



UDTALELSE NR. 06/2010

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

af 29. november 2010

om mulighed for ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver

"Del-145 enkeltfrigivelse og flerfoldig frigivelse"

I. Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at præcisere agenturets holdning for så vidt angår muligheden for at ændre Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003¹ i forbindelse med spørgsmålet om "Del-145 enkeltfrigivelse og flerfoldig frigivelse". Årsagerne til denne regelfastlæggelse beskrives nedenfor.
2. Udtalelsen er vedtaget efter den procedure, der er fastlagt af bestyrelsen² for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (agenturet) i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008³ (grundforordningen).
3. I bilag II til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 er del 145.A.50(a) affattet således: "Et certifikat om frigivelse til tjeneste skal udstedes af behørigt godkendt certificeringspersonale på organisationens vegne, når det er godtgjort, at al beordret vedligeholdelse er korrekt udført af organisationen i overensstemmelse med de procedurer, der er angivet i 145.A.70, idet der tages hensyn til disponibiliteten og brugen af de vedligeholdelsesdata, der er anført i 145.A.45, og under forudsætning af, at der ikke foreligger eventuelle kendte mangler på overensstemmelse, der kunne bringe flyvesikkerheden i fare".

Desuden hedder det i del 145.A.50(b), at "et certifikat om frigivelse til tjeneste skal udstedes før flyvningen ved færdiggørelsen af enhver vedligeholdelsespakke".

Ordlyden i litra b) kan fortolkes på følgende måder:

- **Fortolkning 1:** Der skal være et enkelt certifikat om frigivelse til tjeneste, som dækker al vedligeholdelse udført før flyvning, [eftersom der i 145.A.50(b) står: "**Et** certifikat om frigivelse til tjeneste ..."].
 - **Fortolkning 2:** Vedligeholdelse, der udføres før flyvning, kan deles op i så mange vedligeholdelsesopgaver som ønsket [eftersom der i 145.A.50(b) står: "... ved færdiggørelsen af **enhver** vedligeholdelsespakke"], og for hver af disse vedligeholdelsesopgaver udstedes der et certifikat om frigivelse til tjeneste.
4. Denne tvetydighed i forordningens ordlyd hidrører fra forskellige metoder i Europa til frigivelse af et luftfartøj, herunder enkeltfrigivelse, flerfoldige frigivelser og variationer eller kombinationer af de to typer, der har hver sine fordele og ulemper, som kan resumeres som følger:

¹ Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1). Forordning som senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 962/2010 af 26. oktober 2010 (EUT L 281 af 27.10.2010, s. 78).

² Bestyrelsens beslutning om den procedure, som agenturet skal følge i forbindelse med udarbejdelsen af udtalelser, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale. EASA MB 08-2007 af 11.6.2007 (proceduren for fastlæggelse af regler).

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1). Forordning som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 (EUT L 309 af 24.11.2009, s. 51).

- **Enkeltfrigivelse:** Luftfartøjets certifikat om frigivelse til tjeneste udstedes af en enkelt person efter en enkelt vedligeholdelsesopgave eller en vedligeholdelsespakke, som er behørigt afsluttet af autoriseret personel.
 - Fordele
 - Piloten modtager en enkeltfrigivelse, som fortæller vedkommende, at al den vedligeholdelse, som luftfartsforetagendet har beordret, er fuldført.
 - Hvis enkeltfrigivelsen gennemføres korrekt, bør den sikre, at alle vedligeholdelsesopgaver er korrekt koordineret.
 - Ulemper
 - En enkeltfrigivelse indebærer, at personen, der underskriver frigivelsen til tjeneste (og vedkommendes organisation), skal dække alle de opgaver, der er omfattet af frigivelsen, inden for sit arbejdsfelt/sin autorisation.
 - Denne person bærer det fulde ansvar for alle vedligeholdelsesopgaver.
 - Den er vanskelig at gennemføre, når flere forskellige vedligeholdelsesorganisationer er involveret i en vedligeholdelsesopgave.
- **Flerfoldig frigivelse:** Der udstedes flere forskellige certifikater om frigivelse til tjeneste, idet hver enkelt dækker bestemte vedligeholdelsesopgaver.
 - Fordele
 - Hver organisation og hver certificeringsmedarbejder kan kun påtage sig ansvaret for de vedligeholdelsesopgaver, som vedkommende har udført og certificeret.
 - Ulemper
 - Piloten modtager flere forskellige certifikater om frigivelse til tjeneste, hvilket gør det vanskeligere at kontrollere, at alle vedligeholdelsesopgaver, der er bestilt af luftfartsforetagendet, er fuldført.
 - Certifikaterne omhandler ikke tydeligt de nødvendige koordineringsaktiviteter mellem de forskellige certificeringsmedarbejdere eller mellem de forskellige vedligeholdelsesorganisationer.

5. For at løse disse spørgsmål oprettede agenturet en regelfastlæggelsesopgave (145.012), og der blev nedsat en redaktionsgruppe bestående af repræsentanter for myndigheder, foreninger for flyvedligeholdelsespersonale, repræsentanter for erhvervslivet og EASA-eksperter.

6. Gruppens opgave blev beskrevet i det tilhørende kommissorium, der er offentliggjort på agenturets websted:
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

Heri hedder det, at:

der i Europa findes to samtidige systemer for frigivelse til tjeneste, nemlig enkeltfrigivelse og flerfoldige frigivelser. Dette kan føre til misforståelser og potentielt til sikkerhedsproblemer. Erhvervslivet og de nationale luftfartsmyndigheder fremsatte derfor ønske om at få løst spørgsmålet for om muligt kun at have et enkelt system.

