



UTTALELSE nr. 06/2010

fra Det europeiske flysikkerhetsbyrå

av 29. november 2010

**om hensiktsmessigheten av å endre forordning (EF) nr. 2042/2003 om
kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartsprodukter, -deler og -utstyr
og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver**

"Part-145 Enkeltfrigivelse og flerdobbel frigivelse"

I. Generelt

1. Formålet med denne uttalelse er å klargjøre Byråets holdning med hensyn til hensiktsmessigheten av å endre kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003¹ hva angår utstedelsen av "enkeltfrigivelse og flerdobbel frigivelse i henhold til Part-145". Det redegjøres nærmere for begrunnelsen for forslaget i det nedenstående.
2. Uttalelsen er vedtatt i henhold til framgangsmåten fastsatt av Det europeiske flysikkerhetsbyrås (Byråets) styre² i samsvar med artikkel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008³ (grunnforordningen).
3. 145.A.50 (a) i vedlegg II til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 fastsetter: «Et sertifikat for frigivelse for bruk skal utstedes på vegne av organisasjonen av sertifiserende personell med behørig fullmakt når det er kontrollert at alt bestilt vedlikehold er korrekt utført av organisasjonen i samsvar med framgangsmåtene beskrevet i 145.A.70, idet det tas hensyn til tilgjengelighet og bruk av vedlikeholdsdataene omhandlet i 145.A.45, og til at det ikke foreligger noen kjent mangel på samsvar som setter flysikkerheten i alvorlig fare.»

Videre fastsetter 145.A.50(b) at «Et sertifikat for frigivelse for bruk skal utstedes før avgang ved fullføringen av ethvert vedlikehold.»

Ordlyden i 145.A.50(b) muliggjør følgende to tolkninger:

- **Tolkning 1:** Det må foreligge ett enkelt sertifikat for frigivelse for bruk som dekker alt vedlikehold som utføres før avgang [ettersom 145.A.50(b) lyder «**Et** sertifikat for frigivelse for bruk...»].
 - **Tolkning 2:** Vedlikeholdet som utføres før avgang, kan inndeles i så mange vedlikeholdsoppgaver som ønskelig [ettersom 145.A.50(b) lyder «...ved fullføringen av **ethvert** vedlikehold»], og det utstedes et sertifikat for frigivelse for bruk for hver enkelt vedlikeholdsoppgave.
4. Denne tvetydigheten i forordningen skyldes at det i Europa brukes forskjellige metoder for å frigi et luftfartøy, herunder enkeltfrigivelser, flerdoble frigivelser og variasjoner/kombinasjoner av disse, hver med sine fordeler og ulemper som kan oppsummeres som følger:
 - **Enkeltfrigivelse:** Luftfartøyets sertifikat for frigivelse for bruk utstedes av en enkelt person etter utførelse av ett enkelt eller flere vedlikeholdstiltak som er behørig kvittert for av godkjent personell.

¹ Kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartsprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver (EUT L 315 av 28.11.2003, s. 1). Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 962/2010 av 26. oktober 2010 (EUT L 281 av 27.10.2010, s. 78).

² Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrådet skal anvende ved utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieell ("rulemaking procedure"). EASA MB 08-2007 av 11.06.2007.

³ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1). Forordningen sist endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009 (EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51).

- Fordeler:
 - Flygeren mottar en enkeltfrigivelse som forteller ham/henne at alt vedlikehold bestilt av operatøren, er fullført.
 - Korrekt gjennomført vil denne metoden sikre god samordning av alle vedlikeholdstiltak.
 - Ulemper:
 - Metoden innebærer at arbeidsomfanget/godkjenningen til personen som undertegner enkeltfrigivelsen for bruk (og hans/hennes organisasjon) må dekke alle oppgavene som omfattes av frigivelsen.
 - Det fulle ansvaret for alle vedlikeholdstiltakene faller på denne personen.
 - Svært vanskelig å gjennomføre når flere vedlikeholdsorganisasjoner er involvert i et vedlikeholdstiltak.
 - **Flerdobbelt frigivelse:** Det utstedes flere sertifikater for frigivelse for bruk, og hvert sertifikat dekker visse vedlikeholdsoppgaver.
 - Fordeler:
 - Organisasjonene og det sertifiserende personellet kan ta ansvar bare for vedlikeholdsoppgaver de selv har utført og sertifisert.
 - Ulemper:
 - Flygeren mottar flere sertifikater for frigivelse for bruk, noe som gjør det vanskeligere å kontrollere at alt vedlikehold bestilt av operatøren, er fullført.
 - De omhandler ikke klart samordningsaktivitetene som kreves mellom forskjellig sertifiserende personell eller forskjellige organisasjoner.
5. For å avklare disse spørsmålene definerte Byrået et regelverksforberedende oppdrag (145.012) og opprettet en redaksjonsgruppe bestående av representanter for myndigheter, foreninger for personell knyttet til vedlikehold av luftfartøyer, representanter fra industrien og eksperter fra EASA.
6. Gruppens oppdrag er beskrevet i det tilhørende mandatet (ToR), som er lagt ut på Byråets nettsted:
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

Dette dokumentet fastslo at:

«I Europa eksisterer det to systemer for frigivelse for bruk: enkeltfrigivelse og flerdobbelt frigivelse. Dette kan føre til misforståelser og muligens også sikkerhetsproblemer. Industrien og nasjonale luftfartsmyndigheter har derfor anmodet om en klargjøring av dette spørsmålet slik at det om mulig bare blir ett system.»

