheterna samt att eftersträva att pågående drift inte ska behöva avbrytas.
22. *Hävdvunna rättigheter för innehavare av typcertifikat (TC):* Samtliga JOEB- och EASA OEB-rapporter betraktas automatiskt som hävdvunna rättigheter när det gäller innehåll som motsvarar OSD enligt vad som krävs och/eller tillåts enligt Del-21.
23. *Hävdvunna rättigheter för operatörer/utbildningsorganisationer:* Nuvarande nationellt godkända eller godtagna typbehörighetsutbildningar, simulatorkvalificeringar och minimiutrustningslistor betraktas som hävdvunna rättigheter.

När OSD (nya data, hävdvunna rättigheter eller repetitionsutvärderade data) för typen har upprättats skulle operatörer/utbildningsorganisationer efter OSD-godkännandet ha minst två år på sig att anpassa sina utbildningskurser till den obligatoriska delen av OSD-elementen. När en ny⁽¹⁷⁾ utbildningskurs utarbetas skulle det vara obligatoriskt att använda OSD när sådana data finns tillgängliga. I annat fall skulle utbildningskursen upprättas med hjälp av reglerna i Del-FCL, Del-OPS respektive Del-66.

⁽¹⁴⁾ Ny förordning som är på väg att antas av Europeiska kommissionen.

⁽¹⁵⁾ Ny förordning som är på väg att antas av Europeiska kommissionen.

⁽¹⁶⁾ Ingår i förordning (EU) nr 1149/2011 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003.

⁽¹⁷⁾ Nyhet för operatören/utbildningsorganisationen.

Maxperioden för att anpassa minimiutrustningslistan (MEL) till strängare bestämmelser för den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) är 90 dagar. Detta är den normalt tid som tillämpas redan i de befintliga reglerna. Om det inte finns någon grundläggande minimiutrustningslista som har godkänts av EASA kan den (nya eller ändrade) minimiutrustningslistan även fortsättningsvis baseras på den grundläggande minimiutrustningslistan i den form som har godtagits av operatörens behöriga myndighet.

De befintliga simulatorkvalificeringarna påverkas inte av att OSD har upprättats.

24. *Repetitionsutvärdering (catch-up) för innehavare av typcertifikat (TC):* Repetitionsutvärdering är ett förfarande för att fastställa godkända OSD för en typ av luftfartyg som redan är certifierad. Repetitionsutvärderingen är ett lätt förfarande jämfört med det inledande godkännandet av OSD för en ny typ.

Ansökan om repetitionsutvärdering är obligatorisk för luftfartygsmodeller som fortfarande tillverkas och levereras till EU-operatörer⁽¹⁸⁾. Tidsfristen är att godkännande ska inhämtas inom två år efter ändringen av Del-21. Det finns inget krav på repetitionsutvärdering för den kursplan som minimalt krävs för typbehörighetsutbildning av personal med behörighet att certifiera underhåll eller luftfartygs valideringskälldata som ska stödja den objektiva simulatorkvalificeringen, utan detta kan göras på frivillig basis. När en modell börjar tillverkas igen efter att ha varit vilande ett tag, ska OSD godkännas innan det nya luftfartyget börjar brukas av en EU-operatör.

Repetitionsutvärdering är frivilligt för andra modeller som inte längre tillverkas samt för element som inte omfattas av krav.

25. *Pågående certifieringar:* Vid pågående certifiering av luftfartygstyper, luftfartygsvarianter eller kompletterande typcertifikat (STC) den dag då ändringen i Del-21 genomförs, kan det inte bli tal om hävdvunnen rättighet eftersom det saknas en formell handling/ett formellt certifikat som ska kunna överföras som hävdvunnen rättighet. I de här fallen måste de sökande därför utvidga sin ansökan om typcertifikat (TC) till EASA så att den inbegriper data för operativ lämplighet (OSD). Har däremot sökanden redan ansökt om en OEB-utvärdering kommer det arbete som redan har utförts inom ramen för det OEB-förfarandet att godtas utan ytterligare kontroll när man går över till OSD-förfarandet. Sökanden till en pågående typcertifiering kan besluta att utvidga sin ansökan så att den omfattar data för operativ lämplighet omedelbart efter ikraftträdandet av den ändrade förordningen. Godkännandet av data för operativ lämplighet ska hur som helst inhämtas inom två år efter det att den nya regeln har trätt i kraft eller innan luftfartyget brukas av en EU-operatör om detta inträffar efter denna tvåårsperiod.