7. Imidlertid førte det arbejde, der blev udført i henhold til opgave 145.012, til den konklusion, at det ikke var rimeligt kun at fastholde et af de to systemer, fordi de hver især havde fordele og ulemper. Det var bedre at oprette et system, der rummede fordelene ved begge systemer og samtidig gav luftfartsforetagendet og vedligeholdelsesorganisationerne fleksible vilkår. Et sådant system skal sikre og tydeligt advisere piloten om, at alle opgaver er fuldført og korrekt koordineret, og det skal sikre klare kommandoveje og samtidig tillade typisk praksis som f.eks. frigivelse af vedligeholdelse, når der påvises fejl (dvs. NDT-inspektioner (ikke-destruktiv afprøvning)), eller når luftfartøjet efterlades i en ikke-godkendt konfiguration (dvs. fjernelse af en motor til opbevaring).

Alt dette bør sammen med tilstrækkeligt AMC/GM-materiale sikre en højere grad af harmonisering under gennemførelsen og en bedre sikkerhed (AMC: acceptable means of compliance – acceptable måder til udvisning af overensstemmelse, GM: guidance material – vejledende materiale).

II. Høring

8. På baggrund af input fra redaktionsgruppen udsendte agenturet sin meddelelse om foreslået ændring, NPA 2007-09 (notice of proposed amendment), den 28. juni 2007 og offentliggjorde den på sit websted: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
9. Ved fristens udløb den 28. oktober 2007 (som inkluderede en forlængelse af den oprindelige tre måneder lange høringsperiode) havde agenturet modtaget 242 bemærkninger fra nationale luftfartsmyndigheder, erhvervsorganisationer og private virksomheder.
10. De bemærkninger, der blev fremsendt i forbindelse med den eksterne høring af NPA'en, afslørede en betydelig bekymring hos nationale myndigheder og interessenter over kompleksiteten og konsekvenserne af det koncept, som blev foreslået i NPA'en.
11. For at imødekomme denne bekymring blev der nedsat en revisionsgruppe bestående af medlemmer af den redaktionsgruppe, der havde ansvaret for at udarbejde NPA'en, plus en ekspert fra EASA's standardiseringsafdeling og en ekspert fra erhvervslivet som repræsentant for sammenslutningen af europæiske regionale flyselskaber (ERA). Målet var at udarbejde det tilhørende dokument med reaktioner på bemærkninger, CRD (comment response document).
12. Efter en gennemgang af bemærkningerne besluttede revisionsgruppen at forenkle det foreslåede koncept betydeligt og samtidig fastholde målene for opgaven. Ændringerne kan opsummeres som følger:
- a. Det koncept, der foreslås i NPA'en, og som var baseret på udstedelsen af tre forskellige certifikater [Maintenance Release Certificate (MRC), Base Maintenance Release Certificate (BMRC) og Certificate of Release to Service (CRS)], blev erstattet af et meget enklere koncept på grundlag af udstedelsen af et eller flere certifikater om frigivelse til tjeneste og et endeligt certifikat om frigivelse til tjeneste. Nærmere bestemt:
1. Certifikater om frigivelse til tjeneste (CRS)
 - De blev udstedt af hver enkelt del-145-organisation, der var involveret i en vedligeholdelsesopgave.
 - Formålet med dem var at certificere den vedligeholdelse, der var udført af den pågældende organisation, og som følge heraf skulle de udstedes af

certificeringspersonale med den relevante certifikatkategori og type-/grupperettighed.

- Del-M subpart G-organisationen (CAMO – Continuing Airworthiness Management Organisation (Organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed)) kunne beslutte, om den foretrak at bruge en teknisk log, hvori hver opgave frigives, eller en teknisk log, hvori opgaverne afsluttes og derefter frigives som en pakke.
- Certifikaterne kunne udstedes, selv om der blev konstateret manglende overholdelse (dvs. NDT-inspektion udført af en organisation med D1-klasseret rettighed, hvor der afsløres revner), eller selv om luftfartøjet blev efterladt i en ikke-luftdygtig konfiguration (dvs. arbejdsgangen kræver, at motorerne fjernes til opbevaring), så længe det blev korrekt indskrevet i CRS og meddelt CAMO.

Ikke desto mindre ville alle disse tilfælde af manglende overholdelse og ikke-godkendte konfigurationer i sidste instans skulle korrigeres eller udsættes korrekt sammen med det tilhørende CRS.

- Certificeringspersonalet skulle påtage sig det fulde ansvar for vedligeholdelse og udsatte punkter, der var dækket af det certifikat om frigivelse til tjeneste, som de selv havde udstedt.

2. Endeligt certifikat om frigivelse til tjeneste (endeligt CRS)

- Det blev udstedt af den del-145-organisation, som var blevet udpeget dertil af CAMO.
- Formålet var, at piloten blev forsikret og oplyst om, at al vedligeholdelse beordret af CAMO var blevet fuldført eller korrekt udsat. Imidlertid fungerede det ikke som certificering af den udførte vedligeholdelse eller som certificering af de udsatte punkter, idet disse allerede var fuldført i henhold til det tilsvarende CRS som beskrevet ovenfor. Dette var grunden til, at f.eks. B1-certificeringspersonale med den relevante type-/grupperettighed kunne udstede et endeligt CRS for både linjevedligeholdelse og grundlæggende vedligeholdelse.
- Som følge heraf stolede certificeringspersonalet, der udstedte det endelige CRS, fuldt ud på det CRS, som hver del-145-organisation havde udstedt, og på den koordinering, der var blevet udført efter de procedurer, som CAMO havde fastlagt, og på de betingelser, der var fastlagt i kontrakten mellem CAMO og del-145-organisationen.