7. Arbeidet som ble utført under oppdrag 145.012, førte imidlertid til den konklusjon at det ikke var rimelig å bare beholde ett av disse systemene, ettersom begge har sine egne fordeler og ulemper. Det var bedre å lage et system som inkorporerer fordelene ved begge systemene samtidig som det sikrer fleksibilitet for operatører og vedlikeholdsorganisasjoner. Dette systemet bør sikre, og gi flygeren klar underretning om, at alle oppgaver er utført og behørig samordnet, definere en klar ansvarslinje og samtidig tillate typiske praksiser som frigivelse

av vedlikehold når det konstateres mangler (dvs. inspeksjoner med ikke-destruktiv prøving), eller når luftfartøyet etterlates i en ikke-godkjent konfigurasjon (dvs. fjerning av en motor for konservering).

Alt dette, supplert med tilstrekkelig AMC/GM-materiell, bør sikre bedre harmonisering i gjennomføringen og forbedring av sikkerheten.

II. Høring

8. På grunnlag av innspillene fra arbeidsgruppene utstedte Byrået 28. juni 2007 NPA 2007-09 og la den ut på sitt nettsted: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
9. Ved høringsfristens utløp 28. oktober 2007 (dvs. etter en måneds forlengelse av den tre måneders høringsfristen) hadde Byrået mottatt 242 kommentarer fra nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner og private selskaper.
10. Kommentarene mottatt under den eksterne høringen om NPA, viste at det var betydelig bekymring hos nasjonale myndigheter og aktører knyttet til kompleksiteten og implikasjonene av konseptet som var foreslått i NPA.
11. For å ta tak i disse bekymringene ble det opprettet en revisjonsgruppe bestående av medlemmene av arbeidsgruppen med ansvar for å utarbeide utkastet til NPA samt én ekspert fra standardiseringsavdelingen (EASA) og én ekspert fra industrien, som representerte de europeiske regionale flyselskapene (ERA). Formålet var å utarbeide et felles høringsdokument (CRD).
12. Etter å ha gjennomgått kommentarene besluttet revisjonsgruppen å forenkle det foreslåtte konseptet vesentlig samtidig som målene for oppdraget ble opprettholdt. Endringene kan oppsummeres som følger:
 - a. Konseptet foreslått i NPA, som var basert på utstedelse av tre forskjellige sertifikater [sertifikat for frigivelse etter vedlikehold (Maintenance Release Certificate – MRC), sertifikat for frigivelse etter basevedlikehold (Base Maintenance Release Certificate – BMRC) og sertifikat for frigivelse for bruk (Certificate of Release to Service – CRS)], ble erstattet av et mye enklere konsept basert på utstedelse av et eller flere sertifikater for frigivelse for bruk og et endelig sertifikat for frigivelse for bruk, nærmere bestemt:
 1. Sertifikater for frigivelse for bruk (CRS):
 - Disse sertifikatene ble utstedt av alle Part-145-organisasjoner som er involvert i et vedlikeholdstiltak.
 - Formålet var å sertifisere vedlikehold utført av en organisasjon, og følgelig måtte sertifikatene utstedes av sertifiserende personell med relevante sertifikatkategorier og type- og grupperettigheter.
 - Organisasjonen i henhold til Part-M Subpart G (CAMO) kunne bestemme hvorvidt den foretrakk å bruke en teknisk logg der alle oppgavene frigis, eller en teknisk logg der oppgavene utkvitteres for deretter å frigis som en gruppe.
 - De kunne utstedes selv om det ble konstatert manglende samsvar (dvs. inspeksjoner med ikke-destruktiv prøving utført av en D1-klassifisert organisasjon, der det blir konstatert sprekker), og selv om luftfartøyet ble etterlatt i en ikke-luftdyktig konfigurasjon (dvs. at arbeidsordren krever at

motorene fjernes for konserveringsformål) så lenge dette ble behørig registrert i sertifikatet for frigivelse for bruk og CAMOen varslet.

Med tiden måtte imidlertid alle disse tilfellene av manglende samsvar eller ikke-godkjente konfigurasjoner utbedres eller utsettes etter reglene, med tilhørende sertifikat for frigivelse for bruk.

- Det sertifiserende personellet tok det fulle ansvaret for vedlikeholdet og de utsatte oppgavene som var omfattet av sertifikatet for frigivelse for bruk som de hadde utstedt.

2. Endelig sertifikat for frigivelse for bruk (endelig CRS):

- Dette sertifikatet ble utstedt av Part-145-organisasjonen som var utpekt av CAMOen for dette formål.
 - Formålet var å sertifisere og underrette flygeren om at alt vedlikehold bestilt av CAMOen, er fullført eller utsatt etter reglene. Sertifikatet fungerte imidlertid ikke som en sertifisering av utført vedlikehold eller som en sertifisering av eventuelle utsatte oppgaver, ettersom denne funksjonen allerede var dekket av det tilhørende sertifikatet for frigivelse for bruk beskrevet over. Av denne grunn kunne f.eks. sertifiserende personell i kategori B1 med relevant type- og grupperettighet utstede et endelig sertifikat for frigivelse for bruk som dekker linje- og basevedlikehold.
 - Følgelig baserte det sertifiserende personellet som utstedte det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk seg fullt ut på sertifikatet for frigivelse for bruk utstedt av hver enkelt Part-145-organisasjon og på samordningen gjennomført i henhold til framgangsmåtene fastsatt av CAMOen og i henhold til vilkårene i kontrakten mellom CAMOen og Part-145-organisasjonen.
- b. Sertifiseringserklæringen i sertifikatet for frigivelse for bruk og i det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk var identisk med sertifiseringserklæringen i dagens regelverk.
- c. GM 145.A.50, som ble tatt inn i NPA for å beskrive sertifiseringsprosessen bedre og gi eksempler på tekniske logger, var blitt fjernet av følgende årsaker:
1. Det nye foreslåtte systemet var mye enklere, og veiledningen til sertifiseringsprosessen ble dermed overflødig.
 2. Eksempelene på tekniske logger var nå inntatt som AMC-materiell til Part-M (operatørens ansvar) under punkt AMC M.A.306(a). I tillegg inneholdt AMC 145.A.50 nå en veiledning til hvordan Part-145-organisasjonen kan fylle ut operatørens tekniske logg.
- d. Begrepet primær vedlikeholdsorganisasjon (Primary Maintenance Organisation – PMO), som ble innført i NPA, ble fjernet. I stedet ble det understreket i M.A.708(b)7 at ansvaret for samordningen fremdeles lå hos organisasjonen for styring av kontinuerlig luftdyktighet (CAMO). Dette ble også gjort klart i AMC M.A.306(a)3.
- e. Det ble gjort klart i AMC M.A.306(a)3 at selv om utstedelsen av et endelig sertifikat for frigivelse for bruk av en Part-145-organisasjon bekrefter at alt vedlikehold bestilt av CAMOen er utført eller utsatt etter reglene, betyr ikke dette nødvendigvis at luftfartøyet er luftdyktig på det tidspunktet. CAMOen er fremdeles ansvarlig for luftfartøyets luftdyktighet og for å sikre at alle krav til opprettholdelse av luftdyktighet

