



Stanovisko č. 06/2010

Evropské agentury pro bezpečnost letectví

ze dne 29. listopadu 2010

**k možnosti novelizace nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 o zachování letové
způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování
organizací a personálu zapojených do těchto úkolů**

„Část 145 Jediné či vícenásobné uvolnění“

I. Obecná ustanovení

1. Účelem tohoto stanoviska je vyjasnit postoj agentury k možnosti novelizace nařízení Komise (ES) č. 2042/2003¹ v souvislosti s vydáváním „jediného a vícenásobného osvědčení o uvolnění podle části 145“. Důvody této předpisové činnosti jsou popsány dále.
2. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“)² v souladu s článkem 19 nařízení (ES) č 216/2008³ (dále jen „základní nařízení“).
3. V bodě 145.A.50 písm. a) přílohy II k nařízení (ES) č. 2042/2003 se uvádí: „Osvědčení o uvolnění do provozu musí být vydáno odpovídajícím způsobem oprávněným osvědčujícím personálem a to jménem organizace, po tom, co bylo ověřeno, že veškerá objednaná údržba byla organizací řádně provedena v souladu s postupy stanovenými v bodě 145.A.70 a organizace vzala v úvahu dostupnost a užití údajů pro údržbu, jak je stanoveno v bodě 145.A.45, a neexistuje žádný nesoulad, který by byl znám a který by mohl ohrozit bezpečnost letů.“

Dále v bodě 145.A.50 písm. b) je uvedeno, že: „osvědčení o uvolnění do provozu musí být vydáno před započítáním letu po dokončení údržby“.

Z formulace bodu 145.A.50 písm. b) mohou vyplývat tyto dva výklady:

- **1. výklad:** Musí být vydáno jediné osvědčení o uvolnění do provozu zahrnující veškerou údržbu provedenou před započítáním letu [protože v bodě 145.A.50 písm. b) se o osvědčení hovoří v **jednotném čísle**].
 - **2. výklad:** Údržba provedená před započítáním letu může být rozdělena do libovolného počtu položek [protože v bodě 145.A.50 písm. b) se uvádí „... po dokončení údržby“, přičemž podle anglické verze se může jednat o **jakékoli** činnosti údržby] a pro každou z těchto položek musí být vydáno osvědčení o uvolnění do provozu.
4. V důsledku této nejednoznačnosti v nařízení jsou v Evropě uplatňovány rozdílné metody uvolňování letadel do provozu, včetně jediného uvolnění, vícenásobného uvolnění a různých obměn/kombinací obou metod, z nichž každá má své výhody i nevýhody, které lze stručně shrnout takto:
 - **Jediné uvolnění:** Osvědčení o uvolnění letadla do provozu vydává jediná osoba na základě jediné nebo více činností údržby, jejichž provedení je řádně parafováno oprávněným personálem.

¹ Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř věst. L 315, 28.11.2003, s. 1). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 962/2010 ze dne 26. října 2010 (Úř věst. L 281, 27.10.2010, s. 78).

² Rozhodnutí správní rady o postupu agentury při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu. EASA MB 08-2007 ze dne 11. června 2007 (postup předpisové činnosti).

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009 (Úř věst. L 309, 24.11.2009, s. 51).

- Výhody:
 - Pilot obdrží jediné osvědčení o uvolnění do provozu, ze kterého vyplývá, že byla provedena veškerá údržba objednaná provozovatelem letadla.
 - Pokud je tato metoda řádně uplatňována, měla by zajistit, že veškeré činnosti údržby jsou řádně koordinovány.
 - Nevýhody:
 - Tato metoda předpokládá, že osoba, která podepisuje jediné osvědčení o uvolnění do provozu (a její organizace), musí být schopna provádět úplný rozsah prací a musí být vybavena veškerými oprávněními potřebnými k provedení úkonů, které osvědčení o uvolnění do provozu vyžaduje.
 - Plnou odpovědnost za veškeré činnosti údržby nese tato osoba.
 - Uplatňování této metody v případě, kdy se na údržbě podílí více organizací údržby, je velmi obtížné.
 - **Vícenásobné uvolnění:** Vydává se několik osvědčení o uvolnění do provozu, z nichž každé pokrývá určitou činnost údržby.
 - Výhody:
 - Každá z organizací a každý z pracovníků osvědčujícího personálu může převzít odpovědnost pouze za činnosti údržby, které tyto organizace provedly nebo ke kterým tyto pracovníci vydali osvědčení.
 - Nevýhody:
 - Pilot obdrží řadu osvědčení o uvolnění do provozu, což komplikuje ověření, že byla provedena veškerá údržba objednaná provozovatelem letadla.
 - Tato metoda neřeší jednoznačně koordinaci činností mezi osvědčujícím personálem a mezi jednotlivými organizacemi.
5. S cílem vyřešit tyto otázky stanovila agentura úkol předpisové činnosti (145.012) a zřídila pracovní skupinu tvořenou zástupci úřadů a sdružení pracovníků údržby letadel, zástupci odvětví letectví a odborníky agentury EASA.
6. Úkoly této pracovní skupiny jsou vymezeny v příslušném zadání, které je zveřejněno na internetových stránkách agentury na adrese:
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

V tomto dokumentu se uvádí, že:

„V Evropě vedle sebe fungují dva režimy uvolňování do provozu: režim jediného uvolnění a vícenásobného uvolnění. Tento stav může vést k nedorozumění nebo i způsobit problémy v oblasti bezpečnosti. Zástupci odvětví letectví a vnitrostátních leteckých úřadů proto požádali o vyjasnění této otázky tak, aby pokud možno existoval pouze jeden režim.“

7. Při řešení úkolu 145.012 se však dospělo k závěru, že by nebylo vhodné ponechat pouze jeden z těchto režimů, protože každý z nich má své výhody i nevýhody. Bylo by lepší vytvořit systém, který využívá výhod obou režimů a zároveň zajišťuje flexibilitu pro provozovatele a organizace údržby. Tento režim by měl proto pilotovi poskytovat jednoznačné informace o tom, že byly provedeny všechny úkoly a že byly odpovídajícím způsobem koordinovány,

měl by zajišťovat jednoznačnou strukturu odpovědností a zároveň by měl umožnit provádění typických postupů, jako např. uvolnění z údržby v případě zjištění závad (např. kontroly NDT), nebo v případě, kdy letadlo zůstane v neschválené konfiguraci (např. při odstranění motoru za účelem konzervačních prací).