- b. Certificeringserklæringen i CRS'et og i det endelige CRS var identisk med certificeringserklæringen i den nuværende regel.
- c. Det vejledende materiale, GM 145.A.50, der indgik i NPA'en for at sikre en bedre beskrivelse af certificeringsprocessen og for at give eksempler på tekniske logger, var blevet fjernet af følgende grunde:
1. Det nye, foreslåede system var meget enklere, hvilket overflødiggjorde vejledning i certificeringsprocessen.
 2. Eksemplerne på en teknisk log var nu medtaget som AMC-materiale til del-M (luftfartsforetagendets ansvar) under punkt AMC M.A.306(a). Desuden blev der i

AMC 145.A.50 indskrevet ny vejledning i, hvordan del-145-organisationen kunne udføre luftfartsforetagendets tekniske log.

- d. Begrebet primær vedligeholdelsesorganisation PMO (Primary Maintenance Organisation), der blev indført i NPA'en, blev fjernet. I stedet blev det understreget i M.A.708(b)7 og i AMC M.A.708(b)7, at ansvaret for koordineringen fortsat påhvilede CAMO. Dette blev også præciseret i AMC M.A.306(a)3.
 - e. Det blev præciseret i AMC M.A.306(a)3, at selv om en del-145-organisations udstedelse af et endeligt certifikat om frigivelse til tjeneste garanterede, at al vedligeholdelse beordret af CAMO var udført eller korrekt udsat, betød det ikke nødvendigvis, at luftfartøjet var luftdygtigt på det tidspunkt. CAMO var stadig ansvarlig for luftfartøjets luftdygtighed og for at sikre, at alle krav til vedvarende luftdygtighed var opfyldt, før der fandt en flyvning sted. Dette var formålet med den vedligeholdelseserklæring, der stilles krav om i punkt M.A.306(a)3.
 - f. De ændringer, der var foreslået i NPA'en under punkt 145.A.55 om vedligeholdelsesdokumentation, blev fjernet på grund af den mere forenklede certificeringsproces og fjernelsen af PMO.
 - g. For at sikre de berørte interessenter og kompetente myndigheder tilstrækkelig tid blev det foreslået, at ikrafttrædelsesdatoen skulle ligge et år efter offentliggørelsen af den nye forordning i Den Europæiske Unions Tidende.
13. Disse foreslåede ændringer og svarene på alle bemærkningerne, der var modtaget under den eksterne høring af NPA'en, blev offentliggjort af agenturet i CRD 2007-09 den 5. august 2010. Dette CRD findes på agenturets websted:
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
14. Efter offentliggørelsen af CRD 2007-09 afholdt agenturet den 30. september 2010 en workshop i Köln for at forklare indholdet og hjælpe interessenterne med at forstå forslaget, før reaktionerne blev indgivet. Under workshoppen blev der bl.a. givet følgende feedback:
- Visse kompetente myndigheder ønskede en forlængelse af fristen for reaktioner på CRD'et for at få mere tid til at tænke over informationen, der blev givet på workshoppen. Agenturet gav sit tilsagn og forlængede standardperioden på to måneder til at reagere med yderligere tre uger frem til 26. oktober 2010.
 - Flere kompetente myndigheder, vedligeholdelsesorganisationer og sammenslutninger af luftfartsselskaber var stadig imod det foreslåede koncept, primært i henseende til det endelige CRS, som de opfattede som en flytning af ansvaret fra luftfartsforetagendet/CAMO til del-145-organisationen.
 - Det blev klart, at der var brug for yderligere at præcisere ansvarsfordelingen mellem luftfartsforetagendet og CAMO, hvilket agenturet skal se på som led i en kommende regelfastlæggelsesindsats (opgave M.029 med planlagt start i 2011).
15. I forbindelse med den eksterne høring af CRD 2007-09, som sluttede den 26. oktober 2010, modtog agenturet reaktioner fra:
- fem kompetente myndigheder: Østrigs transportministerium og de nationale tilsynsmyndigheder for civil luftfart i Danmark, Nederlandene, Sverige og Det Forenede Kongerige.

- 11 organisationer og foreninger: Aerlyper, Aircraft Engineers International (AEI), Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Association of European Airlines (AEA), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, UK), Baines Simmons Limited, International Air Carrier Association (IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Norwegian Union of Licensed Engineers (NFO) og Transavia.com.
- 89 enkeltpersoner (de fleste vedligeholdelsesmedarbejdere med certifikat).

Disse reaktioner fremgår af bilaget.

III. Indholdet af agenturets udtalelse

a. Politiske overvejelser

16. Med nærværende udtalelse tages der i videst muligt omfang hensyn til de forslag, der er kommet fra mange interessenter og nationale myndigheder, som deltog i høringen og reagerede på CRD'et.
17. På dette trin vil agenturet gerne bemærke, at den feedback, der kom fra gruppen af luftfartøjsvedligeholdelsespersonale og indehavere af luftfartøjsvedligeholdelsescertifikat (både foreninger og enkeltpersoner), var en klar opbakning til CRD-forslaget.
18. Selv om antallet af interessenter og kompetente myndigheder, der gav negativ feedback til CRD-forslaget, er mindsket betydeligt i forhold til NPA-forslaget, viser denne feedback imidlertid (se bilaget til denne udtalelse), at der stadig er betydelig uenighed i forslaget fra følgende interessenter og kompetente myndigheder:
 - Kompetente myndigheder: De nationale tilsynsmyndigheder for civil luftfart i Det Forenede Kongerige, Nederlandene, Danmark og Sverige samt Østrigs transportministerium.
 - Sammenslutninger af luftfartsselskaber: Association of European Airlines (AEA) og International Air Carrier Association (IACA).
 - Luftfartsselskaber: Transavia.com.
 - Vedligeholdelsesorganisationer: KLM Engineering & Maintenance og Nayak Aircraft Service NL.
 - Uddannelses-/rådgivningsorganisationer: Baines & Simmons Limited.
 - Et begrænset antal enkeltpersoner.
19. Denne feedback understreger følgende primære bekymringer:
 - Man finder, at opgaven ikke er tilstrækkeligt begrundet ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt, og at den ikke er nødvendig.
 - Man finder, at erhvervslivet i høj grad bliver berørt, fordi der skal ændres procedurer og dokumenter og tilvejebringes uddannelse.
 - Man finder, at nogle af CAMO's ansvarsområder (primært koordineringsfunktionen og udstedelsen af det endelige CRS) er blevet flyttet til vedligeholdelsesorganisationen. Desuden sættes der spørgsmålstegn ved nytten af det endelige CRS.

