



AZ EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

06/2010. SZ. VÉLEMÉNYE

Kelt: 2010. november 29.

a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló 2042/2003/EK bizottsági rendelet módosításának lehetőségéről

145. rész – egyesített és többpéldányos üzemképességet tanúsító nyilatkozat

I. Bevezetés

1. Jelen Vélemény célja az Ügynökség álláspontjának tisztázása a „145. rész szerinti egyesített és többpéldányos üzemképességet tanúsító nyilatkozat” kiadásával kapcsolatos 2042/2003/EK¹ Közösségi Rendelet módosításának lehetőségével kapcsolatosan. Jelen szabályalkotási tevékenység okait lentebb ismertetjük.
2. A Vélemény az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: Ügynökség) Igazgatótanácsa² által a 216/2008/EK³ sz. rendelet (a továbbiakban: Alaprendelet) 19. cikkelyének rendelkezéseiben meghatározott eljárást követően lett elfogadva.
3. A 2042/2003/EK Közösségi Rendelet II. Függelék 145.A.50(a) bekezdése kimondja: „Az üzemképességet tanúsító nyilatkozatot megfelelően felhatalmazott igazoló személy adja ki a szervezet nevében, miután ellenőrizte, hogy a szervezet valamennyi előírt karbantartást megfelelően, a 145.A.70 bekezdésben részletezett eljárások alapján végzett el, figyelembe véve a 145.A.45 pontban meghatározott karbantartási adatok hozzáférhetőségét, valamint hogy nem állnak fenn az előírásoktól való, a repülésbiztonságot közismerten veszélyeztető eltérések.”

Ezenfelül a 145.A.50(b) bekezdés kimondja, hogy „Bármely karbantartás elvégzését követően a repülés előtt üzemképességet tanúsító nyilatkozatot kell kiadni.”

A 145.A.50(b) bekezdés szövegezése az alábbi kétféle módon értelmezhető:

- **1. értelmezés:** Egyetlen üzemképességet tanúsító nyilatkozatot kell kiadni, amely a repülést megelőzően elvégzett minden karbantartásra vonatkozik [mivel a 145.A.50(b) bekezdés szerint „**Az** üzemképességet tanúsító nyilatkozatot...”].
 - **2. értelmezés:** A repülést megelőzően elvégzett karbantartás tetszés szerinti számú karbantartási lépésre bontható [mivel a 145.A.50(b) bekezdés szerint „**Bármely** karbantartás elvégzését követően...”], és minden egyes karbantartási tétellel kapcsolatban üzemképességet tanúsító nyilatkozatot kell kiadni.
4. A rendelet ezen kétértelmősége azt eredményezte, hogy Európában különbözőképpen tanúsítják a légi járművek üzemképességét: egyesített nyilatkozattal, többpéldányos nyilatkozattal és ezek változataival/kombinációjával, amelyek mind megvannak az előnyei és hátrányai, amelyek az alábbiak szerint foglalhatók össze:

¹ 2042/2003/EK (2003. november 20.) bizottsági rendelet a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról. (OJ L 315, 2003. 11. 28., 1. o.). A rendeletet utoljára a 962/2010/EK (2010. október 26.) bizottsági rendelettel módosították (OJ L 281, 2010. 10. 27., 78. o.).

² Az Igazgatótanács döntése a vélemények, igazolások, specifikációk és irányelvek kiadásakor az Ügynökség által alkalmazandó eljárásról. EASA MB 08-2007 (2007. 11. 06.) („Szabályalkotó eljárás”).

³ Az Európai Parlament és Tanács 216/2008/EK (2008. február 20.) sz. rendelete a polgári repülés területére érvényes általános szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi rendelet, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK előírás (OJ L 79, 2008. 03. 19., 1. o.) hatályon kívül helyezéséről. A rendeletet utoljára az Európai Parlament és Tanács 1108/2009/EK (2009. október 21.) rendelete módosította (OJ L 309, 2009. 11. 24., 51. o.).

- **Egyesített üzemképességet tanúsító nyilatkozat:** A légi jármű üzemképességet tanúsító nyilatkozatát egyetlen személy írja alá egy vagy több karbantartási műveletet követően, amelynek végrehajtását a megfelelő jogosítással rendelkező személyzet aláírásával igazolta.
 - Előnyök:
 - A pilóta egyetlen nyilatkozatot kap kézhez, amely tanúsítja, hogy az üzemeltető által megrendelt valamennyi karbantartást elvégezték.
 - Helyes végrehajtás esetén biztosítja, hogy valamennyi karbantartási műveletet megfelelően koordinálták.
 - Hátrányok:
 - Feltételezi, hogy az egypéldányos üzemképességet tanúsító nyilatkozatot aláíró személy (valamint szervezete) rendelkezik a nyilatkozatban felsorolt valamennyi feladat elvégzésére jogosító munkakörrel/jóváhagyással.
 - Valamennyi karbantartási tevékenység felelőssége azon egyetlen személy vállán nyugszik.
 - Nagyon nehéz megvalósítani, ha egy karbantartási eseményben egyszerre több karbantartó szervezet is részt vesz.
- **Többpéldányos üzemképességet tanúsító nyilatkozat:** Több üzemképességet tanúsító nyilatkozatot adnak ki, amelyek mindegyike egy-egy bizonyos karbantartási feladatra vonatkozik.
 - Előnyök:
 - Lehetővé teszi, hogy a szervezetek és az igazoló szakemberek csak azokért a karbantartási feladatokért vállaljanak felelősséget, amelyet személyesen hajtottak végre és igazoltak.
 - Hátrányok:
 - A pilóta több üzemképességet tanúsító nyilatkozatot kap kézhez, így nehezebb ellenőrizni, hogy az üzemeltető által megrendelt valamennyi karbantartást elvégezték-e.
 - Nem térnek ki részletesen a különböző igazoló szakemberek vagy különböző szervezetek között szükséges koordinációs tevékenységekre.

5. Ahhoz, hogy ezekkel a kérdésekkel foglalkozni lehessen, az Ügynökség egy Szabályalkotó munkacsoportot (145.012) hozott létre, valamint felállított egy szövegező csoportot, amelynek tagjai a hatóságok képviselőiből, a légi jármű-karbantartó szakemberek szövetségeinek képviselőiből, az iparág képviselőiből és az EASA szakértőiből kerülnek ki.
6. A csoport feladata a kapcsolódó feladatmeghatározásban (Terms of Reference, ToR) lett leírva, amelyet az Ügynökség honlapján tettek közzé az alábbi címen:
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

Ezen dokumentum kimondta, hogy:

„Európában az üzemképességet tanúsító nyilatkozatoknak kétféle rendszere létezik: egyesített üzemképességet tanúsító nyilatkozat és többpéldányos üzemképességet tanúsító nyilatkozat. Ez félreértésekhez és esetleg repülésbiztonsági problémákhoz vezethet. Ezért az

iparág és a nemzeti légügyi hatóságok képviselői a kérdés tisztázását kérték, hogy lehetőleg csak egyetlen rendszer maradjon.”

