



**ÁLIT NR. 06/2010**

**FLUGÖRYGGISSTOFNUNAR EVRÓPU**

frá 29.11.10

**við tilefni breytinga á reglugerðum framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, íhluta og búnaðar, og til samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði**

*'Ein eða margar hluta-145 afhendingar'*

## I. Almennt

1. Tilgangur þessa álits er að skýra afstöðu stofnunarinnar með tilliti til þess tilefnis að breyta reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003<sup>1</sup> hvað varðar útgáfu 'einnar eða margra hluta-145 afhendinga'. Ástæðunum fyrir þessari reglugerðarsetningu er lýst hér neðar.
2. Álitið hefur verið tekið upp, í kjölfar þess ferlis sem tilgreint var af stjórnarráði Flugöryggisstofnunar Evrópu (Stofnunin)<sup>2</sup>, í samræmi við ákvæði 19. greinar reglugerðar (EB) nr. 216/2008<sup>3</sup> (grunnreglugerðin).
3. Málsgrein 145.A.50(a) við viðauka II við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 segir: 'Afhendingarvottorð til viðgerða skal gefið út af vottunarstarfsfólki sem er til þess lögbært fyrir hönd fyrirtækisins þegar það hefur verið staðfest að allt umbeðið viðhald hafi verið framkvæmt á viðunandi hátt af fyrirtækinu samkvæmt því verklagi sem tilgreint er í 145.A.70, og tekið sé tillit til þess tiltækileika og notkunar á viðhaldsgögnum sem tilgreind er í lið 145.A.45 og að ekkert sé óuppfyllt sem gæti stofnað flugöryggi í hættu.'

Ennfremur segir málsgrein 145.A.50(b) að 'afhendingarvottorð til viðgerða skuli gefið út fyrir flug þegar hverju viðhaldi er lokið.'

Orðalag liðs 145.A.50(b) er hægt að túlka á tvo eftirtalda vegu:

- **Túlkun 1:** Það verður að vera eitt afhendingarvottorð til viðgerða sem nær til alls viðhalds sem framkvæmt er fyrir flug [þar sem 145.A.50(b) segir 'afhendingarvottorð til viðgerða ...'].
  - **Túlkun 2:** Viðhaldinu sem framkvæmt er fyrir flug er hægt að skipta í eins margar viðhaldseiningar og óskað er [þar sem að 145.A.50(b) segir '... þegar hverju viðhaldi er lokið'], og fyrir hverja af þessum viðhaldseiningum er gefið út afhendingarvottorð til viðgerða.
4. Tvíræðni reglugerðarinnar hefur í Evrópu leitt til mismunandi aðferða til afhendingar á loftfari, þar á meðal ein afhending, margar afhendingar og útfærslur/samsetningar beggja, hver um sig með sína kosti og ókosti, sem mætti draga saman á eftirfarandi hátt:
    - **Ein afhending:** Afhendingarvottorð til viðgerða loftfars er gefið út af einum aðila í kjölfar einstakrar eða margra viðhaldsaðgerða, sem eru undirritaðar á viðeigandi hátt af lögbæru starfsfólki.
      - Kostir:

<sup>1</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 frá 20. nóvember um viðvarandi lofthæfi loftfara og tengdra framleiðsluvara, íhluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði (OJ L 315, 28.11.2003, bls. 1). Reglugerð eins og henni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. **962/2010 frá 26.10.10 (OJ L 281. 27.10.10, bls. 78)**

<sup>2</sup> Ákvörðun stjórnarinnar varðandi ferlið sem gildir þegar stofnunin gefur út álit, vottanir, tæknistaðla og leiðbeiningarefni. EASA MB 08-2007 frá 11.06.07 ('reglugerðarferli').

<sup>3</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) frá 20. febrúar 2008 nr. 216/2008 um almennar reglur á sviði almenningsflugs, stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, og afnám tilskipunar Evrópuráðsins 91/670/EBE, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002, og tilskipunar 2004//36/EB (Stjtið L 79, 19.03.2008, bls. 1). Reglugerð með síðustu breytingu reglugerðar Evrópuþingsins og leiðtoga ráðsins (EB) nr. 1108/2009 frá 21. október 2009 (OJ L 309, 24.11.2009, bls. 51).

- Flugmaðurinn fær eitt afhendingarvottorð sem segir honum/henni að öllu viðhaldi sem rekstraraðili bað um sé lokið.
  - Ef útfærsla er rétt, ætti það að tryggja rétta samræmingu allra viðhaldsaðgerða.
  - Ókostir:
    - Gefur til kynna að aðilinn sem undirritar eitt afhendingarvottorð til viðgerðar (og fyrirtæki hans/hennar) verði að hafa innan umfangs vinnu/leyfis öll þau verk sem afhendingin nær til.
    - Full ábyrgð á öllum viðhaldsaðgerðunum fellur því á þann aðila.
    - Mjög erfitt að útfæra þegar mörg viðhaldsfyrirtæki eru viðriðin viðhaldsatburð
  - **Margar afhendingar:** Fjöldmörg afhendingarvottorð til viðgerða eru gefin út, hvert þeirra nær til ákveðinna viðhaldsverka.
    - Kostir:
      - Hvert fyrirtæki og vottunarstarfsfólk getur einungis tekið ábyrgð á þeim viðhaldsverkum sem það hefur innt af hendi og vottað.
    - Ókostir:
      - Flugmaðurinn fær fjöldmörg afhendingarvottorð til viðgerðar, sem gerir að verkum að erfiðara er að staðfesta að allt umbeðið viðhald rekstraraðilans hafi verið unnið.
      - Þau fjalla ekki á skýran hátt um þá samræmingu sem þörf er á milli vottunarstarfsfólks eða milli fyrirtækja.
5. Til að fjalla um þessi atriði, bjó stofnunin til reglusetningarhlutverk (145.012) og stofnaði til uppkastshóps sem samansettur var af fulltrúum frá yfirvöldum, samtökum viðhaldsstarfsfólks fyrir loftför, fulltrúum iðnaðarins og EASA sérfræðingum.
6. Hlutverk hópsins var útskýrt í samsvarandi skipunarbréfi (e. Terms of Reference eða ToR), sem gefið var út á vefsvæði stofnunarinnar á:  
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

Í þessu skjali sagði:

‘Í Evrópu ríkja tvö samhliða afhendingarkerfi: ein afhending og margar afhendingar. Þetta getur orsakað misskilning og mögulega stofnað öryggi í hættu. Af þessum ástæðum kom beiðni frá iðnaðinum og flugmálastjórnnum ríkja þess efnis að málið yrði skýrt svo að aðeins eitt kerfi væri fyrir hendi, væri þess einhver kostur.’