- Der skulle have været udformet forskellige procedurer for linjevedligeholdelse og grundlæggende vedligeholdelse.
 - Der er behov for at præcisere del-M, især:
 - CAMO's ansvarsområder og procedurer
 - udstedelse, ajourføring og rundsending af vedligeholdelseserklæringen
 - forskelle mellem et CRS, et endeligt CRS og en vedligeholdelseserklæring og disses forhold til luftfartøjets vedligeholdelses-/luftdygtighedsstatus.
20. Agenturet er af den holdning, i modsætning til hvad nogle interessenter og kompetente myndigheder har udtrykt, at en regelfastlæggelsesindsats godt kan igangsættes for at forbedre sikkerheden, selv om der ikke findes dokumentation for ulykker, der direkte er forbundet med det pågældende emne. Regelfastlæggelsesindsatsen er ikke kun drevet af ulykker. Et forløb kan også igangsættes, når feedback fra interessenter og kompetente myndigheder viser, at der er meget forskellige fortolkninger af de samme krav, og at mange af dem er imod lovgiverens hensigt. Det er tydeligvis tilfældet, når lovgivningen er tvetydig, eller når der mangler vejledende materiale.
21. Med hensyn til netop denne opgave blev den som angivet i kommissoriet igangsat på foranledning af interessenter og kompetente myndigheder. Desuden har de bemærkninger, der blev modtaget i høringsfasen om NPA og CRD, de bemærkninger, der blev modtaget under workshoppen den 30. september 2010, og drøftelserne mellem agenturet og de kompetente myndigheder på de seneste standardiseringskonferencer vist agenturet, at der stadig findes et betydeligt antal fejlfortolkninger såvel som områder, hvor lovgivningen ikke er helt konsekvent eller præcis nok i forhold til ansvarsfordelingen mellem del-145 og CAMO, samt usikkerhed med hensyn til certificeringspersonalets ansvar, når de frigiver vedligeholdelse.
22. Endvidere er agenturet blevet opmærksom på AAIB Bulletin 9/2010 (udgivet af Air Accidents Investigation Branch i Det Forenede Kongerige) om en alvorlig hændelse, der fandt sted den 12. januar 2009 og involverede en Boeing 737 (reg. G-EZJK). Denne hændelse indtraf efter en proces, hvor luftfartsforetagendet tilbageleverede et fly, som havde været leaset ud, og hvor luftfartsforetagendet og dets leverandør af grundlæggende vedligeholdelse havde skrevet forskellige kontrakter med tredjepartsvirksomheder om udførelse og overvågning af al tilhørende vedligeholdelse som separate arbejdsopgaver. Blandt andre sikkerhedsanbefalinger i denne AAIB Bulletin anbefales det agenturet i Safety Recommendation 2010-072 at gennemgå reglerne og vejledningen i OPS1, del-M og del-145 for at sikre, at de i tilstrækkelig grad tager højde for komplekse vedligeholdelses- og driftsordninger med flere niveauer og underkontrakter. Desuden understreges behovet for at vurdere den overordnede organisatoriske struktur, grænseflader, procedurer og nøglemedarbejderes roller, ansvar og kvalifikationer/kompetence på tværs af alle underkontraktive niveauer.
23. Dette har bestyrket agenturets opfattelse af, at der var og fortsat er behov for en regelfastlæggelsesindsats på dette område.
24. Agenturet mener også, at enhver regelfastlæggelsesindsats har konsekvenser, som skal begrænses så meget som muligt. Det forhold, at procedurer og dokumenter skal ændres, eller at der skal tilvejebringes uddannelse, gælder næsten enhver ændring af lovgivningen, men denne konsekvens bør opvejes af fordelene ved regelfastlæggelsesindsatsen.

25. Med hensyn til nærværende opgave mener agenturet stadig, at den tekst, der foreslås i CRD, giver følgende fordele:

- Klare kommandoveje
 - Certificering af vedligeholdelse (CRS): Hver del-145-organisation certificerer og er ansvarlig for sit eget arbejde med udstedelsen af certifikatet om frigivelse til tjeneste (CRS), selv i tilfælde, hvor arbejdet ikke er fuldført eller efterlader luftfartøjet i en ikke-luftdygtig konfiguration. Dette kan specificeres yderligere, så hver certificeringsmedarbejder certificerer sit eget arbejde (eget CRS).
 - Endelig frigivelse af luftfartøjet (endeligt CRS) til piloten:
 - Kun i relation til vedligeholdelse beordret af CAMO.
 - Sker på baggrund af certificeringen af vedligeholdelse udført med CRS.
 - CAMO forbliver ansvarlig for luftfartøjets luftdygtighed og for at definere koordineringsprocedurerne.
- Det er muligt at certificere et stykke arbejde, selv om der konstateres manglende overholdelse (dvs. NDT-inspektion udført af en organisation med D1-klasseret ret til, hvor der afsløres revner), eller selv om luftfartøjet efterlades i en ikke-luftdygtig konfiguration (dvs. arbejdsgangen kræver, at motorerne fjernes til opbevaring).
- Piloten modtager en enkeltfrigivelse (endeligt CRS), som fortæller vedkommende, at al den vedligeholdelse, som luftfartsforetagendet har beordret, er fuldført.
- Hvis enkeltfrigivelsen gennemføres korrekt, bør den sikre, at alle vedligeholdelsesopgaver er korrekt koordineret.