26. *Godkännanden av konstruktionsorganisation (DOA):* När ett typcertifikat (TC) omfattar data för operativ lämplighet (OSD) antingen genom hävdvunna rättigheter eller genom repetitionsutvärdering, ska innehavaren av typcertifikatet inhämta godkännande av en utvidgning av tillämpningsområdet för sitt DOA eller alternativa förfaranden till detta godkännande, beroende på vad som är tillämpligt, så att det omfattar aspekter som rör den operativa lämpligheten inom två år efter det att regeln har trätt i kraft.

Nya sökande av typcertifikat (TC) som måste inbegripa data för operativ lämplighet (OSD) i sin ansökan ska få ett utvidgat godkännande av konstruktionsorganisation eller alternativa förfaranden till DOA innan OSD godkänns.

27. *Övergångsperiod för ändringar och kompletterande typcertifikat (STC).* Som nämndes ovan har genomförandet av kravet för att bedöma alla typkonstruktionsändringar för deras påverkan på OSD skjutits upp i ytterligare tre år efter ändringsförordningens ikraftträdande. Under övergångsperioden kommer det att vara möjligt att ansöka om godkännande av ändringar i OSD på frivillig basis.

⁽¹⁸⁾ Detta innebär att när tillverkningen har upphört och sedan återupptas vid en senare tidpunkt krävs det data för operativ lämplighet.

IV. Konsekvensanalys

28. Syftet med denna konsekvensanalys är att analysera de viktigaste effekterna av regeln i den form som föreslås i detta yttrande och som sammanfattas i avsnitt III ovan.

Berörda sektorer

29. Följande sektorer inom den civila luftfarten som ligger inom byråns tillämpningsområde kommer att beröras:
- EU-kvalificerad personal: piloter, kabinpersonal och personal med behörighet att certifiera underhåll.
 - Innehavare av/sökande till typcertifikat (TC) för luftfartyg (i och utanför EU).
 - Sökande till kompletterande typcertifikat (i och utanför EU).
 - EU-operatörer och luftfartygsägare.
 - Utbildningsorganisationer (i och utanför EU).
 - Simulatortillverkare och operatörer (i och utanför EU).
 - Godkända utbildningsorganisationer (i och utanför EU).
 - Behöriga myndigheter (EASA och nationella luftfartsmyndigheter).

Konsekvenser

Säkerhetskonskvenser

30. Under det senaste decenniet har det förekommit ett antal tillbud och haverier där det har fastställts att orsaken eller en bidragande faktor har varit att det har brustit i utbildningen av besättningen eller i den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL). Till följd av detta har de olika nationella haverikommissionerna kommit med rekommendationer till byrån för att åstadkomma en förbättring av reglerna om utbildning och grundläggande minimiutrustningslista. OSD-konceptet överbryggas klyftan mellan certifierings-, drifts- och underhållsförfaranden och förväntas bidra till att dessa säkerhetsrekommendationer tillgodoses.
31. De mest betydelsefulla och aktuella säkerhetsrekommendationerna anges nedan.
- 1 juni 2009, Air France flight 447, A330, Atlanten*
Rekommendation: "BEA rekommenderar att EASA granskar innehållet i kontroll- och utbildningsprogrammen och framför allt gör det obligatoriskt att införa specifika och regelbundna övningar som avser manuell luftfartygsmanövrering av nära stall och hävande av stall, inklusive på hög höjd."
 - 25 februari 2009, Turkish Airlines flight 1951, B737, Schiphol-flygplatsen i Amsterdam*
Rekommendation: "DGCA, ICAO, FAA och EASA bör ändra sina bestämmelser så att flygbolag och flygutbildningsorganisationer ser till så att deras återkommande utbildningsprogram omfattar träning av att häva stallsituationer vid inflygning."
 - 27 november 2008, XL Airways, A320, Perpignan*
Rekommendation: "BEA rekommenderar att EASA i samarbete med tillverkarna förbättrar utbildningsövningar och -metoder för nära stall i syfte att se till att flygplanet kontrolleras i loopingaxeln."
 - 20 augusti 2008, Spanair flight 5022, MD-82, Barajas-flygplatsen i Madrid*
Rekommendation: "Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) rekommenderas att ändra punkt 30.8 i den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) för flygplansserierna Boeing DC-9, MD-80, MD-90 och B-717 för att överväga möjligheten att inte besluta om avgång för ett flygplan med ett fel som involverar ramluftsturbinerens givarstyrda värmesystem på marken, och om beslut om

avgång ges ska det tydligt hänvisas till anvisningar för drift (M, maintenance) och drift (O, operation) samt till andra punkter i den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) som kan vara kopplade till detta fel."

