



EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS

2010 m. lapkričio 29 d.

Nuomonė Nr. 06/2010

dėl galimybės iš dalies pakeisti Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo

Vienas ir keli išleidimo pažymėjimai pagal 145 dalį

I. Bendroji informacija

1. Šios nuomonės tikslas – paaiškinti Agentūros poziciją dėl galimybės iš dalies pakeisti Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2003¹ dėl vieno ar kelių išleidimo pažymėjimų išdavimo pagal 145 dalį. Toliau nurodomos šios taisyklių kūrimo veiklos priežastys.
2. Ši nuomonė priimta laikantis Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – Agentūra) valdančiosios tarybos nustatytos tvarkos² ir pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008³ (toliau – Pagrindinis reglamentas) 19 straipsnio nuostatas.
3. Komisijos reglamento (EB) Nr. 2042/2003 II priedo 145.A.50 dalies a pastraipoje nustatyta: „Išleidimo eksploatuoti pažymėjimą organizacijos vardu išduoda atitinkamai įgalioti už išleidimą atsakingi darbuotojai, jeigu buvo nustatyta, kad organizacija visus užsakytus techninės priežiūros darbus atliko pagal 145.A.70 dalyje nurodytas procedūras, atsižvelgiant į 145.A.45 dalyje paminėtų techninės priežiūros duomenų prieinamumą ir naudojimą, ir jeigu nebuvo nustatyta skrydžio saugai didelį pavojų keliančių neatitikimų.“

Be to, 145.A.50 dalies b pastraipoje nustatyta, kad „išleidimo eksploatuoti pažymėjimas išduodamas prieš skrydį užbaigus bet kokią techninę priežiūrą“.

145.A.50 dalies b pastraipos formuluotę galima aiškinti dvejopai:

- **1 aiškinimas.** Turi būti vienas išleidimo eksploatuoti pažymėjimas, aprėpiantis visą prieš skrydį atliktą techninę priežiūrą [nes 145.A.50 dalies b pastraipoje nustatyta: „Išleidimo eksploatuoti **pažymėjimą** <...>“].
 - **2 aiškinimas.** Prieš skrydį atliekama techninė priežiūra gali būti padalyta į tiek techninės priežiūros darbų, kiek pageidaujama [nes 145.A.50 dalies b pastraipoje nustatyta: „<...> užbaigus **bet kokią** techninę priežiūrą“], ir kiekvienam iš tų techninės priežiūros darbų išduodama po išleidimo eksploatuoti pažymėjimą.
4. Dėl šio reglamento netikslumo Europoje atsirado skirtingi orlaivio išleidimo metodai, įskaitant vieno išleidimo pažymėjimo išdavimą, kelių išleidimo pažymėjimų išdavimą ir šių dviejų metodų variantus (derinius); kiekvienas šių dviejų metodų turi savo pranašumų ir trūkumų, kuriuos būtų galima apibendrinti taip:
 - **Vienas išleidimo pažymėjimas.** Orlaivio išleidimo eksploatuoti pažymėjimą išduoda vienas asmuo atlikus vieną ar kelis techninės priežiūros veiksmus, kuriuos deramai užbaigė įgaliotieji darbuotojai.

¹ 2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 315, 2003 11 28, p. 1). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2010 m. spalio 26 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 962/2010 (OL L 281, 2010 10 27, p. 78).

² Valdančiosios tarybos sprendimas dėl Agentūros taikomos nuomonių, sertifikavimo reikalavimų ir rekomendacinės medžiagos skelbimo tvarkos. EASA MB 08-2007, 2007 06 11 (Taisyklių kūrimo tvarka).

³ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinant Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008 3 19, p. 1). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1108/2009 (OL L 309, 2009 11 24, p. 51).

- Pranašumai:
 - Pilotas gauna vieną išleidimo pažymėjimą, kuriame jam nurodoma, kad užbaigti visi operatoriaus užsakyti techninės priežiūros veiksmai.
 - Tinkamai išduotas pažymėjimas turėtų užtikrinti, kad visi techninės priežiūros veiksmai buvo tinkamai koordinuoti.
 - Trūkumai:
 - Toks pažymėjimas reiškia, kad vieną išleidimo eksploatuoti pažymėjimą pasirašančio asmens (ir jo organizacijos) darbas (įgaliojimas) turi aprėpti visas užduotis, kurias apima išleidimo pažymėjimas.
 - Tam asmeniui tenka visa atsakomybė už visus techninės priežiūros veiksmus.
 - Tokį pažymėjimą labai sudėtinga išduoti, jeigu atliekant techninę priežiūrą dalyvauja kelios techninės priežiūros organizacijos.
 - **Keli išleidimo pažymėjimai.** Išduodami keli išleidimo eksploatuoti pažymėjimai, kurių kiekvienas apima tam tikras techninės priežiūros užduotis.
 - Pranašumai:
 - Kiekviena organizacija ir kiekvienas už išleidimą atsakingas darbuotojas gali prisiimti atsakomybę tik už tas techninės priežiūros užduotis, kurias ji (jis) atliko ir kurių pažymėjimą išdavė.
 - Trūkumai:
 - Pilotas gauna kelis išleidimo eksploatuoti pažymėjimus, todėl jam sunkiau patikrinti, ar užbaigti visi operatoriaus užsakyti techninės priežiūros veiksmai.
 - Tokie pažymėjimai neužtikrina reikiamų koordinavimo veiksmų tarp įvairių už išleidimą atsakingų darbuotojų ar organizacijų.
5. Siekdama išspręsti šiuos klausimus, Agentūra nustatė taisyklių kūrimo užduotį (145.012) ir subūrė redakcinę grupę, kurią sudarė institucijų, orlaivių techninės priežiūros darbuotojų asociacijų ir pramonės atstovai bei EASA ekspertai.
6. Grupės užduotis apibūdinta atitinkamoje techninėje užduotyje (TU), paskelbtoje Agentūros interneto svetainėje <http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

Šiame dokumente rašoma:

„Europoje vienu metu taikomos dvi skirtingos išleidimo eksploatuoti sistemos: pagal vieną jų išduodamas vienas išleidimo pažymėjimas, pagal kitą – keli. Dėl to gali atsirasti nesusipratimų ir saugos problemų. Todėl pramonė ir nacionalinės aviacijos institucijos paprašė išaiškinti šį klausimą, kad, jei įmanoma, liktų tik viena sistema.“

7. Tačiau atliekant 145.012 užduotį padaryta išvada, kad palikti tik vieną iš minėtų sistemų netikslinga, nes kiekviena jų turi savo pranašumų ir trūkumų. Geriau sukurti abiejų sistemų pranašumus aprėpiančią sistemą, kuri suteiktų lankstumo ir operatoriui, ir techninės priežiūros organizacijoms. Tokia sistema turėtų užtikrinti, kad būtų atliktos ir tinkamai

koordinuotos visos užduotys ir apie tai būtų aiškiai pranešta pilotui. Ji turėtų nustatyti aiškias atsakomybės sričių ribas ir suteikti galimybę taikyti įprastines procedūras, kaip antai techninės priežiūros išleidimą, kai nustatoma defektų (t. y. patikras atliekant neardomuosius bandymus) arba kai orlaivis paliekamas nepatvirtintos konfigūracijos (t. y. variklio išmontavimas jam išsaugoti).