er oppfylt før avgang finner sted. Dette var formålet med vedlikeholdserklæringen i henhold til M.A.306(a)3.

- f. Endringene foreslått i NPA i 145.A.55 "Vedlikeholdsopplysninger" ble fjernet som følge av den forenklete sertifiseringsprosessen og fjerningen av begrepet primær vedlikeholdsorganisasjon (PMO).
- g. For å gi berørte aktører og vedkommende myndigheter tilstrekkelig tid ble det foreslått at ikrafttredelsesdatoen skulle være ett år etter at den nye forordningen er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.
13. Disse foreslåtte endringene og svarene til alle kommentarene som kom inn under den eksterne høringen om NPA, ble publisert av Byrået i CRD 2007-09 5. august 2010. Dokumentet er tilgjengelig på Byråets nettsted: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
14. Etter at CRD 2007-09 var offentliggjort, arrangerte Byrået 30. september 2010 et seminar i Köln for å forklare innholdet i dokumentet og hjelpe aktørene til å forstå forslaget før de sendte inn sine reaksjoner. Blant tilbakemeldingene som ble gitt under seminaret, var:
- Noen vedkommende myndigheter anmodet om en forlengelse av høringsperioden for CRD for å få bedre tid til å reflektere over informasjonen som ble gitt under seminaret. Byrået godtok dette og forlenget den ordinære høringsperioden på to måneder med ytterligere tre uker, til 26. oktober 2010.
 - Flere vedkommende myndigheter, vedlikeholdsorganisasjoner og luftfartsorganisasjoner uttrykte fortsatt motstand mot det foreslåtte konseptet, hovedsakelig med hensyn til det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk, som de oppfattet som en overføring av ansvar fra operatøren/CAMOen til Part-145-organisasjonen.
 - Det ble klart at det var behov for ytterligere arbeid for å avklare ansvarsområdene til operatøren/CAMOen, et spørsmål Byrået vil vurdere som del av et framtidig regelverksforberedende arbeid (oppdrag M.029, som etter planen skal starte i 2011).
15. Da høringsfristen vedrørende CRD 2007-09 gikk ut 26. oktober 2010, hadde Byrået mottatt reaksjoner fra:
- fem vedkommende myndigheter: Transportministeriet i Østerrike, CAA Danmark, CAA Nederland, CAA Sverige, CAA Storbritannia,
 - elleve organisasjoner: Aerlyper, Aircraft Engineers International (AEI), Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Association of European Airlines (AEA), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, UK), Baines Simmons Limited, International Air Carrier Association (IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Norsk flyteknikerorganisasjon (NFO) og Transavia.com,
 - 89 privatpersoner (hovedsakelig sertifisert vedlikeholdspersonell).

Disse reaksjonene er nærmere beskrevet i tillegget.

III. Innholdet i Byråets uttalelse

a. Politiske betraktninger

16. Denne uttalelse tar i størst mulig grad hensyn til forslagene fra mange aktører og nasjonale myndigheter som deltok i høringen og kom med innspill til CRD.
17. Byrådet ønsker å bemerke at tilbakemeldingene fra vedlikeholdspersonell og innehavere av sertifikater for vedlikehold av luftfartøy (både organisasjoner og privatpersoner) klart støttet forslaget i CRD.
18. Selv om antallet aktører og vedkommende myndigheter som ga negativ tilbakemelding på forslaget i CRD, var vesentlig lavere enn på NPA, viser disse tilbakemeldingene (se tillegget til denne uttalelsen) imidlertid at det fremdeles er betydelige innsigelser mot forslaget fra følgende aktører og vedkommende myndigheter:
 - Vedkommende myndigheter: CAA Storbritannia, CAA Nederland, CAA Danmark, CAA Sverige og transportministeriet i Østerrike,
 - Luftfartsorganisasjoner: "Association of European Airlines (AEA)" og "International Air Carrier Association (IACA)",
 - Flyselskaper: "Transavia.com",
 - Vedlikeholdsorganisasjoner "KLM Engineering & Maintenance" og "Nayak Aircraft Service NL",
 - Trenings-/konsulentorganisasjoner: "Baines & Simmons Limited",
 - Et begrenset antall privatpersoner.
19. I tilbakemeldingene framheves følgende hovedbekymringer:
 - Det oppleves at oppdraget ikke er behørig begrunnet ut fra et sikkerhetsperspektiv, og at det ikke er behov for oppdraget.
 - Det oppleves at konsekvensene for bransjen vil være betydelige som følge av behovet for å endre prosedyrer og dokumenter og gi opplæring.
 - Det oppleves at enkelte av CAMOenes ansvarsområder (hovedsakelig samordningsfunksjonen og utstedelsen av det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk) er blitt overført til vedlikeholdsorganisasjonen. Videre stilles det spørsmålsteget ved nytteverdien av det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk.
 - Det burde vært utarbeidet forskjellige prosedyrer for linje- og basevedlikehold.
 - Det er behov for ytterligere klargjøring av Part-M, særlig med hensyn til:
 - CAMOenes ansvarsområder og prosedyrer,
 - utstedelse, oppdatering og distribusjon av "vedlikeholdserklæringen",
 - forskjellene mellom et sertifikat for frigivelse for bruk, et endelig sertifikat for frigivelse for bruk og en "vedlikeholdserklæring", og disses relasjon til luftfartøyet vedlikeholds-/luftdyktighetsstatus.