Rekommendation: "Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) rekommenderas fastställa krav för flygsimulatorer i syfte att tillåta att simulatorutbildning omfattar ihållande stall vid start som återger situationer som skulle kunna överskrida flygenveloppens begränsningar."

e. 9 juli 2006, S7 Airlines flight 778, A310, Irkutsk flygplats

Rekommendation: "EASA och andra certifierande myndigheter rekommenderas att tillsammans med tillverkare av stora transportluftfartyg se över problem i samband med den mänskliga faktorn när det gäller villkor för beslut om avgång samt operativa förfaranden när en reverseringsanordning är ur funktion, i syfte att undvika oavsiktlig dragkraft framåt."

f. 21 september 2005, Robinson R22 F-GRIB

Rekommendation: "EASA ska göra det obligatoriskt för piloter att genomgå utbildning i R22 Mariners särskilda egenskaper när den är utrustad med landningsställ av flottortyp."

32. Behovet att överbrygga klyftan mellan certifierings-, drifts- och underhållsförfaranden har också konstaterats i följande studier i Europa och USA:

a. *Commercial Airplane Certification Process Study, An Evaluation of Selected Aircraft Certification, Operations, and Maintenance Process, FAA, March 2002.* Brister och observationer från den studie av certifieringsförfarandet (CPS) som genomfördes av FAA år 2001 gäller gränssnittsfrågor som omfattar certifierings-, underhålls- och driftsförfaranden.

b. *Federal Aviation Administration Human Factors Team Report on the Interfaces Between Flightcrews and Modern Flight Deck Systems, June 18, 1996* ⁽¹⁹⁾. I rapporten från FAA:s mänskliga faktor-team 1996 identifierades även frågor som rör förfarandet för det kompletterande typcertifikatet (dvs. där det inte nödvändigtvis finns kännedom om cockpitkonstruktionen eller tillämpade driftsantaganden).

c. *Commercial Aviation Safety Team (CAST) on Loss of Control Joint Safety Implementation Team Report, 15 February 2003* ⁽²⁰⁾ omfattar en säkerhetsrekommendation som gäller att "tillförlitliga förfaranden bör utarbetas för att säkerställa att flygdrifts- och underhållspersonal underrättas om och tar till sig grundläggande driftsinformation i rätt tid".

33. I och med att det införs regler för personalens typutbildning och den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) i form av OSD som utgör ett obligatoriskt minimum för samtliga operatörer och utbildningsorganisationer och som stöds genom standardiseringsåtgärder, förväntas samtliga utbildningskurser och minimiutrustningslistor (MEL) godkännas enligt samma norm.

34. Ansvarsområdena kommer att fastställas tydligare, vilket innebär att ansvaret för de kursplaner som minimalt krävs för typbehörighetsutbildningar respektive den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) inte faller mellan flera stolar:

a. Ansvaret för att upprätta inledande OSD med alla de element som krävs kommer att ligga på luftfartygets typcertifikatsinnehavare. Byrån anser att typcertifikatsinnehavaren är bäst lämpad att ta fram dessa element eftersom det är innehavaren som har all nödvändig, tillgänglig bakgrundsinformation från

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

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

konstruktions- och luftvärdighetsfasen. För att utarbeta en säker grundläggande minimiutrustningslista (MMEL) krävs det t.ex. att man har insyn i luftfartygets systemsäkerhetsanalys. Bekräftelsen av att det är typcertifikatsinnehavaren som ansvarar för OSD-elementen beräknas också påverka säkerheten i positiv riktning.

- b. I och med att byrån får ansvaret för att godkänna de kursplaner som minimalt krävs samt den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) blir det också möjligt att involvera de experter som även användes för att genomföra luftvärdighetsgodkännandet av konstruktionen.
 - c. En förebyggande strategi kommer att tillämpas i fråga om säkerhetsaspekterna av typutbildningen och den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) genom att konceptet "fortsatt operativ lämplighet" införs: Den som har upprättat data för operativ lämplighet (OSD) ansvarar för den fortsatta giltigheten av det eller de OSD-element som godkänts. Det ska klart framgå att denna ansvariga enhet ska övervaka erfarenheterna genom att använda sig av de godkända elementen och är skyldig att reagera vid säkerhetshändelser. I värsta fall – om det föreligger omedelbara säkerhetsproblem – kan byrån utfärda luftvärdighetsdirektiv för att korrigera OSD-brister i de fall detta behöver göras på operatörsnivå. Enligt regeln är tredje parter som genomför konstruktionsändringar (kompletterande typcertifikat – STC) slutligen skyldiga att överväga i vad mån denna konstruktionsändring påverkar OSD samt vid behov att föreslå ändringar i OSD-elementen.
35. Totalt sett kommer OSD att säkerställa en enhetlig och hög standard när det gäller utbildning av besättningar och den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL) samt klargöra ansvarsområdena för dessa förfaranden. Detta förväntas vara en stor fördel för säkerheten och bidra till en jämn och hög säkerhetsnivå.