26. Desuden foreslog agenturet i sit CRD en række overgangsforanstaltninger til at begrænse konsekvenserne for interessenter og kompetente myndigheder.

b. Konklusioner

27. Agenturet mener derfor, at regelfastlæggelsen er nødvendig for at løse spørgsmålet om enkeltfrigivelse og flerfoldig frigivelse, og at CRD-forslaget rummede denne løsning. Ikke desto mindre erkender agenturet også under indtryk af de modtagne bemærkninger, at der kan være brug for forbedringer af forslaget. Endvidere viser sikkerhedsanbefaling 2010-072, der udstedtes af AAIB i Bulletin 9/2010, at nærværende opgave måske ikke er tilstrækkelig til at løse visse af problemerne. CAMO's ansvarsområder og deres relation til luftfartøjets luftdygtighed er da heller ikke behandlet i forslaget. En præcisering heraf er nødvendig. Men spørgsmålet om CAMO's ansvarsområder skal efter planen behandles i opgave M.029 i regelfastlæggelsesprogrammet, som indledes i 2011. Derfor har agenturet besluttet at slå disse to forbundne aktiviteter sammen.

28. Som følge heraf afgiver agenturet følgende endelige udtalelse:

- **Opgave 145.012 afsluttes uden forslag om ændringer af de nuværende regler eller AMC/GM-materialet på dette trin.**
- **I overensstemmelse med AAIB's sikkerhedsanbefaling 2010-072 i Bulletin 9/2010 drages der fordel af det arbejde, som er udført i forbindelse med**

opgave 145.012, og afgrænsningen af opgave M.029, som påbegyndes i 2011, udvides, således at følgende spørgsmål kan behandles samtidigt:

- CAMO's og del-145-organisationernes ansvarsområder og
- procedurerne for vedligeholdelse, koordinering, luftfartøjsfrigivelse og bestemmelse af luftdygtighed.

IV. Konsekvensanalyse af lovgivningen

29. Eftersom der i den aktuelle udtalelse ikke foreslås nogen ændring af gældende lovgivning eller af AMC/GM, er der ingen virkning forbundet med den.

Köln, den 29. november 2010

P. GOUDOU
Administrerende direktør

BILAG: Reaktioner på CRD 2007-09**Reaktioner til støtte for de foreslåede ændringer**

- (1) **Aircraft Engineers International (AEI), the Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), the Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, UK), the Norwegian Union of Licensed Engineers (NFO) og 75 ud af 89 enkeltpersoner (heraf de fleste vedligeholdelsesmedarbejdere med certifikat)** støtter indholdet af den tekst, der foreslås i CRD 2007-09. De har fremført følgende begrundelser:
- Forslaget fjerner tvetydighederne i den nuværende lovgivning og fremmer harmonisering af certificeringsprocedurer, hvilket er særlig påkrævet på grund af den aktuelle tendens til at bruge mere outsourcing og tredjepartsvedligeholdelse.
 - Forslaget har en klar definition af ansvarsfordelingen.
 - Forslaget berører ikke CAMO's tilsynsansvar.
 - Luftfartøjets vedligeholdelsesstatus synliggøres for flyvebesætningen.
 - Forslaget vil øge sikkerheden.

Reaktioner med ønske om mindre ændringer af de foreslåede ændringer:

- (2) **The Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT)** foreslog ud over nogle mindre formulering ændringer:
- at præcisere yderligere i AMC 145.A.50(b)1, at luftfartøjet ved udstedelse af et endeligt CRS skal anses for "klar til frigivelse til tjeneste" efter vedligeholdelse
 - at certificeringspersonale, der udsteder det endelige CRS, sikrer, at alle vedligeholdelsesfejl afhjælpes og/eller udsættes af de korrekt autoriserede personer, i stedet for blot at kontrollere, at det tilhørende CRS er blevet udstedt
 - at præcisere betydningen af sætningen "al vedligeholdelse beordret af luftfartsforetagendet er blevet fuldført eller korrekt udsat", som er anført i 145.A.50(b)
 - at præcisere betydningen af "afslutning" (sign-off), som står anført i AMC 145.A.65(b)3.
- (3) **Aircraft Engineers International (AEI), the Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, UK) og et antal enkeltpersoner** ønskede at gøre det fuldstændig klart, at kategori-A-privilegier ikke inkluderer "fejlsøgning på systemet".

Agenturet bemærker, at dette spørgsmål blev behandlet i opgave 66.006 og i udtalelse 05/2009.

- (4) **Aerlyper** anmodede om en yderligere præcisering af de rettigheder, som vedligeholdelsesorganisationer og del-66-certifikatindehavere skal have for at udstede det endelige CRS.
- (5) **En enkeltperson** anmodede om, at muligheden for at udløse et "dagligt tjek eller tilsvarende" efter udstedelsen af det endelige CRS udvides til også at omfatte opgaver med et interval af op til syv dage pr. MRB/MPD (Maintenance Review Board/Maintenance Planning Document).

Reaktioner imod de foreslåede ændringer

- (6) **The Association of European Airlines (AEA) og KLM Engineering & Maintenance** har – ud over at mene, at NPA'en burde være trukket tilbage i sin helhed – afvist forslaget i CRD med følgende begrundelser:

- CAMO er meget bedre i stand til at udøve de pligter, der indgår i luftfartøjsfrigivelse, end del-145-organisationen.
- De foreslåede ændringer går imod de etablerede principper i de nuværende regler, idet de bevirker, at ansvaret flyttes fra CAMO til del-145-organisationen.
- Det foreslåede endelige CRS indeholder erklæringer om eksistensen af CRS og fuldførelsen af vedligeholdelse beordret af CAMO og udført af andre vedligeholdelsesorganisationer, som efter de to bidragsyderes mening ellers er CAMO's ansvar og privilegium.
- Forslaget giver ikke kategori-A-certificeringspersonale lov til at underskrive det endelige CRS, hvis der er andre personer involveret i vedligeholdelsen.
- Der er ingen påvist sikkerhedsrisiko, og sikkerhedsfordelen er overvurderet, fordi ændringen udgør en risiko i overgangsperioden.
- Den økonomiske virkning for del-145-organisationerne er undervurderet, herunder uddannelse og ændringen af procedurerne og den tekniske log.

