



STANOVISKO č. 6/2010

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

z 29. novembra 2010

**k možnosti zmeny a doplnenia nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003
o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení
a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností**

Časť 145 Jednoduché a viacnásobné osvedčenia o uvoľnení

I. Všeobecné informácie

1. Účelom tohto stanoviska je objasniť postoj agentúry, pokiaľ ide o možnosť zmeniť a doplniť nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003¹ v súvislosti s problematikou časti 145 Jednoduché a viacnásobné osvedčenia o uvoľnení. Dôvody tejto činnosti v oblasti tvorby predpisov sú uvedené ďalej.
2. Toto stanovisko bolo prijaté na základe postupu stanoveného správnu radou Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“)² v súlade s ustanoveniami článku 19 nariadenia (ES) č. 216/2008³ (ďalej len „základné nariadenie“).
3. V bode 145.A.50 písm. a) prílohy II k nariadeniu Komisie (ES) č. 2042/2003 sa uvádza: „Osvedčenie o uvoľnení do prevádzky musí vydať príslušne oprávnený osvedčujúci personál v mene organizácie, keď overil, že všetku objednanú údržbu organizácia riadne vykonala v súlade s postupmi stanovenými v bode 145.A.70, berúc do úvahy dostupnosť a využitie údajov o údržbe uvedených v bode 145.A.45, a neexistuje žiadna nehoda, o ktorej by bolo známe, že ohrozuje bezpečnosť letov.“

V bode 145.A.50 písm. b) sa ďalej uvádza, že „Osvedčenie o uvoľnení do prevádzky sa vydá pred letom po dokončení údržby“.

Znenie bodu 145.A.50 písm. b) umožňuje tieto dva výklady:

- **Výklad 1:** Musí sa vydať jednoduché osvedčenie o uvoľnení do prevádzky týkajúce sa všetkých úkonov údržby vykonaných pred letom [keďže v bode 145.A.50 písm. b) sa uvádza „**Osvedčenie** o uvoľnení do prevádzky...“].
 - **Výklad 2:** Údržba vykonaná pred letom môže byť rozdelená na ľubovoľný počet úkonov údržby [keďže v bode 145.A.50 písm. b) sa uvádza „...pred letom po dokončení **údržby**“] a pre každú z týchto úkonov sa musí vydať osvedčenie o uvoľnení do prevádzky.
4. V dôsledku tejto nejednoznačnosti v nariadení sa v Európe uplatňujú rôzne metódy uvoľňovania lietadla do prevádzky vrátane jednoduchého osvedčenia o uvoľnení, viacnásobného osvedčenia o uvoľnení a variantov či kombinácií oboch postupov, pričom každý z nich má svoje výhody aj nevýhody, ktoré možno zhrnúť takto:

¹ Nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 315, 28.11.2003, s. 1). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 962/2010 z 26. októbra 2010 (Ú. v. EÚ L 281, 27.10.2010, s. 78).

² Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami. EASA MB 08-2007 z 11. júna 2007 (postup pri tvorbe predpisov).

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009 (Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51).

- **Jednoduché osvedčenie o uvoľnení:** Osvedčenie o uvoľnení lietadla do prevádzky vydáva jedna osoba po vykonaní jedného alebo viacerých úkonov údržby, ktoré riadne podpíše oprávnený personál.
 - Výhody:
 - Pilot získa jednoduché osvedčenie o uvoľnení, na základe ktorého vie, že všetky úkony údržby objednané prevádzkovateľom boli dokončené.
 - V prípade riadnej realizácie by malo zaručiť, že všetky úkony údržby boli riadne koordinované.
 - Nevýhody:
 - Predpokladá, že osoba, ktorá podpisuje jednoduché osvedčenie o uvoľnení do prevádzky (a jej organizácia), musí mať v náplni práce vykonávanie všetkých úloh v rámci uvoľnenia a musí naň byť oprávnená.
 - Plná zodpovednosť za všetky úkony údržby pripadá na jednu osobu.
 - Realizácia tohto postupu je veľmi zložitá, keď sú do vykonania údržby zapojené viaceré organizácie vykonávajúce údržbu
 - **Viacnásobné osvedčenie o uvoľnení:** Vydá sa viacero osvedčení o uvoľnení do prevádzky, pričom každé sa týka určitých úloh údržby.
 - Výhody:
 - Každá organizácia a každý osvedčujúci personál preberá zodpovednosť iba za úlohy údržby, ktoré vykonali a osvedčili.
 - Nevýhody:
 - Pilot získa viacero osvedčení o uvoľnení do prevádzky, na základe ktorých je zložitejšie overiť, či boli všetky úkony údržby objednané prevádzkovateľom dokončené.
 - Nie je zabezpečená jednoznačná koordinácia potrebných činností medzi rôznym osvedčujúcim personálom alebo rôznymi organizáciami.
5. S cieľom vyriešiť tieto otázky vytvorila agentúra úlohu tvorby predpisov (145.012) a zriadila návrhovú skupinu zloženú zo zástupcov orgánov, združení personálu údržby lietadiel, zástupcov odvetvia a odborníkov agentúry EASA.
6. Úloha tejto skupiny je opísaná v príslušných kompetenciách publikovaných na webovej stránke agentúry:
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

V tomto dokumente sa uvádza:

„V Európe existujú dva súbežné systémy uvoľňovania do prevádzky: jednoduché osvedčenie o uvoľnení a viacnásobné osvedčenie o uvoľnení. To môže viesť k nedorozumeniam a možným bezpečnostným problémom. Subjekty odvetvia a národné letecké orgány preto požiadali o objasnenie tejto otázky, aby zostal v platnosti, pokiaľ možno, len jeden systém.“

7. Práca vykonaná počas úlohy 145.012 však viedla k záveru, že nie je opodstatnené ponechať len jeden systém, pretože oba systémy majú svoje výhody aj nevýhody. Lepším riešením je vytvoriť systém, ktorý spája výhody oboch systémov, pričom zachováva rovnakú časovú

flexibilitu pre prevádzkovateľa a organizácie vykonávajúce údržbu. Takýto systém musí zabezpečiť dokončenie a riadnu koordináciu všetkých úloh a informovanosť pilota o tejto skutočnosti, ako aj jednoznačné rozdelenie zodpovednosti, a zároveň musí umožniť realizáciu bežných postupov, napríklad uvoľnenie údržby v prípade zistenia porúch [t. j. inšpekcie nedeštruktívneho skúšania (NDT)] alebo v prípade, keď je lietadlo ponechané v neschválenej konfigurácii (t. j. odstránenie motora z dôvodu konzervácie).