7. Hins vegar leiddi sú vinna sem fram fór við hlutverk 145.012 það í ljós að það væri ekki skynsamlegt að varðveita aðeins annað kerfanna, þar sem hvort þeirra um sig hefði sína kosti og ókosti. Betra er að skapa kerfi sem tekur til kosta beggja kerfa en gefur á sama tíma rekstraraðila og viðhaldsfyrirtækjum sveigjanleika. Þetta kerfi ætti að tryggja og gefa flugmanni það greinilega til kynna að öllum verkum hafi verið lokið og þau samhæfð á viðeigandi máta, það ætti að gefa skýra mynd af skyldum hvers og eins og, á sama tíma, ætti að gera ráð fyrir dæmigerðu verklagi eins og afhendingu til viðhalds þegar gallar

fyrirfinnast (þ.e. NDT skoðanir), eða þegar loftfar er skilið eftir í ósamþykktu ásigkomulagi (þ.e. hreyfill verið fjarlægður til varðveislu).

Allt þetta, að viðbættu nægilegu AMC/GM efni, ætti að tryggja betri samræmingu við öryggisinnleiðingu og úrbætur.

## II. Samráð

8. Á grundvelli innleggs frá uppkastshópnum gaf stofnunin gaf út tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2007-09 þann 28. júní 2007 og birti hana á vefsvæði sínu á: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
9. Á lokadagsetningunni 28. október 2007 (sem fól í sér eins mánaðar framlengingu upphaflegrar þriggja mánaða tímasetningar umsagnaleitunar), hafði stofnunin móttakið 242 athugasemdir frá flugmálastjórnnum ríkja, fagstofnunum og einkafyrirtækjum.
10. Athugasemdirnar sem bárust í gegnum utanaðkomandi umsagnaleitun tilkynningarinnar um fyrirhugaða breytingu sýndu að flugmálastjórnir ríkja og hagsmunaaðilar höfðu talsverðar áhyggjur af margbreytileika og áhrifum þeirra hugmynda sem þar voru lagðar fram.
11. Til að bregðast við þessum áhyggjum, var settur á fót rýnihópur, sem samansettur var af meðlimum þess vinnuhóps sem var í forsvari við uppkast tilkynningarinnar um fyrirhugaða breytingu, auk eins sérfræðings frá stöðlunardeildinni (EASA) og eins sérfræðings úr iðnaðinum sem var fulltrúi evrópskra innanlandsflugfélaga (e. European Regional Airlines eða ERA). Markmiðið var að útbúa samsvarandi viðbrögð við umsögnum (e. Comment-Response Document eða CRD).
12. Eftir endurskoðun athugasemdanna, ákvað rýnihópurinn að einfalda verulega þær hugmyndir sem lagðar voru til en á sama tíma viðhalda markmiði verkefnisins. Draga mætti breytingarnar saman á eftirfarandi máta:
  - a. Í stað hugmyndarinnar sem lögð var fram í tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu, og var byggð á útgáfu þriggja mismunandi vottorða [afhendingarvottorð til viðhalds (e. Maintenance Release Certificate eða MRC), grunnafhendingarvottorð til viðhalds (e. Base Maintenance Release Certificate eða BMRC) og afhendingarvottorð til viðgerða (e. Certificate of Release to Service eða CRS)], kom mun einfaldari hugmynd sem byggðist á útgáfu eins eða fleiri afhendingarvottorða til viðgerða og lokaafhendingarvottorðs til viðgerða (loka-CRS). Nánar tiltekið:
    1. Afhendingarvottorð til viðgerðar (CRS):
      - Þau voru gefin út af hverju hluta-145 fyrirtæki sem viðriðið var viðhaldsatburð.
      - Tilgangur þeirra var að votta það viðhald sem framkvæmt var af því fyrirtæki og því varð vottunarstarfsfólk að gefa þau út sem hafði viðeigandi skírteinisflokka og tegunda-/flokkaáritanir.
      - Fyrirtækið sem heyrir undir hluta-M undirkafla G (CAMO) getur ákveðið hvort það kys að nota tækniflugbók þar sem hvert verk er afhent eða tækniflugbók þar sem verk eru undirrituð og þau síðan afhent sem samsetning verkefna.
      - Þau mætti gefa út jafnvel þó að reglugerðarbrot fyrirfinnist (þ.e. NDT skoðun sem framkvæmd er af D1-hæfu fyrirtæki, þar sem sprungur finnast) eða jafnvel þó loftfarið væri skilið eftir í ólofthæfu ásigkomulagi (þ.e. að

vinnunúmerið krefjist þess að hreyflarnir séu fjarlægðir í varðveisluskyni) svo lengi sem þetta hafi verið réttilega skráð í CRS og hafi verið tilkynnt til CAMO.

Engu að síður myndi að lokum þurfa að lagfæra eða löglega skjóta á frest öllum þessum reglugerðarbrotum eða ósamþykkt ásigkomulagi, með samsvarandi CRS.

- Vottunarstarfsfólk tæki fulla ábyrgð á því viðhaldi og frestuðum atriðum sem væru innan gildissviðs þess afhendingarvottorðs til viðgerðar sem það hafði gefið út.