7. A 145.012 számú munkacsoport által elvégzett munka azonban olyan következtetésekhez vezetett, hogy nem indokolt csak az egyik rendszer megtartása, mert mindkettőnek megvannak a maga előnyei és hátrányai. Jobb megoldásnak tűnt egy olyan rendszer létrehozása, amely magában foglalja mindkét rendszer előnyeit, ugyanakkor elegendő rugalmasságot nyújt a légijármű-üzemeltetőknek és a karbantartó szervezeteknek. Ennek a rendszernek biztosítania kell, hogy valamennyi feladatot elvégzik és megfelelően koordinálják, és világosan tájékoztatnia kell arról a pilótát ennek megtörténtéről, valamint egyértelmű felelősségi rendet kell biztosítania, ugyanakkor lehetővé kell tennie az olyan jellegzetes eljárásokat, mint a karbantartást tanúsító nyilatkozat kiadása meghibásodás felfedezésekor (pl. roncsolásmentes anyagvizsgálat során), vagy amikor a légijárművet nem jóváhagyott állapotban hagyják (pl. a hajtóművet élettartam-hosszabbítás miatt eltávolítják).

A fentiek – a megfelelés elfogadható módozataival, valamint az útmutató anyagok információival kiegészülve – a gyakorlatban során magasabb szintű összehangolást és a repülésbiztonság javulását eredményeznék.

II. Konzultáció

8. A szöveget előkészítő bizottság javaslatai alapján az Ügynökség 2007. június 28-án kiadta az NPA 2007-09-et (NPA = értesítő tervezett módosításról), amelyet webhelyén az alábbi címen tett közzé: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
9. A 2007. október 28-ai határidőig (amely magában foglalta a kezdeti három hónapos konzultációs időszak egy hónappal történő kitolását) az Ügynökséghez 242 hozzászólás érkezett a nemzeti légügyi hatóságoktól, szakmai szervezetektől és magánvállalatoktól.
10. Az NPA külsős partnerekkel történő megvitatása során érkezett hozzászólások azt mutatták, hogy a nemzeti hatóságok és az érdekelt felek komoly aggodalmat mutatnak az NPA-ban javasolt elképzelés összetettsége és jelentősége miatt.
11. Ezen aggodalmak megvizsgálása érdekében létrejött egy felülvizsgáló csoport, mely az NPA-t szövegező munkacsoport tagjaiból, a Szabványosítási Osztály (EASA) egyik szakértőjéből, valamint az Európai Regionális Légitársaságok Szövetsége (European Regional Airlines Association, ERA) képviselőjében egy iparági szakértőből állt. A csoport célja a vonatkozó CRD (Comment Response Document, hozzászólásokra adott válaszokat tartalmazó dokumentum) elkészítése volt.
12. A hozzászólások áttekintését követően a csoport a feladat célkitűzéseinek fenntartása mellett a javasolt elképzelés jelentős egyszerűsítése mellett döntött. A változtatások az alábbiakban foglalhatók össze:
 - a. Az NPA-ban javasolt elképzelést, amely három különböző bizonyítvány [Karbantartás-végrehajtást tanúsító nyilatkozat (Maintenance Release Certificate, MRC), Karbantartóbázison végzett karbantartás-végrehajtást tanúsító nyilatkozat (Base Maintenance Release Certificate, BMRC), valamint Üzemképességet tanúsító nyilatkozat (Certificate of Release into Service, CRS)] kiadásával járt volna, egy sokkal egyszerűbb elgondolás váltotta fel, melynek alap gondolata egy vagy több

üzemképességet tanúsító nyilatkozat és egy végső üzemképességet tanúsító nyilatkozat kiadása volt. Részletesebben:

1. Üzemképességet tanúsító nyilatkozatok (Certificates of Release to Service, CRS):

- A karbantartásban érintett, a 145. rész szerint engedélyezett minden egyes szervezet kiállíthatná.
- Céljuk az adott szervezet által elvégzett karbantartás igazolása lenne, következésképpen csak megfelelő szakszolgálati engedély-kategóriával és típus-/típuscsoport-jogosítással rendelkező igazoló szakember adhatná ki.
- Az M rész G szakasza szerint engedélyezett szervezet (folyamatos légi alkalmasság-kezelő szervezet, Continued Airworthiness Management Organization, CAMO) eldönthetné, hogy egy olyan műszaki naplót használ, ahol minden feladatról tanúsító nyilatkozat készül, vagy inkább egy olyat, ahol a feladatokat aláírják, majd az egészről együtt, feladatcsoportként készül egy tanúsító nyilatkozat.
- A tanúsító nyilatkozatokat akkor is ki lehetne adni, amikor az előírásoktól való eltérést találnak (például egy D1 besorolású szervezet által elvégzett roncsolásmentes anyagvizsgálat, ahol repedéseket találtak), vagy ha a légijármű repülésre alkalmatlan állapotba került (például a munkaszakaszok sorrendje miatt a hajtóműveket élettartam-hosszabbítás miatt le kell szerelni), feltéve, hogy a munkát a CRS-ben rögzítik, és arról a CAMO-t megfelelően tájékoztatják.

Mindazonáltal valamennyi ilyen előírásoktól való eltérést vagy jóvá nem hagyott konfigurációt végül a vonatkozó CRS-sel ki kell javítani, vagy megfelelő módon későbbi időpontra kell halasztani.

- A nyilatkozatot kiállító szakszemélyzet teljes felelősséget vállalna az általuk kiadott üzemképességet tanúsító nyilatkozatban foglalt karbantartási munkákra és elhalasztott munkafolyamatokra.

2. Végső üzemképességet tanúsító nyilatkozat (Final Certificate of Release to Service, végső CRS):

- A CAMO által kijelölt, a 145. rész szerint engedélyezett szervezet állítaná ki.
- Célja annak igazolása és a pilóták tájékoztatása lenne, hogy a CAMO által megrendelt összes karbantartást elvégezték vagy megfelelően elhalasztották. Nem szolgálna azonban az elvégzett karbantartás vagy az elhalasztott elemek igazolására, mivel ez már megtörtént a vonatkozó, fent ismertetett CRS-sel. Ez lenne az oka annak, hogy például egy B1 igazolásokat kiállítani jogosult, a megfelelő típus-/típuscsoport-jogosítással rendelkező szakember miért tudna a forgalmi vagy bázison végzett karbantartásra kiterjedő végső CRS-t kiállítani.
- Következésképpen a végső CRS-t kiállító szakember teljes egészében a 145. rész szerint engedélyezett egyes szervezetek által kiállított CRS-re, valamint a CAMO által felállított és a CAMO és a 145. rész szerint engedélyezett szervezet között létrejött szerződés feltételeiben rögzített eljárások alapján elvégzett koordinációra hagyatkozna.

- b. A CRS-ben és a végső CRS-ben található tanúsító nyilatkozat tartalma megegyezett a jelen szabályozásban találhatóval.

