



OPINIA NR 06/2010

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

z dnia 29 listopada 2010 r.

**w sprawie możliwości wprowadzenia zmian do rozporządzenia Komisji (WE) nr
2042/2003 w sprawie
nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych,
części i wyposażenia,
a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym
w takie zadania**

***„Dopuszczenie do eksploatacji na podstawie jednego i wielu certyfikatów zgodnie z
częścią 145”***

I. Uwagi ogólne

1. Celem niniejszej opinii jest wyjaśnienie stanowiska Agencji w kwestii możliwości wprowadzenia poprawek do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003¹ w związku z wydaniem „Dopuszczenia do eksploatacji na podstawie jednego i wielu certyfikatów zgodnie z częścią 145”. Powody niniejszego działania regulacyjnego przedstawiono poniżej.
2. Przyjęcie opinii zostało poprzedzone wykonaniem procedury określonej przez zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencji)², zgodnie z postanowieniami art. 19 rozporządzenia (WE) nr 216/2008³ (rozporządzenie podstawowe).
3. Pkt 145.A.50 lit. a) załącznika II do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 stanowi: „Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji jest wystawiany przez właściwie upoważniony personel certyfikujący w imieniu organizacji, po dokonaniu weryfikacji właściwego wykonania przez organizację wszystkich zleconych czynności związanych z obsługą zgodnie z procedurami określonymi w pkt 145.A.70, przy uwzględnieniu dostępności i użycia danych dotyczących obsługi określonych w pkt 145.A.45, oraz po stwierdzeniu braku znanych niezgodności, które zagrażają bezpieczeństwu lotu”.

Ponadto pkt 145.A.50 lit. b) stanowi, iż „Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji jest wydawany przed lotem i po zakończeniu wszelkich czynności związanych z obsługą”.

Brzmienie pkt 145.A.50 lit. b) można interpretować na dwa następujące sposoby:

- **Interpretacja 1:** Wszystkie wykonane przed lotem czynności związane z obsługą techniczną muszą być objęte pojedynczym certyfikatem dopuszczenia do eksploatacji [ponieważ pkt 145.A.50 lit. b) mówi: „**Certyfikat** dopuszczenia do eksploatacji ...”].
 - **Interpretacja 2:** Obsługę techniczną przed lotem można podzielić na dowolną pożądaną liczbę czynności [ponieważ pkt 145.A.50 lit. b) mówi „... po zakończeniu **wszelkich** czynności związanych z obsługą”] i dla każdej z nich wystawia się certyfikat dopuszczenia do eksploatacji.
4. Powyższa dwuznaczność rozporządzenia doprowadziła w Europie do powstania różnych sposobów dopuszczania statku powietrznego do eksploatacji, w tym na podstawie pojedynczego certyfikatu, wielu certyfikatów oraz wariantów/kombinacji tych sposobów. Każdy z nich ma swoje zalety i wady, które można podsumować następująco:

¹ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. U. L 315 z 28.11.2003, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 962/2010 z dnia 26 października 2010 r. (Dz. U. L 281 z 27.10.2010, s. 78).

² Decyzja zarządu w sprawie procedury stosowanej przez Agencję do wydawania opinii, certyfikacji, specyfikacji i wytycznych. Zarząd EASA 08-2007 z dnia 11.06.2007 r. („Procedura w zakresie działań regulacyjnych”).

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. U. L 79 z 19.03.2008, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. (Dz. U. L 309 z 24.11.2009, s. 51).

- **Dopuszczenie na podstawie pojedynczego certyfikatu:** Certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji wystawia jedna osoba po wykonaniu jednej lub wielu czynności związanych z obsługą techniczną, co jest potwierdzone przez właściwie upoważniony personel.
 - Zalety:
 - Pilot otrzymuje jeden certyfikat informujący go o wykonaniu wszystkich zleconych przez operatora czynności związanych z obsługą techniczną.
 - W przypadku należytego przeprowadzenia obsługi, powinno to zapewnić należyłą koordynację całości obsługi technicznej.
 - Wady:
 - Sugeruje, że zakres pracy/upoważnień osoby podpisującej dopuszczenie do eksploatacji (oraz organizacji, do której ona należy) musi obejmować wszystkie zadania, których dotyczy dopuszczenie do eksploatacji.
 - Cała odpowiedzialność za obsługę techniczną spoczywa zatem właśnie na tej osobie.
 - Bardzo trudne w realizacji, w przypadku gdy w danej czynności obsługowej uczestniczy kilka podmiotów.
 - **Dopuszczenie na podstawie wielu certyfikatów:** Wystawia się kilka certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji, z których każdy dotyczy konkretnego zadania obsługowego.
 - **Zalety:**
 - Każdy podmiot oraz personel certyfikujący bierze na siebie odpowiedzialność wyłącznie za zadania, które sam wykonał lub zatwierdził.
 - **Wady:**
 - Pilot otrzymuje kilka certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji, co utrudnia sprawdzenie, czy wszystkie zlecone przez operatora czynności związane z obsługą techniczną zostały wykonane.
 - Certyfikaty nie odnoszą się w sposób wyraźny do potrzebnych czynności koordynujących pracę różnych zespołów personelu certyfikującego lub różnych organizacji.
5. Aby zająć się tą kwestią, Agencja utworzyła zadanie regulacyjne (145.012). W tym celu powołano również grupę redakcyjną złożoną z przedstawicieli władz, stowarzyszeń personelu obsługi technicznej statków powietrznych, a także przedstawicieli branży oraz ekspertów EASA.
6. Zadanie grupy zostało opisane w odpowiednim dokumencie przedstawiającym zakres kompetencji, opublikowanym przez Agencję na stronie internetowej:
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

W dokumencie tym stwierdzono, iż:

„W Europie współistnieją dwa systemy dopuszczania do eksploatacji: na podstawie pojedynczego certyfikatu oraz wielu certyfikatów. Może to prowadzić do nieporozumień i

zagrożenia bezpieczeństwa. Dlatego branża oraz krajowe władze lotnicze zwróciły się o wyjaśnienie tej kwestii w sposób, który w miarę możliwości doprowadziłby do funkcjonowania tylko jednego systemu”.