Visa tai papildžius pakankama priimtinių laikymosi priemonių medžiaga (AMC/GM), turėtų padėti užtikrinti didesnę darną siekiant užtikrinti ir didinti saugą.

II. Konsultacijos

8. Remdamasi redakcinės grupės pateikta informacija, 2007 m. birželio 28 d. Agentūra patvirtino pranešimą apie pasiūlytą pakeitimą (PPP) Nr. 2007-09 ir paskelbė jį savo interneto svetainėje http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
9. Iki nustatyto termino – 2007 m. spalio 28 d. (apimančio pirminio trijų mėnesių konsultacijų laikotarpio vieno mėnesio pratęsimą) – Agentūra gavo 242 pastabas iš nacionalinių aviacijos institucijų, profesinių organizacijų ir privačių bendrovių.
10. Konsultuojantis dėl PPP pateiktose pastabose nacionalinės institucijos ir suinteresuotieji subjektai išreiškė didelį susirūpinimą dėl PPP pasiūlytos koncepcijos sudėtingumo ir poveikio.
11. Atsižvelgiant į tai, suburta vertinimo grupė, kurią sudarė už PPP parengimą atsakingos darbo grupės nariai, vienas Standartizacijos departamento (EASA) ekspertas ir vienas pramonės ekspertas, atstovaujantis Europos regioninėms oro bendrovėms (ERA). Jos tikslas buvo parengti atsakymo į pastabas dokumentą (APD).
12. Įvertinusi pastabas, vertinimo grupė nusprendė gerokai supaprastinti siūlomą koncepciją nenukrypstant nuo užduoties tikslo. Pakeitimus būtų galima apibendrinti taip:
 - a. PPP siūlyta koncepcija, kuri buvo pagrįsta trijų skirtingų pažymėjimų [Techninės priežiūros išleidimo pažymėjimo (angl. MRC), Angare atliekamos techninės priežiūros išleidimo pažymėjimo (angl. BMRC), ir Išleidimo eksploatuoti pažymėjimo (IEP)] išdavimu, pakeista gerokai paprastesne koncepcija, pagrįsta vieno ar kelių išleidimo eksploatuoti pažymėjimų ir galutinio išleidimo eksploatuoti pažymėjimo išdavimu. Visų pirma:
 1. Išleidimo eksploatuoti pažymėjimai (IEP):
 - Juos turėjo išduoti kiekviena atliekant techninę priežiūrą dalyvaujanti pagal 145 dalį patvirtinta organizacija.
 - Jų tikslas buvo patvirtinti tos organizacijos atliktą techninę priežiūrą, todėl juos turėjo išduoti už išleidimą atsakingi darbuotojai, turintys tinkamų kategorijų licencijas ir priskirti tinkamoms tipo (grupės) kategorijoms.
 - Pagal M dalies G poskyrį patvirtinta organizacija (Nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinanti organizacija, angl. CAMO) gali nuspręsti, ar ji labiau norėtų naudoti techninių užrašų žurnalą, pagal kurį pažymėjimas išduodamas dėl kiekvienos užduoties, ar techninių užrašų žurnalą, pagal kurį užduotys yra užbaigiamos ir paskui pažymėjimai išduodami dėl užduočių blokų.
 - Jie galėtų būti išduodami net ir tuo atveju, jeigu nustatyta neatitikčių (t. y., aptikus įskilimų, patikrą atliekant neardomuosius bandymus atliko

D1 kategorijai priskirta organizacija), arba net ir tuo atveju, jeigu orlaivis paliktas netinkamos skraidyti konfigūracijos (t. y. dėl darbo tvarkos būtina išmontuoti variklius jiems išsaugoti), jeigu tai tinkamai įrašyta IEP ir apie tai pranešta CAMO.

Vis dėlto visas šias neatitiktis ar nepatvirtintas konfigūracijas galiausiai reikės ištaisyti arba tinkamai atidėti išduodant atitinkamą IEP.

- Už išleidimą atsakingi darbuotojai prisiimtų visą atsakomybę už techninės priežiūros ir atidėtus darbus, įtrauktus į jų išduotą išleidimo eksploatuoti pažymėjimą.

2. Galutinis išleidimo eksploatuoti pažymėjimas (Galutinis IEP):

- Jį turėjo išduoti pagal 145 dalį patvirtinta organizacija, kurią šiai užduočiai atlikti paskyrė CAMO.
 - Jo tikslas buvo patvirtinti ir pilotui pranešti, kad visa CAMO užsakyta techninė priežiūra buvo užbaigta arba tinkamai atidėta. Tačiau atlikta techninė priežiūra ar atidėti darbai juo nesertifikuoti, nes tai jau padaryta išdavus pirmiau apibūdintą atitinkamą IEP. Dėl šios priežasties, pavyzdžiui, B1 kategorijos už išleidimą atsakingi darbuotojai, priskirti tinkamai tipo (grupės) kategorijai, galėtų išduoti galutinį IEP, apimantį priešskrydinę ir angare atliktą techninę priežiūrą.
 - Dėl to galutinį IEP išduodantys už išleidimą atsakingi darbuotojai visiškai pasiklovi IEP, kuriuos išdavė kiekviena pagal 145 dalį patvirtinta organizacija laikydamosi koordinavimo, kuris užtikrintas pagal CAMO nustatytas procedūras bei pagal CAMO ir pagal 145 dalį patvirtintos organizacijos sudarytos sutarties sąlygas.
- b. IEP ir galutiniame IEP pateiktas sertifikavimo pareiškimas buvo tapatus pateiktajam galiojančioje taisyklėje.
- c. GM 145.A.50 dalis, kuri buvo nustatyta PPP siekiant geriau apibūdinti sertifikavimo procesą ir pateikti techninių užrašų žurnalų pavyzdžius, buvo išbraukta dėl šių priežasčių:
1. Naujoji siūloma sistema buvo gerokai paprastesnė, todėl rekomendacijų dėl sertifikavimo proceso nebereikėjo.
 2. Techninių užrašų žurnalų pavyzdžiai jau buvo nustatyti kaip M dalies (Operatoriaus atsakomybė) AMC medžiaga AMC M.A.306 dalies a pastraipoje. Be to, į AMC 145.A.50 dalį jau įtrauktos rekomendacijos dėl to, kaip pagal 145 dalį patvirtinta organizacija gali pildyti operatoriaus techninių užrašų žurnalą.
- d. PPP pateikta Pagrindinės techninės priežiūros organizacijos (PTPO) sąvoka buvo išbraukta. Vietoj to M.A.708 dalies b pastraipos 7 punkte ir AMC M.A.708 dalies b pastraipos 7 punkte pabrėžta, kad atsakomybė už koordinavimą tebetenka Nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinančiai organizacijai (CAMO). Tai taip pat paaiškinta AMC M.A.306 dalies a pastraipos 3 punkte.
- e. AMC M.A.306 dalies a pastraipos 3 punkte paaiškinta, kad nors pagal 145 dalį patvirtintai organizacijai išduodant galutinį išleidimo eksploatuoti pažymėjimą patvirtinama, jog visa CAMO užsakyta techninė priežiūra buvo atlikta arba tinkamai atidėta, tai nebūtinai reiškė, kad orlaivis tuo momentu buvo tinkamas skraidyti. CAMO tebebuvo atsakinga už orlaivio tinkamumą skraidyti ir tebeturėjo užtikrinti, kad prieš