20. Byrået er, i motsetning til det enkelte aktører og vedkommende myndigheter har gitt uttrykk for, av den oppfatning at det er mulig å iverksette et regelverksforberedende arbeid for å forbedre sikkerheten selv om det ikke er registrert noen ulykker som er direkte knyttet til den bestemte saken. Regelverksforberedende arbeid iverksettes ikke bare som respons på ulykker men kan også iverksettes når tilbakemeldinger fra aktører og vedkommende myndigheter viser at det foreligger vidt forskjellige tolkninger av ett og samme krav, der flere av tolkningene strider mot det regulerende organs intensjon. Dette er åpenbart tilfellet når regelverket er tvetydig eller når veiledningsmaterieell mangler.
21. Dette bestemte arbeidet ble, som angitt i mandatet, iverksatt på anmodning fra aktører og vedkommende myndigheter. Kommentarene som innkam under høringsrunden for NPA og CRD og under seminaret 30. september 2010 og drøftingene mellom Byrået og vedkommende myndigheter i forbindelse med standardiseringskonferansene nylig, har dessuten gjort det klart for Byrået at det fremdeles finnes et betydelig antall feiltolkninger og områder der forordningen kanskje ikke er helt konsekvent eller nøyaktig, både i forhold til Part-145 og CAMOenes ansvarsområder og til det sertifiserende personellets ansvar ved frigivelse av vedlikehold.
22. Videre er Byrået blitt oppmerksom på AAIB Bulletin 9/2010 (utgitt av Air Accidents Investigation Branch, Storbritannia) om en alvorlig hendelse som fant sted 12. januar 2009 og involverte et Boeing 737 med registreringsnummer G-EZJK. Denne hendelsen inntraff etter en prosess der operatøren leverte tilbake luftfartøyet, som hadde vært utleid, og der operatøren og dennes leverandør av basevedlikehold hadde inngått en rekke kontrakter med tredjepartsselskaper om gjennomføring av og tilsyn med tilhørende vedlikehold som atskilte arbeidspakker. I henhold til en av sikkerhetsanbefalingene i denne AAIB Bulletin, Safety Recommendation 2010-072, bør Byrået gjennomgå regelverket og veiledningen i OPS1, Part-M og Part-145 for å sikre at de i tilstrekkelig grad dekker komplekse, flersjikts vedlikeholds- og driftsavtaler med underleverandører. Den understreker videre behovet for å vurdere den overordnede organisasjonsstrukturen, grensesnittene, prosedyrene, rollene, ansvarsområdene og kvalifikasjonene/kompetansen til nøkkelpersonell på alle nivåer i forbindelse med underleverandøravtaler.
23. Dette har styrket Byråets oppfatning om at det var, og fremdeles er, behov for regelverksforberedende arbeid på dette området.
24. Byrået mener også at alt regelverksforberedende arbeid medfører konsekvenser, som i størst mulig grad må reduseres. At prosedyrer og dokumenter må endres, og at opplæring må gis, er noe som forekommer i forbindelse med omtrent hver eneste regelverksendring, men konsekvensene bør oppveies av fordelene det regelverksforberedende arbeidet gir.
25. Når det gjelder akkurat dette oppdraget, er Byrået fremdeles av den oppfatning at teksten som foreslås i CRD, gir følgende fordeler:
- Klar ansvarslinje:
 - Sertifisering av vedlikehold (sertifikat for frigivelse for bruk): Hver Part-145-organisasjon skal sertifisere og ha ansvar for sitt eget arbeid gjennom utstedelsen av sertifikatet for frigivelse for bruk, også i tilfeller der arbeidet er ufullstendig eller etterlater luftfartøyet i en ikke-luftdyktig konfigurasjon. Dette kan spesifiseres ytterligere slik at alt sertifiserende personell sertifiserer sitt eget arbeid (sitt eget sertifikat for frigivelse for bruk).

- Endelig frigivelse av luftfartøyet (endelig sertifikat for frigivelse for bruk) til flygeren:
 - Bare i forbindelse med vedlikehold bestilt av CAMO.
 - Basert på sertifikatet for frigivelse for bruk.
 - Ansvar for luftfartøyets luftdyktighet og for utarbeidelse av samordningsprosedyrene forblir hos CAMO.
 - Det er mulig å sertifisere arbeid selv om det konstateres manglende samsvar (dvs. inspeksjoner med ikke-destruktiv prøving utført av en D1-klassifisert organisasjon, der det blir konstatert sprekker), og selv om luftfartøyet etterlates i en ikke-luftdyktig konfigurasjon (dvs. at arbeidsordren krever at motorene fjernes for konserveringsformål).
 - Flygeren mottar en enkeltfrigivelse (endelig sertifikat for frigivelse for bruk) som forteller ham/henne at alt vedlikehold bestilt av operatøren, er fullført.
 - Dersom dette konseptet gjennomføres på hensiktsmessig måte, vil det sikre at alle vedlikeholdstiltak blir behørig samordnet.
26. Videre foreslo Byrådet i CRD overgangstiltak for å redusere konsekvensene for aktører og vedkommende myndigheter.

b. Konklusjoner

27. Byrådet mener derfor at regelverksarbeid er nødvendig for å avklare problemstillingen knyttet til enkeltfrigivelse og flerdobbel frigivelse, og at forslaget i CRD oppfylte dette målet. I betraktning av kommentarene som er kommet inn, erkjenner Byrådet likevel at forslaget kan trenge noen forbedringer. Videre viser sikkerhetsanbefaling 2010-072 fra AAIB i Bulletin 9/2010 at dette oppdraget kanskje ikke ivaretar alle aspekter i tilstrekkelig grad. CAMOs ansvarsområder og relasjonen mellom disse og luftfartøyets luftdyktighet omhandles ikke i forslaget. Dette må avklares. Spørsmålet om CAMOens ansvarsområder vil imidlertid bli tatt opp i oppdrag M.029, som inngår i regelverksprogrammet og planlegges igangsatt i 2011. Følgelig har Byrådet besluttet å slå sammen disse to aktivitetene, som er forbundet med hverandre.