## 2. Lokaafhendingarvottorð til viðgerðar (Loka-CRS):

- Það var gefið út af hluta-145 fyrirtækinu sem til þess hafði verið tilnefnt af CAMO.
  - Tilgangur þess var sá að votta og tilkynna flugmanninum að öllu því viðhaldi sem umbeðið var af CAMO væri lokið eða því löglega frestað. Hins vegar þjónaði það ekki tilgangi vottunar á því viðhaldi sem framkvæmt var né tilgangi vottunar á frestuðum atriðum, þar sem þetta hafði þegar verið gert með samsvarandi CRS sem lýst er að ofan. Þetta var t.d. ástæða þess að B1 vottunarstarfsfólk með viðeigandi tegunda-flokkaáritun gat gefið út loka-CRS sem náði yfir leiðar- og grunnviðhald.
  - Því treysti vottunarstarfsfólkið sem gaf út loka-CRS fyllilega á það CRS sem gefið var út af hverju hluta-145 fyrirtæki fyrir sig og á þá samræmingu sem framkvæmd var í kjölfarið á því verklagi sem komið var á af CAMO og fylgdi skilyrðum samningsins á milli CAMO og hluta-145 fyrirtækjanna.
- b. Vottorðsgreinargerðin sem er að finna í CRS og í loka-CRS var sú hin sama og sú sem er að finna í gildandi reglu.
- c. GM 145.A.50 sem kynnt var í tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu í þeim tilgangi að lýsa betur vottunarferlinu og að gefa dæmi um tækniflugbækur hafði verið fjarlæggt af eftirtöldum ástæðum:
1. Hið nýja kerfi sem lagt var til var mun einfaldara, sem gerði leiðbeiningarnar fyrir vottunarferlið óþarfar.
  2. Dæmin um tækniflugbók hafa nú verið innleidd sem AMC efni í lið-M (ábyrgðarsvið rekstraraðila), undir lið AMC M.A.306(a). Ennfremur hafði AMC 145.A.50 nú að geyma leiðsögn um hvernig hluta-145 fyrirtæki ættu að ljúka við flugtæknibók rekstraraðilans.
- d. Hugtakið um frumviðhaldsaðila (e. Primary Maintenance Organisation eða PMO), sem var innleitt í tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu var fjarlæggt. Í stað þess var í M.A.708(b)7 og í AMC M.A.708(b)7 lögð áhersla á það að ábyrgðin á samræmingu hvíldi enn hjá lofthæfifyrirtækinu (e. Continuing Airworthiness Management Organisation eða CAMO). Þetta var einnig skýrt í AMC M.A.306(a)3.
- e. Í AMC M.A.306(a)3 var það skýrt að, þrátt fyrir að útgáfa hluta-145 fyrirtækis á lokaafhendingarvottorði til viðgerðar vottaði að allt viðhald sem CAMO hefði beðið um hefði verið innt af hendi eða því löglega frestað, þýddi það ekki óumflýjanlega að lofthæfið hefði lofthæfi á þeirri stundu. CAMO bar enn ábyrgð á lofthæfi loftfarsins og á því að tryggja að allar kröfur um áframhaldandi lofthæfi væru uppfylltar áður en flug færi fram. Þetta var tilgangur viðhaldsumsagnarinnar sem atriði M.A.306(a)3 gerði kröfu um.

- f. Þær breytingar sem lagðar voru til í tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu undir atriði 145.A.55 'Viðhaldsskýrslur' voru fjarlægðar vegna einfaldara vottunarferlis og fjarlægingar PMO.
- g. Til að veita viðkomandi hagsmunaaðilum og lögbærum stjórnvöldum nægilegan tíma, var það lagt til að gildistaka yrði einu ári eftir útgáfu hinnar nýju reglugerðar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.
13. Þessar tillögðu breytingar og svörin við þeim athugasemdum sem bárust við utanaðkomandi umsagnaleitun tilkynningarinnar um fyrirhugaða breytingu voru útgefnar af stofnuninni í CRD 2007-09 þann 5. ágúst 2010. Nágast má þetta CRD á vefsvæði stofnunarinnar á: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
14. Eftir útgáfu CRD 2007-09, skipulagði stofnunin málþing í Köln þann 30. september 2010, í þeim tilgangi að útskýra innihald þess og aðstoða hagsmunaaðila við að skilja tillöguna áður en viðbrögð væru lögð fram. Á meðal viðbragða á meðan á málþinginu stóð voru eftirfarandi:
- Sum lögbær stjórnvöld leituðust eftir framlengingu á þeim tíma sem gefinn var fyrir svör við CRD svo þau hefðu meiri tíma til þess að íhuga þær upplýsingar sem fram komu á málþinginu. Stofnunin samþykkti það og framlengdi hinn staðlaða tveggja mánaða svartíma um 3 vikur til viðbótar til 26. október 2010.
  - Fjöldmörg lögbær stjórnvöld, viðhaldsstofnanir og samtök flugfélaga voru enn mótfallin tillögðum hugtökum, sérlega hvað varðaði viðbrögð við loka-CRS, sem þessir aðilar álitu vera flutning á skyldum frá rekstraraðila/CAMO til hluta-145 fyrirtækis.
  - Ljóst varð að frekari vinnu var þörf svo að útskýra mætti skyldur rekstraraðila/CAMO, sem stofnunin lítur á sem viðfangsefni reglusetningar í framtíðinni (hlutverk M.029 sem fyrirhugað er að hefjist 2011).
15. Eftir hina utanaðkomandi umsagnaleitan CRD 2007-09, sem lauk þann 26. október 2010, fékk stofnunin viðbrögð frá:
- fimm lögbærum stjórnvöldum: Austurríska samgönguráðuneytinu, Flugmálastjórn Danmerkur, Flugmálastjórn Hollands, Flugmálastjórn Svíþjóðar, Flugmálastjórn Bretlands.
  - 11 fyrirtækjum og samtökum: Aerlyper, Alþjóðlega flugvirkjafélaginu (e. Aircraft Engineers International eða AEI), Samtökum hollenskra flugtækna (e. Association of Dutch Aviation Technicians eða NVLT), Samtökum evrópskra flugfélaga (e. Association of European Airlines eða AEA), Samtökum flugvirkja (e. Association of Licensed Aircraft Engineers eða ALAE, UK), Baines Simmons Limited, Alþjóðlegu samtökum flugrekenda (e. International Air Carrier Association eða IACA), KLM Engineering and Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Sambandi norskra flugvirkja (e. Norwegian Union of Licensed Engineers eða NFO) og Transavia.com
  - 89 einstaklingum (flestar þeirra voru vottað viðhaldsstarfsfólk).

Þessum svörum er lýst í viðhenginu.