Všechny uvedené výhody společně s dostatečnými materiály AMC/GM by měly zajistit vyšší míru harmonizace během uplatňování i zlepšování bezpečnosti.

II. Konzultace

8. Na základě podkladů pracovní skupiny zveřejnila agentura dne 28. června 2007 na svých internetových stránkách oznámení NPA 2007-09, a to na adrese: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
9. Do data uzávěrky dne 28. října 2007 (tzn. data ukončení původního tříměsíčního období pro konzultace prodlouženého o jeden měsíc) agentura obdržela 242 připomínek od vnitrostátních leteckých úřadů, profesních organizací a soukromých společností.
10. Z připomínek, které agentura obdržela v rámci veřejných konzultací k oznámení NPA, vyplývá, že vnitrostátní úřady a zúčastněné strany jsou znepokojeny složitostí a dopady koncepce navrhované v oznámení NPA.
11. V rámci řešení těchto obav byla ustavena revizní skupina složená z členů pracovní skupiny odpovědných za přípravu návrhů oznámení NPA spolu s jedním zástupcem oddělení pro normalizaci (EASA) a jedním odborníkem z odvětví letectví zastupujícím evropské regionální letecké společnosti. Cílem této skupiny bylo vypracovat příslušný dokument odpovědí na připomínky (CRD).
12. Na základě přezkoumání připomínek se revizní skupina rozhodla sice zachovat cíle úkolu, ale navrhovanou koncepci zároveň výrazně zjednodušit. Změny lze shrnout takto:
 - a. Koncepce navrhovaná v oznámení NPA, která spočívala ve vydávání tří různých osvědčení [osvědčení o uvolnění z údržby (MRC), osvědčení o uvolnění z údržby na technické základně (BMRC) a osvědčení o uvolnění do provozu (CRS)], byla nahrazena mnohem jednodušší koncepcí založenou na vydávání jednoho nebo několika osvědčení o uvolnění do provozu a konečného osvědčení o uvolnění do provozu. Osvědčení podrobně:
 1. Osvědčení o uvolnění do provozu (CRS):
 - Mají být vydávána každou organizací oprávněnou podle části 145, která se podílela na některém z úkonů údržby.
 - Jejich účelem je poskytnout doklad o provedené údržbě ze strany této organizace, a proto musí být vydávány osvědčujícím personálem s příslušným průkazem způsobilosti v daných kategoriích a s kvalifikací příslušného typu/skupin.
 - Organizace oprávněné podle části M hlavy G (organizace oprávněné k řízení zachování letové způsobilosti, CAMO) se mohou rozhodnout, zda budou používat technický deník, kde bude uvolňován každý úkol samostatně, nebo technický deník, kde budou jednotlivé úkony údržby parafovány a následně uvolněny do provozu jako soubor úkolů.

- Tato osvědčení mohou být vydávána i v případě, že v některém ohledu byl zjištěn nesoulad (např. u kontrol NDT provedených organizací D1, při nichž byly zjištěny trhliny), nebo i tehdy, kdy bylo letadlo ponecháno v konfiguraci, v níž letadlo není způsobilé k letu (např. objednávka vyžaduje odstranění motoru za účelem konzervačních prací), pokud jsou tyto skutečnosti řádně zaneseny do CRS a pokud je uvědomena organizace CAMO.

Veškerá nevyhovující hlediska nebo neschválené konfigurace však musí být nakonec napraveny nebo řádně odloženy v souladu s příslušným CRS.

- Osvědčující personál přebírá plnou odpovědnost za údržbu a odložené položky obsažené v jím vydaném osvědčení o uvolnění do provozu.

2. Konečné osvědčení o uvolnění do provozu (konečné CRS):

- Mají být vydávána organizací oprávněnou podle části 145 pověřenou k tomu organizací CAMO.
 - Účelem tohoto osvědčení je poskytnout doklad a informovat pilota, že veškerá údržba objednaná organizací CAMO byla provedena nebo řádně odložena. Jeho účelem však není osvědčení provedené údržby nebo osvědčení odložených položek, protože tuto úlohu splnilo už příslušné CRS, jak je popsáno výše. Z tohoto důvodu může například osvědčující personál kategorie B1 s příslušnou kvalifikací typu/skupiny vydávat konečné osvědčení CRS zahrnující traťové údržby a údržby letadel na technické základně.
 - V důsledku toho se osvědčující personál vydávající konečné osvědčení CRS plně spoléhá na osvědčení CRS vydaná jednotlivými organizacemi oprávněnými podle části 145 a v rámci koordinace plní postupy stanovené organizací CAMO a podmínky smlouvy mezi organizací CAMO a organizací oprávněnou podle části 145.
- b. Osvědčující prohlášení obsažená v osvědčení CRS a v konečném osvědčení CRS jsou totožná s osvědčením obsaženým ve stávajícím pravidle.
- c. Poradenský materiál (GM) 145.A.50 uvedený v oznámení NPA s cílem důkladněji vysvětlit postup udělování osvědčení a s cílem poskytnout příklady technického deníku byl odstraněn z těchto důvodů:
1. Nově navržený systém je mnohem jednodušší, takže poradenský materiál pro postup udělování osvědčení už není potřeba.
 2. Příklady technického deníku jsou nyní uvedeny ve formě materiálu AMC k části M (odpovědnost provozovatele) v bodě AMC M.A.306 písm. a). Přijatelné způsoby průkazu (AMC) 145.A.50 nyní navíc obsahují pokyny ohledně toho, jak může organizace oprávněná podle části 145 vyplňovat technický deník.
- d. Koncepce primární organizace údržby (PMO), která byla představena v oznámení NPA, byla vypuštěna. Namísto toho se v bodě M.A.708 písm. b) podbodě 7 a v bodě AMC M.A.708 písm. b) podbodě 7 zdůrazňuje, že odpovědnost za koordinaci nese nadále organizace oprávněná k řízení zachování letové způsobilosti (CAMO). Další vyjasnění se nachází v bodě AMC M.A.306 písm. a) podbodě 3.
- e. V bodě AMC M.A.306 písm. a) podbodě 3 je vyjasněno, že i když vydání konečného osvědčení o uvolnění do provozu organizací oprávněnou podle části 145 potvrzuje, že veškerá údržba objednaná organizací CAMO byla provedena nebo řádně odložena,

