



EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON

LAUSUNTO 06/2010

29. marraskuuta 2010

**tarpeesta muuttaa komission asetusta (EY) N:o 2042/2003 lentokelpoisuuden ja
ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien
organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä**

Osa 145 – Yhden tai usean huoltotodisteen antaminen

I. Yleistä

1. Tämän lausunnon tarkoituksena on määrittää viraston kanta siihen, onko komission asetusta (EY) N:o 2042/2003¹ tarpeen muuttaa kohdassa "Osa 145 – Yhden tai usean huoltotodisteen antaminen". Sääntelymenettelyn syyt selostetaan jäljempänä.
2. Lausunto on annettu Euroopan lentoturvallisuusviraston (jäljempänä virasto) hallintoneuvoston määrittämää menettelyä² noudattaen asetuksen (EY) N:o 216/2008³ (jäljempänä perusasetus) 19 artiklan säännösten mukaisesti.
3. Komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003 liitteen II 145.A.50(a) kohdassa todetaan seuraavaa: "Asianmukaisesti valtuutettujen huoltotodisteen antajien on annettava huoltotodiste organisaation puolesta heidän varmistuttuaan siitä, että kaikki organisaation suorittamat vaaditut huoltotoimenpiteet on tehty 145.A.70:n mukaisin menetelmin, ottaen huomioon kohdassa 145.A.45 tarkoitettujen huoltotietojen saatavuuden ja käytön, ja että ilma-aluksessa tai sen osassa ei ole tiedettävästi puutteita, jotka vaarantavat vakavasti lentoturvallisuuden".

Liitteessä II olevassa 145.A.50(b) kohdassa todetaan vielä, että "huoltotodiste annetaan ennen lentoa, kun huolto on suoritettu".

Tämän 145.A.50(b) kohdan sanamuotoa on mahdollista tulkita kahdella tavalla:

- **Tulkinta 1:** Huoltotodisteita voi olla vain yksi, ja se kattaa kaikki ennen lentoa suoritettut huoltotoimenpiteet [koska 145.A.50(b) kohdassa säädetään, että "**huoltotodiste** annetaan – –"].
 - **Tulkinta 2:** Ennen lentoa suoritettu huolto voidaan jakaa niin moneen toimenpiteeseen kuin halutaan [koska 145.A.50(b) kohdassa säädetään, että todiste annetaan, "kun **huolto** on suoritettu"], ja kustakin toimenpiteestä annetaan erillinen huoltotodiste.
4. Asetuksen monitulkintaisuuden vuoksi ilma-alusten huoltotodisteiden antamisessa noudatetaan EU:ssa hyvin vaihtelevia menettelyjä. Huoltotodisteita voidaan antaa yksi tai useita, ja vielä erilaisina muunnelmina/yhdistelminä. Kummallakin menettelyllä on hyvät ja huonot puolensa, jotka voidaan tiivistää seuraavasti:
 - **Yksi huoltotodiste:** Ilma-aluksen huoltotodisteen antaa yksi henkilö yhdestä tai useasta huoltotoimenpiteestä sen jälkeen, kun valtuutettu huoltohenkilöstö on asianmukaisesti hyväksynyt toimenpiteet.

¹ Lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä 20 päivänä marraskuuta 2003 annettu komission asetusta (EY) N:o 2042/2003 (EYVL L 315, 28.11.2003, s. 1). Asetusta on viimeksi muutettu 26. lokakuuta 2010 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 962/2010 (EUVL L 281, 27.10.2010, s. 78).

² Hallintoneuvoston päätös viraston menettelystä lausuntojen, hyväksyntäeritelmien ja ohjeaineiston antamisessa (sääntelymenettely), EASA MB 08-2007, 11.6.2007.

³ Yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta 20 päivänä helmikuuta 2008 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 216/2008 (EYVL L 79, 19.3.2008, s. 1). Asetusta on viimeksi muutettu 21. lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1108/2009 (EYVL L 309, 24.11.2009, s. 51).

- o Edut:
 - Lentäjä saa vain yhden huoltotodisteen, josta ilmenee, että kaikki lentotoiminnan harjoittajan tilaamat huoltotoimenpiteet on suoritettu.
 - Oikein sovellettuna menettelyn pitäisi pystyä varmistamaan, että kaikki huoltotoimenpiteet on koordinoitu asianmukaisesti.
- o Haitat:
 - Edellyttää, että ainoan huoltotodisteen allekirjoittaneen henkilön (ja hänen organisaationsa) työkenttä/lupa kattaa kaikki huoltotodisteessa mainitut huoltotehtävät.
 - Kyseinen henkilö kantaa täyden vastuun kaikista huoltotoimenpiteistä.
 - Käytännössä vaikea toteuttaa, jos huoltoon osallistuu useita huolto-organisaatioita.
- **Useita huoltotodisteita:** Annettavat erilliset huoltotodisteet koskevat kukin jotakin tiettyä huoltotoimenpidettä.
 - o Edut:
 - Kukin huolto-organisaatio ja kukin huoltotodisteen antaja on vastuussa vain siitä huoltotoimenpiteestä, jonka se on suorittanut ja josta se on antanut todisteen.
 - o Haitat:
 - Lentäjä saa useita huoltotodisteita, joista hänen on vaikeampi tarkistaa, että kaikki lentotoiminnanharjoittajan määräämät huoltotoimenpiteet on suoritettu.
 - Jää epäselväksi, miten toimenpiteiden koordinointi eri huoltotodisteiden antajien tai eri huolto-organisaatioiden välillä on järjestetty.

5. Ongelmien poistamiseksi virasto määrittäi sääntelytehtävän (145.012) ja perusti sitä varten viranomaisten, ilma-alusten huoltohenkilöstön ammattiliittojen ja alan teollisuuden edustajista sekä EASA:n asiantuntijoista koostuvan valmisteluryhmän.

6. Valmisteluryhmän tehtävän kuvaus on sen toimeksiannossa (ToR), joka on julkaistu viraston verkkosivustolla osoitteessa:
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

Siinä todetaan seuraavaa:

”Euroopassa on käytössä kaksi rinnakkaista huoltotodisteen antojärjestelmää: huoltotodisteita annetaan joko yksi tai useita. Tilanteesta voi aiheutua väärinkäsityksiä ja mahdollisesti myös turvallisuusongelmia. Sen vuoksi alan teollisuutta ja kansallisia ilmailuviranomaisia pyydettiin ratkaisemaan tämä ongelma niin, että käyttöön jäisi mahdollisuuksien mukaan vain yksi järjestelmä”.