atliekant skrydį būtų patenkinti visi nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti reikalavimai. Tai buvo techninės priežiūros pareiškimo, reikalaujamo pagal M.A.306 dalies a pastraipos 3 punktą, tikslas.

- f. Dėl labiau supaprastinto sertifikavimo proceso ir PTPO pašalinimo PPP 145.A.55 punkte „Techninės priežiūros užrašai“ pasiūlyti pakeitimai buvo išbraukti.
- g. Siekiant suteikti susijusiems suinteresuotiesiems subjektams ir kompetentingoms institucijoms pakankamai laiko, pasiūlyta, kad pakeitimai įsigaliotų praėjus vieniems metams nuo naujojo reglamento paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.
13. 2010 m. rugpjūčio 5 d. Agentūra šiuos siūlomus pakeitimus ir atsakymus į visas per išorės konsultacijas dėl PPP gautas pastabas paskelbė atsakymo į pastabas dokumente Nr. 2007-09. Ši APD galima rasti Agentūros interneto svetainėje http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
14. Paskelbus APD Nr. 2007-09, 2010 m. rugsėjo 30 d. Agentūra Kelne surengė seminarą, kad išaiškintų šio dokumento turinį ir padėtų suinteresuotiesiems subjektams suprasti pasiūlymą prieš pateikiant atsiliepimus. Per seminarą, be kita ko, gauti tokie atsiliepimai:
- Tam tikros kompetentingos institucijos paprašė pratęsti terminą atsiliepimams į APD pateikti, kad jos turėtų daugiau laiko per seminarą gautai informacijai apmąstyti. Agentūra sutiko ir pratęsė standartinį dviejų mėnesių atsiliepimo laikotarpį dar trimis savaitėmis iki 2010 m. spalio 26 d.
 - Kelios kompetentingos institucijos, techninės priežiūros organizacijos ir oro transporto bendrovių asociacija vis dar nepritarė siūlomai koncepcijai, daugiausia idėjai dėl galutinio IEP, kurį jos suvokė kaip operatoriaus (CAMO) pareigų perdavimą pagal 145 dalį patvirtintai organizacijai.
 - Paaiškėjo, jog reikia atlikti papildomą darbą, kad būtų išaiškintos operatoriaus (CAMO) pareigos, ir Agentūra svarstys šį klausimą, kai atliks būsimą taisyklių kūrimo užduotį (užduotis Nr. M.029, kurią planuojama pradėti 2011 m.).
15. Surengus išorės konsultacijas dėl APD Nr. 2007-09, kurios baigtos 2010 m. spalio 26 d., Agentūra gavo atsiliepimus iš:
- penkių kompetentingų institucijų: Austrijos transporto ministerijos, Danijos civilinės aviacijos administracijos (CAA), Nyderlandų CAA, Švedijos CAA ir Jungtinės Karalystės CAA;
 - vienuolikos organizacijų ir asociacijų: *Aerlyper*, *Aircraft Engineers International* (AEI), Nyderlandų aviacijos technikų asociacijos (NVLT), Europos oro transporto bendrovių asociacijos (AEA), Licencijuotų orlaivių inžinierių asociacijos (ALAE, JK), *Baines Simmons Limited*, Tarptautinės oro vežėjų asociacijos (IACA), *KLM Engineering & Maintenance*, *Nayak Aircraft Service NL*, Norvegijos licencijuotų inžinierių sąjungos (NFO) ir *Transavia.com*;
 - 89 asmenų (dauguma jų yra licencijuoti techninės priežiūros darbuotojai).

Šie atsiliepimai išsamiai pateikti priede.

III. Agentūros nuomonės turinys

a. Politikos sumetimai

16. Šioje nuomonėje kiek įmanoma atsižvelgiama į pasiūlymus, kuriuos pateikė daugelis suinteresuotųjų subjektų ir nacionalinių institucijų, dalyvavusių konsultacijose ir pateikusių atsiliepimus į APD.
17. Agentūra norėtų pažymėti, kad orlaivių techninės priežiūros darbuotojų bendruomenės ir orlaivių techninės priežiūros licencijos turėtojų (ir iš asociacijų, ir pavienių asmenų) pateiktuose atsiliepimuose APD pateiktas pasiūlymas buvo aiškiai paremtas.
18. Tačiau, nors neigiamus atsiliepimus dėl APD pateikto pasiūlymo pateikė gerokai mažiau suinteresuotųjų subjektų ir kompetentingų institucijų, palyginti su PPP, šie atsiliepimai rodo (žr. šioje nuomonėje pateiktą priedą), kad šie suinteresuotieji subjektai ir kompetingos institucijos vis dar labai nepitaria pasiūlymui:
 - kompetingos institucijos: Jungtinės Karalystės CAA, Nyderlandų CAA, Danijos CAA, Švedijos CAA ir Austrijos transporto ministerija;
 - oro transporto bendrovių asociacijos: Europos oro transporto bendrovių asociacija (AEA) ir Tarptautinė oro vežėjų asociacija (IACA);
 - atskiros oro transporto bendrovės: *Transavia.com*;
 - techninės priežiūros organizacijos: *KLM Engineering & Maintenance* ir *Nayak Aircraft Service NL*;
 - mokymo (konsultacijų) organizacijos: *Baines & Simmons Limited*;
 - nedidelis pavienių asmenų skaičius.
19. Šiuose atsiliepimuose pabrėžiami šie pagrindiniai rūpestį keliantys klausimai:
 - Manoma, kad saugos požiūriu užduotis nėra tinkamai pagrįsta ir jos nereikia.
 - Manoma, kad bus padarytas didelis poveikis pramonei, nes reikės keisti procedūras bei dokumentus ir reikės parūpinti mokymą.
 - Manoma, kad kai kurios CAMO pareigos (daugiausia koordinavimo funkcija ir galutinio IEP išdavimas) perduotos techninės priežiūros organizacijai. Be to, abejojama galutinio IEP nauda.
 - Priešskrydinei techninei priežiūrai ir angare atliekamai techninei priežiūrai turėjo būti parengtos skirtingos procedūros.
 - Reikia papildomai išaiškinti M dalį, visų pirma:
 - CAMO pareigas ir procedūras;
 - techninės priežiūros pareiškimo išdavimą, atnaujinimą ir platinimą;
 - skirtumus tarp IEP, galutinio IEP ir techninės priežiūros pareiškimo ir jų ryšį su orlaivio techninės priežiūros (tinkamumo skraidyti) statusu.