28. Derfor er Byråets endelige uttalelse som følger:

- **Oppdrag 145.012 avsluttes uten at det foreslås noen endringer av dagens regelverk eller AMC/GM-materiell på dette stadium.**
- **I tråd med sikkerhetsanbefaling 2010-072 fra AAIB i Bulletin 9/2010 skal oppdrag M.029, som er planlagt igangsatt i 2011, trekke veksler på arbeidet utført under oppdrag 145.012, og omfanget av førstnevnte oppdrag utvides for på én og samme tid å dekke:**
 - **ansvarsområdene til CAMOene og Part-145-organisasjonene, og**
 - **prosedyrene for vedlikehold, samordning, frigivelse av luftfartøyer og fastsettelse av luftdyktighet.**

IV. Konsekvensanalyse

29. Ettersom denne uttalelse ikke foreslår noen endring av dagens forordning eller AMC/GMer, medfører den ingen konsekvenser.

Köln, 29. november 2010

P. GOUDOU
Administrerende direktør

TILLEGG: Reaksjoner på CRD 2007-09**Reaksjoner som støtter de foreslåtte endringene:**

- (1) **Aircraft Engineers International (AEI), Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, UK), Norsk flyteknikerorganisasjon (NFO) og 75 av 89 privatpersoner (hovedsakelig sertifisert vedlikeholdspersonell)** støtter innholdet i teksten foreslått i CRD 2007-09. Blant grunnene de oppga, var:
- Forslaget fjerner tvetydigheten i dagens forordning og fremmer harmonisering av sertifiseringsprosedyrer, noe som er særlig nødvendig i lys av den nåværende trenden med økende bruk av underleverandører og tredjepartsvedlikehold.
 - Forslaget definerer ansvarsområdene klart.
 - Forslaget påvirker ikke CAMOens tilsynsansvar.
 - Luftfartøyets vedlikeholdsstatus blir tydelig for flygebesetningen.
 - Forslaget vil bedre sikkerheten.

Reaksjoner som anmoder om mindre endringer i de foreslåtte endringene:

- (2) **Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT)** foreslo, i tillegg til noen mindre endringer i ordlyden, følgende:
- At det klargjøres ytterligere i AMC 145.A.50(b)1 at luftfartøyet gjennom utstedelsen av et endelig sertifikat for frigivelse for bruk skal anses å være "klart for frigivelse for bruk" etter vedlikehold.
 - At sertifiserende personell som utsteder det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk, må sikre at alle vedlikeholdsklager korrigeres og/eller utsettes av behørig godkjent personell, i stedet for bare å verifisere at det tilsvarende sertifikatet for frigivelse for bruk er blitt utstedt.
 - At betydningen av setningen "alt vedlikehold bestilt av operatøren, er fullført eller behørig utsatt" i 145.A.50(b) klargjøres.
 - At betydningen av "utkvitteringen" i AMC 145.A.65(b)3 klargjøres ytterligere.
- (3) **Aircraft Engineers International (AEI), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, UK) og et visst antall privatpersoner** anmodet om at det måtte gjøres helt klart at rettigheter i kategori A ikke inkluderer "feilsøking på systemer".

Byrået bemerker at dette spørsmålet ble behandlet i oppdrag 66.006 og i uttalelse 05/2009.

- (4) **"Aerlyper"** anmodet om en ytterligere avklaring av hvilke rettigheter vedlikeholdsorganisasjoner og innehavere av Part-66-sertifikater må ha for å kunne utstede det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk.
- (5) **Én privatperson** anmodet om at muligheten for å frigi en "daglig kontroll eller tilsvarende" etter at det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk er utstedt, utvides til også å omfatte oppgaver med et intervall på inntil syv dager per MRB/MPD.

Reaksjoner som motsetter seg de foreslåtte endringene:

- (6) **Association of European Airlines (AEA) og "KLM Engineering & Maintenance"** mente at NPA burde trekkes tilbake i sin helhet, og avviste forslaget i CRD med følgende begrunnelse:

- CAMOen er mye bedre plassert enn Part-145-organisasjonen for å utføre pliktene forbundet med frigivelse av luftfartøyer.
- De foreslåtte endringene bryter med etablerte prinsipper i dagens forordning ettersom de overfører ansvarsområder fra CAMOen til Part-145-organisasjonen.
- I det foreslåtte endelige sertifikatet for frigivelse for bruk gis det erklæringer om hvorvidt sertifikater for frigivelse for bruk foreligger, og hvorvidt vedlikehold bestilt av CAMO og utført av andre vedlikeholdsorganisasjoner, er fullført. Dette er et ansvar og en rettighet som bør ligge hos CAMO.
- Forslaget tillater ikke at sertifiserende personell i kategori A undertegner det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk dersom andre personer er involvert i vedlikeholdet.
- Det foreligger ingen godtgjort sikkerhetsrisiko, og sikkerhetsfordelen er overvurdert, samtidig som endringen vil utgjøre en risiko i overgangsperioden.
- De økonomiske konsekvensene for Part-145-organisasjoner er undervurdert, herunder med hensyn til opplæring og endring av prosedyrer og teknisk logg.