- c. Az NPA-ban a tanúsítási folyamat jobb bemutatása és műszakinapló-minták biztosítása érdekében bevezetett 145.A.50 útmutató kikerült a tervezetből az alábbiak miatt:
1. Az újonnan javasolt rendszer sokkal egyszerűbb, ami szükségtelessé teszi az útmutatót a tanúsítási folyamathoz.
 2. A műszakinapló-minták mint a megfelelés elfogadható módozatait (Acceptable Means of Compliance, AMC) bemutató anyagok az M részbe (az üzemeltető felelőssége) lettek áthelyezve az AMC M.A.306(a) pont alá. Emellett az AMC 145.A.50 útmutató tartalmaz arról, hogy egy a 145. rész szerint engedélyezett szervezet miként töltheti ki az üzemeltető műszaki naplóját.
- d. Elvetették az elsődleges karbantartó szervezet (Primary Maintenance Organization, PMO) fogalmát, amely eredetileg az NPA-ban jelent meg. Ehelyett az M.A.708(b)7, valamint az AMC M.A.708(b)7 pont kihangsúlyozza, hogy a koordináció felelőssége a folyamatos légialkalmasság-kezelő szervezetet (CAMO) terheli. Ezt az AMC M.A.306(a)3 pontban is tisztázták.
- e. Az AMC M.A.306(a)3 pontban tisztázták, hogy annak ellenére, hogy egy a 145. rész szerint engedélyezett szervezet által kiállított végső üzemképességet tanúsító nyilatkozat igazolja, hogy a CAMO által megrendelt valamennyi karbantartást elvégezték vagy megfelelően elhalasztották, ez nem feltétlenül jelenti a légi jármű adott pillanatban való légi alkalmasságát. Továbbra is a CAMO a felelős az adott légi jármű légi alkalmasságáért, valamint annak biztosításáért, hogy a repülés előtt valamennyi folyamatos légi alkalmassági követelmény teljesüljön. Ez az M.A.306(a)3 pontban megkövetelt karbantartás-igazolás célja.
- f. Az NPA 145.A.55 pontjában („Karbantartási feljegyzések”) javasolt változtatásokat az egyszerűbb tanúsítási folyamat és a PMO megszüntetése miatt törölték.
- g. Annak érdekében, hogy az érintett érdekelt felek és illetékes hatóságok elegendő időt kapjanak, a hatálybelépés javasolt időpontja a rendeletnek az Európai Unió Közlönyében történő közzétételét követő év volt.
13. Az Ügynökség ezeket a javasolt változtatásokat, valamint az NPA külsős partnerekkel történő konzultációja során érkezett valamennyi hozzászólásra adott választ 2010. augusztus 5-én, CRD 2007-09 számon adta ki. A CRD az Ügynökség honlapján érhető el az alábbi címen: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
14. A CRD 2007-09 kiadását követően az Ügynökség 2010. szeptember 30-án munkamegbeszélésre hívta az érintetteket Kölnbe, hogy elmagyarázza a dokumentum tartalmát, illetve segítséget nyújtson az érdekelt feleknek a javaslat megértésében, mielőtt benyújtják reakcióikat. A munkamegbeszélés során többek között az alábbi visszajelzések érkeztek:
- Egyes illetékes hatóságok kérték a CRD-re adható válaszadási időszak meghosszabbítását, hogy több idejük legyen mérlegelni a munkamegbeszélésen kapott információkat. Az Ügynökség beleegyezett, hogy a szokásos kéthónapos válaszadási időszakot további három héttel, 2010. október 26-ig meghosszabbítsa.
 - Több illetékes hatóság, karbantartó szervezet és légitársasági szövetség továbbra is ellenezte a javasolt, különösen a végső CRS-sel kapcsolatos elképzelést, amelyet ők úgy értelmeztek, mint a felelősségek átruházását az Üzemeltetőről/CAMO-ról a 145. rész szerint engedélyezett szervezetre.

- Világossá vált, hogy további munka szükséges az Üzemeltető/CAMO felelősségének tisztázásához, ami az Ügynökség elképzelése szerint a jövőbeni szabályalkotási folyamat részét képezi majd (M.029 számú feladat, a tervek szerint 2011-ben indul).
15. A CRD 2007-09 külső partnerekkel történő tanácskozásának eredményeként – amely 2010. október 26-án ért véget – az alábbi felektől érkeztek reakciók:
- öt illetékes hatóság: az Osztrák Közlekedési Minisztérium, a Dán Polgári Légügyi Hatóság, a Holland Polgári Légügyi Hatóság, a Svéd Polgári Légügyi Hatóság és az Egyesült Királyság Polgári Légügyi Hatósága.
 - 11 szervezet és szövetség: Aerlyper, Repülőmérnökök Nemzetközi Szövetsége (Aircraft Engineers International, AEI), Holland Repülőszerelők és Repülőműszerészek Szövetsége (NVL), Európai Légitársaságok Szövetsége (Association of European Airlines, AEA), Szakszolgálati Engedéllyel Rendelkező Repülőmérnökök Szövetsége (Association of Licensed Aircraft Engineers, ALAE, UK), Baines Simmons Limited, Légiszállítók Nemzetközi Szövetsége (International Air Carrier Association, IACA), KLM Műszaki és Karbantartó Osztály, Nayak Aircraft Service NL, Szakszolgálati Engedéllyel Rendelkező Norvég Repülőmérnökök Egyesülete (NFO), valamint Transavia.com.
 - 89 magánszemély (a legtöbben szakszolgálati engedéllyel rendelkező karbantartó szakemberek).

Valamennyi reakció részletesen megtalálható a Függelékben.

