



**Atzinums Nr. 06/2010**

**Eiropas Aviācijas drošības aģentūra**

**2010. gada 29. novembris**

**par iespēju grozīt Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu**

***145. daļa "Vienkārtēja un vairākkārtēja nodošana izmantošanā"***

## I. Vispārējā daļa

1. Ar šo atzinumu Aģentūra paskaidro savu nostāju jautājumā par iespēju grozīt Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003<sup>1</sup> attiecībā uz 145. daļu "Vienkārtēja un vairākkārtēja nodošana izmantošanā". Iemesli, kas rosinājuši sākt noteikumu pieņemšanas procedūru, paskaidroti tālāk tekstā.
2. Šis atzinums pieņemts saskaņā ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (Aģentūra) valdes izstrādāto procedūru<sup>2</sup> Regulas (EK) Nr. 216/2008<sup>3</sup> (Pamatregula) 19. pantā noteiktajā kārtībā.
3. Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 II pielikuma 145.A 50. iedaļas a) punktā noteikts: "Izmantošanas sertifikātu organizācijas vārdā izdod attiecīgi apstiprināts sertificējošais personāls, kad ir pārbaudīts, ka organizācija ir pienācīgi paveikusi visus pasūtītos tehniskās apkopes darbus atbilstoši procedūrām, kas norādītas 145.A.70. iedaļā, ņemot vērā 145.A.45. iedaļā minēto tehniskās apkopes datu pieejamību un lietojamību, un nav neatbilstību, kas nopietni apdraud lidojumu drošību."

Turklāt 145.A.50. iedaļas b) punktā noteikts, ka "izmantošanas sertifikātu izsniedz pirms lidojuma un pēc visu tehniskās apkopes darbu pabeigšanas".

145.A.50. iedaļas b) punktu var interpretēt divējādi.

- **1. interpretācija.** Jābūt vienam izmantošanas sertifikātam, kurā apstiprināti visi pirms lidojuma veiktie tehniskās apkopes darbi [jo 145.A.50. iedaļas b) punktā teikts: "izmantošanas **sertifikātu**"].
  - **2. interpretācija.** Pirms lidojuma veikto tehnisko apkopi var dalīt vēlama skaita vienumos [jo 145.A.50. iedaļas b) punktā noteikts: "...pēc **visu** tehniskās apkopes darbu pabeigšanas"], un par katru tehniskās apkopes vienumu tiek izsniegts atsevišķs izmantošanas sertifikāts.
4. Tā kā Regulā iekļauto formulējumu iespējams interpretēt divējādi, Eiropā izmanto atšķirīgas gaisa kuģa izmantošanas sertifikātu izsniegšanas metodes, tostarp vienkārtēju, vairākkārtēju nodošanu izmantošanā un abu minēto paņēmienu variantus/kombinācijas; katrai no šīm metodēm ir gan priekšrocības, gan trūkumi.
    - **Vienkārtēja nodošana izmantošanā.** Gaisa kuģa izmantošanas sertifikātu izdod viena persona vienai vai vairākām tehniskās apkopes darbībām, šos sertifikātus pienācīgi apstiprina apstiprināts sertificējošais personāls.

---

<sup>1</sup> [Komisijas 2003. gada 20. novembra Regula \(EK\) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu \(OV L 315, 28.11.2003., 1. lpp.\). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas 2010. gada 26. oktobra Regulu \(EK\) Nr. 962/2010 \(OV L 281, 27.10.2010., 78. lpp.\).](#)

<sup>2</sup> [Valdes lēmums par procedūru, ko Aģentūra piemēro, izdodot atzinumus, sertifikātus, specifikācijas un norādījumus. EASA MB 08-2007, 11.06.2007. \("Noteikumu pieņemšanas procedūra"\).](#)

<sup>3</sup> [Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula \(RK\) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu \(EK\) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK \(OV L 79, 19.03.2008., 1. lpp.\) Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu \(EK\) Nr. 1108/2009 \(OV L 309, 24.11.2009., 51. lpp.\).](#)