### III. Innihald álits Stofnunarinnar

#### a. Stefnumál

16. Núverandi álit tekur eins mikið tillit og mögulegt er til þeirra tillagna sem lagðar voru fram af fjölmörgum hagsmunaaðilum og landsyfirvöldum sem tóku þátt í umsagnaleituninni og lögðu fram sín viðbrögð við CRD.
17. Stofnunin vill nú geta þess að viðbrögð samfélags viðhaldsstarfsfólks loftfara og skírteinishafa fyrir viðhald loftfara (bæði frá samtökum og einstaklingum) studdu greinilega CRD tillöguna.
18. Hins vegar, og þrátt fyrir að dregið hafi verulega úr fjölda þeirra hagsmunaaðila og lögbæru stjórnvalda sem gáfu neikvæð viðbrögð við CRD tillögunni í tengslum við tilkynninguna um fyrirhugaða breytingu, sýna þessi viðbrögð (sjá viðhengið í þessu álit) að það er enn veruleg óeining um tillöguna frá eftirtöldum hagsmunaaðilum og lögbærum stjórnvöldum:
  - Lögbær stjórnvöld: Flugmálastjórn Bretlands, Flugmálastjórn Hollands, Flugmálastjórn Danmerkur, Flugmálastjórn Svíþjóðar og samgönguráðuneyti Austurríkis.
  - Samtök flugfélaga: 'Samtök evrópskra flugfélaga (AEA)' og 'Alþjóðleg samtök flugrekenda (IACA)'.
  - Einstök flugfélög: 'Transavia.com'.
  - Viðhaldsfyrirtæki: 'KLM Engineering & Maintenance' og 'Nayak Aircraft Service NL'.
  - Þjálfunar-/ráðgjafafyrirtæki: 'Baines & Simmons Limited'.
  - Takmarkaður fjöldi einstaklinga.
19. Þessi viðbrögð vekja fyrst og fremst athygli á eftirfarandi:
  - Ekki er talið að nægjanleg réttlætning fyrir hlutverkinu sé fyrir hendi út frá öryggissjónarmiði og því sé engin þörf fyrir það.
  - Talið er að þörfin á að breyta vinnulagi og skjölum sem og þörfin á að veita þjálfun hafi veruleg áhrif á iðnaðinn.
  - Talið er að ákveðinn hluti skyldna CAMO (aðallega hvað varðar samræminguna og útgáfu loka-CRS) hafi flust til viðhaldsfyrirtækjanna. Ennfremur er nytsemi loka-CRS dregin í efa.
  - Annað verklag hefði átt að vera þróað fyrir leiðar- og grunnviðhald.
  - Óþarfi er að skýra hluta-M frekar, þá sérstaklega:
    - Skyldur og verklag CAMO.
    - Útgáfu, uppfærslu og dreifingu 'viðhaldsumsagnarinnar'.
    - Muninn milli CRS, loka-CRS og 'viðhaldsumsagnar', og tengsl þeirra við viðhalds-/lofthæfistöðu loftfarsins.
20. Stofnunin er þeirrar skoðunar, gagnstætt því sem sumir hagsmunaaðilanna og lögbærra stjórnvalda hafa haldið fram, að hægt sé að taka upp reglusetningu til að bæta öryggi jafnvel

þó að engar skýrslur séu fyrir hendi um slys sem tengjast tilteknu umfjöllunarefni með beinum hætti. Reglusetning er ekki eingöngu drifin áfram af slysum: hana er einnig hægt hefja þegar viðbrögð frá hagsmunaaðilum og lögbærum stjórnvöldum sýna að fyrir hendi sé ólík túlkun á sömu kröfunum, og margar þeirra þvert gegn ætlun eftirlitsaðila. Þetta á klárlega við þegar reglugerðin er tvíræð eða þegar skortur er á leiðbeiningarefni.

21. Hvað varðar þetta hlutverk sérstaklega, eins og gefið er til kynna í skipunarbréfinu, var því ýtt úr vör vegna beiðni frá hagsmunaaðilum og lögbærum stjórnvöldum. Ennfremur hafa athugasemdirnar sem fengust við umsagnaleitan tilkynningarinnar um fyrirhugaða breytingu og CRD, athugasemdirnar sem fengust á málþinginu sem haldið var þann 30. september 2010 og umræðurnar sem fram fóru milli stofnunarinnar og lögbærra stjórnvalda á nýafstöðnum stöðlunarráðstefnum, sýnt stofnuninni að það er enn verulegur fjöldi mistúlkana fyrir hendi sem og svið þar sem reglugerðin er ekki fyllilega samkvæm sjálfri sér eða nákvæm í tengslum við skyldur hluta-145 og CAMO, og í tengslum við ábyrgð vottunarstarfsfólksins þegar viðhald er afhent.
22. Ennfremur hefur stofnunin orðið áskynja um AAIB tilkynningu 9/2010 (sem gefin var út af Rannsóknardeild flugslysa, Bretlandi), sem tengist alvarlegu atviki sem átti sér stað þann 12. janúar 2009 og hafði að gera með Boeing 737, skráningarnúmer G-EZJK. Atvik þetta átti sér stað í kjölfar ferlis þar sem rekstraraðili skilaði loftfari sem hafði áður verið á leigu, og þar sem rekstraraðilinn og veituaðili grunnviðhalds höfðu gert margvíslega samninga við fyrirtæki þriðju aðila um að framkvæma og hafa eftirlit með viðhaldi í formi aðgreindra verkhluta. Meðal annarra öryggisráðlegginga sem er að finna í þessari AAIB tilkynningu, mælir öryggisráðlegging 2010-072 með því að stofnunin endurskoði reglugerðirnar og leiðbeiningu í OPS1, hluta-M og hluta-145 svo að tryggja megi að þær fjalli á viðunandi hátt um margbreytilegt og lagskipt undirverktakaviðhald og starfsfyrirkomulag. Hún vekur ennfremur athygli á þörfinni á því að meta heildarstjórnskipulagið, tengsl, vinnulag, hlutverk, skyldur og hæfi/hæfni lykilstarfsfólks á öllum undirvertakastigum.
23. Þetta hefur fest í sessi þá skoðun stofnunarinnar að það væri, og sé enn, þörf á reglusetningu á þessu sviði.
24. Stofnunin er einnig þeirrar skoðunar að öll reglusetning hafi áhrif – sem þarf að draga úr eins mikið og mögulegt er. Sú staðreynd að breyta þurfi verklagi og skjölum eða að veita þurfi þjálfun er fyrir hendi í næstum öllum breytingum á reglugerðum, en áhrif þess eru bætt upp með þeim ávinningi sem reglusetningin hefur í för með sér.
25. Hvað varðar þetta hlutverk, er stofnunin enn þeirrar skoðunar að sá texti sem lagður er til í CRD hafi í för með sér eftirtaldan ávinning:
  - Skýr skipting ábyrgðar:
    - Vottun viðhalds (CRS): Hvert hluta-145 fyrirtæki vottar og ber ábyrgð á eigin vinnu með útgáfu CRS, jafnvel í þeim tilvikum þar sem vinnu er ólokið eða loftfarið er skilið eftir í ólofthæfu ástandi. Þessu er hægt að lýsa enn frekar, þannig að vottunarstarfsfólk votti hvert um sig sína eigin vinnu (sitt eigið CRS).
    - Lokaafhending loftfarsins (loka-CRS) til flugmannsins:
      - Aðeins í tengslum við viðhaldið sem umbeðið er af CAMO.
      - Byggist á vottun viðhalds sem framkvæmt er með CRS.