III. Az Ügynökség véleményének tartalma

a. Irányelvi megfontolások

16. Jelen vélemény a lehető legnagyobb mértékben figyelembe veszi a konzultációban részt vevő és a CRD-re reagáló számos érdekelt fél és nemzeti hatóság által adott javaslatokat.
17. Az Ügynökség itt jegyzi meg, hogy a légitársaság-karbantartó szakemberek és légitársaság-karbantartó szakszolgálati engedélyesek (mind szervezeti tagok, mind magánszemélyek) közössége által adott visszajelzések egyértelműen támogatták a javasolt CRD-t.
18. Mindazonáltal, noha a javasolt CRD-re negatív visszajelzést adó érdekelt felek és illetékes hatóságok száma az NPA-hoz viszonyítva jelentősen csökkent, ezek a visszajelzések azt mutatják (lásd a jelen véleményhez tartozó Függelék), hogy az alábbi érdekelt felek és illetékes hatóságok még mindig ellenzik a javaslatot:
 - Illetékes hatóságok: az Egyesült Királyság Polgári Légügyi Hatósága, Holland Polgári Légügyi Hatóság, Dán Polgári Légügyi Hatóság, Svéd Polgári Légügyi Hatóság, valamint az Osztrák Közlekedési Minisztérium.
 - Légitársasági szövetségek: az Európai Légitársaságok Szövetsége (Association of European Airlines, AEA), valamint a Légiszállítók Nemzetközi Szövetsége (International Air Carrier Association, IACA).
 - Önálló légitársaságok: Transavia.com.
 - Karbantartó szervezetek: KLM Műszaki és Karbantartó Osztály, valamint Nanyang Aircraft Service NL.
 - Oktató/tanácsadó szervezetek: Baines & Simmons Limited.
 - Néhány magánszemély.
19. Jelen visszajelzés az alábbi fő gondokat emeli ki:
 - Sokan úgy érzik, hogy a feladatot repülésbiztonsági szempontból semmi nem igazolja, és nincs is szükség a feladatra.
 - Sokan úgy érzik, hogy jelentős lesz az iparágra gyakorolt hatása, mert az eljárások és dokumentumok módosítását, valamint képzések nyújtását teszi szükségessé.
 - Sokan úgy érzik, hogy a CAMO néhány felelőssége (főleg a koordinációs funkció és a végső CRS kiadása) a karbantartó szervezetre lett áthárítva. Emellett a végső CRS használat megkérdőjeleződött.
 - Külön eljárásokat kellett volna kidolgozni a forgalmi és a bázison történő karbantartásra.
 - Szükséges az M rész további tisztázása, különösen:
 - A CAMO felelősségi köre és eljárásai.
 - A „karbantartás-igazolás” kiadása, frissítése és elosztása.

- o A CRS, a végső CRS és a „karbantartás-igazolás” közötti különbségek, valamint a légi jármű karbantartásához/légi alkalmasságához fűződő viszonyuk.
20. Az Ügynökség az egyes érdekelt felek és illetékes hatóságok által kinyilvánítottakkal ellentétben azon a véleményen van, hogy egy szabályalkotói folyamat a repülésbiztonság javítása érdekében még akkor is elfogadható, ha nincsenek adatok a témához szorosan köthető repülésbiztonsági eseményekről. A szabályalkotói tevékenységet nem csak a balesetek teszik szükségessé: akkor is kezdeményezhető, ha az érdekelt felek és illetékes hatóságok által adott visszajelzések azt mutatják, hogy ugyanazon követelménynek nagyon eltérő értelmezései léteznek, és közülük egyesek éppen a szabályozó szándékával ellentétesek. Nyilvánvalóan ez az a helyzet, amikor a szabályozás nem egyértelmű, vagy nem áll rendelkezésre útmutató anyag.
21. Amint azt a feladatmeghatározás mutatja, jelen konkrét esetben a feladatot az érdekelt felek és illetékes hatóságok kérésére hívták életre. Ugyanakkor az NPA és a CRD konzultációs szakasza során beérkezett és a 2010. szeptember 30-ai munkamegbeszélésen kapott hozzászólások, valamint az Ügynökség és az illetékes hatóságok között a közelmúltban lezajlott szabványosítási konferenciákon lefolytatott egyeztetések mind azt mutatták az Ügynökségnek, hogy a 145. rész és a CAMO felelősségi köreivel és a tanúsítványt kiadó személyeknek a karbantartás jóváhagyása tekintetében történő számonkérhetőségével kapcsolatosan még mindig nagy számú félreértelmezés fordult elő, valamint sok az olyan terület, ahol a szabályozás nem teljesen következetes vagy pontos.
22. Emellett az Ügynökség birtokába került (az Egyesült Királyság Légiközlekedési Baleset-kivizsgáló Szervezete által kiadott) 9/2010 AAIB közlemény, amely egy 2009. január 12-én a G-EZJK lajstromjelű Boeing 737-essel bekövetkezett súlyos repülőeseménnyel kapcsolatos. Az esemény egy olyan folyamatot követően történt, amikor az üzemeltető visszaadott egy korábban lízingelt légi járművet, és ahol az üzemeltető és a karbantartóbázis számos szerződést kötött harmadik felekkel, hogy a kapcsolódó karbantartásokat mint különálló munkacsomagokat végezzék el és felügyeljék. A kérdéses AAIB közleményben megfogalmazott egyéb repülésbiztonsági javaslat mellett a 2010-072 számú repülésbiztonsági javaslat azt javasolja az Ügynökségnek, hogy vizsgálja felül az OPS1 M. része és a 145. rész szabályozásait és útmutatását annak biztosítása érdekében, hogy azok megfelelően kezeljék az összetett, többszereplős, alvállalkozókat bevonó karbantartói és üzemeltetési megállapodásokat. A javaslat emellett felhívja a figyelmet az általános szervezeti struktúra, a kapcsolódási felületek, eljárások, szerepkörök, felelősségi körök és a kulcsfontosságú szakszemélyzet képzése/illetékességi köre valamennyi alvállalkozói szinten történő felmérésének szükségességére.
23. Ez alátámasztotta az Ügynökség azon véleményét, hogy ezen a területen szabályalkotói intézkedésekre volt és van szükség.
24. Az Ügynökség emellett hiszi, hogy minden szabályalkotói intézkedésnek hatása van – amelyet a lehető legnagyobb mértékben csökkenteni kell. Tény, hogy szinte minden szabályozásváltoztatással együtt jár az eljárások és dokumentumok módosítása, valamint a képzés szükségessége, azonban ezen hatást a szabályalkotói intézkedés előnyei ellensúlyozni hivatottak.
25. Jelen feladattal kapcsolatban az Ügynökség továbbra is azon a véleményen van, hogy a CRD-ben javasolt szöveg az alábbi előnyökkel jár:

- Egyértelmű felelősségi rend:
 - Karbantartási bizonyítvány (Certification of Maintenance, CRS): A 145. rész szerint engedélyezett valamennyi szervezet igazolja a saját munkáját, és felelősséget vállal érte egy CRS kiadásával, még olyan esetekben is, amikor a munka nem teljes, vagy a légi járművet repülésre alkalmatlan állapotban hagyták. Ez tovább részletezhető úgy, hogy minden igazoló szakember saját munkáját igazolja (saját CRS-t állít ki).
 - A légi jármű végső átadása a pilótának (végső CRS):
 - Kizárólag a CAMO által megrendelt karbantartással kapcsolatban.
 - Az elvégzett karbantartás CRS-sel tanúsított igazolásán alapul.
 - A légi jármű légi alkalmassága és a koordinációs eljárások meghatározása továbbra is a CAMO felelőssége.
- Egy munka igazolása olyankor is lehetséges, amikor az előírásoktól való eltérést találtak (pl. egy D1 besorolású szervezet által elvégzett roncsolásmentes anyagvizsgálat, ahol repedéseket találtak), vagy ha a légi járművet repülésre alkalmatlan állapotban hagyják (pl. a munkaszakaszok sorrendje miatt a hajtóműveket élettartam-hosszabbítás miatt le kell szerelni).
- A pilóta egyetlen bizonyítványt (a végső CRS-t) kap kézhez, amelyből kitűnik, hogy az üzemeltető által megrendelt valamennyi karbantartást elvégezték.
- Megfelelő végrehajtás esetén biztosítania kell, hogy valamennyi karbantartási tevékenységet megfelelően koordináltak.