Ekonomiska konsekvenser för industrin

Införandet av OSD förväntas skapa merkostnader för dem som innehar och ansöker om typcertifikat (TC) och kompletterande typcertifikat (STC). Dessa kostnader kan helt eller delvis överföras till deras kunder genom att de bakas in i priset på deras produkt eller data.

Detta påverkar emellertid inte industrins övergripande kostnader. Kostnaderna för sökande till/innehavare av typcertifikat (TC) och kompletterande typcertifikat (STC) kan delas upp i tre olika delar:

- Kostnader för att utarbeta och certifiera data för operativ lämplighet (OSD).
- Kostnader för att hålla data för operativ lämplighet (OSD) uppdaterade.
- Kostnader för att utvidga deras godkännande av konstruktionsorganisation (DOA).

Kostnaderna för att utarbeta och certifiera data för operativ lämplighet kan i sin tur delas upp i kostnader för nya ansökningar samt kostnader för obligatorisk repetitionsutvärdering. För samtliga kostnadspunkter behöver det beaktas att det nuvarande frivilliga OEB-förfarandet redan nu genomförs av de flesta berörda innehavare av typcertifikat (TC) och kompletterande typcertifikat (STC). För analysen av kostnadseffekter behöver man därför undersöka de *ytterligare* kostnader som OSD-förslaget i detta yttrande ger upphov till jämfört med det befintliga OEB-förfarandet.

36. För dem som använder sig av OSD (dvs. operatörer och utbildningsorganisationer) beräknas kostnadseffekterna vara begränsade. I stället för att använda data från OEB-rapporterna, andra källor eller egengenererade data kommer de att använda sig av OSDt. Att det finns OSD kan i själva verket ha en positiv ekonomisk inverkan för deras del. När de utarbetar nya utbildningskurser och minimiutrustningslistor (MEL) kan de använda OSD som utgångspunkt, vilket minskar utvecklingskostnaderna. Det kommer att uppstå en del ytterligare kostnader för att ändra de befintliga utbildningskurserna och minimiutrustningslistorna så att de överensstämmer med OSD. Övergångsperioden för

detta är emellertid fyra år, så man räknar med att en sådan uppdatering kommer att sammanfalla med den naturliga uppdateringscykeln för data.

För att ge en fingervisning om storleksordningen av de beräknade kostnadskonsekvenserna behandlar vi här nedan huvudpunkter som fastställdes ovan mer ingående.

Kostnader för att utveckla och certifiera data för operativ lämplighet (OSD) för nya ansökningar om typcertifikat (TC)

37. *Stora flygplan och komplexa rotorluftfartyg.* Nuvarande praxis är att alla som ansöker om ett EASA-typcertifikat för ett stort flygplan eller ett komplext rotorluftfartyg även på frivillig basis ansöker om en OEB-utvärdering. Dessa OEB-utvärderingar omfattar normalt ⁽²¹⁾ den kursplan som krävs för piloters typbehörighetsutbildning, för kabinbesättningsutbildning, simulatordata och den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL). När konceptet med obligatoriska OSD införs kommer därför de ytterligare kostnaderna att begränsas till kostnaderna för den kursplan som minimalt krävs för personal med behörighet att certifiera underhåll samt för typspecifika data för kabinbesättningsutbildning i ett antal fall av stora flygplan där kabinbesättningsutbildningen inte har ingått i OEB-utvärderingen. De flesta komplexa rotorluftfartyg har en maximal kabinkonfiguration som understiger 20 passagerare och därför krävs det ingen kabinbesättning och det finns inget behov av att utarbeta utbildningsdata.
38. *Icke-komplexa rotorluftfartyg.* De flesta som ansöker om ett EASA-typcertifikat för ett icke-komplext rotorluftfartyg ansöker också på frivillig basis om en OEB-utvärdering av kursplanen för piloters typbehörighetsutbildning. När OSD har genomförts kommer dessa sökande dessutom att behöva ansöka om godkännande av den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL). På grund av komplexiteten i de flesta nya icke-komplexa rotorluftfartyg kommer det inte att vara praktiskt genomförbart att upprätta en generell grundläggande minimiutrustningslista som kan användas av alla. Icke-komplexa helikoptrar är emellertid i en gruppbehörighet när det gäller personal med behörighet att certifiera underhåll och därför finns det inget behov att utarbeta en kursplan för typbehörighetsutbildning. Icke-komplexa rotorluftfartyg har maximalt nio passagerare och behöver därför ingen kabinbesättning. Den ytterligare kostnaden för nya ansökningar kommer därför att vara begränsad till kostnaderna för att utarbeta och certifiera en grundläggande minimiutrustningslista.
39. *Andra icke-komplexa luftfartyg (små flygplan, mycket lätta flygplan, lätta sportflygplan, segelflygplan och ballonger).* Med undantag för mindre högprestandaflugplan genomgår inget av luftfartygen i denna kategori någon OEB-utvärdering i dag. För mindre högprestandaflugplan är OEB begränsat till piloters typbehörighetsutbildning. När OSD genomförs är det enda element som behöver upprättas utöver vad som görs i dag den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL). För denna kategori av luftfartyg kan den grundläggande minimiutrustningslistan baseras på en generell grundläggande minimiutrustningslista som utarbetas av byrån. Från den som ansöker om typcertifikat (TC) krävs därför ytterst begränsade insatser.
40. Eftersom det inte finns några exempel på utveckling och certifiering av OSD-element, kommer beräkningarna av kostnaderna att baseras på erfarenheterna av hur OEB har genomförts. Vissa tillverkare har lämnat rådata som rör genomförandet av OEB, vilka har använts för att beräkna kostnaderna för att utarbeta OSD.