7. Jednakże prace wykonane w ramach zadania 145.012 doprowadziły do wniosku o niecelowości utrzymania tylko jednego z powyższych systemów, ponieważ każdy z nich ma swoje zalety i wady. Lepiej byłoby stworzyć system posiadający zalety dwóch już istniejących systemów, a jednocześnie dający operatorom i organizacjom obsługi technicznej ten sam stopień elastyczności. System ten powinien pilota informować i dawać mu pewność, że wszystkie zadania zostały wykonane i odpowiednio skoordynowane, powinien wyraźnie pokazywać zakres odpowiedzialności, a jednocześnie powinien dopuszczać typowe praktyki związane z obsługą techniczną, jak na przykład odbiór obsługi technicznej w przypadku wykrycia usterek [tj. kontrole nieniszczące (NDT)] lub pozostawienia statku powietrznego w niezatwierdzonej konfiguracji (tj. wymontowanie silnika w celu konserwacji).

Wszystko to, po uzupełnieniu o wystarczające materiały dotyczące akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) i dokumenty zawierające wytyczne (GM), powinno zapewnić lepszą harmonizację podczas wprowadzania i poprawiania warunków bezpieczeństwa.

II. Konsultacje

8. W oparciu o wyniki pracy grupy redakcyjnej, w dniu 28 czerwca 2007 r. Agencja wydała zawiadomienie NPA 2007-09, które opublikowała na swojej stronie internetowej pod adresem: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
9. Do daty zamknięcia prac wyznaczonej na 28 października 2007 r. (z uwzględnieniem przedłużenia o miesiąc pierwotnego trzymiesięcznego okresu konsultacji), Agencja otrzymała 242 uwagi od krajowych władz lotniczych, organizacji zawodowych i firm prywatnych.
10. Uwagi otrzymane w ramach zewnętrznych konsultacji NPA ukazały znaczące obawy władz krajowych i interesariuszy dotyczące złożoności oraz implikacji proponowanego w tym zawiadomieniu rozwiązania.
11. W odpowiedzi na te obawy utworzono grupę rewizyjną, w której skład weszli członkowie grupy roboczej odpowiedzialni za zredagowanie NPA oraz jeden ekspert z Departamentu Normalizacji (EASA) i jeden ekspert branżowy reprezentujący stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA). Celem było przygotowanie odpowiedniego dokumentu reakcji na uwagi (Comment-Response Document, CRD).
12. Po dokonaniu przeglądu otrzymanych uwag, grupa rewizyjna podjęła decyzję o znacznym uproszczeniu proponowanego rozwiązania przy zachowaniu celów zadania. Zmiany można podsumować następująco:
 - a. Rozwiązanie zaproponowane w zawiadomieniu NPA, polegające na wystawianiu trzech różnych certyfikatów [certyfikatu odbioru obsługi technicznej (Maintenance Release Certificate, MRC), certyfikatu odbioru hangarowej obsługi technicznej (Base Maintenance Release Certificate, BMRC) oraz certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji (CRS)], zastąpiono znacznie uproszczonym rozwiązaniem polegającym na wystawianiu jednego lub kilku certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji oraz końcowego certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji. Szczegóły nowego rozwiązania przedstawiały się następująco:

1. Certyfikaty dopuszczenia do eksploatacji (CRS):

- Wystawiała je każda organizacja obsługi technicznej działająca zgodnie z częścią 145, która brała udział w realizacji danej czynności obsługowej.
- Miały na celu poświadczenie obsługi technicznej wykonanej przez tę organizację i w konsekwencji musiały być wystawiane przez personel certyfikujący posiadający odpowiednie kategorie licencji oraz uprawnienia na typ/grupę.
- Organizacja określona w części M podczęść G (CAMO) miała możliwość wyboru, czy posługiwać się dziennikiem technicznym, w którym odbiorowi podlega każde zadanie z osobna, lub dziennikiem technicznym, w którym wykonane zadania są potwierdzane, a następnie dokonuje się ich odbioru w jednym bloku.
- Można je było wystawiać nawet w przypadku wykrycia niezgodności (tj. wykrycia pęknięć w wyniku badania NDT wykonanego przez organizację klasy D1) lub nawet wtedy, gdy statek powietrzny pozostawiono w stanie niezdatności do lotu (tj. gdy zlecone prace wymagały wymontowania silników w celu konserwacji), o ile zostało to odpowiednio odnotowane w CRS i zgłoszone CAMO.

Pomimo to wszystkie te niezgodności oraz przypadki niezdatności do lotu musiały być ostatecznie naprawione lub ich naprawa odpowiednio zaplanowana na później, czemu musiał towarzyszyć stosowny CRS.

- Personel certyfikujący przyjmował pełną odpowiedzialność za wykonaną obsługę techniczną lub zaplanowane na później naprawy objęte wydanym przez siebie certyfikatem dopuszczenia do eksploatacji.

2. Końcowy certyfikat dopuszczenia do eksploatacji (końcowy CRS):

- Wydawany przez organizację obsługi technicznej działającą zgodnie z częścią 145 wyznaczoną w tym celu przez CAMO.
- Jego celem było poświadczenie wykonania lub odpowiedniego zaplanowania na później wszystkich czynności obsługi technicznej zleconych przez CAMO oraz poinformowanie o tym pilota. Nie funkcjonował on jednak jako certyfikat wykonania lub zaplanowania na później czynności obsługi technicznej, ponieważ cel ten był już osiągnięty przez odpowiedni CRS, o którym mowa powyżej. Dlatego, na przykład, personel certyfikujący klasy B1 posiadający odpowiednie uprawnienia na typ/grupę mógł wystawiać ostateczny CRS obejmujący hangarową i liniową obsługę techniczną.
- W konsekwencji personel certyfikujący wystawiający końcowy CRS opierał się w pełni na CRS wystawionym przez każdą organizację działającą zgodnie z częścią 145 i na koordynacji wykonanej zgodnie z procedurami ustalonymi przez CAMO oraz zgodnie z warunkami kontraktu między CAMO i organizacją określoną w części 145.

- b. Oświadczenie certyfikacyjne zawarte w CRS oraz końcowym CRS było identyczne z oświadczeniem zawartym w obecnym przepisie.