7. Sääntelytehtävän 145.012 aikana tehtyjen selvitysten perusteella kuitenkin todettiin, ettei olisi järkevää pitäytyä vain toisessa näistä järjestelmistä, koska kummallakin on omat hyvät ja huonot puolensa. Siksi katsottiin, että on parempi perustaa järjestelmä, jossa yhdistyvät kummankin järjestelmän vahvuudet ja joka samalla tarjoaa lentotoiminnan harjoittajalle ja

huolto-organisaatiolle riittävästi joustavuutta. Uudessa järjestelmässä olisi varmistettava ja osoitettava lentäjälle selvästi, että kaikki huoltotehtävät on suoritettu ja että ne on koordinoitu asianmukaisesti, määritettävä selkeä vastuunjako sekä samalla sallittava tavanomaiset käytännöt, kuten huoltotodisteen antaminen silloinkin, kun huollossa havaitaan uusia vikoja (esim. ainetta rikkomattomat NDT-tarkastukset) tai kun ilma-alus jää lentokelvottomaan kokoonpanoon (esim. moottori on irrotettu suojausta varten).

Kaikkien näiden toimenpiteiden ja niitä täydentävän riittävän AMC-/GM-aineiston pitäisi auttaa yhdenmukaistamaan menettelyjä vielä täytäntöönpanon aikana sekä parantamaan turvallisuutta.

II. Kuuleminen

8. Valmisteluryhmän selvityksen perusteella virasto laati 28. kesäkuuta 2007 ilmoituksen muutosehdotuksesta (NPA) 2007-09 ja julkaisi sen verkkosivustollaan osoitteessa: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
9. Määräaikaan 28. lokakuuta 2007 mennessä (sen jälkeen, kun alkuperäistä kolmen kuukauden määräaika oli pidennetty kuukauden) virasto oli saanut kansallisilta viranomaisilta, ammatillisilta järjestöiltä ja yksityisiltä yrityksiltä yhteensä 242 huomautusta.
10. Ulkoisen kuulemisen aikana NPA:sta esittämässään huomautuksissa kansalliset viranomaiset ja sidosryhmät ilmaisivat huolensa ehdotetun mallin monimutkaisuudesta ja sen mahdollisista vaikutuksista.
11. Näiden huolenaiheiden käsittelemiseksi perustettiin tarkasteluryhmä, joka koostui NPA:n laatineen työryhmän jäsenistä sekä yhdestä standardointiosaston (EASA) ja yhdestä Euroopan alueellisten lentoyhtiöiden järjestön (ERA) asiantuntijasta. Ryhmän tehtävänä oli valmistella vastausasiakirja (CRD).
12. Tutkittuaan huomautukset tarkasteluryhmä päätti yksinkertaistaa NPA:ssa ehdotettua mallia merkittävästi mutta pitää edelleen kiinni sääntelytehtävän tavoitteista. Muutokset voidaan tiivistää seuraavasti:
 - a. NPA:ssa ehdotettu kolmen eri todisteen [Maintenance Release Certificate (MRC), Base Maintenance Release Certificate (BMRC) ja Certificate of Release to Service (CRS)] antamiseen perustuva malli korvattiin paljon yksinkertaisemmalla mallilla, joka perustuu yhden tai usean huoltotodisteen (Certificate of Release to Service) ja yhden lopullisen huoltotodisteen (Final Certificate of Release to Service) antamiseen. Uusi malli on seuraavanlainen:
 1. Huoltotodisteet (CRS):
 - Kukin huoltoon osallistunut osan 145 mukainen organisaatio antaa huoltotodisteen.
 - Huoltotodisteella on tarkoitus todistaa, että organisaatio on suorittanut tilatut huoltotoimenpiteet. Sen vuoksi huoltotodisteen on oltava sellaisen valtuutetun henkilön antama, jonka lupakirjassa on asianmukainen kelpoisuusluokka ja tyyppi-/ryhmäkelpuutukset.
 - Osan M luvussa G määritelty jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatio (CAMO) voi päättää, käyttääkö se mieluummin sellaista teknistä matkapäiväkirjaa, jossa jokaisesta tehtävästä on oma huoltotodisteensa, vai

sellaista teknistä matkapäiväkirjaa, jossa kaikista hyväksytyistä tehtävistä on yksi yhteinen huoltotodiste.

- Huoltotodisteen saa antaa, vaikka huollossa todettaisiin jotakin sääntöjenvastaista (esim. D1-kelpuutuksen saaneen organisaation tekemässä NDT-tarkastuksessa havaitut murtumat) tai vaikka ilma-alus jäisi lentokelvottomaan kokoonpanoon (esim. työtilaus edellyttää moottorien irrottamista suojausta varten), kunhan viat merkitään asianmukaisesti huoltotodisteeseen ja ilmoitetaan CAMO:lle.

Kaikki todetut sääntöjenvastaisuudet tai kokoonpanot, jotka eivät vastaa hyväksytyjä asiakirjoja, on kuitenkin lopulta korjattava tai korjaukset on siirrettävä asianmukaisesti toiseen ajankohtaan ja niistä on annettava vastaava huoltotodiste.

- Valtuutettu huoltohenkilöstö ottaa täyden vastuun huollosta ja antamassaan huoltotodisteessa mainituista, vielä korjaamatta olevista vioista.

2. Lopullinen huoltotodiste (Final CRS):

- Lopullisen huoltotodisteen antaa lentokelpoisuuden hallintaorganisaation (CAMO) nimeämä osan 145 mukainen organisaatio.
- Lopullisen huoltotodisteen on tarkoitus todistaa ja osoittaa lentäjälle, että kaikki CAMO:n tilaamat huoltotoimenpiteet on suoritettu tai siirretty asianmukaisesti toiseen ajankohtaan. Sitä ei kuitenkaan voida käyttää todisteena suoritetusta huollosta eikä myöhemmin siirrettyjen korjausten suorittamisesta, koska ne katettiin jo edellä kuvailuilla vastaavilla huoltotodisteilla. Tästä syystä esimerkiksi luokan B1 huoltotodisteiden antajat, joilla on asianmukainen tyyppi-/ryhmäkelpuutus, voivat antaa lopullisen huoltotodisteen, joka käsittää sekä linja- että korjaamohuollon.
- Tämän kaiken seurauksena lopullisen huoltotodisteen antava valtuutettu huoltohenkilöstö on täysin kunkin osan 145 mukaisen organisaation antaman huoltotodisteen sekä CAMO:n ja osan 145 mukaisen organisaation välisessä sopimuksessa määritellyn menettelyn mukaisesti järjestetyn koordinoinnin varassa.

- b. Huoltotodisteeseen ja lopulliseen huoltotodisteeseen sisältyvät lentokelpoisuuteen liittyvät kannanotot ovat samanlaiset kuin nykyisessä säännöstössä.
- c. GM 145.A.50, joka sisällytettiin NPA:han tarkemman kuvauksen esittämiseksi huoltotodisteen antamismenettelystä ja esimerkkien antamiseksi teknisistä matkapäiväkirjoista, poistettiin seuraavista syistä:
 1. Ehdotettu uusi järjestelmä on paljon yksinkertaisempi, joten huoltotodisteen antamismenettelystä ei tarvitse antaa lisäohjeita.
 2. Esimerkit teknisestä matkapäiväkirjasta on nyt sisällytetty osan M (lentotoiminnan harjoittajan vastuu) AMC-aineistoon AMC M.A.306(a) kohdan alle. Lisäksi AMC 145.A.50 kohtaan sisältyvät nyt ohjeet siitä, kuinka osan 145 mukainen organisaatio voi täydentää lentotoiminnan harjoittajan teknistä matkapäiväkirjaa.
- d. NPA:ssa ehdotettu ensisijaisen huolto-organisaation (Primary Maintenance Organisation, PMO) käsite poistettiin. Sen sijaan M.A.708(b)7 kohtaan ja AMC M.A.708(b)7 kohtaan lisättiin maininta, jonka mukaan vastuu koordinoinnista jää

jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatiolle (CAMO). Tämä täsmennettiin myös AMC M.A.306(a)3 kohdassa.