⁽²¹⁾ Ett fåtal luftfartyg som inte har konstruerats i väst har inte genomgått någon fullständig OEB-utvärdering, men i dessa fall utförs utvärderingarna av de nationella luftfartsmyndigheterna. Industrins totala kostnader påverkas marginellt.

41. Kostnaderna för byråns godkännande av OSD motsvarar avgifterna för denna verksamhet. I överensstämmelse med avgiftsförordningen (²²) kommer byrån att ta ut en timavgift för OSD-godkännandet.
42. För att utarbeta en kostnadsberäkning har det gjorts en uppskattning av antalet arbetstimmar som krävs för att utarbeta och certifiera de viktigaste OSD-elementen typbehörighetsutbildning för flygbesättning (OSD-FC), typbehörighetsutbildning för personal med behörighet att certifiera underhåll (OSD-M), typspecifika data för kabinbesättning (OSD-CC) och grundläggande minimiutrustningslista (MMEL) (se Tabell 1).

Tabell 1: Utarbetande och certifiering av data för operativ lämplighet (OSD) – beräknat antal arbetstimmar per kategori av luftfartyg för varje ny ansökan om typcertifikat (TC)

Kategori av luftfartyg	Flygbesättn. typbehörighetsutbildn. (tim)	Typbehörighetsutb. av personal med behörighet att certifiera underhåll		Typspecifika data för kabinbesättningen		Grundläggande minimiutrustningslista	
		Utarbetande (tim)	Certifiering (tim)	Utarbetande (tim)	Certifiering (tim)	Utarbetande (tim)	Certifiering (tim)
Stora flygplan ¹	-	3 200	1 050	2 000	750	-	-
Små flygplan, komplexa ²	-	1 200	600	ej tillämpl.	ej tillämpl.	1 600	900
Komplexa rotorluftfartyg	-	1 600	800	ej tillämpl.	ej tillämpl.	-	-
Icke-komplexa rotorluftfartyg	-	ej tillämpl.	ej tillämpl.	ej tillämpl.	ej tillämpl.	800	400
Övriga icke-komplexa	-	ej tillämpl.	ej tillämpl.	ej tillämpl.	ej tillämpl.	8	4

Anmärkningar:

1 MTOW över 5,7 ton

2 MTOW under 5,7 ton, två motorer eller en turbin eller prestanda

:- Detta OSD-element ingår redan i nuvarande OEB-utvärderingar

ej tillämpl.: Ej tillämpligt eftersom OSD-elementet normalt inte krävs för dessa kategorier av luftfartyg

43. På basis av dessa data och antaganden gällande timavgiften för industrin och byrån har utvecklings- och certifieringskostnaderna per typ beräknats och inkluderats i Tabell 2 nedan.
44. De totala årliga kostnaderna för att utarbeta och certifiera OSD för dem som ansöker om nya typcertifikat (TC) har beräknats genom att man har adderat antagandena om det antal nya typcertifikat som kan förväntas varje år. Dessa antaganden baseras på tidigare genomsnitt. Kostnaderna för godkännande av element i OSD-godkännandet som läggs till på begäran av den som ansöker om typcertifikatet har inte inkluderats. De totala årliga kostnaderna inklusive utarbetande och godkännande för industrin beräknas därför uppgå till cirka 2,6 miljoner euro.