AEA og KLM foreslår at dersom den oppfattede risikoen forbundet med dagens forordning godtgjøres, bør EASA evaluere prosedyrene i Part-M og la Part-145 forbli uendret.

- (7) **"IACA International Air Carrier Association"** avviste forslaget i CRD med følgende begrunnelse:

- De er ikke enige i at mangelen på standardisering i dagens system medfører potensielle ytterligere sikkerhetsproblemer.
- Forslagets positive konsekvenser for sikkerheten er overvurdert og ikke godtgjort.
- Det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk vil føre til potensielle sikkerhetsproblemer for organisasjoner og myndigheter.
- De ser ikke behovet for et endelig sertifikat for frigivelse for bruk ettersom de mener at:
 - Dersom bare én Part-145-organisasjon arbeider på luftfartøyet, har den mulighet til å utstede et sertifikat for frigivelse for bruk for hver enkelt oppgave eller for en

gruppe av oppgaver. I siste instans kan Part-145-organisasjonen utstede ett enkelt sertifikat for frigivelse for bruk for alt arbeid den har utført og samordnet i henhold til arbeidsordre fra CAMO, noe som ikke er noe nytt, og som er allment akseptert.

- Dersom en Part-145-organisasjon har satt ut arbeid til andre Part-145-organisasjoner, kan denne organisasjonen beslutte å utstede ett enkelt sertifikat for frigivelse for bruk for alle arbeidene som er utført i henhold til arbeidsordre fra CAMO, noe som ikke er noe nytt, og som er allment akseptert.
- Dersom CAMOen har satt ut arbeid til flere Part-145-organisasjoner, vil det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk innebære at CAMOs ansvarsområder overføres til Part-145-organisasjonen.
- Fra flygerens ståsted skaper det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk en falsk følelse av fullstendighet ettersom flygeren i alle tilfeller må kontrollere om det finnes vedlikeholdserklæringer relatert til planlagt og annet vedlikehold, utsatte oppgaver osv.
- Det vil være negative konsekvenser knyttet til behovet for nye håndbøker, prosedyrer, arbeidsanvisninger, opplæring, tekniske logger og kontrakter.
- Det vil være sosiale og kulturelle konsekvenser for industrien.

IACA foreslår følgende:

- Muligheten for å velge mellom enkeltfrigivelse og flerdobbel frigivelse opprettholdes.
- Konseptet med et endelig sertifikat for frigivelse for bruk gjennomføres ikke.
- Dersom EASA likevel finner det nødvendig med en enkeltfrigivelse i tilfeller der CAMOen setter ut arbeid til flere Part-145-organisasjoner, bør dette dokumentet ikke betegnes som et "sertifikat for frigivelse for bruk", men snarere som et "sammendragark" ("summary sheet").

(8) **"Nayak Aircraft Service NL"** avviste forslaget i CRD med følgende begrunnelse:

- De ser ingen god begrunnelse for forslaget og mener at det ikke forbedrer flysikkerheten.
- Det innebærer en overføring av ansvarsområder fra CAMO til Part-145-organisasjonen. Ansvaret for det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk bør ligge hos CAMO.
- Det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk er et administrativt dokument og bør kalles "vedlikeholdserklæring" ("maintenance statement") eller "administrativt sluttdokument" ("administrative final").
- Det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk er påkrevd for alt linje- og basevedlikehold, mens Nayak mener at det bør skilles mellom linje- og basevedlikehold.
- Sertifiserende personell i kategori A bør på lik linje med sertifiserende personell i kategori B og C ha tillatelse til å utstede et endelig sertifikat for frigivelse for bruk uavhengig av oppgavens omfang, ettersom dette er en administrativ oppgave.

"Nayak Aircraft Service NL" foreslår at alle de foreslåtte endringene trekkes tilbake.

(9) **"Transavia.com"** avviste forslaget i CRD med følgende begrunnelse:

- De ser ingen god begrunnelse for forslaget.
- De positive konsekvensene for sikkerheten er overvurdert.
- Forslaget fører til utvanning av ansvar.
- Konseptet med et endelig sertifikat for frigivelse for bruk er ikke nødvendig for operatører som bare setter ut arbeid til én Part-145-organisasjon.
- Det vil være negative konsekvenser knyttet til behovet for nye håndbøker, prosedyrer, arbeidsanvisninger, opplæring, tekniske logger og kontrakter.
- Det vil være sosiale og kulturelle konsekvenser for både industrien og nasjonale myndigheter.

(10) **"Baines Simmons Limited"** avviste forslaget i CRD med følgende begrunnelse:

- Forslaget overfører ansvaret for samordning av vedlikehold fra CAMO til Part-145-organisasjonen.
- Forslaget omfatter to ulike typer frigivelse (sertifikat for frigivelse for bruk og endelig sertifikat for frigivelse for bruk) med samme ordlyd.
- Det er en klar tvetydighet i gjeldende forordning mellom Part-M og Part-145, der vedlikeholdsorganisasjonen "frigir luftfartøyet for bruk" i forhold til individuelle oppgaver, men dette betyr ikke nødvendigvis at luftfartøyet er luftdyktig.

"Baines Simmons Limited" foreslår følgende:

- EASA bør bestrebe seg på å utvikle forordningen/AMC-materiell til Part-M i tilknytning til vedlikeholdserklæringen i M.A.306(a)3, særlig med hensyn til hvordan den bør oppdateres og distribueres i god tid i forhold til hvert enkelt vedlikeholdstiltak, og ikke bare i forhold til basevedlikeholdstiltak.
- EASA bør forsøke å hindre at eiere/operatører etablerer komplekse vedlikeholdsavtaler som involverer underleverandører og som tilsynelatende kan føre til kompliserte scenarier der flygeren må forholde seg til flere Part-145-organisasjoner, og særlig der et linjevedlikeholdsmiljø er involvert.
- Dersom EASA ønsker å ha to forskjellige frigivelser, bør det være en viss forskjell mellom dem, slik at det skilles mellom "sertifisering av vedlikehold" og "frigivelse for bruk".
- Det bør etableres en mer hensiktsmessig "frigivelse av vedlikehold" innenfor Part-145 og en "frigivelse for bruk basert på luftdyktighet", som defineres klarere i Part-M.