- e. AMC M.A.306(a)3 kohdassa selvennettiin, että vaikka osan 145 mukaisen organisaation antamassa lopullisessa huoltotodisteessa todistetaan, että kaikki CAMO:n tilaamat huoltotoimenpiteet on suoritettu tai siirretty toiseen ajankohtaan, ilma-alus ei välttämättä ole sillä hetkellä lentokelpoinen. CAMO vastaa edelleen ilma-aluksen lentokelpoisuudesta ja siitä, että kaikki jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevat vaatimukset täyttyvät ennen ilma-aluksen lähtemistä uudelleen lentoon. Tämä on M.A.306(a)3 kohdassa tarkoitetun huoltotilannemerkinän tarkoitus.
 - f. NPA:n 145.A.55 kohdassa (Huoltokirjanpito) ehdotetut muutokset poistettiin huoltotodisteen antamisen menettelyn yksinkertaistamiseksi ja PMO:n käsitteen poistamisen johdosta.
 - g. Jotta sidosryhmillä ja toimivaltaisilla viranomaisilla olisi riittävästi aikaa valmistautua muutoksiin, ehdotettiin, että muutokset tulisivat voimaan vuoden kuluttua uuden asetuksen julkaisemisesta *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.
13. Ehdotetut muutokset ja vastaukset kaikkiin NPA:sta järjestetyn ulkoisen kuulemisen aikana saatuihin kommentteihin julkaistiin 5. elokuuta 2010 viraston vastausasiakirjassa (CRD) 2007-09. Vastausasiakirja on saatavilla viraston verkkosivustolla osoitteessa: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
 14. Vastausasiakirjan (CRD) 2007-09 julkaisemisen jälkeen virasto järjesti Kölnissä 30. syyskuuta 2010 seminaarin, jossa selitettiin asiakirjan sisältöä ja autettiin sidosryhmiä tulkitsemaan ehdotusta ennen palautteen antamista. Seminaarissa ehdotuksesta saatiin muun muassa seuraavanlaista palautetta:
 - Jotkin toimivaltaiset viranomaiset pyysivät lykkäämään määräaikaa palautteen antamiselle vastausasiakirjasta, jotta niillä olisi enemmän aikaa perehtyä seminaarin aikana saamiinsa tietoihin. Virasto suostui tähän ja pidensi tavanomaista kahden kuukauden määräaikaa kolme viikkoa 26. lokakuuta 2010 asti.
 - Useat toimivaltaiset viranomaiset, huolto-organisaatiot ja lentoyhtiöiden liitto vastustivat edelleen ehdotettua mallia ja ennen kaikkea lopullista huoltotodistetta, jonka ne tulkitsevat vastuun siirtämiseksi lentotoiminnan harjoittajalta/CAMO:lta osan 145 mukaiselle organisaatiolle.
 - Lentotoiminnan harjoittajan/CAMO:n vastuualueiden tarkentaminen vaatii selvästikin lisää työtä. Virasto aikoo pohtia näitä kysymyksiä osana tulevaa sääntelymenettelyä (tehtävä M.029, jonka on määrä alkaa vuonna 2011).
 15. Vastausasiakirjaa (CRD) 2007-09 koskevan ulkoisen kuulemisen päätyttyä 26. lokakuuta 2010 virasto sai palautetta
 - viideltä toimivaltaiselta viranomaiselta: Itävallan liikenneministeriöltä sekä Tanskan, Alankomaiden, Ruotsin ja Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomaisilta.
 - 11 organisaatiolta ja yhdistykseltä: Aerlyper, Aircraft Engineers International (AEI), Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Association of European Airlines (AEA), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, Yhdistynyt kuningaskunta), Baines Simmons Limited, International Air Carrier Association (IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Norwegian Union of Licensed Engineers (NFO) ja Transavia.com.

- 89 yksityishenkilöltä (joista useimmat olivat valtuutetun huoltohenkilöstön edustajia).

Näitä kannanottoja selvitetään tarkemmin liitteessä.

III. Viraston lausunnon sisältö

a. Poliittiset näkökohdat

16. Tässä lausunnossa on pyritty ottamaan huomioon mahdollisimman monien kuulemiseen osallistuneiden ja vastausasiakirjasta (CRD) palautetta antaneiden sidosryhmien ja kansallisten viranomaisten ehdotukset.
17. Tässä yhteydessä virasto huomauttaa, että ilma-alusten huoltohenkilöstön yhteisöltä ja ilma-alusten huoltoluvan haltijoilta (sekä yhdistyksiltä että yksityishenkilöiltä) tullessa palautteessa tuettiin selkeästi vastausasiakirjassa esitettyä ehdotusta.
18. Vaikka CRD:ssä esitetystä ehdotuksesta saatiin sidosryhmiltä ja toimivaltaisilta viranomaisilta merkittävästi vähemmän kielteistä palautetta kuin NPA:sta, palautteen perusteella (ks. tämän lausunnon liite) seuraavat sidosryhmät ja toimivaltaiset viranomaiset ovat edelleen merkittävästi eri mieltä ehdotuksesta:
 - toimivaltaiset viranomaiset: Tanskan, Alankomaiden, Ruotsin ja Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomaiset sekä Itävallan liikenneministeriö.
 - lentoyhtiöiden liitot: Association of European Airlines (AEA) ja International Air Carrier Association (IACA).
 - yksittäiset lentoyhtiöt: Transavia.com.
 - huolto-organisaatiot: KLM Engineering & Maintenance ja Nayak Aircraft Service NL.
 - koulutus-/konsulttiorganisaatiot: Baines & Simmons Limited.
 - muutamat yksittäiset henkilöt.
19. Palautteissa tulivat esille seuraavat keskeiset huolenaiheet:
 - Säätelytehtävälle ei ole asianmukaisia turvallisuusperusteita eikä tarvetta.
 - Vaikutus alan teollisuuteen on merkittävä, koska ehdotus edellyttää menettelyjen ja asiakirjojen muuttamista ja koulutuksen tarjoamista.
 - Tietyt CAMO:n vastuutehtävät (lähinnä koordinointi ja lopullisen huoltotodisteen antaminen) siirtyvät huolto-organisaatiolle. Lopullisen huoltotodisteen hyöty on kyseenalainen.
 - Linja- ja korjaamuhuollolle olisi pitänyt kehittää erilliset menettelyt.
 - Osaa M on vielä tarpeen selkeyttää erityisesti seuraavilta osin:
 - CAMO:n vastuu ja menettelyt.
 - huoltotilannemerkinnän antaminen, päivittäminen ja toimittaminen eteenpäin.