Tabell 2: Kostnadsberäkning för att utarbeta och certifiera data för operativ lämplighet (OSD) för nya ansökningar om typcertifikat (TC)

(²²) Kommissionens förordning (EG) nr 593/2007 av den 31 maj 2007 om de avgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EUT L 140, 1.6.2007, s. 3). Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1356/2008 av den 23 december 2008 (EUT L 350, 30.12.2008, s. 46).

Kategori av luftfartyg	Antal typcertifikat per år	Kostnader per typcertifikat (€)	Årliga kostnader (€)
Stora flygplan	1,5	952 000	1 428 000
Små flygplan, komplexa	1	640 000	640 000
Komplexa rotorluftfartyg	1	352 000	352 000
Icke-komplexa rotorluftfartyg	1	176 000	176 000
Övriga icke-komplexa	14	1 760	24 640
Totalt			2 620 640

Kostnader för att utveckla och certifiera data för operativ lämplighet (OSD) för repetitionsutvärdering

45. *Komplexa motordrivna flygplan och rotorluftfartyg.* Repetitionsutvärdering krävs för luftfartyg som fortfarande är under tillverkning och kommer att begränsas till typbehörighetsutbildning för flygbesättning, typspecifika data för kabinbesättning och grundläggande minimiutrustningslista (MMEL). Utvecklingskostnaderna är minimala eftersom repetitionsutvärderingen kan baseras på en utbildningskurs som har godkänts för en viss operatör och en grundläggande minimiutrustningslista som har godkänts av en nationell luftfartsmyndighet. Typcertifikatsinnehavaren behöver bara hänvisa till byrån för ett av dessa godkända element. Byråns arbetsinsats beräknas uppgå till 28 mantimmar för varje element. För industrisidan görs en uppskattning på 8 timmar. Sammanlagt beräknas detta resultera i kostnader på 7 500 euro för varje certifiering i samband med repetitionsutvärdering. Denna repetitionsutvärdering beräknas vara slutförd inom två år.
46. På basis av byråns antaganden om antalet certifieringar i samband med repetitionsutvärdering beräknas kostnaderna sammanlagt uppgå till cirka 700 000 euro, vilket framgår av Tabell 3 nedan.
47. *Andra flygplan än komplexa motordrivna flygplan samt ballonger.* Repetitionsutvärderingen krävs för luftfartyg som fortfarande är under tillverkning. Det enda element som är tillämpligt i detta fall är emellertid den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL). För dessa kategorier av luftfartyg kommer det att finnas en generell grundläggande minimiutrustningslista som utfärdats av byrån och som kan användas som den är med möjlighet att lägga till ytterligare poster på frivillig basis. Kostnaderna för utveckling och godkännande är därför försumbara.

Tabell 3: Kostnadsberäkning för certifiering i samband med repetitionsutvärdering för OSD (engångskostnader) ⁽²³⁾

Kategori av luftfartyg	Kostnad per repetitionsutvärdering i samband med certifiering (€)	Typbehörighet för flygbesättning (FCTRT)		Typspecifika data för kabinbesätt. (TSD CC)		Grundläggande minimiutrustningslista (MMEL)		Total kostnad (€)
		Antal rep.utvärd. vid certifiering	Total kostn. FCTRT rep.utvärd. (€)	Antal rep.utvärd. vid certifiering	Total kostnad TSD CC-rep.utvärd. (€)	Antal rep.utvärd. vid certifiering	Total kostnad MMEL-rep.utvärd. (€)	
Stora flygplan och små flygplan, komplexa	7 520	38	285 760	11	82 720	29	218 080	586 560
Rotorluftfartyg	7 520	10	75 200	ej tillämpl.	ej tillämpl.	10	75 200	150 400
Totalt			360 960		82 720		283 280	736 960

Kostnader för att utarbeta och certifiera data för operativ lämplighet (OSD) för innehavare av/sökande till kompletterande typcertifikat (STC)

48. Det finns ingen obligatorisk repetitionsutvärdering för befintliga kompletterande typcertifikat (STC), så innehavare av dessa typcertifikat berörs inte. De som utformar nya kompletterande typcertifikat kan påverkas efter den ytterligare övergångsperioden på tre år om det kompletterande typcertifikatet har påverkat befintliga data för operativ lämplighet (OSD).
49. Alla som ansöker om nytt kompletterande typcertifikat (STC) har möjlighet att bedöma vilka eventuella effekter som detta typcertifikat har haft på OSD-element. Endast om en effekt faktiskt föreligger måste de utarbeta nödvändiga komplement till de godkända OSD-elementen som ett led i det kompletterande typcertifikatet. Kostnaderna kommer att omfatta kostnaden för att utarbeta tilläggen till OSD, den fortsatta giltigheten för dessa element samt avgifterna för byråns godkännande. Samtliga dessa kostnader kommer proportionellt sett att vara en bråkdel av kostnaderna i samband med de inledande OSD och motsvarar det kompletterande typcertifikatets omfattning och dess effekt på utbildning och den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL). Som nämntes ovan har kravet att bedöma vilka effekter alla ändringar och det kompletterande typcertifikatet har för OSD senarelagts med tre år för att göra det möjligt att vidareutveckla godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM). Denna period kommer även att utnyttjas för att bedöma exakt vilka konsekvenser detta krav kommer att få. Men enligt en tillverkares beräkningar påverkar endast 5 procent av alla ändringar data för operativ lämplighet, så de ytterligare kostnaderna kommer att vara relativt begränsade.