Všetky tieto podmienky doplnené o dostatočné dokumenty AMC/GM by mali zabezpečiť lepšiu harmonizáciu počas realizácie a zlepšenie bezpečnosti.

II. Konzultácie

8. Na základe informácií návrhovej skupiny vydala agentúra dokument NPA (Oznámenie o návrhu zmeny a doplnenia) 2007-09 z 28. júna 2007 a publikovala ho na svojej webovej stránke: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
9. Do uzávierky 28. októbra 2007 (ktorá zahŕňala jednomesačné predĺženie pôvodnej 3-mesačnej lehoty konzultácií) dostala agentúra 242 pripomienok od národných leteckých orgánov, odborných organizácií a súkromných spoločností.
10. Pripomienky, ktoré dostala počas obdobia externých konzultácií k dokumentu NPA (oznámenie o navrhovanej zmene), svedčili o vážnych obavách národných orgánov a zúčastnených strán týkajúcich sa zložitosti a dôsledkov koncepcie navrhovanej v dokumente NPA.
11. Na riešenie týchto obáv sa zriadila revízna skupina zložená z členov pracovnej skupiny na tvorbu dokumentu NPA, jedného odborníka z oddelenia kontroly dodržiavania noriem (EASA) a jedného odborníka z odvetvia zastupujúceho Asociáciu aerolínií európskych regiónov (ERA). Cieľom bolo pripraviť príslušný dokument CRD (dokument pripomienok a odpovedí).
12. Po preskúmaní pripomienok sa revízna skupina rozhodla výrazne zjednodušiť navrhovanú koncepciu, ale zároveň zachovať ciele úlohy. Zmeny možno zhrnúť takto:
 - a. Koncepcia navrhovaná v dokumente NPA založená na vydávaní troch rôznych osvedčení [osvedčenie o uvoľnení po vykonaní údržby (MRC), osvedčenie o uvoľnení po vykonaní údržby na technickej základni (BMRC) a osvedčenie o uvoľnení do prevádzky (CRS)] sa nahradila omnoho jednoduchšou koncepciou založenou na vydávaní jedného alebo niekoľkých osvedčení o uvoľnení do prevádzky a konečného osvedčenia o uvoľnení do prevádzky. Konkrétne:
 1. Osvedčenia o uvoľnení do prevádzky (CRS):
 - Vydávala ich každá organizácia podľa časti 145 zapojená do vykonávania údržby.
 - Účelom bolo osvedčiť údržbu, ktorú táto organizácia vykonala, a preto ich musel vydávať osvedčujúci personál s príslušnou kategóriou preukazu spôsobilosti a typovou/skupinovou klasifikáciou.
 - Organizácia podľa časti M podčasti G (CAMO) môže rozhodnúť, či použije technický denník pri uvoľnení každej úlohy alebo technický denník pri podpísaní úloh a ich následnom uvoľnení ako skupín úloh.
 - Môžu sa vydávať aj v prípade zistenia nezhôd (t. j. inšpekcia NDT vykonaná organizáciou triedy D1 v prípade zistenia prasklín) alebo v prípade, ak bolo

lietadlo ponechané v konfigurácii, keď je nespôsobilé na let (t. j. pracovný postup vyžaduje vybratie motorov z dôvodu konzervácie), pokiaľ sa to riadne zaznamená do osvedčenia o uvoľnení do prevádzky a oznámi organizácii CAMO.

Všetky konfigurácie obsahujúce nezhody alebo neschválený stav sa však musia nakoniec odstrániť alebo sa ich náprava musí riadne odložiť v súlade s príslušným osvedčením o uvoľnení do prevádzky.

- Osvedčujúci personál prevezme plnú zodpovednosť za údržbu a odložené položky uvedené v osvedčení o uvoľnení do prevádzky, ktoré vydal.

2. Konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky (konečné CRS):

- Vydávala ho organizácia podľa časti 145, ktorú na to určila organizácia CAMO.
 - Jeho cieľom bolo osvedčiť dokončenie alebo riadne odloženie všetkých úkonov údržby objednaných organizáciou CAMO a informovanie pilota o týchto skutočnostiach. Nemalo však predstavovať osvedčenie vykonanej údržby alebo osvedčenie odložených položiek, keďže tieto činnosti už boli splnené v rámci príslušného osvedčenia o uvoľnení do prevádzky opísaného vyššie. Z tohto dôvodu mohol napríklad osvedčujúci personál kategórie B1 s príslušnou typovou/skupinovou klasifikáciou vydávať konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky týkajúce sa traťovej údržby a údržby lietadiel na technickej základni.
 - V dôsledku toho sa osvedčujúci personál, ktorý vydával záverečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky, plne spoliehal na osvedčenie o uvoľnení do prevádzky vydané každou organizáciou podľa časti 145 a na základe koordinácie realizovanej podľa postupov zavedených organizáciou CAMO a podľa podmienok zmluvy medzi organizáciou CAMO a organizáciou podľa časti 145.
- b. Vyhlásenie o osvedčení uvedené v osvedčení o uvoľnení do prevádzky a v konečnom osvedčení o uvoľnení do prevádzky bolo rovnaké ako vyhlásenie uvedené v platnom predpise.
- c. Časť GM 145.A.50 zavedená v dokumente NPA s cieľom lepšie opísať proces osvedčovania a s cieľom poskytnúť príklady technických denníkov sa odstránila z týchto dôvodov:
1. Nový navrhovaný systém je oveľa jednoduchší, čím sa usmernenia k procesu osvedčovania stávajú zbytočnými.
 2. Príklady technického denníka sa zaviedli ako dokument AMC do časti M (zodpovednosť prevádzkovateľa) v rámci bodu AMC M.A.306 písm. a). Okrem toho, časť AMC 145.A.50 teraz obsahuje aj usmernenia k postupu vyplnenia technického denníka prevádzkovateľa pre organizáciu podľa časti 145.
- d. Odstránila sa koncepcia organizácie primárnej údržby zavedená v dokumente NPA. Namiesto toho sa v bode M.A.708 písm. b) bode 7 a v dokumente AMC M.A.708 písm. b) bode 7 zdôraznilo, že zodpovednosť za koordináciu má organizácia s povolením na riadenie zachovania letovej spôsobilosti (CAMO). Toto ustanovenie sa objasnilo aj v dokumente AMC M.A.306 písm. a) bode 3.