26. Az Ügynökség emellett intézkedéseket javasolt a CRD-re való átállás idejére, amelyek csökkenthetik az érdekelt felekre és az illetékes hatóságokra gyakorolt hatást.

b. Következtetések

27. Az Ügynökség ezért azon a véleményen van, hogy szabályalkotás szükséges az egy- és többpéldányos üzemképességet tanúsító nyilatkozat kérdésének rendezésére, és a CRD javaslat teljesítette ezen célkitűzést. Ugyanakkor a beérkezett hozzászólásokat figyelembe véve az Ügynökség tisztában van vele, hogy javaslatát tovább kell finomítani. Emellett az AAIB által a 9/2010 sz. közleményben kiadott 2010-072 sz. Repülésbiztonsági javaslat bemutatta, hogy ezen feladat nem mindig elégséges egyes kérdések rendezésére. A CAMO felelősségi köreit és azok viszonyát a légi jármű légi alkalmasságához valóban nem említi a javaslat. Ennek tisztázása szükséges. A CAMO felelősségének kérdéskörével a tervek szerint a szabályalkotói programban található M.029 feladat foglalkozik majd, amely a tervek szerint 2011-ben kezdődik el. Következésképpen az Ügynökség úgy döntött, hogy ezen két összetartozó tevékenységet összevonja.

28. Következésképpen az Ügynökség végső véleménye az alábbi:

- **Lezárja a 145.012 sz. feladatot jelen szakaszában, a jelenlegi szabályozások vagy a megfelelés elfogadható módozatai/útmutató anyagok (Acceptable Means of Compliance/Guidance Material, AMC/GM) bármely megváltoztatására tett javaslat nélkül.**

- **A 9/2010 sz. közleményben foglalt 2010-072 sz. AAIB Repülésbiztonsági ajánlás értelmében a 145.012 sz. feladatban szerzett tapasztalatok felhasználásával a 2011-ben kezdődő M.029 feladat hatálya kibővítendő az alábbiak egyidejű megválaszolására:**
 - **a CAMO-k és a 145. rész szerint engedélyezett szervezetek felelősségi körei, valamint**
 - **a karbantartás, a koordináció, a légi jármű üzemképességet tanúsító nyilatkozat és a légi alkalmasság megállapításának eljárásai.**

IV. A szabályozóra kifejtett hatás felmérése

29. Mivel a jelen vélemény a jelenlegi szabályozás vagy AMC/GM semmilyen változtatását nem javasolja, nincs kapcsolódó hatás.

Köln, 2010. november 29.

P. GOUDOU
Vezérigazgató

FÜGGELÉK: a CRD 2007-09-re adott reakciók**A javasolt módosításokat támogató reakciók:**

- (1) **A Repülőmérnökök Nemzetközi Szövetsége (Aircraft Engineers International, AEI), a Holland Repülőszereplők és Repülőműszerészek Szövetsége (Association of Dutch Aviation Technicians, NVLT), a Szakszolgálati Engedéllyel Rendelkező Repülőmérnökök Szövetsége (Association of Licensed Aircraft Engineers, ALAE, Egyesült Királyság), a Szakszolgálati Engedéllyel Rendelkező Norvég Repülőmérnökök Egyesülete (Norwegian Union of Licensed Engineers (NFO), valamint 89-ből 75 magánszemély (a legtöbben közülük szakszolgálati engedéllyel rendelkező karbantartó szakemberek)** támogatja a CRD 2007-09-ben javasolt szöveg tartalmát. Az alábbi okokat emelték ki:
- A javaslat eltörli a jelenlegi szabályozás nem egyértelmű rendelkezéseit, és elősegíti a tanúsítási eljárások összehangolását, amire a jelenlegi, kiszervezett és harmadik fél által végzett karbantartások számának növekedésével járó trendek ismeretében különösen nagy szükség van.
 - A javaslat egyértelműen meghatározza a felelősségi köröket.
 - A javaslat nem ütközik a CAMO felügyeleti felelősségével.
 - A légi jármű karbantartási állapota nyilvánvalóvá válik a repülőszemélyzet számára.
 - A javaslat javítja a repülésbiztonságot.

A javasolt módosításokban apróbb változtatásokat kérő reakciók:

- (2) **A Holland Repülőszereplők és Repülőműszerészek Szövetsége (NVLT)** néhány kisebb szóhasználati javaslat mellett az alábbiakat javasolta:
- Az AMC 145.A.50(b)1 rendelkezéseinek további tisztázása érdekében a végső CRS kiadásakor a légi járművet a karbantartást követően „üzembe helyezésre késznek” kell tekinteni.
 - A végső CRS-t kiadó igazoló szakembernek kezeskednie kell azért, hogy valamennyi karbantartásra felterjesztett hibát a megfelelő jogosítással rendelkező személyek javították ki vagy halasztották el, ahelyett, hogy egyszerűen csak ellenőrizné, hogy kiadták-e a vonatkozó CRS-t.
 - A 145.A.50(b) pontban található mondat: „az üzemeltető által megrendelt valamennyi karbantartást elvégezték vagy az előírt módon elhalasztották” jelentésének tisztázása.
 - Az AMC 145.A.65(b)3 pontban szereplő „aláírással történő elfogadás” jelentésének további tisztázása.
- (3) **A Repülőmérnökök Nemzetközi Szövetsége (AEI), a Szakszolgálati Engedéllyel Rendelkező Repülőmérnökök Szövetsége (ALAE, Egyesült Királyság), valamint**

néhány magánszemély kérvényezték annak egyértelmű tisztázását, hogy az A kategóriás előjogok nem terjednek ki a „rendszeren végzett hibakeresésre”.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy ezzel a kérdéssel a 66.066 sz. feladat és a 05/2009 sz. vélemény foglalkozik.

- (4) **Az Aerlyper** kérvényezte annak további tisztázását, hogy a karbantartó szervezeteknek és a 66. rész szerint engedélyezett szakszolgálati engedélyeseknek milyen minősítéssel kell rendelkezniük a végső CRS kiadásához.
- (5) **Egy magánszemély** kérvényezte, hogy a végső CRS kiadását követően a „napi karbantartás vagy azzal egyenértékű karbantartás igazolása” kiadásának lehetőségét terjesszék ki a Karbantartás-felülvizsgálati Tanács/karbantartás-tervezési dokumentum szerint legalább hétnapos időközönként elvégzendő feladatokra is.