- Priekšrocības:
  - pilots/pilote saņem vienu izmantošanas sertifikātu, kas apliecina, ka ir veikti visi uzņēmēja pieprasītie tehniskās apkopes darbi;
  - lai nodrošinātu šīs metodes pareizu piemērošanu, pareizi jāaskaņo visi tehniskās apkopes darbi.
- Trūkumi:
  - šajā gadījumā personai (un viņa/viņas organizācijai), kas apstiprina vienkārtēju izmantošanas sertifikātu, jāpārzina visas ar tehniskās apkopes darbiem/apstiprināšanu saistītās darbības jomas;
  - šī persona pilnībā atbild par visiem tehniskās apkopes darbiem;
  - ļoti sarežģīti īstenot, ja tehniskās apkopes procesā iesaistītas vairākas tehniskās apkopes organizācijas.
- **Vairākkārtēja nodošana izmantošanā.** Izdod vairākus — katrai tehniskās apkopes darbībai atsevišķu — izmantošanas sertifikātus.
  - Priekšrocības:
    - katra organizācija un katrs sertificējošais personāls var uzņemties atbildību tikai par tām tehniskās apkopes darbībām, ko tie ir veikuši un apstiprinājuši.
  - Trūkumi:
    - pilots saņem vairākus izmantošanas sertifikātus, tāpēc ir sarežģīti pārbaudīt, vai ir veikti visi uzņēmēja pieprasītie tehniskās apkopes darbi;
    - šādi sertifikāti precīzi nesaskaņo dažādu sertificējošo personālu vai dažādu organizāciju veiktās darbības.

5. Lai risinātu šos jautājumus, Aģentūra izstrādāja noteikumu pieņemšanas darba uzdevumu (Nr. 145.012) un izveidoja projekta izstrādes darba grupu, kurā iekļāva iestāžu, gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla asociāciju un nozares pārstāvjus, kā arī EADA ekspertus.
6. Šīs grupas darba uzdevums tika izklāstīts Darba uzdevuma aprakstā (DU), kas publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē:  
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

Šajā dokumentā konstatēts:

“Lai izsniegtu izmantošanas sertifikātu, Eiropā piemēro divas atšķirīgas metodes: vienkārtēju un vairākkārtēju nodošanu izmantošanā. Šāda kārtība var radīt pārpratumus un, iespējams, draudus drošībai. Tāpēc aviācijas nozares pārstāvji un valstu aviācijas iestādes pieprasīja šo jautājumu precizēt, ja iespējams, atstājot tikai vienu sistēmu.”

7. Tomēr, veicot darba uzdevumu Nr. 145.012, tika secināts, ka nebūtu lietderīgi saglabāt tikai vienu no šīm sistēmām, jo katrai sistēmai ir savas priekšrocības un trūkumi. Labāk šķita izveidot tādu sistēmu, kurā apvienotas abu sistēmu priekšrocības, vienlaikus nodrošinot uzņēmējam un tehniskās apkopes organizācijām tikpat elastīgas iespējas. Šai sistēmai skaidri jāapliecina pilotam, ka visi tehniskās apkopes darbi ir izpildīti un pareizi saskaņoti, precīzi jānosaka atbildības jomas, vienlaikus ļaujot veikt standarta procedūras, piemēram, apstiprināt tehniskās apkopes darbus tādos gadījumos, kad atklātas neatbilstības (proti,

nesagraujošās testēšanas novērtējumos), vai ja gaisa kuģis ir lidojumnederīgā konfigurācijā (proti, ja tam aizsardzības nolūkā nomontēts dzinējs).

Visiem šiem paņēmieniem, papildinot tos ar attiecīgiem līdzekļiem atbilstības panākšanai un norādēm, īstenošanas procesā jānodrošina labāka saskaņošana un jāuzlabo drošība.