- e. V dokumente AMC M.A.306 písm. a) bode 3 sa objasnilo, že vydanie konečného osvedčenia o uvoľnení do prevádzky organizáciou podľa časti 145, ktorým sa osvedčuje vykonanie alebo riadne odloženie všetkých úkonov údržby objednaných organizáciou CAMO, ešte neznamená, že lietadlo je v danej chvíli spôsobilé na let. Organizácia CAMO je naďalej zodpovedná za letovú spôsobilosť lietadla a za zabezpečenie splnenia všetkých požiadaviek na zachovanie letovej spôsobilosti pred uskutočnením letu. To bolo účelom vyhlásenia o stave údržby, ktoré sa vyžadovalo podľa bodu M.A.306 písm. a) bodu 3.
- f. Zmeny navrhované v dokumente NPA v bode 145.A.55 Záznamy o údržbe sa odstránili z dôvodu zjednodušenia procesu osvedčovania a odstránenia koncepcie organizácie primárnej údržby.
- g. S cieľom poskytnúť príslušným zúčastneným stranám a príslušným orgánom dostatočný čas sa navrhlo nadobudnutie účinnosti jeden rok od publikovania nového nariadenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.
13. Navrhované zmeny a odpovede na všetky pripomienky získané počas externých konzultácií k dokumentu NPA publikovala agentúra v dokumente CRD 2007-09 z 5. augusta 2010. Tento dokument CRD sa nachádza na webovej stránke agentúry:
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
14. Po publikovaní dokumentu CRD 2007-09 zorganizovala agentúra 30. septembra 2010 v Kolíne seminár zameraný na vysvetlenie obsahu dokumentu a na pomoc zúčastnenými stranám, aby mohli pred predložením svojich reakcií získať o návrhu prehľad. K spätným väzbám na seminári patrili tieto reakcie:
- Niektoré príslušné orgány žiadali predĺženie obdobia na poskytnutie pripomienok k dokumentu CRD s cieľom získať viac času na zváženie informácií získaných na seminári. Agentúra súhlasila a predĺžila štandardné dvojmesačné obdobie na poskytnutie pripomienok o tri týždne, až do 26. októbra 2010.
 - Viaceré príslušné orgány, organizácie vykonávajúce údržbu a združenia leteckých spoločností naďalej oponovali navrhovanej koncepcii, a to najmä v súvislosti s konečným osvedčením o uvoľnení do prevádzky, ktoré pochopili ako prenos zodpovednosti z poskytovateľa/organizácie CAMO na organizácie podľa časti 145.
 - Zistilo sa, že na vysvetlenie zodpovedností prevádzkovateľa/organizácie CAMO, čo je otázka, ktorú agentúra považuje za súčasť budúcej činnosti tvorby pravidiel (úloha M.029 so začiatkom naplánovaným na rok 2011), je potrebné vynaložiť ďalšie úsilie.
15. V rámci externej konzultácie k dokumentu CRD 2007-09, ktorá sa skončila 26. októbra 2010, dostala agentúra reakcie od:
- piatich príslušných orgánov: Ministerstva dopravy Rakúska, úradu civilného letectva – Dánsko, úradu civilného letectva – Holandsko, úradu civilného letectva – Švédsko a úradu civilného letectva – Spojené kráľovstvo,
 - 11 organizácií a združení: Aerlyper, Aircraft Engineers International (Medzinárodné združenie leteckých inžinierov, AEI), Association of Dutch Aviation Technicians (Združenie holandských leteckých technikov, NVLT), Association of European Airlines (Združenie európskych leteckých spoločností, AEA), Association of Licensed Aircraft Engineers (Združenie leteckých inžinierov s preukazom spôsobilosti, ALAE, Spojené

kráľovstvo), Baines Simmons Limited, International Air Carrier Association (Združenie medzinárodných leteckých prepravcov, IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Norwegian Union of Licensed Engineers (Nórska únia inžinierov s preukazom spôsobilosti, NFO) a Transavia.com,

- 89 jednotlivcov (väčšinu tvoril personál údržby s preukazom spôsobilosti).

Podrobná analýza odpovedí je uvedená v prílohe.

III. Obsah stanoviska agentúry

a. Úvahy z hľadiska politiky

16. Predkladané stanovisko v maximálnej možnej miere zohľadňuje návrhy mnohých zúčastnených strán a vnútroštátnych orgánov, ktoré sa podieľali na konzultáciách a reagovali na dokument pripomienok a odpovedí (CRD).
17. V tejto fáze by agentúra rada poznamenala, že spätná väzba, ktorú poskytla komunita personálu údržby lietadiel a držitelia preukazu spôsobilosti technika údržby lietadiel (združenia aj jednotlivci), jednoznačne podporila návrh dokumentu CRD.
18. Avšak, napriek tomu, že počet zúčastnených strán a príslušných orgánov, ktoré poskytli negatívnu odozvu na návrh dokumentu CRD, sa v súvislosti s dokumentom NPA významne znížil, zo spätnej väzby vyplýva (pozri prílohu, ktorá je súčasťou tohto stanoviska), že s návrhom do veľkej miery nesúhlasia tieto zúčastnené strany a príslušné orgány:
 - Príslušné orgány: úrad civilného letectva – Spojené kráľovstvo, úrad civilného letectva – Holandsko, úrad civilného letectva – Dánsko, úrad civilného letectva – Švédsko a Ministerstvo dopravy Rakúska.
 - Združenia leteckých spoločností: Združenie európskych leteckých spoločností (AEA) a Združenie medzinárodných leteckých prepravcov (IACA).
 - Jednotlivé letecké spoločnosti: Transavia.com.
 - Organizácie vykonávajúce údržbu: KLM Engineering & Maintenance a Nayak Aircraft Service NL.
 - Výcvikové/Konzultačné organizácie: Baines & Simmons Limited.
 - Určitý počet jednotlivcov (súkromných osôb).
19. V spätnej väzbe sa zdôrazňujú najmä tieto hlavné obavy:
 - Vzniká dojem, že úloha nie je z bezpečnostného hľadiska dostatočne odôvodnená, a teda nie je potrebná.
 - Vzniká dojem, že existuje značný dosah na odvetvie letectva z dôvodu potreby zmeniť a doplniť postupy a dokumentáciu a potreby poskytovať školenia.
 - Vzniká dojem, že niektoré oblasti zodpovednosti organizácie CAMO (najmä funkcia koordinácie a vydávanie konečného osvedčenia o uvoľnení do prevádzky) sa preniesli na organizácie vykonávajúce údržbu. Ďalej sa spochybňuje význam konečného osvedčenia o uvoľnení do prevádzky.