- o huoltotodisteen, lopullisen huoltotodisteen ja huoltotilannemerkinän ero ja niiden suhde ilma-aluksen huolto-/lentokelpoisuustilanteeseen.
20. Toisin kuin jotkin sidosryhmät ja toimivaltaiset viranomaiset, virasto katsoo, että turvallisuutta parantavia sääntelytoimia voidaan toteuttaa, vaikka suoraan turvallisuuskysymykseen liittyviä onnettomuuksia ei olisi vielä tapahtunutkaan. Sääntelytoimiin ei ryhdytä yksinomaan onnettomuuksien seurauksena: sääntelytoimet voidaan aloittaa myös silloin, kun sidosryhmiltä ja toimivaltaisilta viranomaisilta saatu palaute osoittaa, että samasta vaatimuksesta esiintyy useita eri tulkintoja, joista monet ovat lainsäätäjän tarkoituksen vastaisia. Juuri tästä on selvästikin kyse silloin, kun asetus on monitulkintainen tai kun siitä ei ole saatavilla riittävästi ohjeaineistoa.
21. Kuten tehtävänannossa todetaan, nyt tarkasteltavana oleva sääntelytehtävä aloitettiin sidosryhmien ja toimivaltaisten viranomaisten pyynnöstä. Lisäksi NPA:ta ja CRD:tä koskevan kuulemisen aikana saadut huomautukset, 30. syyskuuta 2010 pidetyssä työpajassa saatu palaute sekä standardointikonferensseissa viraston ja toimivaltaisten viranomaisten välillä käydyt keskustelut osoittivat virastolle, että asetuksesta on yhä paljon virheellisiä tulkintoja ja että asetuksen säännökset eivät ole täysin johdonmukaiset eivätkä täsmälliset siltä osin kuin on kyse osasta 145 ja CAMO:n tehtävistä sekä valtuutetun huoltohenkilöstön vastuusta käyttöönluovutuksen yhteydessä.
22. Lisäksi virasto on perillä AAIB Bulletinista 9/2010 (Yhdistyneen kuningaskunnan ilmailuonnettomuuksien tutkintaviranomaisen Air Accidents Investigation Branchin virallinen lehti), joka koskee Boeing 737 -tyyppisen ilma-aluksen (rekisteritunnus G-EZJK) 12. tammikuuta 2009 aiheuttamaa vakavaa vaaratilannetta. Se oli seurausta menettelystä, jossa lentotoiminnan harjoittaja luovutti takaisin aiemmin liisaamansa ilma-aluksen. Kyseinen lentotoiminnan harjoittaja ja sen korjaamohuollon tarjoaja olivat tehneet kolmansien yritysten kanssa useita sopimuksia huoltotoimenpiteiden suorittamisesta ja tarkastamisesta erillisinä työtilauksina. AAIB Bulletinissa esitetyssä turvallisuussuosituksessa 2010-072 kehoitetaan virastoa tarkastelemaan uudelleen OPS1:ssä, osassa M ja osassa 145 annettuja säännöksiä ja ohjeita sen varmistamiseksi, että niissä otetaan asianmukaisesti huomioon alihankintana teetetyt monimutkaiset, moniosaiset huolto- ja operatiiviset järjestelyt. Lisäksi turvallisuussuosituksessa korostetaan tarvetta arvioida keskeisen henkilöstön yleistä organisaatorakennetta, rajapintoja, menettelyjä, tehtävänjakoa, vastuualueita sekä pätevyyttä/kyvykkyyttä kaikilla alihankinnan tasoilla.
23. Kaikki tämä vahvisti viraston näkemyksen siitä, että sääntely oli ja on edelleen tarpeen tällä osa-alueella.
24. Lisäksi virasto katsoo kaiken sääntelyn vaikuttavan, joten sen on oltava mahdollisimman suppeaa. Tavallisesti lähes jokaisen asetukseen tehtävän muutoksen seurauksena joudutaan tarkistamaan menettelyjä ja järjestämään koulutusta, mutta sääntelystä saatavan hyödyn pitäisi hyvittää muuta vaikutusta.
25. Tämän sääntelytehtävän osalta virasto katsoo edelleen, että vastausasiakirjassa (CRD) ehdotettu teksti sisältää seuraavat edut:
- Selkeä vastuunjako:
 - o Huoltotodiste (CRS): Kukin osassa 145 tarkoitettu organisaatio todistaa huoltotodisteella vain oman työnsä ja vastaa siitä myös siinä tapauksessa, että

huolto ei ole täydellinen tai ilma-alus jää huollon jälkeen lentokelvottomaan kuntoon. Tätä menettelyä voidaan viedä tarkentaa niin, että kukin valtuutettu henkilö todistaa oman työnsä (antaa oman huoltotodisteensa).

- o Ilma-aluksen lopullinen luovuttaminen lentäjän käyttöön (lopullinen CRS):
 - koskee vain jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaation (CAMO) tilaamaa huoltoa.
 - perustuu huollon todistamiseen huoltotodisteella.
- o Vastuu lentokelpoisuudesta ja koordinoitimenettelyjen määrittelystä jää CAMO:lle.
- Huoltotodisteen saa antaa, vaikka huollossa todettaisiin jotakin sääntöjenvastaista (esim. D1-kelpuutuksen saaneen organisaation tekemässä NDT-tarkastuksessa havaitut murtumat) tai vaikka ilma-alus olisi jätetty lentokelvottomaan kokoonpanoon (esim. työtilaus edellyttää moottorien irrottamista suojausta varten).
- Lentäjä saa yhden ainoan huoltotodisteen (lopullinen CRS), josta ilmenee, että kaikki lentotoiminnan harjoittajan tilaamat huoltotoimenpiteet on suoritettu.
- Oikein sovellettuna menettely pystyy varmistamaan, että kaikki huoltotoimenpiteet on koordinoitu asianmukaisesti.

26. Lisäksi virasto ehdotti CRD:ssä siirtymätoimenpiteitä, joilla lievitettäisiin sidosryhmiin ja toimivaltaisiin viranomaisiin kohdistuvia vaikutuksia.

b. Päätelmät

27. Virasto katsoo, että yhden tai usean huoltotodisteen antamiseen liittyvän kysymyksen selvittämiseksi on tarpeen toteuttaa sääntelytoimia, ja että vastausasiakirjan (CRD) ehdotus täyttää tämän tavoitteen. Saamansa palautteen huomioon ottaen virasto kuitenkin myös myöntää, että ehdotuksessa on vielä parannettavaa. Lisäksi AAIB Bulletinissa 9/2010 annettu turvallisuussuositus 2010-072 osoittaa, ettei kaikkiin kysymyksiin välttämättä paneuduttu riittävästi tämän tehtävän aikana. Ehdotuksessa ei käsitelty jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden (CAMO) vastuutehtäviä eikä niiden suhdetta ilma-aluksen lentokelpoisuuteen. Näitä kohtia on vielä tarpeen selkeyttää. CAMO:n vastuuta koskeva kysymys on kuitenkin tarkoitus ottaa esille sääntelyä koskevaan ohjelmaan sisältyvässä sääntelytehtävässä M.029, joka aloitetaan vuonna 2011. Näin ollen virasto on päättänyt yhdistää nämä toisiinsa liittyvät tehtävät.