## II. Apspriešana

8. Atbilstīgi darba grupas paveiktā darba rezultātiem Aģentūra 2007. gada 28. jūnijā izdeva paziņojumu par grozījuma priekšlikumu *NPA* 2007-09, ko publicēja savā tīmekļa vietnē: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
9. Apspriešanas termiņa (kurā bija iekļauts arī par vienu mēnesi pagarinātais sākotnēji noteiktais trīs mēnešu apspriešanās periods) beigās — 2007. gada 28. oktobrī — Aģentūra saņēma 242 komentārus, ko iesniedza valstu aviācijas iestādes, arodorganizācijas un privāti uzņēmumi.
10. Paziņojuma par grozījuma priekšlikumu ārējās apspriešanas laikā saņemtie komentāri liecināja, ka valstu iestādes un ieinteresētās puses īpaši satrauc paziņojumā par grozījuma priekšlikumu ierosinātās koncepcijas sarežģītība un nevēlamā ietekme.
11. Lai risinātu šos jautājumus, tika izveidota priekšlikuma izvērtēšanas grupa, kur tika iekļauti paziņojuma par grozījuma priekšlikumu sagatavošanu atbildīgās darba grupas locekļi, kā arī EADA Standartizācijas iestādes eksperts un aviācijas nozares eksperts — Eiropas Reģionālo aviosabiedrību asociācijas (*ERA*) pārstāvis. Darba grupas mērķis bija izstrādāt attiecīgu saņemto komentāru analīzes dokumentu — *CRD*.
12. Pēc saņemto komentāru izvērtēšanas grupa nolēma būtiski vienkāršot ierosināto sistēmu, vienlaikus saglabājot darba uzdevumā izvirzītos mērķus. Izvērtēšanas grupa veica šādas izmaiņas:
  - a) Paziņojumā par grozījuma priekšlikumu ierosinātā sistēma, kas paredzēja trīs atsevišķu sertifikātu izdošanu [Tehniskās apkopes apstiprināšanas sertifikāts (*MRC*), Tehniskās apkopes bāzes sertifikāts (*BMRC*) un Izmantošanas sertifikāts (*CRS*)], tika aizstāta ar daudz vienkāršāku sistēmu ar vienu vai vairākiem izmantošanas sertifikātiem un galīgo izmantošanas sertifikātu. Proti:
    1. Izmantošanas sertifikāti (*CRS*).
      - Šos sertifikātus izdotu katra 145. daļā minētā organizācija, kas veic tehniskās apkopes darbus.
      - Šiem sertifikātiem būtu jāapstiprina attiecīgās organizācijas veiktā tehniskā apkope, tāpēc par to izdošanu atbildētu sertificējošais personāls, kas kvalificēts atbilstīgi attiecīgajām kategorijām un tipa/grupas novērtējumam.
      - M daļas G apakšdaļā (Lidojumnederīguma uzturēšanas vadības organizācija) minētā organizācija var izlemt, vai tā vēlas izmantot tehnisko borta žurnālu, kur reģistrē katru paveikto tehniskās apkopes darbu, vai tehnisko borta žurnālu, kur reģistrēti apstiprināti tehniskās apkopes uzdevumi, kas pēc tam nodoti izmantošanā kā izpildīto uzvedumu bloki.
      - Šos sertifikātus varētu izdot arī tajos gadījumos, kad atklātas neatbilstības (proti, D1 klases organizācija, veicot nesagraujošās testēšanas novērtējumu, atklājusi plaisas) vai ja gaisa kuģis ir lidojumnederīgā konfigurācijā (proti, ja

darba procesā aizsardzības nolūkā nepieciešams nomontēt dzinējus), ja vien minētie fakti bijuši pareizi reģistrēti izmantošanas sertifikātā un par tiem paziņots lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijai.

Tomēr visas šīs neatbilstības un lidojumnederīgās konfigurācijas būtu jālabo vai pareizi jāatliek, izdodot attiecīgu izmantošanas sertifikātu.