A javasolt módosításokat ellenző reakciók:

- (6) **Az Európai Légitársaságok Szövetsége (AEA) és a KLM Műszaki és Karbantartó Osztály** – amellett, hogy véleményük szerint az NPA-t teljes egészében vissza kellett volna vonni – elutasította a CRD-ben megfogalmazott javaslatokat az alábbi okokból:
- A CAMO sokkal jobb helyzetben van a légi járművek üzemképességének tanúsításával kapcsolatos feladatok elvégzésére, mint a 145. rész szerint engedélyezett szervezet.
 - A javasolt változások szembe mennek a jelenlegi szabályozás kipróbált elveivel, és a felelősségi köröket a CAMO-ról a 145. rész szerint engedélyezett szervezetre ruházzák át.
 - A javasolt végső CRS utalásokat tartalmaz a CRS léte és a CAMO által megrendelt és egyéb karbantartó szervezetek által elvégzett karbantartások teljességére, ami véleményük szerint a CAMO felelőssége és előjoga.
 - A javaslat nem engedélyezi az A kategóriás igazoló szakemberek számára a végső CRS aláírását, ha a karbantartásban más személyek is részt vettek.
 - Nincs kimutatott repülésbiztonsági kockázat, a repülésbiztonsági előnyöket pedig túlbecsülték, míg a változtatás maga az átállás időszakában repülésbiztonsági kockázatot jelent.
 - A 145. rész szerint engedélyezett szervezetekre gyakorolt gazdasági hatásokat – beleértve a képzésnek, valamint az eljárásoknak és a műszaki napló módosításának a költségeit – alulbecsülték.

Az AEA és a KLM javasolja, hogy amennyiben a jelenlegi szabályozásban észlelt repülésbiztonsági kockázatokat bizonyítják, az EASA értékelje át az M részhez tartozó eljárásokat, és a 145. részt hagyja változatlanul.

- (7) **A Légiszállítók Nemzetközi Szövetsége (IACA)** elutasította a CRD-ben megfogalmazott javaslatokat az alábbi okokból:

- Nem értenek egyet azzal a kijelentéssel, hogy a jelenlegi rendszer egységesítésének hiánya további lehetséges repülésbiztonsági problémákat vet fel.
- A javaslatban megfogalmazott pozitív repülésbiztonsági hatást túlbecsülték és nem igazolták.
- A végső CRS lehetséges repülésbiztonsági problémákhoz vezet a szervezeteknél és hatóságoknál egyaránt.
- Nem látják a végső CRS szükségességét, mivel véleményük szerint:
 - Amennyiben csak egy 145. rész szerint engedélyezett szervezet dolgozik a légi járművön, választhat, hogy minden egyes feladathoz vagy feladatcsoporthoz adjon-e ki CRS-t. Ennélfogva a 145. rész szerint engedélyezett szervezet kiadhat egyetlen CRS-t is az általuk elvégzett, koordinált és a CAMO által elfogadott összes munkához, amiben nincs semmi új, és jelenleg is általános gyakorlat.
 - Amennyiben egy 145. rész szerint engedélyezett szervezet a 145. rész szerint engedélyezett másik szervezetet vont be alvállalkozónak, ezen 145. rész szerint engedélyezett szervezet dönthet úgy, hogy egyetlen CRS-t ad ki az általa elvégzett, koordinált és a CAMO által elfogadott összes munkához, amiben nincs semmi új, és jelenleg is általános gyakorlat.
 - Amennyiben a CAMO több, a 145. rész szerint engedélyezett szervezettel végeztette el a karbantartást, a végső CRS a CAMO felelősségét a 145. rész szerint engedélyezett szervezetekre ruházza át.
- A pilóták szemszögéből a végső CRS a karbantartás teljességének hamis érzetét kelti, mivel a pilótáknak minden esetben ellenőrizniük kell a tervezett és rendkívüli karbantartásokra, elhalasztott tételekre stb. vonatkozó karbantartás-igazolásokat.
- A változtatásnak negatív hatása lesz, mert új működési kézikönyvekre, eljárásokra, munkavégzési utasításokra, oktatásra, műszaki naplókra, szerződésekre stb. lesz szükség.
- Szociális és kulturális hatást vált ki a teljes iparágon belül.

Az IACA az alábbiakat javasolja:

- Mindkét változat – az egyesített és a többpéldányos üzemképességet tanúsító nyilatkozat – fenntartása.
- Ne vezessék be a végső CRS rendszerét.
- Amennyiben az EASA még mindig szükségesnek találja egyesített üzemképességet tanúsító nyilatkozat kiadását olyan esetekben, amikor a CAMO több, a 145. rész szerint engedélyezett szervezettel végezteti a karbantartást, a dokumentum címe ne CRS (azaz „üzemképességet tanúsító nyilatkozat”), hanem „összefoglaló adatlap” legyen.

(8) A **Nayak Aircraft Service NL** elutasította a CRD-ben megfogalmazott javaslatokat az alábbi okokból:

- Nem látják a feladat szükségességének alátámasztását, és nem hiszik, hogy a javaslat javítaná a repülésbiztonságot.
- Felelősségi köröket ruházna át a CAMO-ról a karbantartást végző, 145. rész szerint engedélyezett szervezetre. A végső CRS kiadásának felelőssége a CAMO kezében kell, hogy maradjon.

- A végső CRS egy adminisztratív dokumentum, és az elnevezése „karbantartás-igazolás” vagy „adminisztratív zárójelentés” kellene, hogy legyen.
- A végső CRS valamennyi forgalmi és bázison végzett karbantartást követően szükséges, míg a Nayak véleménye szerint különbséget kellene tenni a forgalmi és a bázison végzett karbantartás között.
- A B és C kategóriás igazoló szakemberekhez hasonlóan az A kategóriás igazoló szakembereknek is engedélyezni kellene a végső CRS aláírását a feladatok nagyságától függetlenül, mivel ez egy adminisztratív feladat.

A Nayak Aircraft Service NL a javasolt változtatások teljes visszavonását javasolja.

(9) A **Transavia.com** elutasította a CRD-ben megfogalmazott javaslatokat az alábbi okokból:

- Nem látják a feladat szükségességének alátámasztását.
- A pozitív repülésbiztonsági hatást túlbecsülték.
- A javaslat felhívítja a felelőségeket.
- A végső CRS rendszere főleg olyan üzemeltetők esetében, amelyek csak egy 145. rész szerint engedélyezett szervezettel végeztetik a karbantartást.
- A változtatásnak negatív hatása lesz, mert új működési kézikönyvekre, eljárásokra, munkavégzési utasításokra, oktatásra, műszaki naplókra, szerződésekre stb. lesz szükség.
- Szociális és kulturális hatást vált ki a teljes iparágon és a nemzeti hatóságokon belül.

(10) A **Baines Simmons Limited** elutasította a CRD-ben megfogalmazott javaslatokat az alábbi okokból:

- A javaslat a karbantartás koordinációjának felelősségét a CAMO-ról a 145. rész szerint engedélyezett szervezetre hárítja.
- A javaslat két különböző karbantartás-végrehajtást tanúsító nyilatkozatot vezet be (CRS és végső CRS) ugyanazzal az elnevezéssel.
- A jelenlegi szabályozásban félreérthető az M rész és a 145. rész közötti különbség, ahol a karbantartó szervezet egyes feladatokkal kapcsolatban „üzemképesnek minősíti a légi járművet”, holott ez nem feltétlenül jelenti azt, hogy a légi jármű repülésre alkalmas.