28. Edellä esitetyn mukaisesti virasto esittää lopullisena lausuntonaan seuraavaa:

- **Sääntelytehtävä 145.012 päätetään ilman muutosehdotuksia nykyisiin säännöksiin tai AMC-/GM-aineistoihin tässä vaiheessa.**
- **Hyödynnetään AAIB Bulletinissa 9/2010 annetun turvallisuussuosituksen 2010-072 mukaisesti sääntelytehtävän 145.012 aikana tehtyjä töitä ja laajennetaan vuonna 2011 aloitettavan sääntelytehtävän M.029 soveltamisalaa niin, että voidaan käsitellä samanaikaisesti seuraavat kohdat:**
 - o CAMO:n ja osan 145 mukaisten organisaatioiden vastuualueet, ja
 - o huoltoa, koordinoitua, ilma-aluksen käyttöönluovutusta ja lentokelpoisuuden arviointia koskevat menettelyt.

IV. Säätelyn vaikutusten arviointi

29. Koska lausunnossa ei ehdoteta mitään muutoksia nykyiseen lainsäädäntöön tai AMC-/GM-aineistoon, sillä ei ole vaikutuksia.

Köln 29. marraskuuta 2010

P. GOUDOU
Pääjohtaja

LIITE: Huomautukset vastausasiakirjaan (CRD) 2007-09**Huomautukset, joissa kannatettiin ehdotettuja muutoksia:**

- (1) **Aircraft Engineers International (AEI), Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, Yhdistynyt kuningaskunta), Norwegian Union of Licensed Engineers (NFO) ja 75 yksityishenkilöä 89:stä (joista useimmat olivat valtuutetun huoltohenkilöstön edustajia)** tukivat vastausasiakirjassa (CRD) 2007-09 ehdotetun tekstin sisältöä. Tätä perusteltiin muun muassa seuraavasti:
- Ehdotus poistaa nykyisten säännösten monitulkintaisuuden ja parantaa huoltotodisteen antomenettelyjen yhdenmukaisuutta; tämä on erityisen tarpeellista, koska huollon teettäminen alihankintana ja kolmansien lukuun yleistyy jatkuvasti.
 - Ehdotuksessa esitetty vastuunjako on selkeä.
 - Ehdotuksessa ei puututa jatkuvan lentokelpoisuuden hallintaorganisaatioiden (CAMO) valvontavastuuseen.
 - Ilma-aluksen huoltotilanne käy selvästi ilmi miehistölle.
 - Ehdotus parantaa turvallisuutta.

Huomautukset, joissa esitettiin vähäisiä tarkistuksia ehdotettuihin muutoksiin:

- (2) **Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT)** esitti joidenkin sanamuotoon ehdottamiensa vähäisten tarkistusten ohella seuraavaa:
- AMC 145.A.50(b)1 kohtaa olisi täsmennettävä maininnalla, jonka mukaan lopullisen huoltotodisteen antaminen merkitsee, että ilma-aluksen katsotaan olevan huollon jälkeen "valmis luovutettavaksi käyttöön".
 - Lopullisen huoltotodisteen antajien on varmistettava, että kaikki huollossa havaitut viat korjataan ja/tai että korjaukset siirretään myöhempään ajankohtaan valtuutettujen henkilöiden toimesta sen sijaan, että rajoitutaan tarkistamaan, onko vastaavat huoltotodistees annettu.
 - 145.A.50(b) kohtaan sisältyvän virkkeen "kaikki lentotoiminnan harjoittajan tilaamat huoltotoimenpiteet on suoritettu tai siirretty asianmukaisesti myöhempään ajankohtaan" merkitystä olisi täsmennettävä.
 - AMC 145.A.65(b)3 kohtaan sisältyvän "hyväksymisen" (sign-off) käsitteen merkitystä olisi täsmennettävä.
- (3) **Aircraft Engineers International (AEI), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, Yhdistynyt kuningaskunta) ja tietyt yksityishenkilöt** pyysivät tekemään ehdottoman selväksi, että "järjestelmän vianetsintä" ei kuulu A-luokan oikeuksiin.

Virasto huomauttaa, että tätä kysymystä käsiteltiin tehtävässä 66.006 sekä lausunnossa 05/2009.

- (4) **Aerlyper** pyysi täsmentämään, mitä kelpuutuksia lopullisen huoltotodisteen antaminen edellyttää huolto-organisaatioilta ja osan 66 mukaisilta lupakirjan haltijoilta.
- (5) **Yksi henkilö** pyysi, että mahdollisuutta "päivittäisten tai vastaavien tarkastusten" hyväksymiseen lopullisen huoltotodisteen antamisen jälkeen laajennettaisiin myös sellaisiin huoltotehtäviin, jotka suoritetaan seitsemän päivän välein kutakin MRB:tä/MPD:tä kohti.

Huomautukset, joissa vastustettiin ehdotettuja muutoksia:

- (6) **Association of European Airlines (AEA) ja KLM Engineering & Maintenance** katsoivat, että NPA olisi pitänyt vetää kokonaan takaisin, ja hylkäsivät CRD:ssä esitetyn ehdotuksen seuraavista syistä:
 - CAMO:n on paljon helpompi hoitaa ilma-aluksen käyttöönluovutukseen liittyviä tehtäviä kuin osan 145 mukaisen organisaation.
 - Ehdotetut muutokset ovat nykyisen asetuksen hyväksi osoittautuneiden periaatteiden vastaisia, koska ne siirtävät vastuun CAMO:lta osan 145 mukaiselle organisaatiolle.
 - Ehdotettu lopullinen huoltotodiste sisältää lausunnot huoltotodisteiden olemassaolosta sekä CAMO:n tilaaman ja muiden huolto-organisaatioiden suorittaman huollon täydellisyydestä, vaikka nämä tehtävät kuuluvat CAMO:n vastuisiin ja oikeuksiin.
 - Ehdotuksessa ei sallita luokkaan A kuuluvien huoltotodisteen antajien allekirjoittaa lopullista huoltotodistetta, jos huoltoon on osallistunut muitakin henkilöitä.
 - Turvallisuusriskin olemassaoloa ei ole osoitettu ja turvallisuushyötyä on liioiteltu, joten muutos muodostaa riskin siirtymäkauden aikana.
 - Osan 145 mukaisiin organisaatioihin kohdistuvat taloudelliset vaikutukset, joita aiheutuu muun muassa koulutuksesta sekä menettelyjen ja teknisen matkapäiväkirjan muuttamisesta, on aliarvioitu.

AEA ja KLM ehdottavat, että jos nykyisiin asetuksiin liittyvät riskit näytetään toteen, EASA:n pitäisi arvioida osan M alaan kuuluvat menettelyt ja jättää osa 145 ennalleen.