- Pre traťovú údržbu a údržbu na technickej základni sa mali pripraviť odlišné postupy.
 - Je potrebné podrobnejšie objasniť časť M, a to najmä:
 - Oblasti zodpovednosti a postupy organizácie CAMO.
 - Vydávanie, aktualizáciu a distribúciu vyhlásenia o stave údržby.
 - Rozdiely medzi osvedčením o uvoľnení do prevádzky, konečným osvedčením o uvoľnení do prevádzky a vyhlásením o stave údržby a ich súvislosti so stavom údržby/letovej spôsobilosti lietadla.
20. Agentúra zastáva opačný názor než vyjadrili niektoré zúčastnené strany a príslušné orgány, a to, že možno prijať opatrenie v rámci činnosti v oblasti tvorby predpisov s cieľom zlepšiť bezpečnosť, aj keď neexistujú zaznamenané nehody priamo súvisiace s konkrétnou otázkou. Činnosť v oblasti tvorby predpisov nepodnecuje len samotný výskyt nehôd: možno ju iniciovať aj vtedy, keď spätná väzba od zúčastnených strán a príslušných orgánov ukazuje, že rôzne subjekty interpretujú rovnaké požiadavky odlišne, pričom mnohé z nich protikladne, než bol zámer regulačného orgánu. Ide zjavne o prípad, keď je právny predpis nejednoznačný alebo keď chýbajú dokumenty s usmerneniami.
21. V konkrétnom prípade tejto úlohy, ako je uvedené v kompetenciách, bola úloha iniciovaná na základe požiadavky zúčastnených strán a príslušných orgánov. Okrem toho, podľa pripomienok získaných počas konzultácií k dokumentom NPA a CRD, počas seminára, ktorý sa uskutočnil 30. septembra 2010, a na základe diskusií medzi agentúrou a príslušnými orgánmi na nedávnych konferenciách týkajúcich sa štandardizácie agentúra usudzuje, že stále existuje veľký počet chybných výkladov, ako aj oblastí, v ktorých regulácia nemusí plne či presne zodpovedať povinnostiam organizácií podľa časti 145 alebo organizácií CAMO, ako ani povinnostiam osvedčujúceho personálu pri uvoľňovaní po vykonaní údržby.
22. Agentúra sa okrem toho oboznámila s obsahom bulletinu AAIB č. 9/2010 (vydávaný Úradom pre vyšetrovanie leteckých nehôd, Spojené kráľovstvo) týkajúceho sa závažnej udalosti, ktorá sa stala 12. januára 2009 s lietadlom Boeing 737, registrácia G-EZJK. Udalosť sa stala po tom, ako prevádzkovateľ odovzdával lietadlo, ktoré bolo predtým na prenájom a prevádzkovateľ a jeho poskytovateľ údržby na základni uzavreli rôzne zmluvy s tretími stranami na vykonávanie a dohľad nad všetkými súvisiacimi činnosťami údržby v podobe diskrétného pracovného balíčka. Okrem ďalších bezpečnostných odporúčaní uvedených v tomto bulletine AAIB sa v bezpečnostnom odporúčaní 2010-072 navrhuje, aby agentúra preskúmala predpisy a usmernenia v dokumente OPS1, časť M a časť 145, s cieľom zabezpečiť, aby primerane riešili požiadavky na prevádzku a údržbu, ktoré sú zložité, viacvrstvové a týkajú sa subdodávateľstva. Ďalej sa v ňom zdôrazňuje potreba hodnotenia celkovej organizačnej štruktúry, rozhraní, postupov, úloh, povinností a kvalifikácií/kompetencie kľúčového personálu na všetkých subdodávateľských úrovniach.
23. Posilnil sa tým názor agentúry, že potreba tvorby predpisov v tejto oblasti tu bola a stále je.
24. Agentúra sa tiež nazdáva, že každá činnosť tvorby predpisov má vplyv – ktorý je potrebné čo najviac zmierniť. Skutočnosť, že je potrebné zmeniť a doplniť postupy a dokumentáciu, alebo skutočnosť, že sa musí poskytnúť školenie, je bežná takmer pri každej zmene predpisu, tento vplyv by však mal vyvážiť prínos, ktorý je výsledkom činnosti tvorby predpisov.
25. V súvislosti s touto úlohou zastáva agentúra naďalej názor, že znenie navrhnuté v dokumente CRD poskytuje tieto výhody:

- Jednoznačné stanovenie povinností:
 - Osvedčovanie údržby (CRS): Každá organizácia podľa časti 145 osvedčuje a zodpovedá za vlastnú prácu vydaním osvedčenia o uvoľnení do prevádzky, a to aj v prípadoch, keď je práca nedokončená alebo keď sa lietadlo ponecháva v stave nespôsobilom na let. Možno to uviesť ešte podrobnejšie, aby každý osvedčujúci personál osvedčoval vlastnú prácu (vlastné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky).
 - Konečné uvoľnenie lietadla (konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky) pre pilota:
 - Len vo vzťahu k údržbe objednanej organizáciou CAMO.
 - Vychádza z osvedčenia údržby vykonanej v rámci osvedčenia o uvoľnení do prevádzky.
 - Zodpovednosť za letovú spôsobilosť lietadla a za určenie postupov koordinácie zostáva naďalej na organizácii CAMO.
- Prácu je možné osvedčiť aj vtedy, keď sa zistia nezhody (t. j. inšpekcia NDT vykonaná organizáciou triedy D1 v prípade zistenia prasklín) alebo v prípade, ak bolo lietadlo ponechané v konfigurácii, keď je nespôsobilé na let (t. j. pracovný postup vyžaduje vybratie motorov z dôvodu konzervácie).
- Pilot získa jednoduché osvedčenie o uvoľnení (konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky), na základe ktorého vie, že všetky úkony údržby objednané prevádzkovateľom boli dokončené.
- V prípade riadnej realizácie by malo zaručiť, že všetky úkony údržby boli riadne koordinované.