A Baines Simmons Limited az alábbiakat javasolja:

- Az EASA az erőfeszítéseit az M résszel kapcsolatos szabályozói/AMC anyagok kidolgozására fordítsa az M.A.306(b)3 „karbantartás-igazolással” kapcsolatban, különös tekintettel annak napra készen tartására és időben történő szétosztására minden egyes karbantartási eseménnyel, nem csak a bázison végzett karbantartási eseményekkel kapcsolatosan.
- Az EASA beszélje le a tulajdonosokat/üzemeltetőket az összetett, több szervezettel kötött karbantartási szerződések létrehozásáról, amelyek – különösen forgalmi karbantartások esetén – bonyolult helyzeteket eredményezhetnek, ahol a pilóta több, a 145. rész szerint engedélyezett szervezettel találkozik.

- Amennyiben az EASA továbbra is két különböző üzemképességet tanúsító nyilatkozatot kíván megtartani, azok legyenek meglehetősen különbözőek, és tegyenek különbséget a „karbantartás igazolása” és az „üzemképesség tanúsítása” között.
- A 145. részben belül határozzon meg egy alkalmas „karbantartást tanúsító nyilatkozatot”, valamint az M részben egy pontosabban meghatározott „légialkalmasságot tanúsító nyilatkozatot”.

(11) A **Holland Polgári Légügyi Hatóság, az Osztrák Közlekedési Múzeum, valamint Walter Gessky úr (az EASA Bizottság osztrák tagja)** – amellet, hogy véleményük szerint az NPA-t teljes egészében vissza kellett volna vonni, vagy kizárólag az AMC/GM anyagokra kellett volna korlátozni – elutasították a CRD-ben megfogalmazott javaslatokat az alábbi okokból:

- A pozitív repülésbiztonsági hatás erősen korlátozva jelentkezik, míg az iparágra nagy bürokratikus és adminisztrációs nyomás nehezedik.
- A végső CRS felhívja a CAMO és a 145. rész szerint engedélyezett szervezetek közötti felelősségbeli különbségeket, különösen a karbantartási tevékenységek koordinációja terén. A CAMO felelősségét a 145. rész szerint engedélyezett szervezetre ruházza át.
- A végső CRS hamis biztonságérzetet kelt a pilótában, mivel nem mindig tudja (vagy nem mindig kell tudnia), hogy milyen karbantartásokat rendeltek meg.
- Nem kereskedelmi légiszállításban résztvevő légi járművek esetén a javaslat növelheti a pilóták téves tájékozottságának kockázatát, különösen akkor, ha a karbantartásban a 145. rész, valamint az F alrész szerint engedélyezett karbantartó szervezetek is közreműködtek. Ebben az esetben nem biztos, hogy a végső CRS mindig hozzáférhető.

A Holland Polgári Légügyi Hatóság, az Osztrák Közlekedési Minisztérium és Walter Gessky úr semmilyen cselekvést nem javasolnak.

(12) A **Dán Polgári Légügyi Hatóság** – amellet, hogy véleményük szerint az NPA-t teljes egészében vissza kellett volna vonni, vagy kizárólag az AMC/GM anyagokra kellett volna korlátozni – elutasította a CRD-ben megfogalmazott javaslatokat az alábbi okokból:

- A javaslat már létező rendszerek tisztázása helyett bonyolultabbá teszi azokat.
- A pozitív repülésbiztonsági hatás erősen korlátozva jelentkezik, míg az iparágra nagy bürokratikus és adminisztrációs nyomás nehezedik. Ebbe beletartoznak az új eljárások és dokumentumok, valamint a szervezeteknél történő bevezetés hatalmas feladata.
- A végső CRS felhívja a CAMO és a 145. rész szerint engedélyezett szervezetek közötti felelősségbeli különbségeket, különösen a karbantartási tevékenységek koordinációja terén. A CAMO felelősségét a 145. rész szerint engedélyezett szervezetre ruházza át.
- A CRS azt a benyomást keltheti a pilótában, hogy a légi jármű repülésre alkalmas, mivel semmi sem mutatja, hogy egy végső CRS-t is ki kell állítani.

A Dán Polgári Légügyi Hatóság mindössze a már létező AMC/GM anyagok felülvizsgálatát javasolja a CRS értelmezésének tisztázása érdekében.

(13) A **Svéd Polgári Légügyi Hatóság** elutasította a CRD-ben megfogalmazott javaslatokat az alábbi okokból:

- A javaslat a több CRS-változattal a jelenleginél is zavarosabbá és bonyolultabbá teszi az üzemképesség tanúsítását.
- Minden üzemeltetőnek ki kell dolgoznia saját műszakinapló-rendszerét és karbantartás-igazolási rendszerét, még akkor is, ha nem vesznek igénybe egyszerre egynél több karbantartó szervezetet.
- Valamennyi üzemeltetőnek meg kell változtatnia a műszakinapló-rendszerét, mert néhányan valami mást dolgoztak ki.
- Mindegyik karbantartó szervezetnek eljárásokat kell kidolgoznia, és ki kell képeznie az embereit. Ez a repülésbiztonság szintjének emelése nélkül növeli a költségeket.
- Amennyiben egyes CAMO-k/üzemeltetők ugyanazzal a karbantartási eseménnyel egynél több karbantartó szervezetet kívánnak megbízni, nekik kell teljes felelősséget vállalniuk. A jelenlegi jogszabályrendszer is elegendő mozgásteret biztosít egynél több karbantartó szervezet ugyanazon karbantartási eseménnyel történő megbízására.
- Felhívul a ma a CAMO-ra és a 145. rész szerint engedélyezett szervezetre érvényes egyértelmű „felelősségi rend”. Lerombolja a „világos munkarend” elvét.
- A kijelölt 145. rész szerint engedélyezett szervezetnek nehezebbre esik a koordináció, mert nem lát bele a többi karbantartási szerződésbe, illetve nem fér azokhoz hozzá.
- A legtöbb igazoló szakembernek sok felesleges dokumentumot kell aláírnia, ami miatt elbizonytalanodhat, hogy éppen mit ír alá. Felhívul az aláírás értéke és célja.
- Egy kereskedelmi forgalomban repülő és kereskedelmi forgalomban nem repülő légitársaságok karbantartásával egyaránt foglalkozó, 145. rész szerint engedélyezett szervezetnek két rendszert kell üzemeltetnie a karbantartások igazolására.
- Hogyan alakulnak a koordinációs felelősségek olyan helyzetben, amikor egy „önálló” CAMO egy az M.A.201(i) pontnak megfelelő üzemeltetővel, míg az üzemeltető a 145. rész és az F alrész szerint engedélyezett karbantartó szervezetekkel áll szerződésben?
- Hogyan igazolják a karbantartásokat, ha egy az M.A.201(i) pontnak megfelelő, CRS-t és végső CRS-t tartalmazó műszaki naplózási rendszert alkalmazó üzemeltető a 145. résznek és az F alrésznek megfelelő karbantartó szervezetekkel is szerződésben áll?