AEA og KLM foreslår, at hvis den opfattede risiko, der er forbundet med de nuværende regler, kan påvises, bør EASA vurdere del-M-domæneprocedurerne og lade del-145 være uændret.

- (7) **IACA International Air Carrier Association** har afvist forslaget i CRD med følgende begrundelser:

- IACA er ikke enig i, at manglen på standardisering i det nuværende system kan føre til yderligere sikkerhedsproblemer.
- Den positive sikkerhedsvirkning af forslaget er overvurderet og ikke godtgjort.
- Det endelige CRS kan føre til sikkerhedsproblemer for organisationerne og myndighederne.
- IACA kan ikke se behovet for det endelige CRS, eftersom man mener, at:

- hvis der kun arbejder én del-145-organisation på luftfartøjet, har denne mulighed for at udstede et CRS for hver opgave eller for en pakke af opgaver. I sidste instans kunne del-145-organisationen udstede et enkelt CRS for alt det arbejde, den har udført og koordineret som accepteret i henhold til CAMO's arbejdsordre, hvilket dels ikke er nyt, dels almindeligt accepteret.
- hvis en del-145-organisation har engageret andre del-145-organisationer som underleverandører, kan denne del-145-organisation beslutte at udstede et enkelt CRS for alt udført og koordineret arbejde som accepteret i henhold til CAMO's arbejdsordre, hvilket dels ikke er nyt, dels almindeligt accepteret.
- hvis CAMO har engageret flere del-145-organisationer, flyttes CAMO's ansvar sammen med det endelige CRS til del-145-organisationen.
- Fra pilotens synspunkt skaber det endelige CRS en falsk følelse af færdiggørelse, fordi piloten under alle omstændigheder skal tjekke, om der er vedligeholdelseserklæringer vedrørende planlagt og faseforskudt vedligeholdelse, udsatte punkter osv.
- Der vil være en negativ virkning på grund af behovet for nye udstillingsmanualer, procedurer, arbejdsinstrukser, uddannelse, tekniske logger og kontrakter.
- Der vil være en social og kulturel virkning inden for branchen.

IACA foreslår følgende:

- At bevare muligheden for både enkeltfrigivelse og flerfoldige frigivelser.
- Ikke at indføre begrebet endeligt CRS.
- Hvis en enkeltfrigivelse stadig er nødvendig efter EASA's mening for det tilfælde, at CAMO kontraherer med flere del-145-organisationer, bør dette dokument ikke kaldes et CRS, men et resumé.

(8) **Nayak Aircraft Service NL** har afvist forslaget i CRD med følgende begrundelser:

- Man kan ikke se berettigelsen af opgaven og mener ikke, at forslaget forbedrer flyvesikkerheden.
- Der sker en flytning af ansvar fra CAMO til den engagerede del-145-organisation. Ansvaret for det endelige CRS bør ligge hos CAMO.
- Det endelige CRS er et administrativt dokument og bør kaldes "vedligeholdelseserklæring" eller "administrativ afslutning".
- Det endelige CRS er obligatorisk for al linjevedligeholdelse og grundlæggende vedligeholdelse, mens Nayak mener, at der bør skelnes mellem de to.
- I lighed med kategori-B- og -C-certificeringspersonale bør kategori-A-certificeringspersonale også have tilladelse til at udstede et endeligt CRS uafhængigt af opgavernes afgrænsning, eftersom det er en administrativ opgave.

Nayak Aircraft Service NL foreslår helt at trække de foreslåede ændringer tilbage.

(9) **Transavia.com** har afvist forslaget i CRD med følgende begrundelser:

- Man kan ikke se berettigelsen af opgaven.
- Den positive sikkerhedsvirkning er overvurderet.

- Forslaget udvander ansvaret.
- Begrebet endeligt CRS er ikke nødvendigt for luftfartsforetagender, der kun engagerer én del-145-organisation.
- Der vil være en negativ virkning på grund af behovet for nye udstillingsmanualer, procedurer, arbejdsinstrukser, uddannelse, tekniske logger og kontrakter.
- Der vil være en social og kulturel virkning inden for branchen og de nationale myndigheder.

(10) **Baines Simmons Limited** har afvist forslaget i CRD med følgende begrundelser:

- Forslaget flytter ansvaret for vedligeholdelseskoordineringen fra CAMO til del-145-organisationen.
- Forslaget indeholder to forskellige typer frigivelse (CRS og endeligt CRS) med samme ordlyd.
- Der er en klar tvetydighed i den nuværende lovgivning mellem del-M og del-145, hvor vedligeholdelsesorganisationen "frigiver luftfartøjet til tjeneste" med hensyn til enkeltopgaver, men det betyder ikke nødvendigvis, at luftfartøjet er luftdygtigt.

Baines Simmons Limited foreslår følgende:

- EASA bør lægge kræfterne i at udarbejde regel-/AMC-materiale til del-M i relation til M.A.306(a)3 "vedligeholdelseserklæring", især hvordan det bør ajourføres og rundsendes rettidigt i forhold til hver eneste vedligeholdelsesopgave og ikke kun grundlæggende vedligeholdelsesopgaver.
- EASA bør demotivere ejere/luftfartsforetagender fra at skabe komplekse kontraktbaserede vedligeholdelsesordninger, som kan synes at føre til komplicerede scenarier, hvorved flere forskellige del-145-organisationer præsenteres for piloten, især i forbindelse med linjevedligeholdelse.
- Hvis EASA stadig ønsker at have to forskellige frigivelser, bør de være helt forskellige og skelne mellem "certificering af vedligeholdelse" og "frigivelse til tjeneste".
- EASA bør oprette en mere velegnet "vedligeholdelsesfrigivelse" inden for del-145 og en "luftdygtighedsfrigivelse til tjeneste" mere korrekt defineret i del-M.