26. Ďalej agentúra v dokumente CRD navrhla prechodné opatrenia na zníženie vplyvu na zúčastnené strany a príslušné orgány.

b. Závěry

27. Agentúra preto zastáva názor, že činnosti v oblasti tvorby predpisov sú potrebné na riešenie otázky jednoduchého alebo viacnásobného uvoľnenia a že návrh dokumentu CRD tento cieľ spĺňa. Agentúra však zároveň na základe zohľadnenia získaných pripomienok uznáva, že tento návrh možno ďalej vylepšiť. Okrem toho bezpečnostné odporúčanie 2010-072 vydané AAIB v bulletine č. 9/2010 potvrdzuje, že táto úloha nemusí na riešenie niektorých otázok postačovať. Oblasť zodpovednosti organizácie CAMO a ich vzťah k letovej spôsobilosti lietadla sa v návrhu neriešia. Objasnenie tejto otázky je potrebné. Otázka oblastí zodpovednosti organizácie CAMO sa však podľa plánu má riešiť v rámci úlohy M.029 uvedenej v programe tvorby predpisov, ktorý sa má začať v roku 2011. Preto sa agentúra rozhodla zlúčiť tieto dve činnosti, ktoré sú vzájomne prepojené.

28. Závěrečné stanovisko agentúry je preto takéto:

- **Ukončiť úlohu 145.012 bez navrhnutia akýchkoľvek zmien súčasných predpisov alebo dokumentácie AMC/GM v tejto fáze.**
- **V súlade s bezpečnostným odporúčaním 2010-072 AAIB uvedeným v bulletine č. 9/2010 využiť prínos práce vykonanej v rámci úlohy 145.012 a rozšíriť**

rozsah úlohy M.029, ktorej začiatok je naplánovaný na rok 2011, s cieľom zároveň riešiť:

- **oblasti zodpovednosti organizácií CAMO a organizácií podľa časti 145 a**
- **postupy údržby, koordinácie, uvoľnenia lietadla do prevádzky a stanovenia letovej spôsobilosti.**

IV. Hodnotenie vplyvu právnej úpravy

29. Keďže v tomto stanovisku sa nenavrhujú žiadne zmeny súčasných predpisov alebo dokumentácie AMC/GM, neexistuje súvisiaci vplyv.

V Kolíne 29. novembra 2010

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ

PRÍLOHA: Reakcie na dokument pripomienok a odpovedí (CRD) 2007-09**Reakcie podporujúce navrhované zmeny a doplnenia:**

1. **Organizácie Aircraft Engineers International (Medzinárodné združenie leteckých inžinierov, AEI), Association of Dutch Aviation Technicians (Združenie holandských leteckých technikov, NVLT), Association of Licensed Aircraft Engineers (Združenie leteckých inžinierov s preukazom spôsobilosti, ALAE, Spojené kráľovstvo), Norwegian Union of Licensed Engineers (Nórska únia inžinierov s preukazom spôsobilosti, NFO) a 75 z 89 jednotlivcov (väčšinu z nich tvorí personál údržby s preukazom spôsobilosti)** podporujú znenie navrhnuté v dokumente CRD 2007-09. K uvedeným dôvodom patria:
 - V návrhu sa odstraňujú nejednoznačnosti súčasného predpisu a podporuje sa harmonizácia postupov osvedčovania, ktorá je potrebná najmä z dôvodu súčasného trendu zvyšovania externalizácie služieb a údržby tretími stranami.
 - V návrhu sa jednoznačne definujú povinnosti.
 - Návrh nie je v rozpore s povinnosťami dohľadu organizácie CAMO.
 - Posádka lietadla sa oboznámi so stavom údržby lietadla.
 - Návrhom sa zvýši bezpečnosť.

Reakcie, v ktorých sa žiadajú menšie úpravy navrhovaných zmien a doplnení:

2. **Združenie holandských leteckých technikov (NVLT)** navrhlo, okrem niekoľkých menších zmien znenia, toto:
 - Podrobnejšie v dokumente AMC 145.A.50(b)1 objasniť, že vydaním konečného osvedčenia o uvoľnení do prevádzky sa lietadlo považuje za „pripravené na uvoľnenie do prevádzky“ po vykonaní údržby.
 - Osvedčujúci personál, ktorý vydáva konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky, musí prostredníctvom riadne oprávnených osôb zabezpečiť nápravu alebo odklad všetkých sťažností v oblasti údržby, a nielen overiť, že príslušné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky bolo vydané.
 - Objasniť význam vety „dokončenie alebo riadne odloženie všetkých činností údržby objednaných prevádzkovateľom“, ktorá sa nachádza v časti 145.A.50 písm. b.
 - Podrobnejšie objasniť význam výrazu „podpísanie“, ktorý sa nachádza v dokumente AMC 145.A.65 písm. b bod 3.
3. **Medzinárodné združenie leteckých inžinierov (AEI), Združenie leteckých inžinierov s preukazom spôsobilosti (ALAE, Spojené kráľovstvo) a určitý počet jednotlivcov** žiadali jednoznačné objasnenie, že k právam v rámci kategórie A nebude patriť riešenie problémov so systémom.

Agentúra poznamenáva, že táto otázka sa riešila v úlohe 66.006 a v stanovisku č. 5/2009.

4. **Organizácia Aerlyper** žiadala podrobnejšie objasnenie kategorizácií vyžadovaných pre organizácie vykonávajúce údržbu a držiteľov preukazu spôsobilosti podľa časti 66 na vydávanie konečných osvedčení o uvoľnení do prevádzky.
5. **Jedna samostatná osoba** žiadala, aby sa možnosť uvoľnenia dennej kontroly alebo jej ekvivalentu po vydaní konečného osvedčenia o uvoľnení do prevádzky rozšírila tak, aby obsahovala aj úlohy s intervalom do siedmich dní na dokumenty MRB/MPD.

Reakcie namietajúce proti navrhovaným zmenám a doplneniam:

6. **Združenie európskych leteckých spoločností (AEA) a KLM Engineering & Maintenance**, okrem vyjadrenia názoru, že dokument NPA by sa mal úplne stiahnuť, odmietli návrh v dokumente CRD z týchto dôvodov:
 - Organizácia CAMO je oveľa lepšie usposobená na vykonávanie povinností v oblasti uvoľňovania lietadiel ako organizácia podľa časti 145.
 - Navrhované zmeny odporujú odôvodneným zásadám súčasných predpisov a prenášajú povinnosti z organizácie CAMO na organizáciu podľa časti 145.
 - Navrhované konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky obsahuje vyhlásenia o existencii osvedčenia o uvoľnení do prevádzky a úplnosti údržby objednanej organizáciou CAMO a vykonanej inými organizáciami vykonávajúcimi údržbu, čo je podľa ich názoru povinnosťou a právom organizácie CAMO.
 - Návrh neumožňuje osvedčujúcemu personálu kategórie A podpísať konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky, ak boli do údržby zapojené iné osoby.
 - Neexistuje nijaké preukázané bezpečnostné riziko a bezpečnostný prínos sa preceňuje, pričom zmena predstavuje počas prechodného obdobia riziko.
 - Hospodársky vplyv na organizácie podľa časti 145 sa podcenil, a to vrátane školení a zmeny a doplnenia postupov, ako aj technického denníka.