nemusí to nutně znamenat, že letadlo se v danou chvíli nachází ve stavu letové způsobilosti. Organizace CAMO je nadále odpovědná za letovou způsobilost letadla a za zajištění toho, že před zahájením letu budou splněny veškeré další požadavky na letovou způsobilost. To bylo účelem prohlášení o údržbě, které je požadováno v bodě AMC M.A.306 písm. a) podbodě 3.

- f. Změny navrhované v oznámení NPA v bodě 145.A.55 – „Záznamy o údržbě“ – byly odstraněny z důvodu jednoduššího postupu udělování osvědčení a odstranění koncepce primární organizace údržby.
- g. S cílem poskytnout dostatek času zúčastněným stranám a příslušným orgánům bylo navrženo, aby toto nové nařízení vstoupilo v platnost jeden rok po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
13. Tyto navrhované změny i odpovědi na všechny připomínky, které agentura obdržela během veřejných konzultací k oznámení NPA, zveřejnila agentura v dokumentu CRD 2007-09 dne 5. srpna 2010. Tento dokument naleznete na internetových stránkách agentury na adrese: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
14. Po zveřejnění CRD 2007-09 uspořádala agentura v Kolíně nad Rýnem dne 30. září 2010 seminář s cílem přiblížit obsah tohoto dokumentu a pomoci zúčastněným stranám porozumět předloženému návrhu dříve, než předloží své připomínky. V rámci zpětné vazby během seminářů se objevily například tyto názory:
- Některé příslušné úřady požadovaly prodloužení lhůty pro reakce na dokument CRD, aby měly více času na zpracování informací získaných během semináře. Agentura souhlasila a prodloužila obvyklou dvouměsíční lhůtu pro zasílání reakcí o 3 týdny – do 26. října 2010.
 - Řada příslušných úřadů, organizací údržby a sdružení leteckých společností s navrhovanou koncepcí nadále nesouhlasila, zejména pokud jde o vydávání konečného CRS, které vnímaly jako přenesení odpovědností z provozovatele/organizace CAMO na organizace oprávněné podle části 145.
 - Ukázalo se, že bude zapotřebí dalšího úsilí pro vyjasnění odpovědností provozovatele/organizace CAMO, přičemž touto problematikou by se měla agentura zabývat v rámci dalšího úkolu předpisové činnosti (úkolu M. 029 plánovaného na začátek roku 2011).
15. V rámci veřejných konzultací týkajících se dokumentu CRD 2007-09, které byly ukončeny dne 26. října 2010, obdržela agentura reakce od:
- pěti příslušných úřadů: Ministerstva dopravy Rakouské republiky, Úřadu pro civilní letectví – Dánsko, Úřadu pro civilní letectví – Nizozemsko, Úřadu pro civilní letectví – Švédsko a Úřadu pro civilní letectví – Spojené království.
 - 11 organizací a sdružení: Aerlyper, Aircraft Engineers International (AEI), Sdružení nizozemských leteckých techniků (Association of Dutch Aviation Technicians – NVLT), Sdružení evropských leteckých společností (AEA), Sdružení leteckých techniků a inženýrů s průkazem způsobilosti (Association of Licensed Aircraft Engineer – ALAE, Spojené království), Baines Simmons Limited, Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Norského sdružení

leteckých techniků a inženýrů s průkazem způsobilosti (Norwegian Union of Licensed Engineers – NFO) a Transavia.com.

- 89 soukromých osob (většinou pracovníků údržby s průkazem způsobilosti).

Podrobnému rozboru těchto reakcí se věnuje příloha.

III. Obsah stanoviska agentury

a. Úvahy z hlediska politiky

16. Toto stanovisko zohledňuje co nejvíce návrhů předložených řadou zúčastněných stran a vnitrostátních orgánů, které se zúčastnily konzultace a reagovaly na CRD.
17. V tomto ohledu by agentura ráda konstatovala, že zpětná vazba ze strany personálu letecké údržby a ze strany držitelů průkazů způsobilosti k údržbě letadel (ať už sdružení, nebo jednotlivců) návrh CRD jasně podpořila.
18. I když se však počet zúčastněných stran a příslušných úřadů, jejichž zpětná vazba na návrh dokumentu CRD byla negativní, ve vztahu k oznámení NPA výrazně snížil, z této zpětné vazby (viz příloha, která je součástí tohoto stanoviska) vyplývá, že značný počet těchto zúčastněných stran a příslušných úřadů s tímto návrhem stále nesouhlasí:
 - příslušné úřady: Úřad pro civilní letectví – Spojené království, Úřad pro civilní letectví – Nizozemsko, Úřad pro civilní letectví – Dánsko, Úřad pro civilní letectví – Švédsko a Ministerstvo dopravy Rakouské republiky,
 - sdružení leteckých společností: Sdružení evropských leteckých společností (AEA) a Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IACA),
 - jednotlivé letecké společnosti: Transavia.com.,
 - organizace údržby: KLM Engineering & Maintenance a Nayak Aircraft Service NL,
 - výcvikové/poradenské organizace: Baines & Simmons Limited,
 - určitý počet soukromých osob.
19. Z této zpětné vazby vyplývají především tyto obavy:
 - Existuje názor, že tento úkol není dostatečně odůvodněný z hlediska bezpečnosti a že jeho provedení není potřebné.
 - Existuje názor, že toto opatření bude mít významný dopad na odvětví letectví vzhledem k tomu, že bude potřeba změnit postupy a dokumentaci a zajistit školení.
 - Existuje názor, že některé odpovědnosti organizace CAMO (zejména funkce koordinace a vydávání konečného osvědčení CRS) byly převedeny na organizace údržby. Někteří rovněž zpochybňují prospěšnost konečného osvědčení CRS.
 - Byly vypracovány odlišné postupy pro traťovou údržbu a údržbu letadel na technické základně.