- Ábyrgð á lofthæfi loftfarsins og á skilgreiningu samræmingarverklagsins er áfram hjá CAMO.
  - Það er mögulegt að votta vinnu jafnvel þó óuppfyllt atriði fyrirfinnist (þ.e. NDT skoðun sem framkvæmd er af D1-hæfu fyrirtæki, þar sem sprungur finnast) eða jafnvel þó loftfarið sé skilið eftir í ólofthæfu ásigkomulagi (þ.e. að vinnunúmerið krefjist þess að hreyflarnir séu fjarlægðir í varðveisluskyni).
  - Flugmaðurinn fær eitt afhendingarvottorð (loka-CRS) sem segir honum/henni að öllu viðhaldi sem rekstraraðili bað um sé lokið.
  - Ef útfærsla er rétt, ætti það að tryggja rétta samræmingu allra viðhaldsaðgerða.
26. Ennfremur lagði stofnunin til aðgerðir í CRD umbreytingunni til að draga úr áhrifum á hagsmunaaðila og lögbær stjórnvöld.

#### b. Niðurstöður

27. Stofnunin er því þeirrar skoðunar að reglusetningar sé þörf svo að fjalla megi um álitamál er varða útgáfu eins eða margra vottorða og að CRD tillögunni hafi tekist það ætlunarverk. Engu að síður gengst stofnunin einnig við því, svo tekið sé tillit til þeirra athugasemda sem henni bárust, að tillagan þarfnast enn einhverra endurbóta. Ennfremur synir öryggisráðlegging 2010-072 sem gefin er út af AAIB í tilkynningu 9/2010 að þetta hlutverk kunní að vera ófullnægjandi í því skyni að fjalla um sum málanna. Staðreyndin er sú að ekki er fjallað um skyldur CAMO og tengsl þeirra við lofthæfi loftfarsins í tillögunni. Þörf er á nánari útskýringu á þessu. Hins vegar er hlutverki M.029 sem er að finna í reglusetningaráætluninni, sem á að hefjast 2011, ætlað að fjalla um útgáfu skyldna CAMO. Vegna þessa hefur stofnunin ákveðið að samræma þessar tvær aðgerðir, sem eru tengdar.

#### 28. Af því leiðir að lokaálit stofnunarinnar er eftirfarandi:

- **Hlutverki 145.012 er lokið án þess að neinar breytingar séu tillagðar á gildandi reglugerðum eða AMC/GM efni á þessu stigi málsins.**
- **Í samræmi við AAIB öryggisráðleggingu 2010-072 sem er að finna í tilkynningu 9/2010, verður ávinningur þeirrar vinnu sem framkvæmd var við hlutverk 145.012 notaður til þess að auka umfang hlutverks M.029, sem á að hefjast 2011, svo að samtímis megi fjalla um:**
  - skyldur CAMO og hluta-145 fyrirtækja, og
  - vinnulag fyrir viðhald, samræmingu, afhendingu loftfars og ákvörðun um lofthæfi.

#### **IV. Mat á áhrifum reglugerðarinnar**

29. Þar sem gildandi álit leggur ekki til neinar breytingar á gildandi reglugerð né á AMC/GM, er ekki um nein áhrif að ræða.

Köln, 29.11.10

P. GOUDOU  
Framkvæmdastjóri

**VIÐHENGI: Viðbrögð við CRD 2007-09****Viðbrögð til stuðnings tillögðum breytingum:**

- (1) **Alþjóðlega flugvirkjafélagið (AEI), Samtök hollenskra flugtækna (NFLT), Samtök flugvirkja (ALAE, UK), Samband norskra flugvirkja (NFO), og 75 af 89 einstaklingum (flestin þeirra vottað viðhaldsstarfsfólk)** styðja innihald textans sem lagður er til í CRD 2007-09. Á meðal þeirra ástæðna sem uppgefnar hafa verið eru eftirfarandi:
- *Tillagan tekur af öll tvímæli gildandi reglugerðar og stuðlar að samræmingu vottunarferla, sem er sérstaklega þarflegt vegna núverandi þróunar í átt til útvistunar og viðhalds þriðja aðila.*
  - *Tillagan skilgreinir ábyrgð á skýran hátt.*
  - *Tillagan truflar ekki eftirlitsskyldur CAMO.*
  - *Viðhaldsstaða loftfarsins verður augljós flugáhöfninni.*
  - *Tillagan mun auka öryggi.*

**Viðbrögð þar sem beðið var um minniháttar breytingar á tillögðum breytingum:**

- (2) **Samtök hollenskra flugtækna (NFLT)** lögðu til, að undanskildum minniháttar breytingum á orðalagi, eftirfarandi:
- Að útskýra frekar AMC 145.A.50(b), að með því að gefa út loka-CRS skuli loftfarið teljast 'tilbúið til afhendingar til viðgerðar' eftir viðhald.
  - Að vottunarstarfsfólk sem gefur út loka-CRS þurfi að tryggja að brugðist sé við öllum viðhaldskvörtunum og/eða þeim frestað af til þess bærum aðilum í stað þess að staðfesta einungis að samsvarandi CRS hafi verið gefið út.
  - Að útskýra merkingu setningarinnar 'öllu viðhaldi sem umbeðið er af rekstraraðilanum skal vera lokið eða því löglega frestað', sem er að finna í 145.A.50(b).
  - Að útskýra frekar merkingu 'undirritunarinnar' sem er að finna í AMC 145.A.65(b)3.
- (3) **Alþjóðlega flugvirkjafélagið (AEI), Samtök flugvirkja (ALAE, UK) og ákveðinn fjöldi einstaklinga** báðu um að það yrði gert algjörlega ljóst að sérréttindin í flokki A fælu ekki í sér 'kerfisbilanaleit'.
- Stofnunin vill geta þess að fjallað var um þetta mál í hlutverki 66.006 og í álit 05/2009.
- (4) **'Aerlyper'** bað um frekari skýringu á þeim áritunum sem krafist er fyrir viðhaldsfyrirtæki og fyrir skírteinishafa skv. hluta-66 svo að þau gætu gefið út loka-CRS.

- (5) **Einn einstaklingur** bað um að möguleikinn á að afhenda 'daglega athugun eða jafngildi' eftir að loka-CRS væri útgefið væri útvíkkaður svo hann næði einnig yfir hlutverk með tíðni sem næmi allt að sjö dögum fyrir endurskoðunarnefnd viðhalds/skipulagningarskjal viðhalds (e. Maintenance Review Board/Maintenance Planning Document eða MRB/MPD).