Organizácie AEA a KLM navrhujú, ak sa preukáže predpokladané riziko obsiahnuté v súčasných predpisoch, aby agentúra EASA vyhodnotila postupy v kompetencii časti M a ponechala časť 145 nezmenenú.

7. **Združenie medzinárodných leteckých prepravcov IACA** odmietlo návrh v dokumente CRD z týchto dôvodov:
 - Nesúhlasí s tým, že nedostatočná normalizácia súčasného systému vedie k ďalšiemu možnému ohrozeniu bezpečnosti.
 - Pozitívny bezpečnostný vplyv návrhu bol precenený, a nie je odôvodnený.
 - Následkom konečného osvedčenia o uvoľnení do prevádzky môžu byť bezpečnostné problémy pre organizácie a orgány.
 - Nepovažuje konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky za potrebné, pretože:

- Ak na lietadle pracuje len jedna organizácia podľa časti 145, má možnosť vydať osvedčenie o uvoľnení do prevádzky pre každú úlohu alebo skupinu úloh. Napokon, organizácia podľa časti 145 by mohla vydať jednoduché osvedčenie o uvoľnení do prevádzky pre všetky práce, ktoré vykonala a koordinovala, ako ich prijala na základe objednávky organizácie CAMO, čo nepredstavuje nijakú novú skutočnosť a všeobecne sa to prijíma.
- Ak organizácia podľa časti 145 uzavrie subdodávateľskú zmluvu s inou organizáciou podľa časti 145, táto organizácia podľa časti 145 môže rozhodnúť o vydaní jednoduchého osvedčenia o uvoľnení do prevádzky pre všetky vykonané a koordinované práce, ako ich prijala na základe objednávky organizácie CAMO, čo nepredstavuje nijakú novú skutočnosť a všeobecne sa to prijíma.
- Ak organizácia CAMO uzavrela subdodávateľské zmluvy s niekoľkými organizáciami podľa časti 145, konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky prenáša povinnosti organizácie CAMO na organizáciu podľa časti 145.
- Z pohľadu pilota vytvára konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky falošný pocit úplnosti, pretože pilot musí v každom prípade skontrolovať vyhlásenia o stave údržby týkajúce sa naplánovanej a neplánovanej údržby, odložených položiek atď.
- Negatívny vplyv sa prejaví v dôsledku potreby vypracovania nových príručiek, postupov, pracovných pokynov, školení, technických denníkov, zmlúv.
- V rámci odvetvia sa prejaví aj spoločenský a kultúrny vplyv.

Organizácia IACA navrhuje:

- Zachovať obe možnosti jednoduchého aj viacnásobného uvoľňovania.
- Nevykonávať koncepciu konečného osvedčenia o uvoľnení do prevádzky.
- Ak agentúra EASA naďalej považuje jednoduché uvoľňovanie za potrebné pre prípad, keď organizácia CAMO uzavrie zmluvy s niekoľkými organizáciami podľa časti 145, tento dokument by sa nemal označovať ako osvedčenie o uvoľnení do prevádzky, ale ako súhrnný kontrolný zoznam.

8. **Organizácia Nayak Aircraft Service NL** odmietla návrh v dokumente CRD z týchto dôvodov:

- Nepovažuje úlohu za opodstatnenú a nedomnieva sa, že týmto návrhom sa zlepší letová bezpečnosť.
- Povinnosti organizácie CAMO sa prenášajú na zmluvnú organizáciu podľa časti 145. Zodpovednosť za konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky by mala mať organizácia CAMO.
- Konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky je administratívnym dokumentom, preto by sa malo nazývať vyhlásenie o údržbe alebo záverečný administratívny dokument.
- Konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky sa vyžaduje pre všetky úkony traťovej údržby a údržby lietadiel na technickej základni, pričom sa organizácia Nayak domnieva, že medzi činnosťami traťovej údržby a činnosťami údržby lietadiel na technickej základni by sa malo rozlišovať.

- Podobne ako v prípade osvedčujúceho personálu kategórií B a C aj osvedčujúci personál kategórie A by mal byť oprávnený na vydávanie konečného osvedčenia o uvoľnení do prevádzky nezávisle od rozsahu úloh, keďže ide o administratívnu úlohu.

Organizácia Naya Aircraft Service NL navrhuje úplne stiahnuť navrhované zmeny.

9. **Spoločnosť Transavia.com** odmietla návrh v dokumente CRD z týchto dôvodov:

- Túto úlohu nepovažuje za opodstatnenú.
- Pozitívny vplyv na bezpečnosť sa precenil.
- Návrh nepodporuje prehľadnosť povinností.
- Konceptia konečného osvedčenia o uvoľnení do prevádzky nie je pre prevádzkovateľov uzatvárajúcich zmluvy len s organizáciou podľa časti 145 potrebná.
- Negatívny vplyv sa prejaví v dôsledku potreby vypracovania nových príručiek, postupov, pracovných pokynov, školení, technických denníkov, zmlúv.
- V rámci odvetvia a vnútroštátnych orgánov sa prejaví aj spoločenský a kultúrny vplyv.

10. **Spoločnosť Baines Simmons Limited** odmietla návrh v dokumente CRD z týchto dôvodov:

- V návrhu sa prenáša zodpovednosť za koordináciu údržby z organizácie CAMO na organizáciu podľa časti 145.
- Návrh obsahuje dva rôzne druhy uvoľnenia (osvedčenie o uvoľnení do prevádzky a konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky) s rovnakým znením.
- V súčasnom predpise existuje jasná nejednoznačnosť medzi časťou M a časťou 145 v oblasti „uvoľňovania lietadla do prevádzky“ organizáciou údržby v súvislosti s jednotlivými úlohami, čo však nemusí znamenať, že lietadlo je spôsobilé na let.