- Je zapotřebí dále vyjasnit část M, zejména:
 - odpovědnosti a postupy organizace CAMO,
 - vydávání, aktualizace a distribuce „prohlášení o údržbě“,
 - rozdíly mezi osvědčením CRS, konečným CRS a „prohlášením o údržbě“ a jejich vztahu ke stavu údržby / letové způsobilosti letadla.
20. Na rozdíl od názoru, který vyjádřily některé zúčastněné strany a příslušné úřady, zastává agentura stanovisko, že opatření v rámci předpisové činnosti ke zlepšení bezpečnosti může být přijato i v případě, že nebyly zaznamenány žádné nehody přímo související s daným problémem. Opatření v rámci předpisové činnosti se neodvíjí výhradně od nehod: může být motivováno zpětnou vazbou od zúčastněných stran a příslušných úřadů, z níž vyplývá, že stejné požadavky umožňují odlišné výklady, přičemž mnohé z nich jsou v rozporu se záměrem regulačních orgánů. Tak tomu je v případě, kdy je nařízení nejednoznačné nebo není k dispozici dostatek pokynů.
21. Konkrétně v tomto případě, jak vyplývá z příslušného zadání, byl úkol iniciován na žádost zúčastněných stran a příslušných úřadů. Navíc na základě připomínek, které agentura obdržela během konzultací ve fázi oznámení NPA a dokumentů CRD, připomínek v rámci semináře konaného dne 30. září 2010 a z rozprav vedených mezi agenturou a příslušnými úřady na nedávné standardizační konferenci, agentura zjistila, že nadále existuje značný počet chybných výkladů stejně jako oblastí, kde regulace ve vztahu k části 145 a odpovědnostem organizací CAMO nemůže být plně soudržná a přesná, stejně jako je tomu v oblasti odpovědnosti osvědčujícího personálu při uvolnění z údržby.
22. Agentura se navíc seznámila s obsahem věstníku AAIB 9/2010 (který vydává Úřad pro vyšetřování leteckých nehod Spojeného království), a to v souvislosti se závažným incidentem, který se stal dne 12. ledna 2009 na letounu Boeing 737 s registrací G-EZJK. K tomuto incidentu došlo v důsledku postupu, kdy provozovateli bylo po pronájmu vráceno letadlo a kdy provozovatel a jeho poskytovatel údržby na technické základně uzavřel řadu dohod se společnostmi třetích stran na provedení veškeré související údržby a dozoru jako samostatných souborů činností. Kromě jiných doporučení v oblasti bezpečnosti uvedených v tomto věstníku AAIB bezpečnostní doporučení 2010-072 doporučuje agentuře, aby přezkoumala nařízení a pokyny v OPS1 části M a části 145 s cílem zajistit, aby dostatečně řešily složité, víceúrovňové smlouvy na údržbu a provoz týkající se subdodavatelů. Dále upozorňuje, že je potřeba posoudit celkovou organizační strukturu, propojení, postupy, úlohy, odpovědnosti a způsobilosti/pravomoci klíčových pracovníků na úrovni všech subdodavatelů.
23. Uvedené skutečnosti podpořily stanovisko agentury, že je – a nadále trvá – potřeba přijetí opatření v rámci předpisové činnosti v této oblasti.
24. Agentura rovněž sdílí přesvědčení, že každé opatření v rámci předpisové činnosti má určitý dopad, který je třeba co nejvíce omezit. Skutečnost, že postupy a dokumenty musí být změněny nebo že je třeba zajistit školení, platí téměř u každé změny nařízení, tento dopad by však měly vyvážit přínosy opatření v rámci předpisové činnosti.
25. S ohledem na tento úkol zastává agentura nadále stanovisko, že navrhované znění dokumentu CRD má tyto přednosti:

- Jednoznačná struktura odpovědností:
 - Osvědčování uvolnění do provozu (CRS): Každá organizace oprávněná podle části 145 při vydání CRS potvrzuje a přebírá odpovědnost za vlastní činnost, a to i v případě, kdy práce není dokončená nebo neponechává letadlo ve stavu letové způsobilosti. Toto osvědčení může být dále podrobně rozvedeno, takže každý osvědčující pracovník osvědčuje vlastní práci (vydává vlastní osvědčení CRS).
 - Konečné uvolnění letadla (konečné CRS) pro pilota:
 - Pouze ve vztahu k údržbě, kterou objednala organizace CAMO.
 - Je závislé na osvědčení údržby provedené v rámci osvědčení CRS.
 - Odpovědnost za letovou způsobilost letadla a za stanovení postupu koordinace má organizace CAMO.
- Práce může být osvědčena i v případě zjištění nesouladu (např. u kontrol NDT provedených organizací D1, při nichž byly zjištěny trhliny), nebo i tehdy, kdy bylo letadlo ponecháno v konfiguraci, v níž není letadlo způsobilé k letu (např. objednávka vyžaduje odstranění motoru za účelem provedení konzervačních prací).
- Pilot obdrží jediné osvědčení o uvolnění do provozu (konečné CRS), ze kterého vyplývá, že byla provedena veškerá údržba objednaná provozovatelem letadla.
- Pokud je tato metoda řádně uplatňována, měla by zajistit, že veškeré činnosti údržby jsou řádně koordinovány.