- Sertificējošajam personālam pilnībā būtu jāatbild par viņu izdotajā izmantošanas sertifikātā iekļautajiem tehniskās apkopes darbiem, kā arī par atliktajiem tehniskās apkopes darbiem.

## 2. Galīgais izmantošanas sertifikāts (Galīgais CRS).

- Bija paredzēts, ka šo sertifikātu izdod 145. daļā minētā organizācija, ko norīkojusi Lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācija.
  - Šim sertifikātam bija jāapstiprina veiktā tehniskā apkope un jāinformē pilots, ka visi lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pieprasītie tehniskās apkopes darbi ir veikti vai pareizi atlikti. Tomēr šis sertifikāts neapstiprināja veiktos vai atliktos tehniskās apkopes darbus, jo šo uzdevumu jau veica minētais izmantošanas sertifikāts. Tāpēc, piemēram, B1 kategorijas sertificējošais personāls, kam atbilstīgi ir tiesības veikt tipa/grupas novērtējumu, varētu izdot galīgo izmantošanas sertifikātu par bāzes un operatīvās tehniskās apkopes laikā veiktajiem darbiem.
  - Tāpēc sertificējošais personāls, kam jāizdod galīgais izmantošanas sertifikāts, pilnībā paļāvās uz sertifikātiem, ko izdevusi katra 145. daļā minētā organizācija, un uz saskaņošanu, kas veikta atbilstīgi Lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas izstrādātajām procedūrām un ievērojot Lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas un 145. daļā minētās organizācijas līguma noteikumus.
- b) Izmantošanas sertifikātā un galīgajā izmantošanas sertifikātā ietvertais apliecinošais paziņojums atbilda jau esošajos noteikumos minētajam paziņojumam.
- c) Paziņojuma par grozījuma priekšlikumu 145.A.50. iedaļā ieviestās norādes, kuru mērķis bija labāk izskaidrot sertifikācijas procesu un sniegt tehniskā borta žurnāla paraugus, tika svītrotas, jo:
1. Jaunierosinātā sistēma bija daudz vienkāršāka, tāpēc nebija vajadzīgas sertifikācijas procesa norādes.
  2. Tagad tehniskā borta žurnāla paraugi kā attiecīgi līdzekļi atbilstības panākšanai tika iekļauti M daļas (Aviācijas uzņēmuma atbildība) M.A.306. iedaļas a) punktā "Attiecīgie līdzekļi atbilstības panākšanai". Turklāt 145.A.50. iedaļā minētie attiecīgie līdzekļi atbilstības panākšanai tagad ietver norādes 145. daļā noteiktajai organizācijai par tehniskā borta žurnāla aizpildīšanu.
- d) Paziņojumā par grozījuma priekšlikumu ieviestais jēdziens "primārā tehniskās apkopes organizācija" tika svītrots. Tā vietā M.A.708. iedaļas b) punkta 7. apakšpunktā un M.A.708. iedaļas b) punkta 7. apakšpunktā pie attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai tika uzsvērts, ka par saskaņošanu arī turpmāk atbild lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācija. Tas tika paskaidrots arī M.A.306. iedaļas a) punkta 3. apakšpunktā "Attiecīgie līdzekļi atbilstības panākšanai".
- e) M.A.306. iedaļas a) punkta 3. apakšpunktā "Attiecīgie līdzekļi atbilstības panākšanai" tika paskaidrots, ka, lai gan 145. daļā minētās organizācijas izdots galīgais izmantošanas sertifikāts apstiprina, ka lidojumderīguma uzturēšanas vadības

organizācijas pieprasītie tehniskās apkopes darbi ir veikti vai pareizi atlikti, tas neaplicina gaisa kuģa lidojumderīgumu attiecīgajā brīdī. Lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijai bija jāatbild tikai par gaisa kuģa lidojumderīgumu un jānodrošina, lai pirms lidojuma tiktu ievērotas visas lidojumderīguma uzturēšanai nepieciešamās prasības. Tāpēc M.A.306. iedaļas a) punkta 3. apakšpunktā tika pieprasīts tehnisko apkopi apliecinošs paziņojums.