20. Agentūra laikosi nuomonės, priešingos kai kurių suinteresuotųjų subjektų ir kompetentingų institucijų išreikštai nuomonei, ir mano, kad taisyklių kūrimo užduotis gali būti patvirtinta saugai gerinti net ir tuo atveju, jeigu nėra jokių įrašų apie nelaimingus atsitikimus, tiesiogiai susijusius su konkrečiu klausimu. Taisyklių kūrimo veiklos nesiimama vien dėl nelaimingų atsitikimų: jos taip pat gali būti imtasi, kai iš suinteresuotųjų subjektų ir kompetentingų institucijų atsiliepimų matyti, kad tie patys reikalavimai aiškinami labai skirtingai ir daugelis tų aiškinimų prieštarauja reguliavimo institucijos tikslui. Tai aiškiai pasireiškia tuo atveju, kai reglamentas yra nevienareikšmis arba kai stinga rekomendacinės medžiagos.
21. Konkrečiu šios užduoties atveju, kaip nurodyta techninėje užduotyje, šios užduoties buvo imtasi suinteresuotųjų subjektų ir kompetentingų institucijų prašymu. Be to, PPP ir APD konsultacijų etape gautos pastabos, 2010 m. rugsėjo 30 d. surengtame seminare gautos pastabos bei Agentūros ir kompetentingų institucijų diskusijos neseniai vykusiose konferencijose standartizacijos klausimais Agentūrai parodė, kad klaidingų aiškinimų tebėra daug, taip pat tebėra sričių, kuriose reglamentas gali nebūti visiškai nuoseklus ar tikslus, kalbant apie pagal 145 dalį patvirtintų organizacijų ir CAMO pareigas, taip pat apie už išleidimą atsakingų darbuotojų atsakomybę atliekant techninę priežiūrą.
22. Be to, Agentūra sužinojo apie AAIB biuletenį Nr. 9/2010 (išleido Jungtinės Karalystės Orlaivių incidentų tyrimų skyrius (angl. AAIB)) dėl rimto incidento, kuris įvyko 2009 m. sausio 12 d. ir buvo susijęs su orlaiviu *Boeing 737*, registracijos numeris G-EZJK. Šis incidentas įvyko po proceso, kai operatorius grąžino orlaivį, kuris anksčiau buvo nuomotas, ir operatorius bei jo angare atliekamos techninės priežiūros paslaugų teikėjas sudarė su trečiųjų šalių įmonėmis įvairias sutartis dėl visos susijusios techninės priežiūros atlikimo ir priežiūros kaip atskirų darbų paketų. Tarp šiame AAIB biuletenyje pateiktų kitų saugos rekomendacijų yra ir Saugos rekomendacija Nr. 2010-072, pagal kurią Agentūrai rekomenduojama peržiūrėti OPS1, M dalyje ir 145 dalyje pateiktas taisykles bei rekomendacijas ir užtikrinti, kad jose būtų tinkamai atsižvelgta į sudėtingą, daugiapakopę subrangos pagrindu atliekamą techninę priežiūrą ir veiklos tvarką. Joje taip pat atkreipiamas dėmesys į būtinybę vertinti bendrą organizacinę struktūrą, sąsajas, procedūras, funkcijas, pareigas ir pagrindinių darbuotojų kvalifikaciją (kompetenciją) visais subrangos lygmenimis.
23. Tai sustiprino Agentūros nuomonę, kad šioje srityje reikėjo ir tebereikia imtis taisyklių kūrimo veiklos.
24. Agentūra taip pat mano, kad bet kokia taisyklių kūrimo veikla daro poveikį, kuris turi būti kuo mažesnis. Poreikis keisti procedūras ir dokumentus arba parūpinti mokymą pasireiškia beveik kiekvieną kartą, kai keičiamas reglamentas, bet taisyklių kūrimo veiklos nauda turėtų kompensuoti šį poveikį.
25. Kalbant apie šią užduotį, Agentūra tebesilaiko nuomonės, kad APD siūlomas tekstas duoda tokią naudą:
- Aiškios pareigų ribos:
 - Techninės priežiūros sertifikavimas (IEP): kiekviena pagal 145 dalį patvirtinta organizacija atsakinga už savo darbą ir jį patvirtina, išduodama IEP, net ir tais atvejais, kai darbas neužbaigtas arba orlaivis užbaigus darbą yra netinkamos skraidyti būklės. Tai galima detalizuoti dar išsamiau, kad kiekvienas už išleidimą atsakingas darbuotojas patvirtintų savo darbą (išduotų savo IEP).
 - Galutinis orlaivio išleidimas (galutinis IEP) pilotui:

- susijęs tik su CAMO užsakyta technine priežiūra;
 - pasikliaujama atliktos techninės priežiūros sertifikavimu naudojant IEP.
 - Atsakomybė už orlaivio tinkamumą skraidyti ir už koordinavimo procedūrų apibrėžimą tebetenka CAMO.
 - Darbą galima patvirtinti, net jei nustatyta neatitikčių (t. y., aptikus įskilimų, patikrą atliekant neardomuosius bandymus atliko D1 kategorijai priskirta organizacija) arba net ir tuo atveju, jeigu orlaivis paliktas netinkamos skraidyti konfigūracijos (t. y. dėl darbo tvarkos būtina išmontuoti variklius jiems išsaugoti).
 - Pilotas gauna vieną išleidimo pažymėjimą (galutinį IEP), kuriame jam nurodoma, kad visa operatoriaus užsakyta techninė priežiūra atlikta.
 - Jeigu tvarka būtų tinkamai įgyvendinta, ja turėtų būti užtikrintas tinkamas visų techninės priežiūros veiksmų koordinavimas.
26. Be to, Agentūra APD pasiūlė pereinamojo laikotarpio priemonių, kuriomis būtų sumažintas poveikis suinteresuotiesiems subjektams ir kompetentingoms institucijoms.

b. Išvados

27. Taigi Agentūra laikosi nuomonės, kad vieno ir kelių išleidimo pažymėjimų klausimui spręsti būtina imtis taisyklių kūrimo veiklos ir kad APD pateiktas pasiūlymas atitiko tą tikslą. Vis dėlto Agentūra, atsižvelgdama į gautas pastabas, taip pat pripažįsta, kad jos pasiūlymą gali reikėti šiek tiek patobulinti. Be to, iš Saugos rekomendacijos Nr. 2010-072, kurią AAIB paskelbė Biuletenyje Nr. 9/2010, matyti, kad šios užduoties gali nepakakti kai kuriems iš klausimų spręsti. Iš tiesų, į CAMO pareigas ir jų ryšį su orlaivių tinkamumu skraidyti pasiūlyme neatsižvelgiama. Šiuos klausimus būtina išaiškinti. Tačiau CAMO pareigų klausimą planuojama spręsti pagal Taisyklių kūrimo programoje numatytą užduotį Nr. M.029, kurią planuojama pradėti 2011 m. Todėl Agentūra nusprendė sujungti šias dvi veiklas, kurios yra susijusios.