26. Agentura navíc v dokumentu CRD navrhla přechodná opatření s cílem omezit dopad na zúčastněné strany a příslušné úřady.

b. Závěry

27. Agentura proto zastává stanovisko, že k řešení problematiky jediného a vícenásobného uvolnění do provozu je potřebné opatření v rámci předpisové činnosti a že návrh dokumentu CRD tento cíl splňuje. S ohledem na obdržené připomínky však agentura také uznává, že tento návrh může vyžadovat určitá zlepšení. Navíc z bezpečnostního doporučení 2010-072 vydaného AAIB ve věstníku 9/2010 vyplývá, že tento úkol nemusí k řešení některých problémů stačit. Návrh neřeší odpovědnosti organizací CAMO a jejich vztah k letové způsobilosti letadla. Tato otázka potřebuje vyjasnění. Otázka odpovědností organizací CAMO má být řešena v rámci úkolu M.029, který je zařazen na program tvorby předpisů a je naplánován na začátek roku 2011. Proto se agentura rozhodla spojit tyto dvě související činnosti dohromady.

28. V důsledku toho je konečné stanovisko agentury toto:

- **Ukončit úkol 145.012, aniž by v této fázi byly navrhнуты jakékoli změny stávajících nařízení nebo materiálů AMC/GM.**
- **V souladu s bezpečnostním doporučením AAIB 2010-072 zveřejněném ve věstníku 9/2010 využít výsledků práce provedené na úkolu 145.012 a rozšířit rozsah úkolu M. 229, který je plánovaný na začátek roku 2011, a řešit tak současně:**
 - **odpovědnosti organizací CAMO a organizací oprávněných podle části 145 a**

- **postupy údržby, koordinace, uvolnění letadla do provozu a stanovení letové způsobilosti.**

IV. Posouzení dopadu právních předpisů

29. Vzhledem k tomu, že toto stanovisko nenavrhuje žádné změny stávajícího nařízení nebo materiálů AMC/GM, nejsou s ním spojeny žádné dopady.

V Kolíně nad Rýnem dne 29. listopadu 2010

P. GOUDOU
výkonný ředitel

PŘÍLOHA: Reakce na dokument CRD 2007-09**Reakce podporující navrhované změny:**

- 1) **Aircraft Engineers International (AEI), Sdružení nizozemských leteckých techniků (NVLT), Sdružení leteckých techniků a inženýrů s průkazem způsobilosti (ALAE, Spojené království), Norské sdružení leteckých techniků a inženýrů s průkazem způsobilosti (NFO) a 75 z 89 soukromých osob (většinou pracovníků údržby s průkazem způsobilosti)** podporují obsah znění navrženého v dokumentu CRD 2007-09. Mezi důvody, které uvádí, patří například:
- Návrh odstraňuje nejednoznačnosti stávajícího nařízení a podporuje harmonizaci postupů udělování osvědčení, což je zvláště potřebné s ohledem na stále rostoucí využívání subdodavatelů a třetích stran při údržbě.
 - Návrh jednoznačně vymezuje odpovědnosti.
 - Návrh nezasahuje do odpovědností dozoru organizace CAMO.
 - Letová posádka je tímto způsobem seznámena se stavem údržby letadla.
 - Návrh posiluje bezpečnost.

Reakce požadující drobné úpravy navrhovaných změn:

- 2) **Sdružení nizozemských leteckých techniků (NVLT)** navrhuje, kromě několika drobných změn ve formulacích, toto:
- V bodě AMC 145A.50 písm. b) podbodě1 přesněji vymezit, že po vydání konečného CRS po údržbě je letadlo považované za „připravené k uvolnění do provozu“.
 - Aby osvědčující personál, který vydává konečné CRS, měl povinnost zajistit, že v případě jakýchkoli stížností na údržbu bude předmět těchto stížností uveden do pořádku nebo odložen k tomu pověřenou osobou, a nikoliv aby pouze ověřil, že bylo vydáno odpovídající CRS.
 - Vyjasnit význam věty „veškerá údržba, kterou provozovatel objednal, byla dokončena nebo řádně odložena“, která je uvedena v bodě 145.A.50 písm. b).
 - Blíže vyjasnit význam pojmu „parafovat“ obsaženého v bodě AMC 145.A.65 písm. b) pohodě 3.
- 3) Organizace **Aircraft Engineers International (AEI), Sdružení leteckých techniků a inženýrů s průkazem způsobilosti (ALAE, Spojené království) a některé soukromé osoby** požadovaly, aby bylo jednoznačně vyjasněno, že práva kategorie A nezahrnují „odstranění poruch systému“.

Agentura konstatuje, že tímto problémem se zabýval úkol 66.006 a stanovisko č. 05/2009.

- 4) **Aerlyper** požadoval, aby bylo blíže vyjasněno, jaké zařazení se vyžaduje pro organizace údržby a pro držitele průkazů způsobilosti oprávněné podle části 66 k vydávání konečného CRS.
- 5) **Jedna soukromá osoba** požadovala, aby byla možnost vystavit „uvolnění z každodenní kontroly nebo rovnocenné uvolnění“ po vydání konečného CRS rozšířena tak, aby zahrnovala úkoly provedené ve lhůtě až 7 dní pro každé MRB/MPD.

Reakce vyjadřující nesouhlas s navrhovanými změnami:

- 6) **Sdružení evropských leteckých společností (AEA) a KLM Engineering & Maintenance** kromě přesvědčení, že oznámení NPA by mělo být zcela staženo, odmítají návrh předložený v dokumentu CRD z těchto důvodů:

- Organizace CAMO je mnohem lépe uzpůsobená k vykonávání povinností spojených s uvolněním letadla do provozu než organizace oprávněná podle části 145.
- Navrhované změny odporují osvědčeným zásadám stávajícího nařízení a přenášejí povinnosti z organizace CAMO na organizaci oprávněnou podle části 145.
- Navrhované konečné CRS obsahuje prohlášení o existenci CRS a o úplnosti údržby objednané organizací CAMO a provedené jinou organizací údržby, což je podle mínění uvedených subjektů odpovědnost a právo organizace CAMO.
- Návrh neumožňuje, aby osvědčující personál kategorie A podepsal konečné CRS, pokud se na údržbě podílejí další osoby.
- Nebylo prokázáno žádné bezpečnostní riziko a přínos v oblasti bezpečnosti je přeceňován, přičemž přechodné období v důsledku změny s sebou nese jisté riziko.
- Byl podceněn hospodářský dopad na organizace oprávněné podle části 145, včetně školení a změn v oblasti postupů a technického deníku.