Kostnader för att upprätthålla OSD-elementen

50. Typcertifikatsinnehavaren kommer att behöva utreda och följa upp händelser för att se om de orsakas av eventuella brister i OSD-elementen. Detta ansvar har typcertifikatsinnehavaren redan i dag när det gäller händelser som orsakats av konstruktionsbrister. Innan en händelse analyseras är det svårt att fastställa grundorsaken. Det befintliga systemet för händelserapportering kan därför även

⁽²³⁾ Denna tabell innehåller inte icke-komplexa flygplan eftersom repetitionsutvärderingen av dessa luftfartyg endast omfattar en bekräftelse av att den generella grundläggande minimiutrustningslista som har utarbetats av byrån är tillämplig.

användas för att få fram vilka händelser som har en koppling till OSD. När den första analysen visar att grundorsaken har en koppling till OSD, kan kostnaderna för fortsatt analys och utveckling av förbättringar hänföras till kostnaderna för OSD:s fortsatta giltighet. Baserat på OEB:s erfarenheter räknar byrån med att antalet fall där det finns ett samband mellan händelserna och OSD kommer att vara relativt begränsat. De ytterligare kostnaderna beräknas enligt följande:

Tabell 4: Kostnadsberäkning för fortsatt giltighet för data för operativ lämplighet (OSD) ⁽²⁴⁾

Kategori av luftfartyg	Timmar per typcertifikatsinnehavare (A)	Timlön (€) (B)	Antal typcertifikatsinnehavare (c)	Total kostnad (€) (AXBXC)
Stora flygplan	800	100	15	1 200 000
Små flygplan, komplexa	400	100	9	360 000
Komplexa rotorluftfartyg	600	100	6	360 000
Icke-komplexa rotorluftfartyg	200	100	6	120 000
Övriga icke-komplexa	0	100	0	0
Totalt			36	2 040 000

Kostnader för att utvidga godkännandet av konstruktionsorganisation (DOA) så att det inbegriper OSD

51. Typcertifikatsinnehavare med nya eller repetitionsutvärderade OSD kommer att behöva utvidga tillämpningsområdet för sitt DOA så att det inbegriper OSD. Det gäller för organisationer som innehar ett godkännande av konstruktionsorganisation där data för operativ lämplighet har övertagits som hävdvunnen rättighet eller som är skyldiga att genomföra en repetitionsutvärdering samt de organisationer som ansöker om ett nytt typcertifikat (TC). Detta innebär att det är tillämpligt för ungefär 40 organisationer. Det är svårt att uppskatta de ytterligare kostnaderna för att få ett utvidgat godkännande av konstruktionsorganisation, eftersom detta i hög grad beror på hur involverad man tidigare varit i OEB-verksamheten. Merparten av de organisationer som konstruerar stora luftfartyg kommer redan att ha infört förfaranden för att hantera de flesta OSD-element. För dem handlar det om att inbegripa denna verksamhet i DOA-strukturen. Konstruktörer av icke-komplexa luftfartyg har kanske tidigare ingen erfarenhet av OEB, men utvidgningen av deras DOA behöver endast behandla den grundläggande minimiutrustningslistan (MMEL), eftersom byrån kommer att upprätta generella grundläggande minimiutrustningslistor som kan användas av dessa organisationer. För dessa organisationer kommer därför insatsen att vara minimal.

Avgifterna för utvidgat godkännande av konstruktionsorganisationer kommer slutligen att täckas av den befintliga kontrollavgiften för DOA och det kommer inte att tas ut några ytterligare avgifter.

Totala kostnader för industrin

⁽²⁴⁾ Beräkningen av antalet årstimmar som gäller OSD baseras på ett konservativt antagande med 1 500 händelser per år per typcertifikatsinnehavare för stora flygplan, varav 5 procent är OSD-relaterade. För varje händelse med ett potentiellt riskabelt tillstånd utgår man från i genomsnitt 10–11 arbetstimmar.