28. Taigi galutinė Agentūros nuomonė yra tokia:

- **Užbaigti užduotį Nr. 145.012, šiame etape nesiūlant jokių galiojančių reglamentų ar AMC (GM) medžiagos pakeitimų.**
- **Pagal AAIB saugos rekomendaciją Nr. 2010-072, kuri pateikta Biuletenyje Nr. 9/2010, pasinaudoti darbu, kuris buvo atliktas atliekant užduotį Nr. 145.012, ir išplėsti užduoties Nr. M.029, kurią planuojama 2011 m., aprėpti, kad būtų kartu išnagrinėti klausimai, susiję su:**
 - CAMO ir pagal 145 dalį patvirtintų organizacijų pareigomis ir
 - techninės priežiūros, koordinavimo, orlaivių išleidimo ir tinkamumo skraidyti nustatymo procedūromis.

IV. Reglamento poveikio vertinimas

29. Šioje nuomonėje nesiūloma jokių galiojančio reglamento ar priimtinių laikymosi priemonių (rekomendacinės medžiagos) pakeitimų, todėl su ja nesusijęs joks poveikis.

Kelnas, 2010 m. lapkričio 29 d.

P. GOUDOU
Vykdomasis direktorius

PRIEDAS. Atsiliepimai į APD Nr. 2007-09**Atsiliepimai, kuriuose palaikomi siūlomi pakeitimai**

- (1) **Aircraft Engineers International (AEI), Nyderlandų aviacijos technikų asociacija (NVLT), Licencijuotų orlaivių inžinierių asociacija (ALAE, JK), Norvegijos licencijuotų inžinierių sąjunga (NFO) ir 75 iš 89 asmenų (dauguma jų yra licencijuoti techninės priežiūros darbuotojai)** palaiko APD Nr. 2007-09 siūlomo teksto turinį. Be kita ko, jų nurodytos tokios priežastys:
- Pasiūlymu pašalinami galiojančio reglamento neaiškumai ir skatinama derinti sertifikavimo procedūras, o to ypač reikia atsižvelgiant į dabartinę tendenciją vis dažniau naudotis užsakomaisiais darbais ir trečiųjų šalių atliekama technine priežiūra.
 - Pasiūlyme aiškiai apibrėžiamos pareigos.
 - Pasiūlymu nekludoma CAMO priežiūros pareigoms.
 - Orlaivio techninės priežiūros statusas skrydžio įgulai tampa aiškus.
 - Pasiūlymu bus padidinta sauga.

Atsiliepimai, kuriuose pageidaujama šiek tiek pakeisti siūlomus pakeitimus

- (2) **Nyderlandų aviacijos technikų asociacija (NVLT)**, be tam tikrų nedidelių formuluočių pakeitimų, pasiūlė:
- AMC 145.A.50 dalies b pastraipos 1 punkte papildomai paaiškinti, kad išduodant galutinį IEP orlaivis turi būti laikomas „parengtu išleidimui eksploatuoti“ po techninės priežiūros;
 - kad galutinį IEP išduodantis už išleidimą atsakingas darbuotojas turėtų užtikrinti, kad tinkamai įgalioti asmenys ištaisytų visus techninės priežiūros defektus, dėl kurių pateikta nusiskundimų, ir (arba) atidėtų jų šalinimą, o ne vien patvirtintų, kad atitinkamas IEP buvo išduotas;
 - išaiškinti 145.A.50 dalies b pastraipoje pateikto sakinio „visa operatoriaus užsakyta techninė priežiūra buvo užbaigta arba tinkamai atidėta“ reikšmę;
 - papildomai paaiškinti AMC 145.A.65 dalies b pastraipos 3 punkte vartojamos sąvokos „užbaigimas“ reikšmę.
- (3) **Aircraft Engineers International (AEI), Licencijuotų orlaivių inžinierių asociacija (ALAE, JK) ir tam tikri pavieniai asmenys** pageidavo visiškai aiškiai nustatyti, kad A kategorijos teisės neapima „sistemos gedimų paieškos“.

Agentūra pažymi, kad į šį klausimą atsižvelgta užduotyje Nr. 66.006 ir Nuomonėje Nr. 05/2009.

- (4) **Aerlyper** pageidavo, kad būtų papildomai išaiškintos techninės priežiūros organizacijoms ir 66 dalyje nustatytos licencijos turėtojams būtinos kategorijos, kad jie galėtų išduoti galutinį IEP.
- (5) **Vienas asmuo** pageidavo, kad galimybė atlikti „kasdienės ar lygiavertės patikras“ išdavus galutinį IEP būtų išplėsta, taip pat aprėpiant užduotis, kurios atliekamos intervalu iki septynių dienų pagal Techninės priežiūros analizės komiteto (angl. MRB) pranešimą (techninės priežiūros planavimo dokumentą (angl. MPD)).

Atsiliepimai, kuriuose nepritariama siūlomiems pakeitimams

- (6) **Europos oro transporto bendrovių asociacija (AEA) ir KLM Engineering & Maintenance**, be kita ko, laikosi nuomonės, kad PPP turėjo būti visiškai panaikintas, ir atmetė APD pateiktą pasiūlymą bei nurodė šias priežastis:
- CAMO turi daug geresnes galimybes vykdyti su orlaivio išleidimu susijusias pareigas negu pagal 145 dalį patvirtinta organizacija.
 - Siūlomi pakeitimai prieštarauja išbandytiems galiojančio reglamento principams, nes CAMO pareigos perduodamos pagal 145 dalį patvirtintai organizacijai.
 - Siūlomame galutiniame IEP yra pareiškimų apie IEP buvimą ir techninės priežiūros, kurią užsakė CAMO ir atliko kitos techninės priežiūros organizacijos, užbaigtumą, tačiau AEA ir KLM mano, kad daryti tokius pareiškimus yra CAMO atsakomybė ir teisė.
 - Pagal pasiūlymą A kategorijos už išleidimą atsakingiems darbuotojams neleidžiama pasirašyti galutinio IEP, jeigu yra kitų atliekant techninę priežiūrą dalyvaujančių asmenų.
 - Nėra jokios įrodytos rizikos saugai ir nauda saugai yra pervertinta, o pakeitimas pereinamuoju laikotarpiu kels riziką.
 - Ekonominis poveikis pagal 145 dalį patvirtintoms organizacijoms nepakankamai įvertintas, įskaitant būtinybę organizuoti mokymą ir keisti procedūras bei techninių užrašų žurnalą.