AEA a KLM navrhují, aby v případě, že bude prokázáno předpokládané riziko plynoucí ze současných předpisů, agentura EASA posoudila postupy spadající do oblasti působnosti části M a ponechala část 145 beze změny.

- 7) **Mezinárodní sdružení leteckých dopravců IACA** odmítá návrh CRD z těchto důvodů:
 - Sdružení nesouhlasí s tím, že nedostatečná standardizace stávajícího systému by se mohla stát příčinou bezpečnostních problémů.
 - Pozitivní bezpečnostní dopad návrhu je přeceňován a není dostatečně odůvodněný.
 - Konečné CRS se může stát příčinou bezpečnostních problémů pro organizace a úřady.
 - Sdružení nevidí potřebu konečného CRS, protože jeho členové jsou přesvědčeni, že:
 - Pokud se na práci na letadle podílí pouze jediná organizace oprávněná podle části 145, má možnost vydat pouze jedno osvědčení CRS pro každý z provedených úkolů nebo pro skupinu úkolů. Organizace oprávněná podle části 145 může konec konců vydávat jediné CRS pro veškerou práci, kterou provedla

a koordinovala na základě objednávky organizace CAMO, což nepředstavuje nic nového a tato praxe je obecně přijímána.

- Jestliže organizace oprávněná podle části 145 zadá provedení prací údržby jiné organizaci oprávněné podle části 145, může tato organizace oprávněná podle části 145 vydávat jediné CRS pro veškerou práci, kterou provedla a koordinovala na základě objednávky organizace CAMO, což nepředstavuje nic nového a tato praxe je obecně přijímána.
- Jestliže organizace CAMO zadá provedení údržby několika organizacím oprávněným podle části 145, převede konečné CRS odpovědnosti organizace CAMO na organizaci oprávněnou podle části 145.
- Z hlediska pilota vytváří konečné CRS chybný dojem úplnosti, protože pilot musí v každém případě zkontrolovat prohlášení o údržbě v souvislosti s plánovanou nebo mimořádnou údržbou, odloženými položkami atd.
- Změna by měla negativní dopad vzhledem k potřebě zajištění nových příruček výkladu, postupů, pracovních pokynů, školení, technických deníků či smluv.
- Lze očekávat i sociální a kulturní dopad v rámci odvětví letectví.

Sdružení IACA navrhuje:

- zachovat obě možnosti: jediné i vícenásobné uvolnění do provozu,
- upustit od realizace koncepce konečného CRS,
- pokud by EASA přesto považovala za nezbytné zavést jediné uvolnění do provozu v případě, kdy organizace CAMO uzavře smlouvy s několika organizacemi oprávněnými podle části 145, neměl by tento dokument být označován jako „CRS“, ale jako „souhrnný list“.

8) Společnost **Nayak Aircraft Service NL** odmítla návrh CRD z těchto důvodů:

- Nepovažuje tento úkol za odůvodněný a není přesvědčena, že tento návrh zlepšuje bezpečnost letectví.
- Dochází k přenosu odpovědností z organizace CAMO na dodavatelskou organizaci oprávněnou podle části 145. Odpovědnost za konečné CRS by měla nést organizace CAMO.
- Konečné CRS je správní dokument a měl by se nazývat „prohlášení o údržbě“, nebo „správní závěrka“.
- Konečné CRS se vyžaduje u veškeré traťové údržby a údržby letadel na technické základně, ale společnost Nayak je přesvědčena, že by se mělo rozlišovat mezi traťovou údržbou a údržbou letadel na technické základně.
- Osvědčující personál kategorie A by měl mít podobně jako osvědčující personál kategorie B a C možnost vydávat konečné osvědčení CRS bez ohledu na rozsah úkolů, protože se jedná o správní úkol.

Společnost Nayak Aircraft Service NL navrhuje navrhované změny zcela zrušit.

9) Společnost **Transavia.com** odmítla návrh CRD z těchto důvodů:

- Nepovažuje tento úkol za odůvodněný.
- Pozitivní dopad na bezpečnost je přeceňován.
- Návrh tříští vymezení odpovědnosti.
- Koncepce konečného CRS je v případě provozovatelů, kteří zadávají údržbu pouze jedné organizaci oprávněné podle části 145, zbytečná.
- Změna by měla negativní dopad vzhledem k potřebě zajištění nových výkladových příruček, postupů, pracovních pokynů, školení, technických deníků či smluv.
- Lze očekávat i sociální a kulturní dopad v rámci odvětví letectví a vnitrostátních úřadů.

10) Společnost **Baines Simmons Limited** odmítla návrh CRD z těchto důvodů:

- Návrh vede k přenosu odpovědnosti za koordinaci údržby z organizace CAMO na organizaci oprávněnou podle části 145.
- Návrh obsahuje dva stejně formulované odlišné typy uvolnění (CRS a konečné CRS).
- Ve stávajícím nařízení vládne nejasnost mezi částí M a částí 145, kde organizace údržby „uvolňuje letadlo do provozu“ ve vztahu k jednotlivým úkolům, což ovšem nutně neznamená, že letadlo je ve stavu letové způsobilosti.

Společnost Baines & Simmons Limited navrhuje:

- Agentura EASA by se měla snažit vypracovat nařízení/materiál AMC k části M ohledně bodu M.A.306 písm. a) podbodu 3 „prohlášení o údržbě“, zejména ohledně toho, jakým způsobem by měla být prohlášení aktualizována a včas distribuována s ohledem na veškeré úkony údržby, a nikoli pouze v souvislosti s údržbou na technické základně letadla.
- Agentura EASA by se měla snažit zabránit vlastníkům/provozovatelům v uzavírání složitých dohod o smluvní údržbě, díky nimž by mohly vznikat složité scénáře, kdy by pilotovi předkládalo dokumentaci více organizací oprávněných podle části 145, zejména v souvislosti s traťovou údržbou.
- Jestliže si agentura EASA přesto hodlá zachovat dvě odlišná uvolnění, pak by se mělo jednat o zcela odlišná uvolnění a mělo by se rozlišovat mezi „osvědčením o údržbě“ a „uvolněním do provozu“.
- Měla by být vytvořena vhodnější „uvolnění z údržby“ v rámci části 145 a „uvolnění do provozu letové způsobilosti“ by mělo být přesněji definováno v části M.