52. De totala kostnaderna för industrin kan delas upp i en engångskostnad för repetitionsutvärdering och en genomsnittlig årskostnad för OSD som har övertagits som hävdvunna rättigheter, repetitionsutvärderats och nya. Engångskostnaderna för repetitionsutvärdering beräknas ligga i storleksordningen 740 000 euro (se Tabell 3).

De löpande årskostnaderna uppgår i genomsnitt till 4,6 miljoner euro (Tabell 5). Båda kostnadselementen är ytterligare kostnader som uppstår till följd av OSD-förslaget och går utöver det som görs i dag.

Tabell 5: Sammanfattning av den beräknade årskostnaden för att genomföra data för operativ lämplighet (OSD)

Kategori av luftfartyg	Ansökn. om nya typcertifikat (€)	Fortsatt giltighet (€)	Totalt (€)
Stora flygplan	1 428 000	1 200 000	2 628 000
Små flygplan, komplexa	640 000	360 000	1 000 000
Komplexa rotorluftfartyg	352 000	360 000	712 000
Icke-komplexa rotorluftfartyg	176 000	120 000	296 000
Övriga icke-komplexa	24 640	0	24 640
Totalt	2 620 640	2 040 000	4 660 640

Kostnader för byrån och de nationella luftfartsmyndigheterna

53. Byrån behöver ytterligare resurser för godkännandet av OSD-element under typcertifieringsförfarandet. All tid som särskild personal får lägga på godkännandet av data för operativ lämplighet faktureras emellertid sökanden per timme. Kostnaden för tillsyn avseende OSD:s fortsatta giltighet kommer att täckas av årsavgiften för typcertifikat (TC). Kostnaderna för byrån kommer därför att uppvägas av de ytterligare intäkter som avgifterna genererar och påverkar därför inte budgeten.
54. De nationella luftfartsmyndigheterna ska fortsätta att godkänna anpassade utbildningskurser och minimiutrustningslistor. I stället för att använda OEB-rapporterna som utgångspunkt kommer de att kunna basera sitt godkännande på OSD. Antalet godkännanden och arbetets innehåll kommer inte att påverkas av OSD-systemet. Därför beräknas det inte leda till några ytterligare kostnader för de nationella luftfartsmyndigheterna.

Övriga konsekvenser: Harmonisering med luftfartsbestämmelser utanför EU

55. Inom alla kända regelsystem utförs det en operativ utvärdering av nya typer. I USA görs detta t.ex. i den så kallade Flight Standardization Board (FSB) under överinseende av FAA. FSB-utvärderingen är inte direkt föreskriven i regelverket, men genomförs genom praxis. Det FSB kommer fram till genomförs av FAA när luftfartsmyndigheten godkänner utbildningskurser och minimiutrustningslistor. Data för operativ lämplighet (OSD) är därför ett annat verktyg för att uppnå samma mål och kommer att genomföras i nära samarbete med FAA.
56. Den som ansöker om typcertifikat (TC) och kompletterande typcertifikat (STC) utanför EU måste också uppfylla OSD-kraven. I dag genomförs OEB-utvärderingen av nya typer gemensamt med FAA:s FSB-utvärdering. I slutänden är det ändå respektive myndighet som fattar sina beslut. Byrån har för avsikt att fortsätta med gemensamma utvärderingar

efter genomförandet av OSD. Nuvarande praxis påverkas därför inte. Skillnaden kommer att vara att det är olika rättslig grund för utvärderingen. OSD behandlas inte i de nuvarande bilaterala överenskommelserna. Till följd av detta kan byrån inte utan vidare granskning godta de beslut som fattas av tredjeländers myndigheter om OSD-element. Men detta gäller redan nu för OEB-utvärderingar av icke-EU-produkter. För närvarande undersöks det om det finns ett behov av att inbegripa OSD i kommande ändringar av bilaterala överenskommelser.

57. Sökande i EU som har fått ett OSD-godkännande förväntas ha vissa fördelar när de exporterar sina produkter eller kompletterande typcertifikat (STC). Vissa länder kräver redan någon form av data för operativ lämplighet när de importerar nya luftfartyg. EASA-godkännandet beräknas göra det lättare att få de lokala godkännanden som krävs för något av OSD-elementen.

Sammanfattning

58. Totalt sett anser byrån att den stora säkerhetsfördelen med OSD-förslaget, som gäller ett antal olika säkerhetsrekommendationer, överväger de kostnader som detta leder till för flygindustrin. Kostnaderna för att genomföra data för operativ lämplighet (OSD) beräknas uppgå till cirka 4,6 miljoner euro per år samt engångskostnader för repetitionsutvärdering på 740 000 euro.

Köln den 13 december 2011

P. GOUDOU
Verkställande direktör