- c. Materiał GM 145.A.50 przedstawiony w NPA w celu lepszego opisu procesu certyfikacji i przedstawienia przykładów dzienników technicznych został usunięty z następujących powodów:
1. Proponowany nowy system był o wiele prostszy, przez co wytyczne dotyczące procesu certyfikacji nie były konieczne.
 2. Przykłady dzienników technicznych zostały wprowadzone jako materiał AMC do części M (odpowiedzialność operatora) w pkt AMC M.A.306(a). Dodatkowo AMC 145.A.50 zawierał teraz wytyczne dotyczące sposobu wypełniania dziennika technicznego przez organizację działającą zgodnie z częścią 145.
- d. Zrezygnowano z pomysłu Głównej Organizacji Obsługi Technicznej (Primary Maintenance Organisation, PMO), który wprowadzono w NPA. Zamiast tego w M.A.708(b)7 i AMC M.A.708(b)7 podkreślono, że odpowiedzialność za koordynację nadal spoczywa na Organizacji Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu (CAMO). Wyjaśniono to również w AMC M.A.306(a)3.
- e. W AMC M.A.306(a)3 wyjaśniono, iż mimo że wystawienie przez organizację działającą zgodnie z częścią 145 końcowego certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji poświadczало wykonanie lub odpowiednie zaplanowanie na później wszystkich czynności obsługi technicznej zleconych przez CAMO, niekoniecznie oznaczało to, że statek powietrzny jest w danym momencie zdalny do lotu. CAMO nadal odpowiadała za zdadność statku powietrznego do lotu oraz za dopilnowanie, żeby wszystkie wymagania dotyczące ciągłej zdadności do lotu zostały spełnione przed startem. Taki był cel wykazu obsługi technicznej wymaganego w M.A.306(a)3.
- f. Zmiany zaproponowane w NPA w pkt 145.A.55 „Dokumentacja obsługi technicznej” zostały usunięte wobec uproszczenia procesu certyfikacji oraz rezygnacji z PMO.
- g. Aby dać zainteresowanym stronom oraz właściwym organom wystarczająco dużo czasu, zaproponowano, że nowe rozporządzenie wejdzie w życie w rok po jego publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
13. Proponowane zmiany oraz odpowiedzi na uwagi otrzymane w trakcie konsultacji zewnętrznych NPA zostały w dniu 5 sierpnia 2010 r. opublikowane przez Agencję w CRD 2007-09, który jest dostępny na stronie internetowej Agencji:
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
14. Po opublikowaniu CRD 2007-09 Agencja zorganizowała warsztaty w Kolonii 30 września 2010 r. w celu wyjaśnienia treści dokumentu i pomocy interesariuszom w zrozumieniu propozycji zanim przedstawione zostaną reakcje na nią. Podczas warsztatów zebrano m.in. następujące opinie:
- Niektóre właściwe organy zwróciły się o przedłużenie okresu reakcji na CRD, aby mieć więcej czasu na przemyślenie informacji otrzymanych podczas warsztatów. Agencja zgodziła się na to i przedłużyła standardowy dwumiesięczny okres reakcji o trzy tygodnie do 26 października 2010 r.
 - Kilka właściwych organów, organizacji obsługi technicznej i stowarzyszeń linii lotniczych wciąż było przeciwnych proponowanemu rozwiązaniu, głównie w odniesieniu do końcowego CRS, który rozumieli jako przeniesienie obowiązków z operatora/CAMO na organizację działającą zgodnie z częścią 145.

- Stało się jasne, że do wyjaśnienia obowiązków operatora/CAMO potrzebne będą dalsze prace, co Agencja uznała za część przyszłego działania regulacyjnego (zadanie M.029, planowane rozpoczęcie w roku 2011).
15. W wyniku konsultacji zewnętrznych dotyczących CRD 2007-09, które zakończono 26 października 2010 r., Agencja otrzymała reakcje od:
- pięciu właściwych organów: austriackiego Ministerstwa Transportu, duńskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego, holenderskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego, szwedzkiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego, brytyjskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
 - 11 organizacji i stowarzyszeń: Aerlyper, Międzynarodowego Stowarzyszenia Mechaników Lotniczych (AEI), Stowarzyszenia Holenderskich Techników Lotniczych (NVLT), Stowarzyszenia Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Stowarzyszenia Licencjonowanych Mechaników Lotniczych (ALAE, Wielka Brytania), Baines Simmons Limited, Międzynarodowego Stowarzyszenia Przewoźników Lotniczych (IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Norweskiego Związku Licencjonowanych Mechaników (NFO) oraz Transavia.com.
 - 89 osób fizycznych (większość z nich spośród personelu obsługi technicznej).

Reakcje te przedstawiono w załączniku.

III. Treść opinii Agencji

a. Względy polityczne

16. Obecna opinia w największym możliwym stopniu uwzględnia sugestie wielu interesariuszy i władz krajowych, które wzięły udział w konsultacjach i przekazały swoje reakcje na CRD.
17. Na tym etapie Agencja chciałaby zwrócić uwagę na fakt, że opinie przedstawione przez personel zajmujący się obsługą techniczną statków powietrznych oraz posiadaczy licencji na świadczenie obsługi technicznej statków powietrznych (zarówno skupionych w stowarzyszeniach, jak i występujących jako osoby fizyczne) były wyraźnie przychylnie propozycji zawartej w CRD.
18. Jednakże, mimo znaczącego zmniejszenia liczby interesariuszy i właściwych organów zgłaszających negatywne opinie o propozycji CRD, opinie te pokazują (zob. załącznik do niniejszej opinii), że przedmiotowa propozycja wciąż spotyka się z silną niezgodą ze strony poniższych interesariuszy i właściwych organów:
- Właściwe organy: brytyjski Urząd Lotnictwa Cywilnego, holenderski Urząd Lotnictwa Cywilnego, duński Urząd Lotnictwa Cywilnego, szwedzki Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz austriackie Ministerstwo Transportu.
 - Stowarzyszenia linii lotniczych: „Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA)” oraz „Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)”.
 - Poszczególne linie lotnicze: „Transavia.com”.
 - Organizacje obsługi technicznej: „KLM Engineering & Maintenance” oraz „Nayak Aircraft Service NL”.

- Organizacje szkoleniowe/doradcze: „Baines & Simmons Limited”.
- Ograniczona liczba osób fizycznych.

19. Opinie te podkreślają następujące główne obawy:

- Istnieje opinia, że zadanie nie jest odpowiednio uzasadnione względami bezpieczeństwa i nie jest potrzebne.
- Istnieje opinia, że proponowane rozwiązanie ma znaczący wpływ na branżę z powodu potrzeby zmiany procedur i dokumentów oraz zapewnienia szkolenia.
- Istnieje opinia, że niektóre z obowiązków CAMO (głównie koordynacja i wystawianie końcowego CRS) zostały przeniesione na organizację obsługi technicznej. Ponadto kwestionuje się użyteczność samego końcowego CRS.
- Należałoby opracować różne procedury dla liniowej i hangarowej obsługi technicznej.
- Istnieje potrzeba dalszego wyjaśnienia części M, w szczególności w zakresie:
 - obowiązków i procedur CAMO;
 - wystawiania, aktualizowania i rozpowszechniania „wykazu obsługi technicznej”.
 - różnic między CRS, końcowym CRS i „wykazem obsługi technicznej”, a także ich związku z obsługą techniczną/przydatnością do lotu statku powietrznego.