(11) **CAA Nederland, transportministeriet i Østerrike og Walter Gessky (østerriksk medlem av EASA Committee)** mente at NPA burde trekkes tilbake i sin helhet eller begrenses til AMC/GM-materiell, og avviste forslaget i CRD med følgende begrunnelse:

- De positive konsekvensene for sikkerheten er svært begrenset, samtidig som det legges en stor byråkratisk og administrativ byrde på industrien.
- Det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk utvanner dagens ansvarsdeling mellom CAMOer og Part-145-organisasjoner, særlig når det gjelder samordning av vedlikeholdsaktiviteter. Ansvarsområder overføres fra CAMOen til Part-145-organisasjonen.

- Det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk skaper en falsk følelse av sikkerhet for flygeren ettersom han eller hun ikke alltid vet (eller trenger å vite) hva slags vedlikehold som er bestilt.
- Når det gjelder luftfartøyer som ikke er involvert i kommersiell lufttransport, kan forslaget medføre risiko for at flygeren blir forvirret, særlig dersom vedlikehold er blitt utført av både vedlikeholdsorganisasjoner i henhold til Part-145 og vedlikeholdsorganisasjoner i henhold til Subpart F. I slike tilfeller vil det ikke nødvendigvis foreligge et endelig sertifikat for frigivelse for bruk.

CAA Nederland, transportministeriet i Østerrike og Walter Gessky foreslår at det ikke gjøres noen endringer.

(12) **CAA Danmark** mente at NPA burde trekkes tilbake i sin helhet eller begrenses til AMC/GM-materiell, og avviste forslaget i CRD med følgende begrunnelse:

- Forslaget gjør de eksisterende systemene mer komplisert i stedet for å gjøre dem klarere.
- De positive konsekvensene for sikkerheten er svært begrenset, samtidig som det legges en stor byråkratisk og administrativ byrde på industrien, med nye prosedyrer og dokumenter og et omfattende arbeid for å gjennomføre alt i organisasjonene.
- Det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk utvanner dagens ansvarsdeling mellom CAMOer og Part-145-organisasjoner, særlig når det gjelder samordning av vedlikeholdsaktiviteter. Ansvarsområder overføres fra CAMOen til Part-145-organisasjonen.
- Sertifikatet for frigivelse for bruk kan gi flygeren et inntrykk av at luftfartøyet er egnet for flyging, uten å være klar over at det må foreligge et endelig sertifikat for frigivelse for bruk.

CAA Danmark foreslår å bare endre det eksisterende AMC/GM-materiellet for å avklare forståelsen av hva et sertifikat for frigivelse for bruk er.

(13) **CAA Sverige** avviste forslaget i CRD med følgende begrunnelse:

- Forslaget gjør konseptet med frigivelse for bruk til et større problem enn det egentlig er, mer komplisert og med forskjellige versjoner.
- Alle operatører må utvikle et eget teknisk logg-system og system for sertifisering av vedlikehold (sertifikat for frigivelse for bruk) selv om de ikke bruker mer enn én vedlikeholdsorganisasjon om gangen.
- Alle operatører må endre sitt teknisk logg-system fordi noen få operatører har utviklet noe annet.
- Alle vedlikeholdsorganisasjoner må utarbeide prosedyrer og gi personellet opplæring. Dette medfører kostnader uten at sikkerhetsnivået økes.
- Dersom enkelte CAMOer/operatører ønsker å bruke mer enn én vedlikeholdsorganisasjon til samme vedlikeholdstiltak, må de ta det fulle ansvaret for dette. Dagens system gir tilstrekkelig rom for å håndtere bruk av mer enn én vedlikeholdsorganisasjon til samme tiltak.

- Dagens klare ansvarsdeling mellom CAMOen og Part-145-organisasjonen vil bli utvannet. Dette ødelegger "konseptet med klare arbeidsordrer".
- Det vil bli vanskelig å samordne for den utpekte Part-145-organisasjonen på grunn av manglende innsyn i / tilgang til de andre vedlikeholdskontraktene.
- Mye av det sertifiserende personellet vil måtte undertegne på unødige mye, noe som vil skape forvirring med hensyn til hva det er de undertegner på. Verdien av og formålet med underskriften vil bli utvannet.
- En Part-145-organisasjon som arbeider både med luftfartøyer som brukes i kommersiell lufttransport, og luftfartøyer som ikke brukes i kommersiell lufttransport, vil måtte ha to systemer for sertifisering av vedlikehold.
- Hvordan vil samordningsansvaret være i en situasjon der en "frittstående" CAMO har en kontrakt med en operatør i henhold til M.A.201(i), og operatøren har kontrakter med vedlikeholdsorganisasjoner i henhold til Part-145 eller Subpart F?
- Hvordan skal sertifisering av vedlikehold skje når en operatør i henhold til M.A.201(i) som bruker et teknisk logg-system med sertifikater for frigivelse for bruk og endelige sertifikater for frigivelse for bruk, har kontrakter med vedlikeholdsorganisasjoner i henhold til Part-145 eller Subpart F?

CAA Sverige foreslår å bare avklare CAMOens/operatørens ansvarsområder i M.A.708.