- (7) **IACA International Air Carrier Association** hylkäsi CRD:ssä esitetyn ehdotuksen seuraavista syistä:
 - Se ei katso nykyisen järjestelmän standardoimattomuuden voivan aiheuttaa lisää turvallisuusongelmia.
 - Ehdotuksen myönteistä vaikutusta turvallisuuteen on yliarvioitu eikä ehdotus ole perusteltu.
 - Lopullinen huoltotodiste voi aiheuttaa organisaatioille ja viranomaisille turvallisuusongelmia.
 - Se ei pidä lopullista huoltotodistetta tarpeellisena, koska se katsoo, että:

- Jos ilma-alusta huoltaa vain yksi osan 145 mukainen organisaatio, se voi antaa huoltotodisteen jokaisesta huoltotoimenpiteestä erikseen tai useasta huoltotoimenpiteestä kerrallaan. Lopuksi osan 145 mukainen organisaatio voi antaa yhden huoltotodisteen kaikista CAMO:n työtilauksen mukaan suorittamistaan ja koordinoimistaan huoltotoimenpiteistä; tässä ei ole mitään uutta, ja tämä on jo yleisesti hyväksytty käytäntö.
- Jos osan 145 mukainen organisaatio on käyttänyt alihankkijoina muita osan 145 mukaisia organisaatioita, ensiksi mainittu voi päättää antaa yhden ainoan huoltotodisteen kaikista sen lukuun CAMO:n työtilauksen mukaisesti suoritetuista ja koordinoituista huoltotoimenpiteistä; tässäkin ei ole mitään uutta ja tämäkin on jo yleisesti hyväksytty käytäntö.
- Jos CAMO on käyttänyt useita osan 145 mukaisia organisaatioita, lopullisessa huoltotodisteessa siirretään CAMO:n vastuu osan 145 mukaiselle organisaatiolle.
- Lentäjän näkökulmasta lopullinen huoltotodiste luo virheellisen käsityksen kaikenkattavuudesta, koska lentäjän on joka tapauksessa tarkistettava kaikki huoltotilannemerkinnot, joista ilmenevät määräaikaishuollot ja määräaikaishuoltojen väliset huollot, myöhempään ajankohtaan siirretyt huollot jne.
- Ehdotuksesta aiheutuu kielteisiä vaikutuksia, koska se edellyttää käsikirjojen (Exposition manual), menettelyjen, työohjeiden, koulutuksen, teknisten matkapäiväkirjojen ja sopimusten uusimista.
- Ehdotuksesta aiheutuu alalle sosiaalisia vaikutuksia ja se vaikuttaa alan toimintakulttuuriin.

IACA ehdottaa seuraavaa:

- Säilytetään mahdollisuus yhden tai usean huoltotodisteen antamiseen.
- Luovutaan lopullisen huoltotodisteen mallista.
- Mikäli EASA yhä pitää yhden ainoan huoltotodisteen antamista tarpeellisena niissä tapauksissa, joissa CAMO käyttää useita osan 145 mukaisia organisaatioita, tätä asiakirjaa ei pitäisi nimittää "huoltotodisteeksi" vaan "yhteenvedoksi".

(8) **Nayak Aircraft Service NL** hylkäsi CRD:ssä esitetyn ehdotuksen seuraavista syistä:

- Se ei näe ehdotukselle mitään perusteita eikä usko sen lisäävän lentoturvallisuutta.
- Ehdotus johtaa vastuun siirtämiseen CAMO:lta sen käyttämälle osan 145 mukaiselle organisaatiolle. Vastuu lopullisesta huoltotodisteesta kuuluisi CAMO:lle.
- Lopullinen huoltotodiste on hallinnollinen asiakirja ja sitä olisi kutsuttava "huoltotilannemerkinneksi" tai "hallinnolliseksi lausunnoksi".
- Ehdotuksen mukaan lopullinen huoltotodiste vaadittaisiin kaikesta linja- ja korjaamohuollosta, kun taas Nayak katsoo, että linja- ja korjaamohuollon välillä olisi tehtävä ero.
- Luokkiin B ja C kuuluvien huoltotodisteiden antajien tapaan myös luokkaan A kuuluvien huoltotodisteiden antajien pitäisi voida antaa lopullisia huoltotodisteita valtuutuksensa laajuudesta riippumatta, koska kyseessä on hallinnollinen tehtävä.

Nayak Aircraft Service NL ehdottaa, että ehdotetuista muutoksista luovutaan kokonaan.

(9) **Transavia.com** hylkäsi CRD:ssä esitetyn ehdotuksen seuraavista syistä:

- Se ei näe sääntelytehtävälle mitään perustetta.
- Myönteistä turvallisuusvaikutusta on yliarvioitu.
- Ehdotus johtaa vastuun vähenemiseen.
- Lopullisen huoltotodisteen mallista ei ole hyötyä lentotoiminnan harjoittajille, jotka käyttävät ainoastaan yhtä osan 145 mukaista organisaatiota.
- Ehdotuksesta aiheutuu kielteisiä vaikutuksia, koska se edellyttää käsikirjojen (Exposition Manual), menettelyjen, työhöjden, koulutuksen, teknisten matkapäiväkirjojen ja sopimusten uusimista.
- Ehdotuksesta aiheutuu teollisuuden ja kansallisten viranomaisten toimintakulttuuriin sosiaalisia ja kulttuurisia vaikutuksia.

(10) **Baines Simmons Limited** hylkäsi CRD:ssä esitetyn ehdotuksen seuraavista syistä:

- Ehdotus johtaa huollon koordinoituvastuun siirtymiseen CAMO:lta osan 145 mukaiselle organisaatiolle.
- Ehdotus sisältää kaksi erityyppistä mutta sanamuodoltaan miltei samanlaista todisteenantotapaa (huoltotodiste ja lopullinen huoltotodiste).
- Nykyisessä asetuksessa on selvästikin häilyvyyttä osan M ja osan 145 välillä: vaikka huolto-organisaatio "luovuttaa ilma-aluksen käyttöön" jonkin yksittäisen huoltotoimenpiteen osalta, se ei välttämättä tarkoita, että ilma-alus on lentokelpoinen.

Baines Simmons Limited ehdottaa seuraavaa:

- EASA:n olisi pyrittävä kehittämään osan M sääntelyä/AMC-aineistoa M.A.306(a)3 kohdassa tarkoitetun "huoltotilannemerkinnän" osalta ja erityisesti täsmennettävä, että merkintä on päivitettävä ja toimitettava ajoissa kaikkiin huoltotapahtumiin eikä pelkästään korjaamohuoltoihin.
- EASA:n ei pitäisi kannustaa omistajia / lentotoiminnan harjoittajia luomaan monimutkaisia sopimushuoltojärjestelyjä, jotka etenkin linjahuoltoympäristössä voivat johtaa hankaliin tilanteisiin, kun lentäjälle esitetään useita osan 145 mukaisia organisaatioita.
- Jos EASA haluaa edelleen säilyttää kaksi eri todisteenantomenettelyä, niiden pitäisi olla aivan toisenlaisia ja niissä pitäisi tehdä ero "huoltotodisteen" ja "käyttöönluovutuksen" välillä.
- Osassa 145 tarkoitettua "huollosta luovuttamisen" mallia olisi työstettävä lisää ja osassa M tarkoitettu "luovuttaminen lentokelpoisena käyttöön" olisi määriteltävä nykyistä täsmällisemmin.