#### **Viðbrögð gegn tillögðum breytingum:**

- (6) **Samtök evrópskra flugfélaga (AEA) og 'KLM Engineering & Maintenance'**, að undanskildu því að álíta að tilkynningin um fyrirhugaða breytingu skyldi dregin til baka að fullu, hafa hafnað tillögunni í CRD og gefa fyrir því eftirtaldar ástæður:
- CAMO er í mun betri aðstöðu en hluta-145 fyrirtæki til að gegna þeim skyldum sem felast í afhendingu loftfars.
  - Tillagðar breytingar eru andstæðar meginreglum gildandi reglugerðar sem hafa reynst vel, og flytja skyldur frá CAMO til hluta-145 fyrirtækjanna.
  - Það loka-CRS sem lagt er til inniheldur yfirlýsingar er varða tilvist CRS og hversu fullfrágengið það viðhald er sem beðið er um af CAMO og framkvæmt er af öðrum viðhaldsfyrirtækjum, sem þeir álíta að falli undir skyldur og sérrettindi CAMO.
  - Tillagan gerir ekki ráð fyrir að vottunarstarfsfólk í flokki A undirriti loka-CRS ef aðrir aðilar eru viðriðnir viðhaldið.
  - Ekki hefur verið sýnt fram á neina öryggisáhættu og öryggisávinningur er ofmetinn, breytingin hefur því í för með sér áhættu á aðlögunartímabilinu.
  - Efnahagsleg áhrif á hluta-145 fyrirtæki hafa verið vanmetin, þar á meðal þjálfun og breytingar á verklagi og flugtæknibók.

AEA og KLM leggja til að ef sýnt sé fram meinta áhættu í gildandi reglugerð, ætti EASA að meta verklag hluta-M og láta hluta-145 óbreyttan.

- (7) **'Alþjóðleg samtök flugrekenda (IACA)'** hafa hafnað tillögunni í CRD og gefa fyrir því eftirtaldar ástæður:
- Samtökin eru ekki sammála því að skortur á stöðlun nógildandi kerfis leiði mögulega til viðbótar öryggisvandamála.
  - Jákvæð öryggisáhrif tillögunnar hafa verið ofmetin og eru ekki réttlætanagerleg.
  - Loka-CRS mun mögulega leiða til öryggisvandamála fyrir fyrirtæki og yfirvöld.
  - Samtökin sjá ekki þörf á loka-CRS þar sem þau eru þeirrar skoðunar að:
    - Sé aðeins eitt hluta-145 fyrirtæki að vinna við loftfar, hefur það þann valkost að gefa úr CRS fyrir hvert verk eða fyrir hóp verka. Að lokum gæti hluta-145 fyrirtækið gefið út eitt CRS fyrir alla vinnuna sem það hefur innt af hendi og samræmt eins og samþykkt er samkvæmt vinnunúmeri CAMO, sem er ekkert nýtt og almenn sátt ríkir um.
    - Ef hluta-145 fyrirtæki hefur ráðið önnur hluta-145 fyrirtæki sem undirverktaka, getur þetta tiltekna hluta-145 fyrirtæki ákveðið að gefa út eitt CRS fyrir alla þá vinnu sem framkvæmd er og samræmt eins og samþykkt er í vinnunúmeri CAMO, sem er ekkert nýtt og almenn sátt ríkir um.

- Ef CAMO hefur ráðið mörg hluta-145 fyrirtæki, flytur loka-CRS skyldur CAMO til hluta-145 fyrirtækisins.
- Frá sjónarhorni flugmannsins, skapar loka-CRS falska mynd þess efnis að viðhald sé fullfrágengið því hvað sem öðru líður, þarf flugmaðurinn að grennslast fyrir um viðhaldsumsagnir sem tengjast fyrirhuguðu og óreglubundnu viðhaldi, frestuðum viðhaldsatriðum o.s.frv.
- Neikvæð áhrif verða vegna vöntunar á nýjum vinnulýsingahandbókum, vinnulagi, vinnuleiðbeiningum, þjálfun, flugtæknibókum og samningum.
- Félagsleg og menningarleg áhrif verða innan iðnaðarins.

IACA leggur til eftirfarandi:

- Að viðhalda bæði einni og mörgum afhendingum.
- Að innleiða ekki loka-CRS.
- Sé enn þörf á einu vottorði að mati EASA fyrir þau tilvik sem CAMO ræður mörg hluta-145 fyrirtæki, ætti ekki að merkja það skjal sem 'CRS' heldur sem 'samantektarskjal'.

(8) **'Nayak Aircraft Service NL'** hefur hafnað tillögunni í CRD og gefur fyrir því eftirtaldar ástæður:

- Fyrirtækið sér enga réttlætingu fyrir hlutverkinu og er ekki þeirrar skoðunar að þessi tillaga bæti flugöryggi.
- Það er flutningur á ábyrgð frá CAMO til ráðinna hluta-145 fyrirtækja. Ábyrgðin á loka-CRS ætti að liggja hjá CAMO.
- Loka-CRS er stjórnsýsluskjal og það ætti að kallast 'viðhaldsumsögn' eða 'stjórnsýslulokaskjal'
- Krafist er loka-CRS fyrir allt leiðar- og grunnviðhald, en Nayak er þeirrar skoðunar að gera ætti greinarmun á milli leiðarviðhalds annars vegar og grunnviðhalds hins vegar.
- Líkt og með vottunarstarfsfólk í flokki b og C, ætti vottunarstarfsfólki úr flokki A einnig að vera heimilt að gefa út loka-CRS óháð umfangi hlutverksins, þar sem þetta er stjórnsýslulegt hlutverk.

'Nayak Aircraft Service NL' leggur til að tillögð breyting sé dregin til baka að fullu.

(9) **'Transavia.com'** hefur hafnað tillögunni í CRD og gefur fyrir því eftirtaldar ástæður:

- Fyrirtækið sér ekki réttlætingu fyrir hlutverkinu.
- Jákvæð öryggisáhrif hafa verið ofmetin.
- Tillagan dregur úr ábyrgð.
- Ekki er þörf á loka-CRS fyrir rekstraraðila sem aðeins ráða eitt hluta-145 fyrirtæki.
- Neikvæð áhrif verða vegna vöntunar á nýjum vinnulýsingahandbókum, vinnulagi, vinnuleiðbeiningum, þjálfun, flugtæknibókum og samningum.
- Félagsleg og menningarleg áhrif verða innan iðnaðarins og meðal landsyfirvalda.

(10) **'Baines Simmons Limited'** hefur hafnað tillögunni í CRD og gefur fyrir því eftirtaldar ástæður:

- Tillagan flytur ábyrgð á samræmingu viðhalds frá CAMO til hluta-145 fyrirtækis.
- Tillagan felur í sér tvær mismunandi tegundir vottorða (CRS og loka-CRS) með sama orðalagi.
- Það er greinileg tvíræðni í gildandi reglugerð á milli hluta-M og hluta-145, þar sem viðhaldsfyrirtækið er 'að afhenda loftfarið til viðgerða' í tengslum við einstök verk, en þetta þýðir ekki endilega að loftfarið sé lofthæft.