A Svéd Polgári Légügyi Hatóság mindössze a CAMO/üzemeltető felelősségének tisztázását kéri az M.A.708-ban.

(14) Az **Egyesült Királyság Polgári Légügyi Hatósága** elutasította a CRD-ben megfogalmazott javaslatokat az alábbi okokból:

- Az Egyesült Királyság Polgári Légügyi Hatósága nem talált ezen a területen olyan aggodalomra okot adó repülésbiztonsági kérdést, amely az Ügynökség figyelmét érdemelné.
- A javaslat bonyolultabbá teszi a munkavégzés gyakorlatát a 145. rész szerint engedélyezett szervezeteknél, ami felesleges bürokráciához és meg nem határozott repülésbiztonsági előnyökhöz vezet.
- Bonyolulttá teszi a CAMO és karbantartással megbízott, a 145. rész szerint engedélyezett szervezet közötti viszonyt, és elmosza a felelősségi határokat.

- A végső CRS neve a 145.A.50 alapján nem lehet CRS (üzemképességet tanúsító nyilatkozat), mivel ez egy adminisztratív feladat, és a 2042/2003/EK rendelet 2. cikkelye értelmében nem tartozik a karbantartás meghatározása alá.
- A javaslat nem engedélyezi az A kategóriás igazoló szakemberek számára a végső CRS aláírását, ha a karbantartásban más személyek is részt vettek. Az Egyesült Királyság Polgári Légügyi Hatósága javasolja a tervezett forgalmi karbantartás és az egyszerű hibajavítás szétválasztását, mely esetben a végső CRS-t egy A kategóriás igazoló szakember is kiállíthatná akkor is, ha a munkát mások végezték el.
- Az Egyesült Királyság Polgári Légügyi Hatósága nem támogatja, hogy a légi járműveken dolgozó B, C és D besorolású szervezetek CRS-t adjanak ki a légi jármű szintjén, és véleménye szerint az 1. sz. nyomtatványt kellene használni.
- Az AMC 145.A.50 részben a műszaki naplóra adott példák nem elég pontosak, mert nem tartalmazzák például a gyári számmal ellátott összetevők adataira történő utalásokat. Így az a tévedés alakulhat ki, hogy a példákban található mezők elegendők.

(15) **Egy magánszemély** elutasította a CRD-ben megfogalmazott javaslatokat az alábbi okokból:

- A javaslat két különböző karbantartás-végrehajtást tanúsító nyilatkozatot vezet be (CRS és végső CRS) ugyanazzal az elnevezéssel.
- A végső CRS-t aláíró személy nem vállal felelősséget a más CRS alatt elvégzett munkákért.
- Ezen személy ellentmondást lát abban, hogy lehetőség van a napi karbantartásnak a végső CRS-t követő aláírására anélkül, hogy új végső CRS-t kellene kiadni.

Ezen személy az alábbi lehetőségek egyikét javasolja:

- A végső CRS eltörlése és egy igazolással történő helyettesítése a műszaki naplóban, amely szerint a karbantartást egy megfelelő engedéllyel/felhatalmazással/jóváhagyással rendelkező személy elvégezte vagy elhalasztotta, és a légi jármű biztonságos repülésre alkalmas. Egy egyesített CRS két aláírással (B1 és B2) elegendő kell, hogy legyen.
- A végső CRS megtartása esetén két aláírást (B1 és B2) tartalmazzon, hogy valamennyi feladat igazolható legyen, és felelősséget vállaljanak értük.

Ezen személy javasolja továbbá, hogy a B2 igazoló szakember vegyen részt a napi karbantartás igazolásában.

(16) **Két magánszemély** elutasította a CRD-ben megfogalmazott javaslatokat az alábbi okokból:

- A javaslat az üzemeltetőket támogatja a repülésbiztonság rovására, és lehetővé teszi a karbantartás további kiszervezését.
- Ez a kiszervezési forma elősegíti az olyan karbantartó szervezetek létezését, amelyek egyetlen bizonyos munkára specializálódtak, így igazoló szakembereik nehezen szereznek ismereteket és tapasztalatokat az egész légi járműről, ami szükséges lenne a szakszolgálati engedély megszerzéséhez.

- (17) **Egy magánszemély** egyet nem értését fejezte ki, hogy a végső CRS-t egyetlen személy is kiadhatja még akkor is, ha ez a személy nem vett részt az elvégzett karbantartásban, és ha a munka egy része szakszolgálati engedélye hatályán kívül esik.
- (18) **Egy magánszemély** azon véleményét fejezte ki, hogy a CRD-javaslat szükségtelen, mert valamennyi területet olyan szinten szabályoztak és részleteztek már máshol, hogy ma már ez az iparág normál napi üzletmenete.
- (19) **Egy magánszemély** hozzáfűzte, hogy a javaslat leveszi a felelősséget a légi jármű karbantartásáért felelős személyekről.

Egyéb reakciók:

- (20) A **Holland Repülőszereplők és Repülőműszerészek Szövetsége (NFLT)** megkérdezte, hogy a CRD-javaslat 66.A.20. rész 3. pontja tartalmazza-e már a B2 előjogok kiterjesztését (NPA 2007-07).

Az Ügynökség megjegyzi, hogy a CRD nem tartalmazta ezt a változást, mert azt a Bizottság egyelőre nem fogadta el hivatalosan. A B2 előjogok kiterjesztése a 05/2009 sz. vélemény alkalmazási folyamatának része.

- (21) **Egy magánszemély** kérvényezte, hogy az Egyesült Királyság Polgári Légügyi Hatósága térjen vissza a teljes szóbeli vizsgáztatásra a légi jármű-karbantartó szakszolgálati engedély megszerzése során.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy ez a jelenlegi EU szabályozás alatt nem lehetséges.

- (22) **Egy magánszemély** ehhez a CRD 2007-09-hez tévesen nyújtott be egy az NPA 2010-09-hez szánt hozzáfűzést a „szerződések” és „alvállalkozói szerződések” fogalmakkal kapcsolatban.

- (23) **Egy magánszemély az alábbiakat fűzte hozzá:**

- Támogatja a légi járművek üzemképességet tanúsító nyilatkozatának egységesítését.
- Támogatja a többpéldányos üzemképességet tanúsító nyilatkozat rendszerét, mert így kizárólag azé a felelősség, aki a munkát igazolja.
- Megjegyzi, hogy az egypéldányos üzemképességet tanúsító nyilatkozat rendszere elősegíti a CRS-ek anélkül történő kiadását, hogy valaki látta volna vagy tudná, hogy milyen munkát hajtottak végre a légi járművön, különösen nagy és összetett munkák esetében, emiatt elősegíti a megfelelő képesítéssel nem rendelkező személyek által végzett karbantartást.
- Teljes mértékben ellenzi azt a gyakorlatot, ahol számos munkát a vállalatok által feljogosított olyan személyek írnak alá, akik nem rendelkeznek szakszolgálati engedéllyel.