20. W opinii Agencji, wbrew temu, co twierdzą niektórzy interesariusze i właściwe organy, działanie regulacyjne można wdrożyć w celu poprawy bezpieczeństwa, nawet jeżeli wcześniej nie odnotowano wypadków bezpośrednio związanych z danym problemem. Powodem rozpoczęcia działania regulacyjnego są nie tylko wypadki - można je również zainicjować, kiedy opinie od interesariuszy i właściwych organów pokazują, że te same wymagania są interpretowane w bardzo różny sposób, często wbrew intencjom ustawodawcy. Tak się z pewnością dzieje, kiedy przepis jest niejasny lub brak jest wytycznych.

21. W tym konkretnym przypadku, zgodnie z zakresem kompetencji, działanie zostało zainicjowane na żądanie interesariuszy i właściwych organów. Dodatkowo uwagi otrzymane na etapie konsultacji NPA i CRD, uwagi otrzymane w trakcie warsztatów 30 września 2010 r. oraz rozmowy prowadzone między Agencją i właściwymi organami podczas niedawnych konferencji normalizacyjnych uwiaryściły Agencji, że wciąż istnieje znacząca liczba błędnych interpretacji oraz obszarów, w których rozporządzenie może nie być spójne lub dokładne w odniesieniu do obowiązków CAMO i obowiązków określonych w części 145, a także w odniesieniu do odpowiedzialności personelu certyfikującego przy odbiorze czynności związanych z obsługą techniczną.

22. Ponadto Agencja zapoznała się z Biuletynem AAIB 9/2010 (wydawany przez brytyjską Agencję ds. Badania Wypadków lotniczych, AAIB) dotyczącym poważnego incydentu z 12 stycznia 2009 r., w którym uczestniczył Boeing 737 numer rejestracyjny G-EZJK. Incydent miał miejsce po tym, jak operator oddał samolot, z którego korzystał w ramach leasingu, przy czym sam operator oraz jego dostawca hangarowej obsługi technicznej podpisali z firmami trzecimi różne oddzielne kontrakty na przeprowadzanie i nadzór nad poszczególnymi czynnościami obsługowymi związanymi z maszyną. Zalecenie dotyczące bezpieczeństwa 2010-072, jedno z wielu przedstawionych w Biuletynie AAIB 2010-072, zaleca Agencji przegląd przepisów i wytycznych zawartych w OPS1, części M i części 145 w celu zapewnienia, że w odpowiedni sposób regulują one złożone, wielopoziomowe, zawierane z

podwykonawcami umowy obsługowe i operacyjne. Wskazuje ono również na potrzebę oceny ogólnej struktury organizacyjnej, punktów kontaktu, procedur, ról, obowiązków oraz kwalifikacji/kompetencji kluczowego personelu na wszystkich poziomach podwykonawstwa.

23. Wzmocniło to opinię Agencji o tym, że obszar ten wymagał i wciąż wymaga przeprowadzenia działań regulacyjnych.
24. Agencja uważa również, że każde działanie regulacyjne powoduje niedogodności, które należy, w miarę możliwości, łagodzić. Konieczność zmiany procedur i dokumentów lub zapewnienia szkolenia to rzecz często towarzysząca niemal każdej zmianie przepisów, ale ta niedogodność powinna być równoważona korzyściami płynącymi z działania regulacyjnego.
25. W odniesieniu do niniejszego zadania, Agencja wciąż jest zdania, że tekst zaproponowany w CRD daje następujące korzyści:
 - Jasny podział obowiązków:
 - Certyfikacja obsługi technicznej (CRS): Wystawiając certyfikat CRS, każda organizacja działająca zgodnie z częścią 145 certyfikuje i odpowiada tylko za własną pracę, nawet w przypadku gdy jest ona niekompletna lub zostawia statek powietrzny w stanie niezdatnym do lotu. Można to jeszcze bardziej uszczegółowić, aż do momentu, w którym każdy członek personelu certyfikującego zaświadcza wykonaną przez siebie pracę (własny CRS).
 - Ostateczne dopuszczenie statku powietrznego do eksploatacji (końcowy CRS) przez pilota:
 - Tylko w odniesieniu do obsługi technicznej zleconej przez CAMO.
 - Opiera się na certyfikacji obsługi technicznej dokonanej przez wystawienie CRS.
 - Odpowiedzialność za zdatność statku powietrznego do lotu oraz określenie procedur koordynacji obsługi nadal spoczywa na CAMO.
 - Certyfikacja prac obsługowych jest możliwa nawet w przypadku wykrycia niezgodności (tj. wykrycia pęknięć w wyniku badania NDT wykonanego przez organizację klasy D1) lub nawet wtedy, gdy statek powietrzny pozostawiono w stanie niezdatności do lotu (tj. gdy zlecone prace wymagały wymontowania silników w celu konserwacji).
 - Pilot otrzymuje jeden certyfikat (końcowy CRS) informujący go o wykonaniu wszystkich zleconych przez operatora czynności związanych z obsługą techniczną.
 - W przypadku należytego przeprowadzenia, powinno to zapewnić należyłą koordynację całości obsługi technicznej.
26. Ponadto Agencja zaproponowała w ramach działań przejściowych CRD zmniejszenie niedogodności dla interesariuszy i właściwych organów.

b. Wnioski

27. Agencja jest zatem zdania, że działanie regulacyjne jest niezbędne w celu zajęcia się kwestią pojedynczego i wielokrotnych certyfikatów oraz że cel ten został osiągnięty dzięki propozycji zawartej w CRD. Mimo to Agencja, w oparciu o otrzymane uwagi, uznaje również, że przedstawiona przez nią propozycja może wymagać pewnych ulepszeń. Ponadto zalecenie dotyczące bezpieczeństwa 2010-072 wydane przez AAIB w Biuletynie 9/2010 wskazuje, że to zadanie może być niewystarczające do zajęcia się wszystkimi z omawianych problemów. Rzeczywiście, obowiązki CAMO oraz ich związek ze zdatnością statku powietrznego do lotu

nie zostały w propozycji poruszone. Konieczne jest wyjaśnienie tej kwestii. Sprawie obowiązków CAMO ma być jednak poświęcone zadanie M.029 objęte programem działań regulacyjnych, którego rozpoczęcie zaplanowano na rok 2011. W rezultacie, Agencja podjęła decyzję o scaleniu tych dwóch powiązanych ze sobą działań.