11) **Úřad pro civilní letectví – Nizozemsko, Ministerstvo dopravy Rakouské republiky a pan Walter Gessky (rakouský člen výboru EASA)** kromě přesvědčení, že oznámení NPA by mělo být zcela staženo, nebo by se mělo omezit na materiály AMC/GM, odmítají návrh předložený v dokumentu CRD z těchto důvodů:

- Pozitivní dopad na bezpečnost je velmi omezený, přičemž opatření bude znamenat značnou byrokratickou a administrativní zátěž pro celé odvětví.
- Konečné CRS tříští stávající vymezení odpovědností mezi organizace CAMO a organizace oprávněné podle části 145, zejména v oblasti koordinace činností údržby. Odpovědnosti organizací CAMO se přenáší na organizace oprávněné podle části 145.

- Konečné CRS vytváří klamný dojem jistoty na straně pilota, protože pilot vždy neví (nebo nemusí vědět), jaká údržba byla objednána.
- V případě letadel, která nejsou zapojena do obchodní letecké dopravy, může být pilot v důsledku tohoto návrhu uveden v omyl, zejména v případě, kdy byla údržba provedena jak organizací údržby oprávněnou podle části 145, tak organizací údržby oprávněnou podle hlavy F. V tomto případě se nemusí konečné CRS vždy předkládat.

Úřad pro civilní letectví – Nizozemsko, Ministerstvo dopravy Rakouské republiky a pan Walter Gessky navrhují nepodnikat žádné kroky.

- 12) **Úřad pro civilní letectví – Dánsko** kromě přesvědčení, že oznámení NPA by mělo být zcela staženo, nebo by se mělo omezit na materiály AMC/GM, odmítá návrh předložený v dokumentu CRD z těchto důvodů:

- Návrh činí stávající systémy složitější a nepřispívá k jejich vyjasnění.
- Pozitivní dopad na bezpečnost je velmi omezený, přičemž opatření bude znamenat značnou byrokratickou a administrativní zátěž pro celé odvětví. Navrhovaná opatření zahrnují nové postupy a dokumenty a zároveň představují náročný realizační úkol pro organizace.
- Konečné CRS tříští stávající vymezení odpovědností mezi organizace CAMO a organizace oprávněné podle části 145, zejména v oblasti koordinace činností údržby. Odpovědnosti organizace CAMO se přenáší na organizace oprávněné podle části 145.
- CRS může u pilota vyvolat dojem, že letadlo je způsobilé k letu, aniž by věděl, že je zapotřebí konečné CRS.

Úřad pro civilní letectví – Dánsko navrhuje pouze provést přezkum stávajících materiálů AMC/GM s cílem vyjasnit výklad osvědčení CRS.

- 13) **Úřad pro civilní letectví – Švédsko** odmítá návrh předložený v dokumentu CRD z těchto důvodů:

- Návrh činí z koncepce uvolnění do provozu větší problém, než jakým ve skutečnosti je – uvolnění do provozu je komplikovanější a při jeho provedení se uplatňují různé varianty.
- Všichni provozovatelé musí vytvořit systém technických deníků a osvědčení o údržbě (CRS) i v případě, že ve stejné době nevyužívají více než jednu organizaci údržby.
- Všichni provozovatelé musí změnit svůj systém technických deníků, protože několik z nich vytvořilo systém jiný.
- Všechny organizace údržby musí vytvořit vlastní postupy a školit vlastní personál. Tím vznikají náklady, aniž by se zvýšila úroveň bezpečnosti.
- Jestliže některé organizace CAMO/provozovatelé chtějí použít služeb více než jedné organizace údržby pro úkony údržby prováděné ve stejné době, musí převzít plnou odpovědnost. Stávající právní systém vytváří dostatek prostoru pro využití služeb více než jedné organizace údržby ve stejnou chvíli.

- V současnosti přehledná „koncepce odpovědnosti“ pro organizace CAMO a organizace oprávněné podle části 145 bude roztržena. Návrh rozbíjí „jednoznačnou koncepci objednávek“.
- Pro pověřenou organizaci podle části 145 bude obtížné koordinovat činnosti, protože nebude mít přehled o ostatních smlouvách o údržbě ani přístup k nim.
- Většina osvědčujícího personálu bude muset podepisovat celou řadu nepotřebných dokumentů, což může vést ke zmatku ohledně toho, co vlastně tito pracovníci podepisují. Váha a účel podpisu se tím oslabí.
- Organizace oprávněné podle části 145, které budou provádět údržbu letadel pro obchodní leteckou dopravu a letadel neurčených pro obchodní leteckou dopravu, budou muset uplatňovat dva systémy vydávání osvědčení o údržbě.
- Jakým způsobem bude probíhat koordinace odpovědností v situaci, kdy má samostatná organizace CAMO uzavřenou smlouvu s provozovatelem, který splňuje podmínky bodu M.A.201 písm. i), a tento provozovatel bude mít uzavřené smlouvy s organizacemi údržby oprávněnými podle části 145 a podle hlavy F?
- Jakým způsobem bude probíhat vydávání osvědčení o údržbě v situaci, kdy má provozovatel, který splňuje podmínky bodu M.A.201 písm. i) a uplatňuje systém technických deníků s CRS a konečnými CRS, uzavřenou smlouvu s organizacemi údržby oprávněnými podle části 145 a podle hlavy F?

Úřad pro civilní letectví – Švédsko navrhuje pouze vyjasnit odpovědnosti organizace CAMO/provozovatele v bodě M.A.708.