(11) **Den nederlandske tilsynsmyndighed for civil luftfart, Østrigs transportministerium og hr. Walter Gessky (østrigsk medlem af EASA-udvalget)** har – ud over at mene, at NPA'en burde være trukket tilbage i sin helhed eller være begrænset til AMC/GM-materiale – afvist forslaget i CRD med følgende begrundelser:

- Den positive sikkerhedsvirkning er meget begrænset, mens der lægges en stor bureaukratisk og administrativ byrde på erhvervet.
- Det endelige CRS udvander den nuværende ansvarsfordeling mellem CAMO'erne og del-145-organisationerne, især på området for koordinering af vedligeholdelsesaktiviteter. CAMO-ansvaret flyttes over på del-145-organisationen.
- Det endelige CRS skaber en falsk følelse af vished hos piloten, idet vedkommende ikke altid ved (eller behøver vide), hvilken vedligeholdelse der er blevet beordret.

- For så vidt angår luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssig lufttransport, kan forslaget medføre en risiko for forvirring hos piloten, primært hvis vedligeholdelsen er blevet udført af både del-145-organisationer og subpart F-godkendte vedligeholdelsesorganisationer. I så fald findes der måske ikke altid et endeligt CRS.

Nederlandenes tilsynsmyndighed for civil luftfart, Østrigs transportministerium og hr. Walter Gessky foreslår at undlade at gøre noget.

(12) **Den danske tilsynsmyndighed for civil luftfart** har – ud over at mene, at NPA'en burde være trukket tilbage i sin helhed eller være begrænset til AMC/GM-materiale – afvist forslaget i CRD med følgende begrundelser

- Forslaget komplicerer de eksisterende systemer mere, end det gør dem klarere.
- Den positive sikkerhedsvirkning er meget begrænset, mens der lægges en stor bureaukratisk og administrativ byrde på erhvervet. Denne omfatter nye procedurer og dokumenter samt en enorm gennemførelsesopgave i organisationerne.
- Det endelige CRS udvander den nuværende ansvarsfordeling mellem CAMO'erne og del-145-organisationerne, især på området for koordinering af vedligeholdelsesaktiviteter. CAMO-ansvaret flyttes over på del-145-organisationen.
- CRS'et kan give piloten det indtryk, at luftfartøjet er luftdygtigt, uden at vedkommende ved, at der skal foreligge et endeligt CRS.

Den danske tilsynsmyndighed for civil luftfart foreslår, at man nøjes med at revidere det eksisterende AMC/GM-materiale for at præcisere fortolkningen af et CRS.

(13) **Den svenske tilsynsmyndighed for civil luftfart** har afvist forslaget i CRD med følgende begrundelser:

- Forslaget gør begrebet "frigivelse til tjeneste" til et større problem, end det er, mere kompliceret og med forskellige versioner.
- Alle luftfartsforetagender skal udvikle deres eget tekniske logsystem og deres egen certificering af vedligeholdelse (CRS), selv om de ikke anvender mere end én vedligeholdelsesorganisation ad gangen.
- Alle luftfartsforetagender skal ændre deres tekniske logsystem, fordi nogle få har udviklet noget andet.
- Alle vedligeholdelsesorganisationer skal udvikle procedurer og uddanne deres personale. Dette skaber omkostninger uden en stigning i sikkerhedsniveauet.
- Hvis nogle CAMO'er/luftfartsforetagender ønsker at bruge mere end én vedligeholdelsesorganisation til en og samme vedligeholdelsesopgave, må de påtage sig det fulde ansvar. Der er ikke plads nok i retssystemet i dag til at tage højde for brugen af mere end én vedligeholdelsesorganisation ved samme opgave.
- Den klare ansvarsfordeling, der i dag findes for CAMO og del-145-organisationen, vil blive udvandet. Det ødelægger det klare arbejdsgangskoncept.
- Det vil blive vanskeligt for den udpegede del-145-organisation at forstå koordineringen, fordi den ikke har indsigt i/adgang til de øvrige vedligeholdelseskontrakter.

- De fleste certificeringsmedarbejdere vil opleve en mængde unødige underskrifter, hvilket vil føre til forvirring om, hvad de skriver under på. Værdien af og hensigten med underskriften vil blive udvandet.
- En del-145-organisation, der arbejder med fly med og uden CAT, skal have to systemer til certificering af vedligeholdelse.
- Hvordan vil ansvaret for koordineringen være fordelt i en situation, hvor en enkelt CAMO har en kontrakt med et luftfartsforetagende, der opfylder M.A.201(i), og luftfartsforetagendet har kontrakter med del-145-organisationer og subpart F-godkendte vedligeholdelsesorganisationer?
- Hvordan skal certificeringen af vedligeholdelsen udføres, når et luftfartsforetagende, der opfylder M.A.201(i), og anvender et teknisk logsystem med CRS og endeligt CRS, har kontrakter med del-145-organisationer og subpart F-godkendte vedligeholdelsesorganisationer?

Den svenske tilsynsmyndighed for civil luftfart foreslår, at man blot præciserer CAMO's/luftfartsforetagendets ansvar i M.A.708.