Spoločnosť Baines Simmons Limited navrhuje:

- Agentúra EASA by mala vynaložiť úsilie na prípravu predpisu/dokumentu AMC pre časť M v súvislosti s časťou M.A.306(a)3 Vyhlásenie o stave údržby, a to najmä v oblasti spôsobu jeho aktualizácie a včasnej distribúcie v súvislosti s každou udalosťou údržby, nielen s udalosťami údržby na technickej základni.
- Agentúra EASA by mala odradiť vlastníkov/prevádzkovateľov od vytvárania zložitých dodávateľských zmlúv o údržbe, ktorých výsledkom môžu byť komplikované situácie, pričom pilotom sa prekladajú viacnásobné osvedčenia organizácií podľa časti 145, a to najmä v prípade pracovného prostredia traťovej údržby.
- Ak agentúra EASA naďalej vyžaduje dve rôzne uvoľnenia, mali by byť úplne odlišné a rozlišovať medzi osvedčením o údržbe a uvoľnením do prevádzky.
- Vytvoriť vhodnejšie uvoľnenie po vykonaní údržby v rámci časti 145 a vhodnejšie definovať uvoľnenie letovej spôsobilosti do prevádzky v časti M.

11. **Úrad civilného letectva – Holandsko, Ministerstvo dopravy Rakúska a pán Walter Gessky (rakúsky člen výboru agentúry EASA)**, okrem vyjadrenia názoru, že dokument NPA by sa mal úplne stiahnuť alebo obmedziť na dokument AMC/GM, odmietli návrh v dokumente CRD z týchto dôvodov:

- Pozitívny vplyv na bezpečnosť je veľmi obmedzený, kým byrokratická a administratívna záťaž uložená na subjekty odvetvia je značná.
- V konečnom osvedčení o uvoľnení do prevádzky sa stráca prehľadnosť súčasného rozdelenia povinností medzi organizáciou CAMO a organizáciami podľa časti 145, a to najmä v oblasti koordinácie úkonov údržby. Povinnosti organizácie CAMO sa prenášajú na organizáciu podľa časti 145.
- Konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky vytvára pre pilota falošný pocit istoty, pretože vždy nevie (alebo nemusí vedieť), aká údržba bola objednaná.
- V prípade lietadla nepoužívaného v obchodnej leteckej preprave môže návrh obsahovať riziko pochybností pre pilota, a to najmä, ak údržbu vykonávala organizácia vykonávajúca údržbu podľa časti 145 aj organizácia vykonávajúca údržbu podľa podčasti F. V takom prípade nemusí byť vždy predložené konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky.

Úrad civilného letectva – Holandsko, Ministerstvo dopravy Rakúska a pán Walter Gessky navrhujú, aby sa nepodnikali nijaké kroky.

12. **Úrad civilného letectva – Dánsko**, okrem vyjadrenia názoru, že dokument NPA by sa mal úplne stiahnuť alebo obmedziť na dokument AMC/GM, odmietol návrh v dokumente CRD z týchto dôvodov:

- V návrhu sa existujúce systémy viac komplikujú než objasňujú.
- Pozitívny vplyv na bezpečnosť je veľmi obmedzený, kým byrokratická a administratívna záťaž uložená na subjekty odvetvia je značná. Patria sem nové postupy a dokumenty, ako aj náročná úloha vykonávania v organizáciách.
- V konečnom osvedčení o uvoľnení do prevádzky sa stráca prehľadnosť súčasného rozdelenia povinností medzi organizáciou CAMO a organizáciami podľa časti 145, a to najmä v oblasti koordinácie činností údržby. Povinnosti organizácie CAMO sa prenášajú na organizáciu podľa časti 145.
- Osvedčenie o uvoľnení do prevádzky môže v pilotoch vyvolať dojem, že lietadlo je vhodné na let, pričom nie sú informovaní o nevyhnutnosti predloženia konečného osvedčenia o uvoľnení do prevádzky.

Úrad civilného letectva – Dánsko navrhuje iba revidovať existujúce dokumenty AMC/GM s cieľom objasniť výklad osvedčenia o uvoľnení do prevádzky.

13. **Úrad civilného letectva – Švédsko** odmietol návrh v dokumente CRD z týchto dôvodov:

- V návrhu sa uvoľňovanie do prevádzky prezentuje ako väčší problém, než v skutočnosti je, návrh ho komplikuje a prináša niekoľko verzií.
- Všetci prevádzkovatelia musia pripraviť svoj systém technického denníka a osvedčovania údržby, aj keď zároveň využívajú len jednu organizáciu údržby.
- Všetci prevádzkovatelia musia zmeniť svoj systém technického denníka, pretože niekoľkí z nich pripravili niečo iné.
- Všetky organizácie vykonávajúce údržbu musia pripraviť postupy a vyškoliť svoj personál. Vytvárajú sa tak náklady bez zvýšenia úrovne bezpečnosti.

- Ak chcú niektoré organizácie CAMO alebo prevádzkovatelia využívať viac než jednu organizáciu vykonávajúcu údržbu pri rovnakej udalosti údržby, musia prijať úplnú zodpovednosť. V súčasnom právnom systéme existuje dostatočný priestor na zabezpečenie využívania viac než jednej organizácie vykonávajúcej údržbu pri rovnakej udalosti údržby.
- Jednoznačná koncepcia zodpovednosti, ktorá v súčasnosti platí pre organizáciu CAMO a organizáciu podľa časti 145, stratí prehľadnosť. Ničí sa jednoznačná koncepcia objednávania prác.
- Určená organizácia podľa časti 145 bude môcť len veľmi zložito koordinovať činnosti, pretože nebude mať prehľad o iných zmluvách o údržbe ani prístup k nim.
- Väčšina osvedčujúceho personálu bude musieť podpisovať nepotrebné dokumenty, čo bude viesť k nedostatočnej informovanosti, čo vlastne podpísali. Hodnota a zámer podpisu sa zníži.
- Organizácia podľa časti 145 pracujúca s lietadlom používaným v obchodnej leteckej preprave aj lietadlom nepoužívaným v obchodnej leteckej preprave musí mať dva systémy osvedčovania údržby.
- Aké budú povinnosti v oblasti koordinácie v situácii, keď má samotná organizácia CAMO zmluvu s prevádzkovateľom spĺňajúci požiadavky časti M.A.201 písm. i a prevádzkovateľ má zmluvy s organizáciami vykonávajúcimi údržbu podľa časti 145 a podčasti F?
- Ako sa bude vykonávať osvedčovanie údržby, keď bude mať prevádzkovateľ spĺňajúci požiadavky časti M.A.201 písm. i, ktorý používa systém technického denníka s osvedčením o uvoľnení do prevádzky a konečným osvedčením o uvoľnení do prevádzky, zmluvy s organizáciami vykonávajúcimi údržbu podľa časti 145 a podčasti F?

Úrad civilného letectva – Švédsko navrhuje iba objasniť povinnosti organizácie CAMO a prevádzkovateľa uvedené v časti M.A.708.