14) **Úřad pro civilní letectví – Spojené království** odmítá návrh CRD z těchto důvodů:

- Úřad pro civilní letectví – Spojené království neshledává žádné konkrétní obavy o bezpečnost v této oblasti, které by vyžadovaly zásah ze strany agentury.
- Návrh komplikuje praktické fungování organizací oprávněných podle části 145 a vytváří zbytečnou administrativní zátěž, přičemž přínos z hlediska bezpečnosti je neurčitý.
- Návrh komplikuje vztah mezi organizací CAMO a dodavatelskou organizací oprávněnou podle části 145 a v jeho důsledku není jasné, za co která z nich nese odpovědnost.
- Prohlášením pro konečné CRS by nemělo být CRS podle bodu 145.A.50, protože se jedná o správní úkol, který nespadá do definice údržby podle článku 2 nařízení (ES) č. 2042/2003.
- Návrh neumožňuje, aby osvědčující personál kategorie A podepsal konečné CRS, pokud se na údržbě podílejí další osoby. Úřad pro civilní letectví – Spojené království navrhuje oddělit plánovanou traťovou údržbu a odstraňování jednoduchých závad, v důsledku čehož by konečné CRS mohl vydávat osvědčující personál kategorie A i v případě, že tyto práce provedly jiné osoby.
- Úřad pro civilní letectví – Spojené království nepodporuje, aby organizace s kvalifikací B, C a D provádějící práce na letadle mohly vydávat CRS na úrovni letadla. Úřad je přesvědčen, že by měl být použit formulář 1.
- Příklady technických deníků uvedené v AMC 145.A.50 nejsou dostatečně přesné, protože neobsahují např. odkazy na podrobnosti o sériových letadlových celcích. To by mohlo vyvolat dojem, že oblasti uvedené v příkladech jsou dostatečné.

15) **Jedna soukromá osoba** odmítá návrh předložený v dokumentu CRD z těchto důvodů:

- Návrh obsahuje dva stejně formulované odlišné typy uvolnění (CRS a konečné CRS).
- Osoba, která podepisuje konečné CRS, nepřebírá odpovědnost za práci zahrnutou v ostatních CRS.
- Tato soukromá osoba spatřuje rozpor ve skutečnosti, že je možné podepsat denní kontrolu i poté, co bylo vydáno konečné CRS, aniž by bylo třeba vydat jiné konečné CRS.

Tato soukromá osoba navrhuje jednu z těchto dvou možností:

- Zrušit konečné CRS a nahradit je prohlášením v technickém deníku, kterým se potvrdí, že byla provedena anebo odložena údržba personálem s odpovídajícím průkazem způsobilosti/oprávněním/schválením. Jediné prohlášení CRS se dvěma podpisy (B1 a B2) by mělo být dostačující.
- Jestliže bude konečné CRS zachováno, mělo by být opatřeno dvěma podpisy (B1 a B2), aby bylo možné vydat osvědčení a převzít odpovědnost za všechny úkoly.

Tato soukromá osoba rovněž navrhuje, aby se osvědčující personál kategorie B2 podílel na vydávání osvědčení denních kontrol.

16) **Dvě soukromé osoby** odmítají návrh CRD z těchto důvodů:

- Návrh podporuje provozovatele na úkor bezpečnosti a umožňuje další využívání subdodavatelských vztahů v rámci údržby.
- Toto využívání subdodavatelských vztahů podporuje existenci organizací údržby specializujících se na konkrétní činnosti, což ztěžuje osvědčujícímu personálu získávání znalostí o celém letadle i příslušné zkušenosti, které jsou potřebné k získání průkazu způsobilosti.

17) **Jedna soukromá osoba** vyjádřila nesouhlas se skutečností, že konečné CRS může vydat jediná osoba i v případě, že se tato osoba žádným způsobem nepodílela na provádění údržbě, a dokonce i v případě, že tato práce nespadá do rozsahu průkazu způsobilosti této osoby.

18) **Jedna soukromá osoba** vyjádřila názor, že návrh dokumentu CRD je zbytečný, protože všechny oblasti jsou již dostatečně pokryty a propracovány tak, že se staly běžnou praxí každodenně uplatňovanou v rámci odvětví.

19) **Jedna soukromá osoba** vznesla námitku, že návrh odnímá odpovědnost osobám pověřeným údržbou letadla.

Ostatní reakce:

- 20) **Sdružení nizozemských leteckých techniků (NVLT)** položilo otázku, zda návrh dokumentu CRD zahrnuje i rozšíření práv kategorie B2 (NPA 2007-07) v bodě 66.A.20 podbodě3.

Agentura konstatuje, že dokument CRD tuto změnu neobsahuje, protože Komise ji doposud formálně nepřijala. Rozšíření práv kategorie B2 je součástí postupu přijetí stanoviska č. 05/2009.

- 21) **Jedna soukromá osoba** požaduje, aby se Úřad pro civilní letectví – Spojené království vrátil k praxi úplné ústní zkoušky k získání průkazu způsobilosti k údržbě letadel.

Agentura konstatuje, že podle stávajících předpisů EU to není možné.

- 22) **Jedna soukromá osoba** k tomuto dokumentu CRD 2007-09 nesprávně předložila připomínku související s oznámením NPA 2010-09 v souvislosti s pojmy „dodavatelský“ a „subdodavatelský“.

- 23) **Jedna soukromá osoba předložila tyto připomínky:**

- Podporuje harmonizaci způsobu uvolňování letadel do provozu.
- Podporuje koncepci vícenásobného uvolnění, protože ukládá odpovědnost výhradně osobě, která vystavuje osvědčení o provedené práci.
- Uvádí, že koncepce jediného uvolnění podporuje vydávání CRS, aniž by vydávající osobně viděl/věděl, jaká údržba byla ve skutečnosti na letadle provedena, zejména v případě rozsáhlých a složitých prací, a podporuje provádění údržby nekvalifikovaným personálem.
- Rozhodně nesouhlasí s praxí, kdy řadu prací mohou parafovat společností schválení pracovníci bez průkazu způsobilosti.