(14) **Den nationale tilsynsmyndighed for civil luftfart i Det Forenede Kongerige** er imod forslaget i CRD med følgende begrundelser:

- Den britiske tilsynsmyndighed for civil luftfart er ikke i stand til at identificere specifikke sikkerhedsproblemer på dette område, som kræver agenturets indgriben.
- Forslaget komplicerer arbejdsgangene i en del-145-organisation med unødigt bureaukrati til følge og en udefineret sikkerhedsfordel.
- Det komplicerer forholdet og udvisker ansvarsfordelingen mellem CAMO og den engagerede del-145-organisation.
- Erklæringen til det endelige CRS bør ikke være et CRS i overensstemmelse med 145.A.50, eftersom det er en administrativ opgave, der ikke falder ind under definitionen af vedligeholdelse i henhold til artikel 2 i forordning (EF) nr. 2042/2003.
- Forslaget giver ikke kategori-A-certificeringspersonale lov til at underskrive det endelige CRS, hvis der er andre personer involveret i vedligeholdelsen. Den britiske tilsynsmyndighed for civil luftfart foreslår at skelne mellem planlagt linjevedligeholdelse og simple fejlretninger for i sådanne tilfælde at tillade, at det endelige CRS udstedes af kategori-A-certificeringspersonale, selv om arbejdet er udført af andre personer.
- Den britiske tilsynsmyndighed for civil luftfart støtter ikke, at organisationer med kategori-B-, -C- og -D-klasserettighed, der udfører arbejde på et fly, kan udstede et CRS på flyniveau, og mener, at der skal benyttes en formular nr. 1.
- Eksemplerne på en teknisk log i AMC 145.A.50 er ikke præcise nok, eftersom de ikke indeholder f.eks. henvisninger til detaljer om seriekomponenter. Man kunne derfor forledes til at tro, at de felter, der er medtaget i eksemplerne, er tilstrækkelige.

(15) **En enkeltperson** har afvist forslaget i CRD med følgende begrundelser:

- Forslaget indeholder to forskellige typer frigivelse (CRS og endeligt CRS) med samme ordlyd.

- Den person, der signerer det endelige CRS, påtager sig ikke ansvaret for det arbejde, der er dækket af andre CRS'er.
- Denne enkeltperson ser det som en inkonsekvens, at det er tilladt at underskrive det daglige tjek efter det endelige CRS uden at udstede et andet endeligt CRS.

Denne enkeltperson foreslår en af to muligheder:

- At fjerne det endelige CRS og erstatte det med en erklæring i den tekniske log med det formål, at vedligeholdelsen er udført og/eller udskudt af korrekt certificeret/autoriseret/godkendt personale, og at luftfartøjet er sikkert at flyve med. To underskrifter (B1 og B2) på den enkelte CRS-erklæring bør være tilstrækkeligt.
- Hvis det endelige CRS fastholdes, bør det have to underskrifter (B1 og B2) for at vise certificeringen og ansvaret for alle opgaver.

Denne enkeltperson foreslår også, at B2-certificeringspersonale skal inddrages i certificeringen af det daglige tjek.

(16) **To enkeltpersoner** har afvist forslaget i CRD med følgende begrundelser:

- Forslaget støtter luftfartsforetagender på bekostning af sikkerheden, idet der udliciteres mere vedligeholdelse.
- Denne udlicitering fremmer forekomsten af vedligeholdelsesorganisationer, der er specialiserede i bestemte arbejdstyper, og det gør det vanskeligt for certificeringspersonalet at oparbejde viden og erfaring om hele luftfartøjet, hvilket er nødvendigt for at opnå et certifikat.

(17) **Én enkeltperson** har erklæret sig uenig i det forhold, at det endelige CRS kan udstedes af en enkelt person, selv om en sådan person ikke har fået input om den udførte vedligeholdelse, og selv om noget af arbejdet ligger uden for vedkommendes certifikat.

(18) **Én enkeltperson** har udtrykt det synspunkt, at CRD-forslaget ikke er nødvendigt, fordi alle områder allerede er dækket og udviklet i en sådan grad, at dette er den daglige forretningsstandard i branchen.

(19) **Én enkeltperson** har bemærket, at forslaget fjerner ansvaret fra de personer, der har ansvaret for luftfartøjets vedligeholdelse.

Andre reaktioner

(20) **The Association of Dutch Aviation Technicians (NVL)** spurgte, om CRD-forslaget allerede omfatter en udvidelse af B2-privilegierne (NPA 2007-07) i 66.A.20, punkt 3.

Agenturet bemærker, at CRD'et ikke indeholdt denne ændring, fordi det ikke er formelt vedtaget af Kommissionen endnu. Udvidelsen af B2-privilegierne er en del af vedtagelsesprocessen for udtalelse nr. 05/2009.

- (21) **Én enkeltperson** ønskede, at de britiske tilsynsmyndigheder for civil luftfart går tilbage til fuld mundtlig eksamination for at opnå et luftfartøjsvedligeholdelsescertifikat.
- Agenturet bemærker, at dette ikke er muligt efter de gældende EU-regler.
- (22) **Én enkeltperson** indsendte til dette CRD 2007-09 fejlagtigt en bemærkning til NPA 2007-09 vedrørende udtrykkene "contracting" og "subcontracting".
- (23) **Én enkeltperson har indsendt følgende bemærkninger:**
- Han støtter harmoniseringen af den måde, hvorpå fly frigives.
 - Han støtter konceptet med flerfoldig frigivelse, eftersom det placerer ansvaret udelukkende på den person, som certificerer arbejdet.
 - Han nævner, at konceptet med enkeltfrigivelse fremmer udstedelsen af et CRS, uden at personen ser eller ved, hvad der er udført på flyet, især ved store eller komplicerede arbejdsopgaver, og det fremmer desuden, at ukvalificeret personale udfører vedligeholdelsen.
 - Han er fuldstændig imod den praksis, hvor mange arbejder afsluttes af virksomhedsgodkendte personer uden certifikat.