'Baines Simmons Limited' leggur til eftirfarandi:

- EASA ætti að einbeita sér að því að þróa reglugerðar/AMC efni við hluta-M í tengslum við M.A.306(a)3 'viðhaldsumsögn', sérstaklega hvernig skal uppfæra hana og dreifa tímanlega fyrir hvern viðhaldsatburð en ekki eingöngu fyrir grunnviðhaldsatburði.
- EASA ætti að ráða eigendum/rekstraraðilum frá því að stofna til flókins ráðningarfyrirkomulags fyrir viðhald sem gæti virst leiða af sér flókin tilfelli, þar sem fjölmörg hluta-145 fyrirtæki eru kynnt fyrir flugmanninum, sérstaklega hvað varðar aðstæður leiðarviðhalds.
- Ef EASA vill eftir sem áður hafa tvær mismunandi afhendingar, þá ættu þær að vera mjög ólíkar og gera greinarmun á milli 'vottun viðhalds' og 'afhendingar til viðgerðar'.
- Að búið sé til meira viðeigandi 'viðhaldsvottorð' innan hluta-145 og 'lofthæfisvottorð til viðgerðar' sem er frekar skilgreint í hluta-M.

(11) **Flugmálastjórn Hollands, samgönguráðuneyti Austurríkis og Hr. Walter Gessky (austurrískur meðlimur EASA nefndarinnar)**, að undanskildu því að álíta að tilkynningin um fyrirhugaða breytingu ætti að hafa verið dregin til baka að fullu eða takmörkuð við AMC/GM efni, hafa hafnað tillögunni í CRD og gefið fyrir því eftirtaldar ástæður:

- Jákvæð öryggisáhrif eru afar takmörkuð en á sama tíma er sett mikil skrifræðileg og stjórnsýsluleg byrði á iðnaðinn.
- Loka-CRS dregur úr núverandi skiptingu ábyrgðar á milli CAMOs og hluta-145 fyrirtækja, sérstaklega á sviði samræmingar viðhaldsaðgerða. CAMO skyldur flytjast til hluta-145 fyrirtækja.
- Loka-CRS skapar falska öryggistilfinningu hjá flugmanninum þar sem hann/hún veit ekki alltaf (né þarf að vita) hvaða viðhald hefur verið umbeðið.
- Hvað varðar loftfar í flutningaflugi getur tillagan leitt til hættu á ruglingi fyrir flugmanninn, aðallega ef viðhaldið hefur verið framkvæmt af bæði hluta-145 og undirkafla F viðhaldsfyrirtækjum. Í slíkum tilvikum, er loka-CRS ekki endilega alltaf til staðar.

Flugumferðarstjórn Hollands, samgönguráðuneyti Austurríkis og Hr. Walter Gessky leggja til að ekkert sé að gert.

(12) **Flugumferðarstjórn Danmerkur**, að undanskildu því að álíta að tilkynningin um fyrirhugaða breytingu ætti að hafa verið dregin til baka að fullu eða takmörkuð við AMC/GM efni, hefur hafnað tillögunni í CRD og gefið fyrir því eftirtaldar ástæður:

- Tillagan flækir núgildandi kerfi frekar en að einfalda þau.

- Jákvæð öryggisáhrif eru afar takmörkuð en á sama tíma er sett mikil skrifræðileg og stjórnsýsluleg byrði á iðnaðinn. Þar á meðal er nýtt verklag og skjöl, sem og hið risavaxna verk innleiðingu innan fyrirtækjanna.
- Loka-CRS dregur úr núverandi skiptingu ábyrgðar á milli CAMOs og hluta-145 fyrirtækja, sérstaklega á sviði samræmingar viðhaldsaðgerða. CAMO skyldur flytjast til hluta-145 fyrirtækja.
- CRS getur gefið flugmanninum þá hugmynd að loftfarið sé hæft til flugs, þó hann sé ómveðvitaður um að það þurfi loka-CRS.

Flugmálastjórn Danmerkur leggur til að aðeins sé farið yfir nügildandi AMC/GM efni til að skýra túlkun CRS.

(13) **Flugmálastjórn Svíþjóðar** hefur hafnað tillögunni í CRD og gefur fyrir því eftirtaldar ástæður:

- Tillagan gerir vottorð til viðgerðar að stærra vandamáli en það er, flækir það og fjölgar útgáfum þess.
- Allir rekstraraðilar þurfa að uppfæra tækniflugbókarkerfi sitt og vottun á viðhaldi (CRS) jafnvel þó þeir noti ekki fleiri en eitt viðhaldsfyrirtæki í einu.
- Allir rekstraraðilar þurfa að breyta tækniflugbókarkerfi sínu vegna þess að nokkrir hafa þróað eitthvað annað.
- Öll viðhaldsfyrirtæki þurfa að þróa vinnulag og þjálfa starfsfólk sitt. Þetta skapar kostnað án þess að öryggisstig sé aukið.
- Ef sum CAMO/rekstraraðilar vilja nota fleiri en eitt viðhaldsfyrirtæki við sama viðhaldsatburð verða þau að taka á því fulla ábyrgð. Það er nægt rými í lagalegu kerfi í dag til þess að gera ráð fyrir því að notuð séu fleiri en eitt viðhaldsfyrirtæki við sama atburð.
- Dregið verður úr hinu skýra nügildandi 'ábyrgðarhugtaki' fyrir CAMO og hluta-145 fyrirtæki. Það skaðar 'hið skýra vinnunúmershugtak'.
- Það verður erfitt fyrir tilnefnd hluta-145 fyrirtæki að samræma, þar sem þau hafa ekkert innsæi eða aðgang að öðrum viðhaldsfyrirtækjum.
- Flest vottunarstarfsfólk mun upplifa fjölda ónauðsynlegra undirritana sem leiða til ruglings varðandi fyrir hvað sé verið að undirrita. Dregið verður úr gildi og ætlun undirritunarinnar.
- Hluta-145 fyrirtæki sem vinnur við loftfar sem fellur undir eða utan CAT verður að hafa tvö viðhaldsvottunarkerfi.
- Hvernig verða samræmingarskyldur við þær aðstæður þegar 'sjálfstætt' CAMO hefur samning við rekstraraðila sem uppfyllir M.A.201(i) og rekstraraðilinn hefur samninga við hluta-145 og undirkafla F viðhaldsfyrirtæki?
- Hvernig verður viðhaldsvottun háttáð þegar rekstraraðili sem uppfyllir M.A.201(i), og notar tækniflugbókarkerfi með CRS og loka-CRS, hefur samninga við hluta-145 og undirkafla F viðhaldsfyrirtæki?

Flugmálastjórn Svíþjóðar leggur til að eingöngu séu skýrðar skyldur CAMO/rekstraraðila í M.A.708.