(11) **Alankomaiden siviili-ilmailuviranomainen, Itävallan liikenneministeriö ja Walter Gessky (EASA-komitean itävaltalainen jäsen)** katsoivat, että NPA:sta olisi pitänyt luopua kokonaan tai että se olisi pitänyt rajoittaa ainoastaan AMC-/GM-aineistoon. Ne hylkäsivät CRD:ssä esitetyn ehdotuksen seuraavista syistä:

- Myönteinen turvallisuusvaikutus on hyvin rajallinen, ja samalla teollisuuteen kohdistuu suuri byrokraattinen ja hallinnollinen rasite.
- Lopullinen huoltotodiste muuttaa CAMO:iden ja osan 145 organisaatioiden nykyistä vastuunjakoa erityisesti huoltotoimintojen koordinoinnin alalla. CAMO:iden vastuu siirtyy osan 145 mukaiselle organisaatiolle.
- Lopullisella huoltotodisteella luodaan lentäjälle harhakuva turvallisuudesta, koska hän ei aina tiedä (tai hänen ei ole tarpeen tietää), mitä huoltotoimenpiteitä on tilattu.
- Jos ilma-alus ei osallistu kaupalliseen lentoliikenteeseen, ehdotus voi aiheuttaa lentäjälle sekaannusvaaran etenkin siinä tapauksessa, että huolto on suoritettu sekä osan 145 että luvun F mukaisesti hyväksytyssä huolto-organisaatiossa. Tässä tapauksessa ei ehkä aina ole saatavilla lopullista huoltotodistetta.

Alankomaiden siviili-ilmailuviranomainen, Itävallan liikenneministeriö ja Walter Gessky ehdottavat, että muutoksista luovutaan.

(12) **Tanskan siviili-ilmailuviranomainen** katsoo, että NPA olisi pitänyt peruuttaa kokonaan tai että se olisi pitänyt rajoittaa ainoastaan AMC-/GM-aineistoon. Se hylkäsi CRD:ssä esitetyn ehdotuksen seuraavista syistä:

- Ehdotus pikemminkin mutkistaa kuin selkeyttää nykyisiä järjestelmiä.
- Myönteinen turvallisuusvaikutus on hyvin rajallinen, ja samalla teollisuuteen kohdistuu suuri byrokraattinen ja hallinnollinen rasite. Sen syyt ovat uudet menettelyt ja asiakirjat sekä organisaatioille aiheutuva valtava täytäntöönpanourakka.
- Lopullisella huoltotodisteella muutetaan CAMO:iden ja osan 145 organisaatioiden nykyistä vastuunjakoa erityisesti huoltotoimintojen koordinoinnin osalta. CAMO:n vastuu siirtyy osan 145 mukaiselle organisaatiolle.
- Lentäjä voi saada huoltotodisteesta sen käsityksen, että ilma-alus on lentokelpoinen, jos hän ei tiedä, että lisäksi vaaditaan lopullinen huoltotodiste.

Tanskan siviili-ilmailuviranomainen ehdottaa, että ainoastaan nykyistä AMC-/GM-aineistoa tarkistettaisiin huoltotodisteen käsitteen tulkinnan selkeyttämiseksi.

(13) **Ruotsin siviili-ilmailuviranomainen** hylkäsi CRD:ssä esitetyn ehdotuksen seuraavista syistä:

- Ehdotuksessa tehdään käyttöönluovutuksen käsitteestä suurempi ja monimutkaisempi ongelma kuin se todellisuudessa onkaan ja esitetään siitä vielä erilaisia versioita.
- Kaikki lentotoiminnan harjoittajat velvoitetaan kehittämään tekninen matkapäiväkirjajärjestelmä ja huoltotodiste (CRS), vaikka ne käyttäisivät vain yhtä huolto-organisaatiota kerrallaan.
- Kaikki lentotoiminnan harjoittajat velvoitetaan muuttamaan teknistä matkapäiväkirjajärjestelmäänsä vain siksi, että muutama toimija on päättänyt kehittää toisenlaisen järjestelmän.
- Kaikki huolto-organisaatiot joutuvat muuttamaan menettelyjään ja kouluttamaan henkilöstöään. Tämä aiheuttaa kustannuksia, mutta ei lisää turvallisuutta.

- Jos jotkin CAMO:t / lentotoiminnan harjoittajat haluavat käyttää samaan huoltotapahtumaan useampaa kuin yhtä huolto-organisaatiota, niiden on otettava siitä täysi vastuu. Nykyinen lainsäädäntöjärjestelmä on riittävän joustava useamman kuin yhden huolto-organisaation käytön järjestämiseen samassa huoltotapahtumassa.
- Ehdotus hämärtää CAMO:n ja osan 145 mukaisen organisaation nykyistä, selkeää vastuunjakoja. Se poistaa "selkeän työtilauksen mallin".
- Osan 145 mukaisen organisaation on vaikea koordinoida huoltoa, koska sillä ei ole tietoa huoltosopimuksista / ne eivät ole sen saatavilla.
- Useimmat valtuutetut huoltotodisteen antajat joutuvat antamaan paljon tarpeettomia allekirjoituksia, ja heille voi olla epäselvää, mitä he oikeastaan allekirjoituksellaan todistavat. Allekirjoituksen arvo ja tarkoitus hämärtyvät.
- Sekä kaupallisessa lentoliikenteessä että ei-kaupallisessa lentoliikenteessä olevia ilma-aluksia huoltavalla osan 145 mukaisella organisaatiolla on oltava kaksi huoltotodistejärjestelmää.
- Miten koordinoituvastuu määritellään tilanteessa, jossa "itsenäisellä" CAMO:lla on sopimus M.A.201(i) kohdan vaatimukset täyttävän lentotoiminnan harjoittajan kanssa ja lentotoiminnan harjoittajalla puolestaan sopimuksia osan 145 ja luvun F mukaisesti hyväksytyjen huolto-organisaatioiden kanssa?
- Mitä menettelyä huoltotodisteen antamisessa on noudatettava silloin, kun M.A.201(i) kohdan vaatimukset täyttävällä lentotoiminnan harjoittajalla, joka käyttää huoltotodisteen ja lopullisen huoltotodisteen sisältävää teknistä matkapäiväkirjajärjestelmää, on sopimuksia osan 145 ja luvun F mukaisesti hyväksytyjen huolto-organisaatioiden kanssa?

Ruotsin siviili-ilmailuviranomainen ehdottaa, että rajoituttaisiin täsmentämään CAMO:n / lentotoiminnan harjoittajan vastuualueita M.A.708 kohdassa.