AEA ir KLM siūlo, kad tuo atveju, jeigu su galiojančiais reglamentais susijusi suvokiama rizika būtų įrodyta, EASA turėtų įvertinti M dalies srities procedūras ir nekeisti 145 dalies.

- (7) **Tarptautinė oro vežėjų asociacija (IACA)** atmetė APD pateiktą pasiūlymą ir nurodė šias priežastis:
- Asociacija nesutinka, kad dėl galiojančios sistemos standartizacijos stokos kiltų galimų papildomų su sauga susijusių problemų.
 - Teigiamas pasiūlymo poveikis saugai pervertintas ir nepagrįstas.
 - Dėl galutinio IEP organizacijoms ir institucijoms kils galimų su sauga susijusių problemų.
 - Asociacija nemato poreikio taikyti galutinį IEP, nes mano, kad:

- jeigu darbus su orlaiviu atlieka tik viena pagal 145 dalį patvirtinta organizacija, ji gali rinktis, ar išduoti po IEP dėl kiekvienos užduoties, ar IEP užduočių grupei. Galiausiai pagal 145 dalį patvirtinta organizacija galėtų išduoti vieną IEP dėl viso darbo, kurį atliko ir koordinavo, kaip priimtina pagal CAMO darbų užsakymą, o tai nėra nauja ir yra visuotinai priimtina;
- jeigu pagal 145 dalį patvirtinta organizacija sudarė subrangos sutartis su kitomis pagal 145 dalį patvirtintomis organizacijomis, ši pagal 145 dalį patvirtinta organizacija gali nuspręsti išduoti vieną IEP dėl visų darbų, kurie atlikti ir koordinuoti, kaip priimtina pagal CAMO darbų užsakymą, o tai nėra nauja ir yra visuotinai priimtina;
- jeigu CAMO sudarė sutartis su keliomis pagal 145 dalį patvirtintomis organizacijomis, pagal galutinį IEP CAMO pareigos perduodamos pagal 145 dalį patvirtintai organizacijai.
- Pilotų požiūriu dėl galutinio IEP atsiranda klaidingas užbaigtumo jausmas, nes pilotas bet kuriuo atveju turi patikrinti, ar yra techninės priežiūros pareiškimų, susijusių su planine ir nefazine technine priežiūra, atidėtais darbais ir t. t.
- Bus padarytas neigiamas poveikis, nes reikės naujų žinynų, procedūrų, darbo instrukcijų, mokymo, techninių užrašų žurnalų ir sutarčių.
- Pramonėje bus padarytas socialinis ir kultūrinis poveikis.

IACA pateikė tokius pasiūlymus:

- palikti abi galimybes – vieno ir kelių išleidimo pažymėjimų;
- nediegti galutinio IEP sąvokos;
- jeigu EASA vis tiek manytų, kad tuo atveju, kai CAMO sudaro sutartis su keliomis pagal 145 dalį patvirtintomis organizacijomis, vienas išleidimo pažymėjimas yra būtinas, šis dokumentas turėtų būti žymimas kaip santraukos lapas, o ne kaip IEP.

(8) **Nayak Aircraft Service NL** atmetė APD pateiktą pasiūlymą ir nurodė šias priežastis:

- Įmonė nemato jokio šios užduoties pagrindimo ir nemano, kad dėl šio pasiūlymo padidėtų skrydžių sauga.
- CAMO pareigos perduodamos pagal 145 dalį patvirtintai organizacijai, su kuria sudaryta sutartis. Atsakomybė už galutinį IEP turėtų tekti CAMO.
- Galutinis IEP yra administracinis dokumentas ir turėtų būti pavadintas „techninės priežiūros pareiškimu“ arba „administraciniu galutiniu dokumentu“.
- Galutinio IEP reikalaujama visai priešskrydinei ir angare atliekamai techninei priežiūrai, o *Nayak* mano, kad priešskrydinę ir angare atliekamą techninę priežiūrą reikėtų skirti.
- Panašiai kaip B ir C kategorijų už išleidimą atsakingiems darbuotojams, A kategorijos už išleidimą atsakingiems darbuotojams taip pat turėtų būti leista išduoti galutinį IEP neatsižvelgiant į užduočių mastą, nes tai yra administracinė užduotis.

Nayak Aircraft Service NL siūlo visiškai panaikinti siūlomus pakeitimus.

(9) **Transavia.com** atmetė APD pateiktą pasiūlymą ir nurodė šias priežastis:

- Įmonė nemato jokio šios užduoties pagrindimo.
- Teigiamas poveikis saugai pervertintas.
- Šiuo pasiūlymu sumenkinamos pareigos.
- Galutinio IEP koncepcija nereikalinga operatoriams, kurie sudaro sutartį tik su viena pagal 145 dalį patvirtinta organizacija.
- Bus padarytas neigiamas poveikis, nes reikės naujų žinynų, procedūrų, darbo instrukcijų, mokymo, techninių užrašų žurnalų ir sutarčių.
- Pramonėje ir nacionalinėse institucijose bus padarytas socialinis ir kultūrinis poveikis.

(10) **Baines Simmons Limited** atmetė APD pateiktą pasiūlymą ir nurodė šias priežastis:

- Pagal pasiūlymą CAMO atsakomybė už techninės priežiūros koordinavimą perduodama pagal 145 dalį patvirtintai organizacijai.
- Pasiūlyme numatyti dviejų skirtingų rūšių išleidimo pažymėjimai (IEP ir galutinis IEP), bet jų formuluotė yra tokia pat.
- Galiojančiame reglamente yra akivaizdus neaiškumas tarp M dalies ir 145 dalies, kai techninės priežiūros organizacija „išleidžia orlaivį eksploatuoti“ atskirų užduočių atžvilgiu, bet tai nebūtinai reiškia, kad orlaivis tinkamas skraidyti.