28. Ostateczna opinia Agencji jest zatem następująca:

- **Zamknąć zadanie 145.012 bez proponowania jakichkolwiek zmian obowiązujących przepisów lub dokumentów AMC/GM na tym etapie.**
- **Zgodnie z zaleceniem dotyczącym bezpieczeństwa 2010-072 opublikowanym przez AAIG w Biuletynie 9/2010, wykorzystać wyniki pracy wykonanej w ramach zadania 145.012 i rozszerzyć zakres zadania M.029, którego początek zaplanowano na rok 2011, w celu jednoczesnego zajęcia się:**
 - **obowiązkami CAMO i organizacji działających zgodnie z częścią 145 oraz**
 - **procedurami obsługi technicznej, koordynacji, dopuszczania samolotu do eksploatacji i określania zdolności do lotu.**

IV. Ocena skutków regulacji

29. Ponieważ w obecnej opinii nie proponuje się żadnych zmian obowiązujących przepisów czy dokumentów AMC/GM, nie występują żadne skutki w tym zakresie.

Kolonia, 29 listopada 2010 r.

P. GOUDOU
Dyrektor generalny

ZAŁĄCZNIK: Reakcje na CRD 2007-09**Reakcje na korzyść proponowanych zmian:**

- (1) **Międzynarodowe Stowarzyszenie Mechaników Lotniczych (AEI), Stowarzyszenie Holenderskich Techników Lotniczych (NVLT), Stowarzyszenie Licencjonowanych Mechaników Lotniczych (ALAE, Wielka Brytania), Norweski Związek Licencjonowanych Mechaników (NFO), a także 75 z 89 osób fizycznych (większość z nich spośród personelu obsługi technicznej)** poparło treść proponowaną w CRD 2007-09. Swoje poparcie uzasadnili oni następująco:
- Propozycja usuwa niejasności obowiązującego rozporządzenia i sprzyja harmonizacji procedur certyfikacyjnych, co jest szczególnie potrzebne z uwagi na występującą obecnie tendencję do outsourcingu i zlecania obsługi technicznej osobom trzecim.
 - Propozycja w jasny sposób określa obowiązki.
 - Propozycja nie koliduje z obowiązkami nadzorczymi CAMO.
 - Status obsługi technicznej statku powietrznego staje się dla załogi oczywisty.
 - Propozycja podniesie bezpieczeństwo.

Reakcje z prośbą o dokonanie drobnych zmian w proponowanych poprawkach:

- (2) **Stowarzyszenie Holenderskich Techników Lotniczych (NVLT)** zaproponowało, oprócz drobnych zmian w sformułowaniach:
- Dalsze uściślenie w AMC 145.A.50(b)1, że z wystawieniem końcowego CRS statek powietrzny należy uznać za „gotowy do dopuszczenia do eksploatacji” po obsłudze technicznej.
 - Personel certyfikujący wystawiający końcowy CRS musi zapewnić, aby odpowiednio uprawnione osoby załatwiły lub zaplanowały na później załatwienie wszelkich reklamacji dotyczących obsługi technicznej, zamiast tylko potwierdzać, że wystawiono odpowiedni CRS.
 - Wyjaśnienie znaczenia zdania „wszystkie czynności obsługi technicznej zleczone przez operatora zostały zakończone lub odpowiednio zaplanowane na później”, które znajduje się w 145.A.50(b).
 - Dalsze wyjaśnienie znaczenia wyrażenia „zatwierdzenie”, które znajduje się w AMC 145.A.65(b)3.
- (3) **Międzynarodowe Stowarzyszenie Mechaników Lotniczych (AEI), Stowarzyszenie Licencjonowanych Mechaników Lotniczych (ALAE, Wielka Brytania) wraz z pewną liczbą osób fizycznych** zwrócili się z o przedstawienie w sposób jednoznaczny, że uprawnienia kategorii A nie obejmują „wykrywania i usuwania usterek systemowych”.

Agencja zwraca uwagę, że kwestia ta została poruszona w zadaniu 66.006 oraz w opinii nr 05/2009.

- (4) **„Aerlyper”** zwrócił się o dalsze wyjaśnienie kwestii uprawnień, które muszą posiadać organizacje obsługi technicznej oraz posiadacze licencji zgodnych z częścią 66, aby móc wystawiać końcowe CRS.
- (5) **Jedna osoba fizyczna** zwróciła się o to, żeby możliwość wykonywania „przeglądu codziennego lub jego odpowiednika” po wydaniu końcowego CRS rozszerzono o zadania wykonywane w odstępach siedmiodniowych zgodnie z MRB/MPD.

Reakcje przeciwne proponowanym zmianom:

- (6) **Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA) oraz „KLM Engineering & Maintenance”**, oprócz uznania, że NPA należy całkowicie wycofać, odrzucili propozycję zawartą w CRD, podając następujące powody:
 - CAMO ma o wiele lepsze możliwości wykonywania obowiązków wchodzących w zakres dopuszczania statku powietrznego do eksploatacji niż organizacja działająca zgodnie z częścią 145.
 - Proponowane zmiany są wbrew sprawdzonym zasadom obowiązującego rozporządzenia, ponieważ przenoszą obowiązki z CAMO na organizację działającą zgodnie z częścią 145.
 - Proponowany końcowy CRS zawiera stwierdzenia dotyczące istnienia CRS i zakończenia czynności zleconych przez CAMO i wykonanych przez inne organizacje obsługi technicznej, co zdaniem tych dwóch podmiotów należy do obowiązków i uprawnień CAMO.
 - Propozycja nie pozwala personelowi certyfikującemu kategorii A na podpisywanie końcowego CRS, jeżeli w obsługę techniczną zaangażowane są inne osoby.
 - Nie wykazano zagrożenia dla bezpieczeństwa, korzyści dla bezpieczeństwa przeceniono, a zmiana w okresie przejściowym stanowi ryzyko.
 - Skutki ekonomiczne dla organizacji działających zgodnie z częścią 145 zostały oszacowane zbyt nisko - dotyczy do szkolenia oraz zmian w procedurach i dzienniku technicznym.