14. **Úrad civilného letectva – Spojené kráľovstvo** namieta proti návrhu v dokumente CRD z týchto dôvodov:

- Úrad civilného letectva – Spojené kráľovstvo nedokáže určiť nijakú konkrétnu bezpečnostnú obavu v tejto oblasti, ktorá by vyžadovala zásah agentúry.
- Návrh komplikuje pracovné postupy organizácie podľa časti 145 a vedie k nepotrebnnej byrokracii, pričom bezpečnostné výhody sa nedefinujú.
- Komplikuje vzťahy a znejasňuje rozdelenie povinností medzi organizáciou CAMO a zmluvnou organizáciou podľa časti 145.
- Vyhlásenie pre konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky by nemalo byť osvedčením o uvoľnení do prevádzky podľa časti 145.A.50, keďže ide o administratívnu úlohu, ktorá nepatrí do definície údržby uvedenej v článku 2 nariadenia (ES) č. 2042/2003.
- Návrh neumožňuje osvedčujúcemu personálu kategórie A podpísať konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky, ak boli do údržby zapojené iné osoby. Úrad civilného letectva – Spojené kráľovstvo navrhuje oddeliť plánovanú traťovú údržbu a opravy jednoduchých porúch, čím sa umožní, aby konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky vydával osvedčujúci personál kategórie A aj vtedy, ak prácu vykonali iné osoby.

- Úrad civilného letectva – Spojené kráľovstvo nepodporuje myšlienku, aby osvedčenie o uvoľnení do prevádzky na úrovni lietadla vydávali organizácie s klasifikáciou B, C a D vykonávajúce prácu na lietadle, a domnieva sa, že by sa mal použiť formulár 1.
- Príklady technického denníka v dokumentácii AMC 145.A.50 nie sú dostatočne presné, keďže neobsahujú napríklad odkaz na podrobnosti sériových komponentov. Mohlo by to viesť k presvedčeniu, že oblasti uvedené v príkladoch sú dostačujúce.

15. **Jedna samostatná osoba** odmietla návrh v dokumente CRD z týchto dôvodov:

- Návrh obsahuje dva rôzne druhy uvoľnenia (osvedčenie o uvoľnení do prevádzky a konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky) s rovnakým znením.
- Osoba podpisujúca konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky nepreberá zodpovednosť za prácu, ktorej sa týka iné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky.
- Táto osoba považuje za nezúčiteľnú skutočnosť, že môže podpísať dennú kontrolu po konečnom osvedčení o uvoľnení do prevádzky bez vydania ďalšieho konečného osvedčenia o uvoľnení do prevádzky.

Táto osoba navrhuje realizáciu jednej z dvoch možností:

- Zrušiť konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky a nahradiť ho vyhlásením v technickom denníku v zmysle, že údržbu vykonal alebo odložil príslušný personál s preukazom spôsobilosti alebo oprávnený personál alebo schválený personál a lietadlo je bezpečné na vykonanie letu. Jednoduché osvedčenie o uvoľnení do prevádzky s dvomi podpismi (B1 a B2) by malo postačovať.
- Ak sa zachová konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky, malo by obsahovať dva podpisy (B1 a B2) s cieľom osvedčiť a prevziať zodpovednosť za všetky úlohy.

Táto osoba tiež navrhuje, aby bol osvedčujúci personál kategórie B2 zapojený do osvedčovania denných kontrol.

16. **Dve samostatné osoby** odmietli návrh v dokumente CRD z týchto dôvodov:

- Návrh podporuje prevádzkovateľov na úkor bezpečnosti a umožňuje ďalšiu externalizáciu služieb údržby.
- Táto externalizácia podporuje existenciu organizácií vykonávajúcich údržbu, ktoré sa špecializujú na konkrétne práce, a sťažuje osvedčujúcemu personálu získať informácie o celom lietadle, ako aj príslušné skúsenosti potrebné na získanie preukazu spôsobilosti.

17. **Jedna samostatná osoba** vyjadrila nesúhlas so skutočnosťou, že konečné osvedčenie o uvoľnení do prevádzky môže vydávať jednotlivá osoba napriek tomu, že táto osoba sa nemusí vôbec zúčastňovať na vykonanej údržbe a niektoré práce sú dokonca mimo pôsobnosti preukazu spôsobilosti tejto osoby.

18. **Jedna samostatná osoba** vyjadrila názor, že návrh dokumentu CRD nie je potrebný, pretože všetkých oblastí sa už dokumentácia týka a sú prepracované na takej úrovni, že ide o každodenný štandard v odvetví.

19. **Jedna samostatná osoba** vyslovila pripomienku, že návrhom sa odoberajú povinnosti osobám zodpovedným za údržbu lietadla.

Ďalšie reakcie:

20. **Združenie holandských leteckých technikov (NVLТ)** položilo otázku, či je v návrhu dokumentu CRD už obsiahnuté aj rozšírenie práv kategórie B2 (NPA 2007-07) v časti 66.A.20 bod 3.

Agentúra poznamenáva, že dokument CRD túto zmenu neobsahoval, pretože ho Komisia ešte formálne neprijala. Rozšírenie práv kategórie B2 je súčasťou procesu prijatia stanoviska č. 5/2009.

21. **Jedna samostatná osoba** žiadala, aby sa Úrad civilného letectva – Spojené kráľovstvo vrátil k úplnej ústnej skúške na získanie preukazu spôsobilosti technika údržby lietadla.

Agentúra poznamenáva, že to nie je na základe súčasných právnych predpisov EÚ možné.

22. **Jedna samostatná osoba** nesprávne predložila k tomuto dokumentu CRD 2007-09 pripomienku týkajúcu sa dokumentu NPA 2010-09 súvisiacu s pojmami „zmluvné“ a „subdodávateľské“.

23. **Jedna samostatná osoba predložila tieto pripomienky:**

- Podporuje harmonizáciu spôsobu uvoľňovania lietadla.
- Podporuje koncepciu viacnásobného uvoľnenia, keďže kladie zodpovednosť výhradne na osobu, ktorá prácu osvedčuje.
- Uvádza, že koncepcia jednoduchého uvoľňovania podporuje vydávanie osvedčení o uvoľnení do prevádzky bez toho, aby bolo zjavné alebo známe, čo sa na lietadle vykonalo, a to najmä v prípade veľkých a zložitých prác, a tiež vykonávanie údržby nekvalifikovaným personálom.
- Úplne odmieta prax, pri ktorej množstvo prác podpisujú osoby bez preukazu spôsobilosti schválené spoločnosťou.