Baines Simmons Limited pateikė šiuos pasiūlymus:

- EASA turėtų pasistengti parengti M dalies reguliavimo (AMC) medžiagą dėl M.A.306 dalies a pastraipos 3 punkte nustatyto „techninės priežiūros pareiškimo“, visų pirma dėl to, kaip jis turėtų būti atnaujinamas ir laiku platinamas kiekvienu techninės priežiūros atveju, o ne tik angare atliekamos techninės priežiūros atvejais.
- EASA turėtų skatinti savininkus (operatorius) nesudaryti sudėtingų ranga pagrįstų techninės priežiūros susitarimų, dėl kurių, kaip gali atrodyti, gali atsirasti sudėtingų scenarijų, kai pilotui pristatoma daug pagal 145 dalį patvirtintų organizacijų, ypač priešskrydinės techninės priežiūros aplinkos atveju.
- Jeigu EASA tebenori naudoti du skirtingus išleidimo pažymėjimus, jie turėtų būti gana skirtingi ir „techninės priežiūros pažymėjimas“ turėtų būti skiriamas nuo „išleidimo eksploatuoti pažymėjimo“.
- 145 dalyje reikėtų nustatyti tinkamesnes „techninės priežiūros išleidimo procedūras“, o M dalyje reikėtų geriau apibrėžti „tinkamo skraidyti orlaivio išleidimą eksploatuoti“.

(11) **Nyderlandų CAA, Austrijos transporto ministerija ir Walter Gessky (Austrijai atstovaujantis EASA komiteto narys)**, be kita ko, laikosi nuomonės, kad PPP turėjo būti visiškai panaikintas arba jį reikėjo apriboti AMC (GM) medžiaga, ir atmetė APD pateiktą pasiūlymą bei nurodė šias priežastis:

- Teigiamas poveikis saugai labai ribotas, o pramonei tenka didelė biurokratinė ir administracinė našta.
- Dėl galutinio IEP sumenkinamas dabartinis CAMO ir pagal 145 dalį patvirtintų organizacijų pareigų padalijimas, ypač techninės priežiūros veiklos koordinavimo srityje. CAMO pareigos perduodamos pagal 145 dalį patvirtintai organizacijai.

- Dėl galutinio IEP pilotui atsiranda klaidingas tikrumo jausmas, nes jis ne visada žino (arba jam ne visada reikia žinoti), kokia techninė priežiūra užsakyta.
- Jeigu orlaivis naudojamas nekomercinio oro transporto vežimui, dėl šio pasiūlymo pilotas gali susipainioti, daugiausia tais atvejais, kai techninę priežiūrą atliko ir pagal 145 dalį, ir pagal F poskyrį patvirtintos techninės priežiūros organizacijos. Tuomet galutinis IEP gali būti išduotas ne visais atvejais.

Nyderlandų CAA, Austrijos transporto ministerija ir Walter Gessky siūlo nieko nedaryti.

(12) **Danijos CAA**, be kita ko, laikosi nuomonės, kad PPP turėjo būti visiškai panaikintas arba jį reikėjo apriboti AMC (GM) medžiaga, ir atmetė APD pateiktą pasiūlymą bei nurodė šias priežastis:

- Užuot tapusios aiškesnės, esamos sistemos dėl pasiūlymo tampa sudėtingesnės.
- Teigiamas poveikis saugai labai ribotas, o pramonei tenka didelė biurokratinė ir administracinė našta. Tai, be kita ko, yra naujos procedūros ir dokumentai, taip pat didžiulė užduotis pasiūlymą įgyvendinti organizacijose.
- Dėl galutinio IEP sumenkinamas dabartinis CAMO ir pagal 145 dalį patvirtintų organizacijų pareigų padalijimas, ypač techninės priežiūros veiklos koordinavimo srityje. CAMO pareigos perduodamos pagal 145 dalį patvirtintai organizacijai.
- Dėl IEP pilotui gali susidaryti įspūdis, kad orlaivis tinka skristi, jam nežinant, kad turi būti galutinis IEP.

Danijos CAA siūlo tik patikslinti esamą AMC (GM) medžiagą IEP aiškinimui išaiškinti.

(13) **Švedijos CAA** atmetė APD pateiktą pasiūlymą ir nurodė šias priežastis:

- Dėl šio pasiūlymo išleidimo eksploatuoti koncepcija tampa didesne problema nei yra dabar, ji tampa sudėtingesnė ir yra įvairių jos versijų.
- Visi operatoriai turi parengti savo techninių užrašų sistemą ir techninės priežiūros sertifikavimą (IEP), net jei jie tuo pačiu metu nesinaudoja daugiau nei vienos techninės priežiūros organizacijos paslaugomis.
- Visi operatoriai turi pakeisti savo techninių užrašų sistemą, nes keletas jų sukūrė kažką kita.
- Visos techninės priežiūros organizacijos turi parengti procedūras ir pamokyti savo darbuotojus. Dėl to patiriama išlaidų, o saugos lygis nepadidėja.
- Jeigu kai kurios CAMO (operatoriai) nori tuo pačiu techninės priežiūros atveju naudotis daugiau nei vienos techninės priežiūros organizacijos paslaugomis, jie turi prisiimti visą atsakomybę. Teisinėje sistemoje šiandien yra pakankamai erdvės, kad būtų įmanoma tuo pačiu techninės priežiūros atveju organizuoti naudojimąsi daugiau nei vienos techninės priežiūros organizacijos paslaugomis.
- Aiški dabartinė CAMO ir pagal 145 dalį patvirtintos organizacijos „pareigų koncepcija“ bus sumenkinta. Pasiūlymu sunaikinama „aiškios darbo tvarkos koncepcija“.
- Paskirtai pagal 145 dalį patvirtintai organizacijai bus sunku koordinuoti veiklą, nes neturima įžvalgų dėl kitų techninės priežiūros sutarčių ir nėra galimybių su jomis susipažinti.

- Daugumai už išleidimą atsakingų darbuotojų reikės daug ir be reikalo pasirašinėti, dėl to jie gali susipainioti, ką pasirašo. Parašo vertė ir tikslas bus sumenkinti.
- Pagal 145 dalį patvirtinta organizacija, aptarnaujanti komercinio oro transporto ir nekomercinio oro transporto vežimui naudojamus orlaivius, turi turėti dvi techninės priežiūros sertifikavimo sistemas.
- Kaip bus vykdomos koordinavimo pareigos tuo atveju, kai savarankiška CAMO sudariusi sutartį su operatoriumi, kuris atitinka M.A.201 dalies i pastraipos reikalavimus, ir operatorius sudaręs sutartis su techninės priežiūros organizacijomis, patvirtintomis pagal 145 dalį ir F poskyrį?
- Kaip bus atliekamas techninės priežiūros sertifikavimas, kai operatorius, atitinkantis M.A.201 dalies i pastraipos reikalavimus ir naudojantis techninių užrašų sistemą su IEP ir galutiniu IEP, sudaręs sutartis su techninės priežiūros organizacijomis, patvirtintomis pagal 145 dalį ir F poskyrį?

Švedijos CAA siūlo M.A.708 dalyje tiesiog išaiškinti CAMO (operatoriaus) pareigas.