AEA i KLM proponują, że jeżeli wykazane zostanie istnienie ryzyka dostrzeganego w obowiązującym rozporządzeniu, EASA powinna dokonać oceny procedur objętych częścią M, a część 145 pozostawić bez zmian.

- (7) **„Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych IACA”** odrzuciło propozycję zawartą w CRD, podając następujące powody:
 - Stowarzyszenie nie zgadza się z tym, że brak normalizacji obecnie funkcjonującego systemu prowadzi do ewentualnych dodatkowych problemów z bezpieczeństwem.
 - Pozytywny wpływ propozycji na bezpieczeństwo został przeceniony i nie został uzasadniony.

- Końcowy CRS doprowadzi do powstania ewentualnych problemów z bezpieczeństwem dla organizacji i władz.
- Stowarzyszenie nie widzi potrzeby istnienia końcowego CRS, ponieważ uważa, że:
 - Jeżeli przy statku powietrznym pracuje tylko jedna organizacja działająca zgodnie z częścią 145, ma ona możliwość wystawienia CRS dla każdego zadania z osobna lub grupy zadań. Ostatecznie organizacja działająca zgodnie z częścią 145 mogłaby wystawiać pojedynczy CRS dla całości prac, które wykonała lub koordynowała zgodnie ze zleceniem otrzymanym od CAMO, co nie stanowi żadnej nowości i jest ogólnie przyjętą praktyką.
 - W przypadku gdy organizacja działająca zgodnie z częścią 145 podzleciła prace innym organizacjom działającym zgodnie z częścią 145, organizacja ta może zdecydować o wystawieniu pojedynczego CRS dla wszystkich prac wykonanych i koordynowanych zgodnie ze zleceniem otrzymanym od CAMO, co nie stanowi żadnej nowości i jest ogólnie przyjętą praktyką.
 - W przypadku gdy CAMO podpisała kontrakty z kilkoma organizacjami działającymi zgodnie z częścią 145, końcowy CRS przenosi obowiązki CAMO na organizację działającą zgodnie z częścią 145.
- Z punktu widzenia pilota końcowy CRS stwarza fałszywe poczucie kompletności, ponieważ pilot tak czy inaczej musi sprawdzić wykazy obsługi technicznej dotyczące planowej i nieplanowanej obsługi technicznej, zadań zaplanowanych na później itp.
- Wpływ realizacji propozycji będzie negatywny ze względu na potrzebę opracowania nowych dokumentów charakterystyki organizacji, procedur, instrukcji pracy, szkoleń, dzienników technicznych, kontraktów.
- W branży dadzą się odczuć skutki natury społecznej i kulturowej.

IACA proponuje:

- Utrzymać możliwość dopuszczenia do eksploatacji na podstawie jednego i wielu certyfikatów.
- Nie realizować pomysłu końcowego CRS.
- Jeżeli EASA będzie nadal uważać dopuszczenie na podstawie pojedynczego certyfikatu za konieczne w przypadku podpisania przez CAMO kontraktów z kilkoma organizacjami działającymi zgodnie z częścią 145, dokument taki powinien nazywać się „podsumowaniem”, a nie „CRS”.

(8) **„Nayak Aircraft Service NL”** odrzucił propozycję zawartą w CRD, podając następujące powody:

- Operator nie widzi uzasadnienia dla tego zadania i nie uważa, że propozycja podnosi bezpieczeństwo lotów.
- Obowiązki CAMO są przenoszone na organizację działającą zgodnie z częścią 145. Odpowiedzialność za końcowy CRS powinna spoczywać na CAMO.
- Końcowy CRS jest dokumentem administracyjnym i powinien nazywać się „wykazem obsługi technicznej” lub „końcowym dokumentem administracyjnym”.

- Końcowy CRS jest wymagany dla całości obsługi technicznej hangarowej i liniowej. Tymczasem Nayak uważa, że hangarową i liniową obsługę techniczną należałoby rozróżnić.
- Ponieważ końcowy CRS jest dokumentem administracyjnym, personelowi certyfikującemu kategorii A, podobnie jak personelowi certyfikującemu kategorii B i C, należałoby pozwolić na wystawianie tego certyfikatu niezależnie od zakresu ich zadań.

„Nayak Aircraft Service NL” proponuje całkowicie wycofać proponowane zmiany.

(9) **„Transavia.com”** odrzucił propozycję zawartą w CRD podając następujące powody:

- Operator nie widzi uzasadnienia dla zadania.
- Pozytywny wpływ na bezpieczeństwo został przeceniony.
- Propozycja osłabia odpowiedzialność.
- Koncepcja końcowego CRS nie jest potrzebna operatorom podpisującym kontrakt tylko z jedną organizacją działającą zgodnie z częścią 145.
- Wpływ realizacji propozycji będzie negatywny ze względu na potrzebę opracowania nowych dokumentów charakterystyki organizacji, procedur, instrukcji pracy, szkoleń, dzienników technicznych, kontraktów.
- Branża i władze krajowe odczują skutki natury społecznej i kulturowej.

(10) **„Baines Simmons Limited”** odrzuciła propozycję zawartą w CRD, podając następujące powody:

- Propozycja przenosi obowiązek koordynacji obsługi technicznej z CAMO na organizację działającą zgodnie z częścią 145.
- W propozycji znajdują się dwa rodzaje dopuszczeń (CRS i końcowy CRS) o tym samym brzmieniu.
- W obowiązującym rozporządzeniu istnieje wyraźna niejasność między częścią M i częścią 145, polegająca na tym, że organizacja obsługi technicznej „dopuszcza statek powietrzny do eksploatacji” w odniesieniu do poszczególnych zadań obsługi, ale niekoniecznie oznacza to, że statek powietrzny jest zdolny do lotu.

„Baines Simmons Limited” proponuje:

- EASA powinna dołożyć starań w celu opracowania rozporządzenia/materiału AMC do części M w związku z M.A.306(a)3 „wykaz obsługi technicznej”, w szczególności w odniesieniu do sposobu, w jaki należy go terminowo aktualizować i rozpowszechniać w związku z każdą czynnością obsługi technicznej, a nie tylko obsługą hangarową.
- EASA powinna odwozдить właścicieli/operatorów od zawierania złożonych umów na obsługę techniczną, które wydają się prowadzić do powstania skomplikowanych scenariuszy, w których przed pilotem występuje wiele organizacji działających zgodnie z częścią 145, zwłaszcza w przypadku obsługi liniowej.
- Jeżeli EASA nadal chce dwóch różnych dopuszczeń, to powinny one rozróżniać „certyfikację obsługi technicznej” i „dopuszczenie do eksploatacji”.