- f) Paziņojuma par grozījuma priekšlikumu 145.A.55. iedaļā "Tehniskās apkopes reģistrēšana" ierosinātie grozījumi tika svītroti, lai vienkāršotu sertifikācijas procesu un tāpēc, ka tika svītrots jēdziens "primārā tehniskās apkopes organizācija".
- g) Lai iesaistītajām ieinteresētajām pusēm un kompetentajām iestādēm nodrošinātu pietiekamu pārejas periodu, tika ierosināts, ka jaunajai regulai būtu jāstājas spēkā vienu gadu pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

13. Šos ierosinātos grozījumus un atbildes uz visiem komentāriem, kas tika saņemti paziņojuma par grozījuma priekšlikumu ārējās apspriešanas procesā, Aģentūra 2010. gada 5. augustā publicēja saņemto komentāru analīzes dokumentā CRD 2007-09. Ar šo dokumentu var iepazīties Aģentūras tīmekļa vietnē:

[http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

14. Pēc CRD 2007-09 publicēšanas Aģentūra 2010. gada 30. septembrī Ķelnē rīkoja semināru, lai izskaidrotu šā dokumenta saturu un pirms atbilžu iesniegšanas palīdzētu ieinteresētajām pusēm izprast priekšlikuma būtību. Semināra laikā saņemtajās atbildēs:

- Dažas kompetentās iestādes pieprasīja pagarināt atbildēm uz CRD paredzēto pārdomu periodu, lai iegūtu vairāk laika un iesniegtu pārdomātas atbildes uz seminārā saņemto informāciju. Aģentūra šo priekšlikumu atbalstīja un parasto divu mēnešu ilgo pārdomu periodu pagarināja par trim nedēļām līdz 2010. gada 26. oktobrim.
- Vairākas kompetentās iestādes, tehniskās apkopes organizācijas un aviosabiedrību apvienības tomēr neatbalstīja ierosināto koncepciju, galvenokārt jautājumā par galīgo izmantošanas sertifikātu, jo tās uzskatīja, ka tādējādi aviācijas uzņēmuma/lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pienākumi tiek uzticēti 145. daļā minētajām organizācijām.
- Kļuva skaidrs, ka jāturpina darbs pie aviācijas uzņēmuma/lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pienākumu precizēšanas, ko Aģentūra paredzējusi iekļaut turpmākajā noteikumu pieņemšanas procesā (2011. gadā paredzētais darba uzdevums M.029).

15. Pēc CRD 2007-09 ārējās apspriešanas, kas beidzās 2010. gada 26. oktobrī, Aģentūra saņēma komentārus no:

- piecām kompetentajām iestādēm: Austrijas Transporta ministrijas, Dānijas, Nīderlandes, Zviedrijas un Lielbritānijas Civilās aviācijas administrācijām;
- 11. organizācijām un apvienībām: *Aerlyper*, Starptautiskās gaisa kuģu inženieru apvienības (*AEI*), Nīderlandes Aviācijas tehniķu apvienības (*NVLT*), Eiropas Aviosabiedrību asociācijas (*AEA*), Lielbritānijas Licencēto gaisa kuģu inženieru apvienības (*ALAE*), *Baines Simmons Limited*, Starptautisko gaisa pārvadātāju apvienības (*IACA*), *KLM Engineering & Maintenance*, Nīderlandes Gaisa kuģu apkalpošanas uzņēmuma *Nayak*, Norvēģijas licencēto inženieru savienības (*NFO*) un *Transavia.com*;
- 89 privātpersonām (vairākums — licencēti tehniskās apkopes darbinieki).

Šie komentāri publicēti pielikumā.