(14) **Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomainen** vastustaa CRD:ssä esitettyä ehdotusta seuraavista syistä:

- Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomainen ei näe tällä osa-alueella mitään yksittäistä turvallisuusongelmaa, joka vaatisi viraston toimenpiteitä.
- Ehdotus mutkistaa työkäytäntöjä osan 145 mukaisessa organisaatiossa ja johtaa tarpeettomaan byrokratiaan ja epämääräisiin turvallisuushyötyihin.
- Se mutkistaa CAMO:n ja sen käyttämän osan 145 mukaisen organisaation välistä suhdetta ja hämärtää niiden vastuunjakoja.
- Lopullista huoltotodistetta ei tulisi pitää 145.A.50 kohdassa tarkoitettuna huoltotodisteena, koska kyseessä on hallinnollinen tehtävä, joka ei kuulu asetuksen (EY) N:o 2042/2003 2 artiklassa esitetyn huollon määritelmän soveltamisalaan.
- Ehdotuksessa ei sallita luokkaan A kuuluvien huoltotodisteiden antajien allekirjoittaa lopullisia huoltotodisteita, jos huoltoon on osallistunut muitakin henkilöitä. Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomainen ehdottaa eron tekemistä määräaikaisen linjahuollon ja pelkän vikojen korjauksen välillä. Tässä tapauksessa luokkaan A kuuluva valtuutettu huoltohenkilöstö voisi antaa lopullisen huoltotodisteen, vaikka huolto olisikin toisen henkilön tekemä.

- Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomainen ei hyväksy, että ilma-alusta huoltavat B-, C- ja D-luokan kelpuutuksen saaneet organisaatiot voivat antaa huoltotodisteen koko ilma-aluksesta, vaan katsoo, että tässä olisi käytettävä lomaketta 1.
- AMC-aineiston 145.A.50 kohtaan sisältyvät esimerkit teknisestä matkapäiväkirjasta eivät ole paikkansapitäviä, koska ne eivät sisällä esimerkiksi sarjanumeroitujen komponenttien viitetietoja. Tämä voi johtaa siihen käsitykseen, että esimerkeissä mainitut alat ovat riittäviä.

(15) **Yksi henkilö** on hylännyt CRD:ssä esitetyn ehdotuksen seuraavista syistä:

- Ehdotus sisältää kaksi erityyppistä mutta sanamuodoltaan miltei samanlaista todisteenantotapaa (huoltotodiste ja lopullinen huoltotodiste).
- Lopullisen huoltotodisteen allekirjoittava henkilö ei ota vastuuta muiden huoltotodisteiden kattamasta työstä.
- On epä johdonmukaista, että ehdotuksessa sallitaan päivittäisen tarkastuksen hyväksyminen lopullisen huoltotodisteen antamisen jälkeen toista lopullista huoltotodistetta antamatta.

Hän ehdottaa jompaakumpaa seuraavista vaihtoehdoista:

- Lopullisesta huoltotodisteesta luopuminen ja sen korvaaminen tekniseen matkapäiväkirjaan tehtävällä merkinnällä, jonka mukaan huolto on suoritettu ja/tai lupakirjan saanut/valtuutettu/hyväksytty henkilöstö on siirtänyt sen asianmukaisesti myöhempään ajankohtaan ja jonka mukaan ilma-aluksella on turvallista lentää. Tähän riittäisi yksi ainoa huoltotodistemerkintä, jossa on kaksi allekirjoitusta (B1 ja B2).
- Jos lopullinen huoltotodiste säilytetään, siinä tulisi olla kaksi allekirjoitusta (B1 ja B2), jotta sillä voitaisiin todistaa ja ottaa vastuu kaikista tehtävistä.

Henkilö ehdottaa, että B2-huoltotodisteiden antajat osallistuisivat päivittäisten tarkastusten hyväksymiseen.

(16) **Kaksi henkilöä** hylkäsi CRD:ssä esitetyn ehdotuksen seuraavista syistä:

- Ehdotus tukee lentotoiminnan harjoittajia mutta heikentää turvallisuutta, koska siinä sallitaan huollon teettäminen alihankintana.
- Alihankinta edistää vain tiettyihin huoltotöihin erikoistuneiden huolto-organisaatioiden käyttöä, jolloin valtuutetun huoltohenkilöstön on vaikea saada koko ilma-aluksesta sellaista tietoa ja kokemusta, jota vaadittaisiin lupakirjan saamiseksi.

(17) **Yksi henkilö** ei hyväksynyt, että lopullisen huoltotodisteen (CRS) antaa yksi ainoa henkilö, vaikka hän ei välttämättä ole osallistunut huoltotoimenpiteiden suorittamiseen ja vaikka osa työstä ei edes kuulu hänen lupakirjansa alaan.

(18) **Yksi henkilö** katsoi, ettei CRD-ehdotusta tarvita, koska kaikkia siinä tarkasteltuja ongelma-alueita on jo käsitelty ja kehitetty edelleen siinä määrin, että ne ovat muodostuneet päivittäisiksi rutiineiksi ilmailualalla.

- (19) **Yksi henkilö** huomautti, että ehdotus vapauttaisi ilma-aluksen huollosta vastaavat henkilöt vastuusta.

Muita huomautuksia:

- (20) **Association of Dutch Aviation Technicians (NVL)** tiedusteli, sisältykö CRD-ehdotukseen 66.A.20 kohdan 3 kohdassa tarkoitettujen B2-oikeuksien laajentaminen (NPA 2007-07).

Virasto huomauttaa, että CRD ei sisällä tätä muutosta, koska komissio ei ole vielä muodollisesti hyväksynyt sitä. B2-oikeuksien laajentamista käsitellään osana lausunnon 05/2009 hyväksymisprosessia.

- (21) **Yksi henkilö** pyysi, että Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomainen palaisi ilma-aluksen huoltolupakirjan myöntämisessä täysimittaiseen suulliseen tutkintoon.

Virasto huomauttaa, ettei tämä ole mahdollista EU:n nykyisten säännösten puitteissa.

- (22) **Yksi henkilö** esitti asiakirjasta CRD 2007-09 virheellisen huomautuksen, joka koski itse asiassa asiakirjaa NPA 2010-09. Huomautus liittyi käsitteisiin "hankinta" ja "alihankinta".

- (23) **Yksi henkilö huomautti seuraavaa:**

- Hän kannatti ilma-alusten käyttöönluovutustavan yhdenmukaistamista.
- Hän kannatti usean todisteen antamiseen perustuvaa mallia, koska siinä vastuu on kokonaan huoltotodisteen antavalla henkilöllä.
- Hän mainitsi, että etenkin laajoissa ja monimutkaisissa huoltotöissä yhden ainoan todisteen malli mahdollistaa huoltotodisteen antamisen näkemättä tai tietämättä lainkaan, mitä toimenpiteitä ilma-alukselle on tehty, ja lisää epäpätevän henkilöstön suorittaman huollon todennäköisyyttä.
- Hän ei missään tapauksessa hyväksynyt käytäntöä, jossa yrityksen valtuuttamat henkilöt hyväksyvät useita huoltotöitä ilman lupakirjaa.