(14) **CAA Storbritannia** motsetter seg forslaget i CRD og oppgir følgende begrunnelse:

- CAA Storbritannia ser ikke at det er noen særlige sikkerhetsproblemer her som krever tiltak fra Byrået.
- Sikkerhetsfordelene ved forslaget er uklare, og det vil komplisere arbeidspraksis for Part-145-organisasjoner og skape unødvendig byråkrati.
- Forslaget kompliserer forholdet mellom CAMOen og Part-145-organisasjonen og skaper en uklar ansvarsfordeling mellom dem.
- Erklæringen i det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk bør ikke være den samme som et sertifikat for frigivelse for bruk i henhold til 145.A.50, ettersom den er en administrativ oppgave som ikke faller inn under definisjonen av vedlikehold i artikkel 2 i forordning (EF) nr. 2042/2003.
- Forslaget tillater ikke at sertifiserende personell i kategori A undertegner det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk dersom andre personer er involvert i vedlikeholdet. CAA Storbritannia foreslår å skille mellom planlagt linjevedlikehold og utbedring av enkle mangler, slik at det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk i slike tilfeller kan utstedes av sertifiserende personell i kategori A selv om arbeidet er utført av andre personer.
- CAA Storbritannia støtter ikke at organisasjoner med en klasserettighet med klassifisering B,C eller D som utfører arbeid på luftfartøyet, skal kunne utstede et sertifikat for frigivelse for bruk på luftfartøynivå, og mener at et skjema 1 bør brukes.
- Eksempelene på tekniske logger i AMC 145.A.50 er ikke nøyaktige nok ettersom de for eksempel ikke henviser til opplysninger om komponenter identifisert med et serienummer. Dermed kan man ledes til å tro at feltene som finnes i eksemplene, er tilstrekkelige.

(15) **En privatperson** avviste forslaget i CRD med følgende begrunnelse:

- Forslaget omfatter to ulike typer frigivelse (sertifikat for frigivelse for bruk og endelig sertifikat for frigivelse for bruk) med samme ordlyd.
- Personen som undertegner det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk, tar ikke ansvar for det arbeidet som omfattes av andre sertifikater for frigivelse for bruk.
- Vedkommende ser en mangel på konsekvens i det at det er tillatt å kvittere for den daglige kontrollen etter det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk uten å utstede et nytt sertifikat for frigivelse for bruk.

Vedkommende foreslår følgende to alternativer:

- Det endelige sertifikatet for frigivelse for bruk oppheves og erstattes av en erklæring i den tekniske loggen om at vedlikeholdet er utført og/eller utsatt av personell med behørig sertifikat/tillatelse/godkjenning, og at luftfartøyet er egnet for sikker flyging. To underskrifter (B1 og B2) på det enkle sertifikatet for frigivelse for bruk bør være tilstrekkelig.
- Dersom man holder fast ved et endelig sertifikat for frigivelse for bruk, bør det kreves to underskrifter (B1 og B2) for å sertifisere og ta ansvar for alle oppgavene.

Vedkommende foreslår dessuten at sertifiserende personell i kategori B2 bør være involvert i sertifiseringen av den daglige kontrollen.

(16) **To privatpersoner** avviste forslaget i CRD med følgende begrunnelse:

- Forslaget er til fordel for operatørene på bekostning av sikkerheten og legger til rette for ytterligere utsetting av vedlikehold til underleverandører.
- Denne praksisen skaper grunnlag for vedlikeholdsorganisasjoner som spesialiserer seg på bestemte typer arbeid, slik at det blir vanskelig for sertifiserende personell å skaffe seg kunnskap og erfaring om hele luftfartøyet, noe som er nødvendig for å oppnå et sertifikat.

(17) **En privatperson** var imot at et endelig sertifikat for frigivelse for bruk skal kunne utstedes av en enkelt person selv om vedkommende ikke har bidratt til det utførte vedlikeholdet, og selv om deler av arbeidet ligger utenfor gyldighetsområdet for vedkommendes sertifikat.

(18) **En privatperson** ga uttrykk for at forslaget i CRD er unødvendig ettersom alle områdene allerede er dekket og utviklet i en slik grad at dette er blitt vanlig standard i bransjen.

(19) **En privatperson** bemerket at forslaget flytter ansvaret bort fra de personene som står for vedlikeholdet av luftfartøyet.

Andre reaksjoner:

- (20) **Association of Dutch Aviation Technicians (NVL)** spurte om utvidelsen av B2-rettighetene (NPA 2007-07) i 66.A.20 nr. 3 allerede er inkludert i forslaget i CRD.

Byrået bemerker at CRD ikke inneholder denne endringen siden den ennå ikke er formelt vedtatt av Kommisjonen. Utvidelsen av B2-rettighetene inngår i vedtaksprosessen for uttalelse 05/2009.

- (21) **En privatperson** anmodet om at CAA Storbritannia går tilbake til full muntlig eksaminasjon ved tildeling av vedlikeholdssertifikater for luftfartøy.

Byrået bemerker at dette ikke er mulig i henhold til gjeldende EU-forordninger.

- (22) **En privatperson** sendte ved en feil inn en kommentar til denne CRD 2007-09 som gjaldt NPA 2010-09 og begrepene "bruk av kontrakter" og "bruk av underleverandørkontrakter".

- (23) **En privatperson kommenterte følgende:**

- Han støtter en harmonisering av måten luftfartøyet frigis på.
- Han støtter konseptet med flerdobbel frigivelse ettersom det plasserer ansvaret utelukkende hos den personen som sertifiserer arbeidet.
- Han bemerker at konseptet med enkeltfrigivelse gjør det mulig å utstede et sertifikat for frigivelse for bruk uten å se eller vite hva som er blitt gjort på luftfartøyet, særlig når det gjelder store og komplekse arbeider, og at det dessuten gjør det mulig for ikke-kvalifisert personell å utføre vedlikehold.
- Han er helt imot praksisen der flere arbeider blir utkvittert av personer som er godkjent av selskapet, men som ikke har sertifikat.