- Stworzenie bardziej odpowiedniego „dopuszczenia w zakresie obsługi technicznej” w ramach części 145 oraz „dopuszczenia do eksploatacji w zakresie zdadności do lotu”, w sposób bardziej odpowiedni określonego w części M.

(11) **Holenderski Urząd Lotnictwa Cywilnego, austriackie Ministerstwo Transportu oraz p. Walter Gessky (austriacki członek Komitetu EASA)**, oprócz uznania, że NPA należałoby całkowicie wycofać lub ograniczyć do materiałów AMC/GM, odrzucili propozycję zawartą w CRD, podając następujące powody:

- Pozytywny wpływ na bezpieczeństwo jest bardzo ograniczony, a obciążenie biurokratyczne i administracyjne dla branży ogromne.
- Końcowy CRS osłabia obecny podział obowiązków między CAMO i organizacjami działającymi zgodnie z częścią 145, zwłaszcza w obszarze koordynacji działań związanych z obsługą techniczną. Obowiązki CAMO przenosi się na organizację działającą zgodnie z częścią 145.
- Końcowy CRS stwarza u pilota fałszywe poczucie pewności, ponieważ pilot nie zawsze wie (lub musi wiedzieć), jakie czynności związane z obsługą techniczną zostały zlecone.
- W przypadku statku powietrznego, który nie bierze udziału w komercyjnym transporcie lotniczym, propozycja może stworzyć ryzyko zdezorientowania pilota, głównie w sytuacji, gdy obsługa techniczna jest wykonywana zarówno przez organizację obsługi technicznej działającą zgodnie z częścią 145 jak i z częścią F. W takim przypadku nie zawsze będzie można dysponować końcowym CRS.

Holenderski Urząd Lotnictwa Cywilnego, austriackie Ministerstwo Transportu oraz p. Walter Gessky proponują nie podejmować żadnych działań.

(12) **Duński Urząd Lotnictwa Cywilnego**, oprócz uznania, że NPA należałoby całkowicie wycofać lub ograniczyć do materiałów AMC/GM, odrzucił propozycję zawartą w CRD, podając następujące powody:

- Propozycja, zamiast upraszczać istniejące systemy, czyni je bardziej skomplikowanymi.
- Pozytywny wpływ na bezpieczeństwo jest bardzo ograniczony, a obciążenie biurokratyczne i administracyjne dla branży ogromne. Dotyczy to nowych procedur i dokumentów, jak również ogromnego zadania wdrożenia przedmiotowej propozycji w organizacjach.
- Końcowy CRS osłabia obecny podział obowiązków między CAMO i organizacjami działającymi zgodnie z częścią 145, zwłaszcza w obszarze koordynacji działań związanych z obsługą techniczną. Obowiązki CAMO przenosi się na organizację działającą zgodnie z częścią 145.
- CRS może dawać pilotowi wrażenie, że statek powietrzny nadaje się do lotu, podczas gdy może on nie wiedzieć, że do tego potrzeba jeszcze końcowego CRS.

Duński Urząd Lotnictwa Cywilnego proponuje jedynie skorygować istniejący materiał AMC/GM w celu wyjaśnienia interpretacji CRS.

(13) **Szwedzki Urząd Lotnictwa Cywilnego** odrzucił propozycję zawartą w CRD, podając następujące powody:

- Propozycja sprawia, że koncepcja dopuszczenia do eksploatacji staje się jeszcze bardziej problematyczna niż obecnie, bardziej skomplikowana, uwzględniająca większą liczbę wersji.
- Wszyscy operatorzy muszą opracować swój system dzienników technicznych i certyfikacji obsługi technicznej (CRS), nawet jeżeli w danym czasie korzystają z usług jednej organizacji obsługi technicznej.
- Wszyscy operatorzy muszą zmienić swój system dzienników technicznych, ponieważ kilku opracowało co innego.
- Wszystkie organizacje obsługi technicznej muszą opracować procedury i przeszkolić swój personel. Tworzy to koszty bez podnoszenia poziomu bezpieczeństwa.
- Jeżeli CAMO/operatorzy chcą korzystać z usług więcej niż jednej organizacji obsługi technicznej przy wykonywaniu tej samej czynności obsługowej, muszą brać za to pełną odpowiedzialność. Obecnie funkcjonujący system prawny daje wystarczające możliwości zorganizowania udziału więcej niż jednej organizacji obsługi technicznej w tej samej czynności obsługowej.
- Istniejąca „koncepcja obowiązków” CAMO i organizacji działających zgodnie z częścią 145 zostanie osłabiona. Niszczy to „jasno określoną koncepcję porządku pracy”.
- Z powodu braku wglądu/dostępu do innych kontraktów na obsługę techniczną, organizacje działające zgodnie z częścią 145 będą miały trudności z koordynacją działań.
- Większość osób z personelu certyfikującego będzie musiało niepotrzebnie składać wiele podpisów, co doprowadzi do dezorientacji co do tego, co właściwie podpisują. Znaczenie i cel podpisu zostaną osłabione.
- Organizacja działająca zgodnie z częścią 145 obsługująca statki powietrzne uczestniczące i nieuczestniczące w komercyjnym transporcie będzie musiała korzystać z dwóch systemów certyfikacji obsługi technicznej.
- Jak będą wyglądać obowiązki koordynacyjne w sytuacji, gdy „samodzielna” CAMO ma kontrakt z operatorem działającym zgodnie z M.A.201(i), a operator ten ma kontrakty z organizacjami obsługi technicznej działającymi zgodnie z częścią 145 i podczęścią F?
- Jak będzie realizowana certyfikacja obsługi technicznej w sytuacji, gdy operator działający zgodnie z M.A.201(i), który korzysta z systemu dziennika technicznego obejmującego CRS i końcowy CRS, ma kontrakty z organizacjami obsługi technicznej działającymi zgodnie z częścią 145 i podczęścią F?

Szwedzki Urząd Lotnictwa Cywilnego proponuje po prostu wyjaśnić obowiązki CAMO/operatora w M.A.708.

(14) **Brytyjski Urząd Lotnictwa Cywilnego** sprzeciwia się propozycji zawartej w CRD, podając następujące powody:

- Brytyjski Urząd Lotnictwa Cywilnego nie jest w stanie wskazać żadnego konkretnego problemu z bezpieczeństwem w tym obszarze, który wymagałby działania Agencji.