(14) **Flugmálastjórn Bretlands** er mótfallin CRD tillögum og gefur fyrir því eftirtaldar ástæður:

- Flugmálastjórn Bretlands álitur ekki að öryggi á þessu sviði sé ógnað á neinn hátt sem krefjist aðgerða af hálfu stofnunarinnar.
- Tillagan flækir vinnulag í hluta-145 fyrirtæki og leiðir af sér óþarfa skrifræði og óskilgreindan öryggisávinning.
- Hún flækir sambandið á milli CAMO og þeirra hluta-145 fyrirtækja sem ráðin hafa verið og gerir það óskýrt.
- Umsögnin fyrir loka-CRS ætti ekki að vera CRS í samræmi við 145.A.50 þar sem hún er stjórnsýslulegt verk sem fellur ekki innan skilgreiningarinnar um viðhald sem gefin er í grein 2 í reglugerð (EB) nr. 2042-2003.
- Tillagan gerir ekki ráð fyrir að vottunarstarfsfólk í flokki A undirriti loka-CRS ef aðrir aðilar eru viðriðnir viðhaldið. Flugmálastjórn Bretlands leggur til að aðgreina reglulegt leiðarviðhald og viðgerð einfaldra galla, þannig að í slíkum tilvikum sé leyfilegt að vottunarstarfsfólk í flokki A gefi út loka-CRS jafnvel þó vinnan hafi verið framkvæmd af öðrum aðilum.
- Flugmálastjórn Bretlands styður ekki að B, C og D-hæf fyrirtæki sem framkvæma vinnu við loftfar geti gefið út CRS á stigi loftfarsins, og er þeirrar skoðunar að nota ætti eyðublað 1.
- Dæmin um tækniflugbók sem er að finna í AMC 145.A.50 eru ekki nægilega nákvæm þar sem þau innihalda t.d. ekki tilvísanir í lýsingar á raðihlutum. Þetta gæti leitt til þeirrar skoðunar að reitirnir í dæmunum séu fullnægjandi.

(15) **Einn einstaklingur** hefur hafnað tillögum í CRD og gefur fyrir því eftirtaldar ástæður:

- Tillagan felur í sér tvær mismunandi tegundir vottorða (CRS og loka-CRS) með sama orðalagi.
- Aðilinn sem undirritar loka-CRS tekur ekki ábyrgð á þeirri vinnu sem önnur CRS ná yfir.
- Þessi einstaklingur sér í því misræmi að honum sé leyft að undirrita daglega skoðun eftir loka-CRS án þess að gefa út annað loka-CRS.

Þessi einstaklingur leggur til annan af tveimur valkostum:

- Að loka-CRS sé afnumið og í stað þess komi umsögn í tækniflugbókinni þess efnis að viðhaldið hafi verið framkvæmt og/eða því frestað af þar til bæru löggiltu/vottuðu/samþykktu starfsfólki og að loftfarið sé öruggt fyrir flug. Þessi staka CRS umsögn með tveimur undirritunum (B1 og B2) ætti að vera nægjanleg.
- Ef loka-CRS er haldið eftir, ætti það að hafa tvær undirritanir (B1 og B2) til að votta og taka ábyrgð á öllum verkunum.

Þessi einstaklingur leggur einnig til að B2 vottunarstarfsfólk sé viðriðnið vottun daglegrar skoðunar.

(16) **Tveir einstaklingar** hafa hafnað tillögum í CRD og gefa fyrir því eftirtaldar ástæður:

- Tillagan styður rekstraraðila á kostnað öryggis, og heimilar frekari útvistun viðhalds.



- Þessi útvistun stuðlar að tilvist viðhaldsfyrirtækja sem sérhæfð eru í tiltekinni vinnu, sem gerir vottunarstarfsfólki erfitt fyrir við að afla sér reynslu og þekkingar á öllu loftfarinu, sem er nauðsynlegt til öflunar skírteinis.
- (17) **Einn einstaklingur** hefur lýst því yfir að hann sé ósammála því að einn aðili geti gefið út loka-CRS, jafnvel þó að slíkur aðili hafi ekkert haft með það viðhald sem framkvæmt var að gera og jafnvel þó að hluti vinnunnar sé utan gildissviðs skírteinis hans/hennar.
- (18) **Einn einstaklingur** hefur lýst þeirri skoðun að ekki sé þörf á CRD tillögunni þar sem öll svið séu tryggð og þróuð að því marki að þetta sé hluti af daglegum og hefðbundnum rekstri innan greinarinnar.
- (19) **Einn einstaklingur** hefur gert þá athugasemd að tillagan aflétti skyldum einstaklingsins sem er í forsvari fyrir viðhald loftfarsins.

### Önnur viðbrögð:

- (20) **Samtök hollenskra flugtækna (NFLT)** lögðu fram þá fyrirspurn hvort CRD tillagan innihéldi nú þegar útvíkkun B2 sérréttinda (tilkynning um fyrirhugaða breytingu 2007-07) í 66.A.20, atriði 3.
- Stofnunin gerir þá athugasemd að CRD hafi ekki innihaldið þessa breytingu þar sem það hafi ekki verið formlega tekið upp af stofnuninni enn. Útvíkkun B2 sérréttinda er hluti af samþykktarferli ális 05/2009.
- (21) **Einn einstaklingur** bað um að Flugmálastjórn Bretlands hyrfi aftur til fulls munnlegs prófs þegar veitt er viðhaldsskírteini fyrir loftfar.
- Stofnunin tekur fram að þetta er ekki mögulegt samkvæmt núgildandi ESB reglugerðum.
- (22) **Einn einstaklingur** lagði ranglega fram athugasemd við þetta CRD 2007-09 hvað varðaði tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2010-09, í tengslum við hugtökin 'ráðning' og 'ráðning undirverktaka'.
- (23) **Einn einstaklingur hefur gert eftirtaldar athugasemdir:**
- Hann er fylgjandi samræmingu þess hvernig loftfar er afhent.
  - Hann er fylgjandi hugtakinu um margar afhendingar þar sem það setur ábyrgðina eingöngu á herðar þeim aðila sem vottar verkið.
  - Hann minnst á að hugtakið um eitt vottorð stuðli að útgáfu CRS án þess að viðkomandi hafi séð eða viti hvað hafi verið gert við loftfarið, sérstaklega fyrir stór og flókin verk, og að það stuðli einnig að framkvæmd viðhalds af ósamþykktu starfsfólki.
  - Hann er algjörlega mótfallinn verklagi þar sem mörg verk eru undirrituð af aðilum sem eru samþykktir af fyrirtækinu og eru án skírteinis.