(14) **Jungtinės Karalystės CAA** nepritarė APD pateiktam pasiūlymui ir nurodė šias priežastis:

- JK CAA negali nustatyti šioje srityje jokių konkrečių rūpesčių dėl saugos, dėl kurių Agentūrai reikėtų imtis veiksmų.
- Šiuo pasiūlymu padaroma sudėtingesnė pagal 145 dalį patvirtintos organizacijos darbo praktika, dėl to atsiranda nereikalingo biurokratizmo ir neapibrėžta nauda saugai.
- Juo komplikuojami santykiai tarp CAMO ir pagal 145 dalį patvirtintos organizacijos, su kuria sudaryta sutartis, taip pat atsiranda neaiškumų dėl jų pareigų.
- Pareiškimas dėl galutinio IEP neturėtų būti IEP pagal 145.A.50 dalį, nes tai administracinė užduotis, nepatenkanti į techninės priežiūros apibrėžties, kuri nustatyta Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 2 straipsnyje, taikymo sritį.
- Pagal pasiūlymą A kategorijos už išleidimą atsakingiems darbuotojams neleidžiama pasirašyti galutinio IEP, jeigu yra kitų atliekant techninę priežiūrą dalyvaujančių asmenų. JK CAA siūlo atskirti planinę priešskrydinę techninę priežiūrą nuo paprasto defektų šalinimo ir tokiu atveju leisti, kad galutinį IEP išduotų A kategorijos už išleidimą atsakingi darbuotojai, net ir tuo atveju, jeigu darbą atliko kiti asmenys.
- JK CAA nepalaiko pasiūlymo, pagal kurį B, C ir D kategorijų organizacijos, atliekančios darbus su orlaiviu, galėtų išduoti IEP orlaivio lygmeniu, ir mano, kad reikėtų naudoti 1 formą.
- AMC 145.A.50 dalyje pateikti techninių užrašų žurnalo pavyzdžiai nėra pakankamai tikslūs, nes juose, pavyzdžiui, nėra nuorodos į išsamius serijomis išdėstytų sudedamųjų dalių duomenis. Dėl tų pavyzdžių galėtų būti manoma, kad juose pateiktų laukų pakanka.

(15) **Vienas asmuo** atmetė APD pateiktą pasiūlymą ir nurodė šias priežastis:

- Pasiūlyme numatyti dviejų skirtingų rūšių išleidimo pažymėjimai (IEP ir galutinis IEP), bet jų formuluotė yra tokia pat.
- Galutinį IEP pasirašantis asmuo neprisiima atsakomybės už darbą, kurį apima kiti IEP.

- Tai, kad išdavus galutinį IEP leidžiama atlikti kasdienes patikras neišduodant kito galutinio IEP, šis asmuo laiko neatitiktimi.

Šis asmuo siūlo pasirinkti kurią nors iš dviejų galimybių:

- panaikinti galutinį IEP ir pakeisti jį techninių užrašų žurnale pateikiamu pareiškimu, kuriuo pažymima, kad tinkamai licencijuoti (įgalioti, patvirtinti) darbuotojai atliko techninę priežiūrą ir (arba) ją atidėjo ir orlaivis saugus skristi. Turėtų pakakti vieno IEP pareiškimo su dviem parašais (B1 ir B2);
- jeigu galutinio IEP neatsisakoma, jame turėtų būti du parašai (B1 ir B2), kad būtų patvirtintos visos užduotys ir būtų priimta atsakomybė už jas.

Šis asmuo taip pat siūlo, kad sertifikuojant kasdienes patikras dalyvautų B2 kategorijos už išleidimą atsakingi darbuotojai.

(16) **Du asmenys** atmetė APD pateiktą pasiūlymą ir nurodė šias priežastis:

- Pasiūlymu, sumenkinant saugą, palaikomi operatoriai, nes leidžiama užsakyti trečiosioms šalims dar daugiau techninės priežiūros.
- Taip naudojant užsakomąsias paslaugas skatinamos veikti konkrečių darbų srityje besispecializuojančios techninės priežiūros organizacijos, todėl jų už išleidimą atsakingiems darbuotojams yra sunku įgyti žinių apie visą orlaivį ir atitinkamos patirties, o tai yra būtina licencijai gauti.

(17) **Vienas asmuo** pareiškė nesutinkąs su tuo, kad galutinį IEP galėtų išduoti vienas asmuo, net jei toks asmuo niekaip neprisidėjo prie atliktos techninės priežiūros ir net jei kai kurie darbai nepatenka į jo licencijos taikymo sritį.

(18) **Vienas asmuo** išreiškė nuomonę, kad APD pateiktas pasiūlymas nereikalingas, nes visos sritys jau yra reglamentuojamos ir išplėtos tiek, kad jau virto kasdieniu standartiniu pramonės reikalu.

(19) **Vienas asmuo** pastabose pažymėjo, kad šiuo pasiūlymu už orlaivio techninę priežiūrą atsakingi asmenys atleidžiami nuo atsakomybės.

Kiti atsiliepimai:

(20) **Nyderlandų aviacijos technikų asociacija (NVLT)** paklausė, ar į APD pateiktą pasiūlymą jau įtrauktas B2 kategorijos teisių išplėtimas (PPP Nr. 2007-07) 66.A.20 dalies 3 punkte.

Agentūra pažymi, kad šis pakeitimas į APD neįtrauktas, nes Komisija oficialiai jo dar nepriėmė. B2 kategorijos teisių išplėtimas įtrauktas į Nuomonės Nr. 05/2009 priėmimo procesą.

(21) **Vienas asmuo** išreiškė pageidavimą, kad Jungtinės Karalystės CAA vėl imtų organizuoti visaverčius egzaminus žodžiu orlaivį techninės priežiūros licencijai gauti.

Agentūra pažymi, kad pagal galiojančius ES reglamentus tai nėra įmanoma.

(22) **Vienas asmuo** dėl šio APD Nr. 2007-09 klaidingai pateikė pastabą, susijusią su PPP Nr. 2010-09, dėl sąvokų „ranga“ ir „subranga“.

(23) **Vienas asmuo pateikė tokias pastabas:**

- Jis palaiko orlaivio išleidimo būdo suderinimą.
- Jis palaiko kelių išleidimo pažymėjimų koncepciją, nes pagal ją atsakomybė tenka tik darbą tvirtinančiam asmeniui.
- Jis mini, kad vieno išleidimo pažymėjimo koncepcija skatinama išduoti IEP nematant ar nežinant, kas buvo padaryta su orlaiviu, ypač tais atvejais, kai darbai didelės apimties ir sudėtingi, taip pat skatinama, kad techninę priežiūrą atliktų nekvalifikuoti darbuotojai.
- Jis visiškai nesutinka su praktika, pagal kurią daug darbų užbaigia licencijos neturintys įmonės patvirtinti asmenys.