- Propozycja komplikuje praktykę pracy organizacji działającej zgodnie z częścią 145 prowadząc do niepotrzebnej biurokracji przy nieokreślonych korzyściach w obszarze bezpieczeństwa.
- Komplikuje ona stosunki i zaciera podział obowiązków między CAMO i zakontraktowanymi organizacjami działającymi zgodnie z częścią 145.
- Zgodnie z pkt 145.A.50, w odniesieniu do końcowego CRS nie powinno się używać zwrotu CRS, ponieważ jest on czynnością administracyjną, która nie wchodzi w zakres definicji obsługi technicznej podanej w art. 2 rozporządzenia (WE) Nr 2042/2003.
- Propozycja nie pozwala personelowi certyfikującemu kategorii A na podpisywanie końcowego CRS, jeżeli w obsługę techniczną zaangażowane są inne osoby. Brytyjski Urząd Lotnictwa Cywilnego proponuje rozdzielanie planowej obsługi technicznej i prostej naprawy usterek, co pozwoliłoby na wystawianie końcowego CRS przez personel certyfikujący kategorii A, nawet w przypadku gdy praca została wykonana przez inne osoby.
- Brytyjski Urząd Lotnictwa Cywilnego nie popiera pomysłu, aby organizacje obsługi technicznej kategorii B, C i D pracujące przy statku powietrznym mogły wystawiać CRS na poziomie statku powietrznego i uważa, że w takim przypadku należy używać Formularza 1.
- Przykłady dziennika technicznego podane w AMC 145.A.50 nie są wystarczająco dokładne, ponieważ nie zawierają, na przykład, odniesień do szczegółowych danych dotyczących elementów seryjnych. Można by przez to pomyśleć, że pola podane w przykładach są wystarczające.

(15) **Jedna osoba fizyczna** odrzuciła propozycję zawartą w CRD, podając następujące powody:

- W propozycji znajdują się dwa rodzaje dopuszczeń (CRS i końcowy CRS) o tym samym brzmieniu.
- Osoba podpisująca końcowy CRS nie bierze na siebie odpowiedzialności za prace objęte innymi CRS.
- Osoba ta dostrzega niespójność w fakcie, że można podpisać przegląd codzienny po końcowym CRS bez wystawiania innego końcowego CRS.

Zaproponowała ona zastosowanie jednego z dwóch następujących rozwiązań:

- Zniesienie końcowego CRS i zastąpienie go stwierdzeniem w dzienniku technicznym mówiącym o tym, że odpowiednio licencjonowany/upoważniony/zatwierdzony personel wykonał lub zaplanował na później obsługę techniczną oraz że statek powietrzny może bezpiecznie latać. Pojedyncze stwierdzenie w CRS opatrzone dwoma podpisami (B1 i B2) powinno wystarczyć.
- W przypadku utrzymania końcowego CRS powinien on być opatrywany dwoma podpisami (B1 i B2) w celu poświadczenia i przyjęcia odpowiedzialności za wykonanie wszystkich zadań.

Osoba ta proponuje również, żeby personel certyfikujący kategorii B2 brał udział w poświadczaniu przeglądu codziennego.

- (16) **Dwie osoby fizyczne** odrzuciły propozycję zawartą w CRD, podając następujące powody:
- Propozycja wspiera operatorów kosztem bezpieczeństwa, pozwalając na dalszy outsourcing obsługi technicznej.
 - Wspomniany outsourcing sprzyja istnieniu organizacji obsługi technicznej wyspecjalizowanych w określonych pracach, utrudniając personelowi certyfikującemu zdobycie wiedzy i doświadczenia w zakresie całego statku powietrznego, co jest konieczne do otrzymania licencji.
- (17) **Jedna osoba fizyczna** nie zgodziła się z tym, że końcowy CRS może być wystawiany przez jedną osobę, nawet jeżeli osoba ta w żaden sposób nie uczestniczyła w wykonanej obsłudze technicznej i nawet jeżeli część prac wykracza poza zakres jej licencji.
- (18) **Jedna osoba fizyczna** wyraziła pogląd, że propozycja zawarta w CRD jest niepotrzebna, ponieważ wszystkie obszary, których ona dotyczy są już regulowane i dopracowane do tego stopnia, że jest to w branży codzienna, standardowa działalność.
- (19) **Jedna osoba fizyczna** skomentowała, że propozycja zdejmuje odpowiedzialność z osób kierujących obsługą techniczną statku powietrznego.

Inne reakcje:

- (20) **Stowarzyszenie Holenderskich Techników Lotniczych (NVLTL)** zwróciło się z pytaniem, czy propozycja zawarta w CRD zawiera już rozszerzenie uprawnień B2 (NPA 2007-07) w pkt 66.A.20 ust. 3.
- Agencja zwraca uwagę, że CRD nie zawiera tej zmiany, ponieważ nie została ona jeszcze formalnie przyjęta przez Komisję. Rozszerzenie uprawnień B2 stanowi część procesu przyjmowania opinii nr 05/2009.
- (21) **Jedna osoba fizyczna** zażądała, aby brytyjski Urząd Lotnictwa Cywilnego powrócił do pełnego ustnego egzaminu do licencji na wykonywanie obsługi technicznej statków powietrznych.
- Agencja zwraca uwagę, że zgodnie z obowiązującymi obecnie przepisami UE nie jest to możliwe.
- (22) **Jedna osoba fizyczna** niewłaściwie przedłożyła uwagę do CRD 2007-09 dotyczącą NPA 2010-09, w odniesieniu do terminów „zawieranie kontraktów” i „podzlecenie”.
- (23) **Jedna osoba fizyczna zgłosiła następujące uwagi:**
- Popiera ona harmonizację sposobu dopuszczania statku powietrznego do eksploatacji.

- Popiera ona pomysł wielu certyfikatów dopuszczenia, ponieważ składa on odpowiedzialność wyłącznie na osobie, która poświadcza wykonaną pracę.
- Osoba ta wspomniała, że pomysł pojedynczego certyfikatu dopuszczenia sprzyja wystawianiu CRS bez wiedzy lub naocznego sprawdzenia, jakie czynności zostały wykonane w statku powietrznym, zwłaszcza w przypadku rozległych i złożonych prac, oraz sprzyja wykonywaniu obsługi technicznej przez niewykwalifikowany personel.
- Osoba ta zdecydowanie sprzeciwia się praktyce, w ramach której wykonanie wielu prac jest potwierdzane przez zatwierdzone przez firmę osoby nieposiadające licencji.