### III. Aģentūras atzinuma saturs

#### a) Politiski apsvērumi

16. Šajā atzinumā maksimāli ņemti vērā to daudzu ieinteresēto pušu un valstu iestāžu ierosinājumi, kuras piedalījās apspriešanas procesā un pauda savu nostāju par *CRD*.
17. Attiecīgi Aģentūra vēlas norādīt, ka gaisa kuģu tehniskās apkopes darbinieku un licencētu gaisa kuģu tehniskās apkopes darbinieku (gan apvienību, gan atsevišķu personu) paustā nostāja skaidri atbalstīja *CRD* ierosināto priekšlikumu.
18. Tomēr, lai gan, ņemot vērā vairāku ieinteresēto pušu un kompetento iestāžu negatīvās atsauksmes, *CRD* būtiski tika samazinātas Paziņojumā par grozījuma priekšlikumu noteiktās prasības, saņemtās atsauksmes rāda (skat. šā atzinuma pielikumu), ka vēl aizvien ar priekšlikumu nav apmierinātas vairākas ieinteresētās puses un kompetentās iestādes.
  - Kompetentās iestādes: Lielbritānijas, Nīderlandes, Dānijas un Zviedrijas Civilās aviācijas administrācijas, kā arī Austrijas Transporta ministrija.
  - Aviosabiedrību apvienības: Eiropas Aviosabiedrību asociācija (*AEA*) un Starptautiskā gaisa pārvadātāju asociācija (*IACA*).
  - Aviosabiedrības: *Transavia.com*.
  - Tehniskās apkopes organizācijas: *KLM Engineering & Maintenance* un Nīderlandes Gaisa kuģu apkalpošanas uzņēmums *Nayak*.
  - Apmācības/konsultatīvās organizācijas: *Baines & Simmons Limited*.
  - Dažas privātpersonas.
19. Saņemtajās atsauksmēs uzsvērti vairāki problēmjautājumi.
  - Tiek uzskatīts, ka attiecīgais darba uzdevums nav pareizi pamatots no drošības viedokļa un ka nav nepieciešamības īstenot šo uzdevumu.
  - Tiek uzskatīts, ka šis grozījums būtiski ietekmēs nozari, jo būs jāveic izmaiņas procedūrās un dokumentos, jāveic apmācība.
  - Tiek uzskatīts, ka daži lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pienākumi (galvenokārt saskaņošanas pienākums un galīgā izmantošanas sertifikāta izdošana) būs jāuzņemas tehniskās apkopes organizācijām. Tiek apšaubīts arī galīgā izmantošanas sertifikāta lietderīgums.
  - Bāzes un operatīvās tehniskās apkopes darbiem būs jāizstrādā atsevišķas procedūras.
  - Jāprecizē M daļā ietvertie jautājumi, jo īpaši attiecībā uz:
    - lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pienākumiem un procedūrām;
    - paziņojuma par tehnisko apkopi izdošanu, atjaunināšanu un izplatīšanu;
    - izmantošanas sertifikāta un galīgā izmantošanas sertifikāta un paziņojuma par tehnisko apkopi atšķirībām un to nozīmi gaisa kuģa tehniskās apkopes/lidojumderīguma statusa noteikšanā.



20. Aģentūra uzskata, ka par spīti dažu ieinteresēto pušu un kompetento iestāžu negatīvajai nostājai, noteikumu pieņemšanas procedūra jāveic tādēļ, lai uzlabotu drošību, pat ja nav liecību par negadījumiem, kas tieši saistīti ar šo konkrēto jautājumu. Noteikumu pieņemšanas procedūras iemesls ne vienmēr ir negadījumi — šo procesu var sākt arī tādos gadījumos, kad ieinteresēto pušu un kompetento iestāžu atsauksmes liecina par vienas un tās pašas prasības atšķirīgām interpretācijām, daudzas no kurām ir pretrunā regulatora nolūkam. Šis ir gadījums, kad regulējums ir nepārprotami nekonkrēti formulēts vai trūkst norāžu.
21. Šo konkrēto Darba uzdevumā aprakstīto darba uzdevumu ierosināja ieinteresētās puses un kompetentās iestādes. Turklāt paziņojuma par grozījuma priekšlikumu un saņemto komentāru analīzes dokumenta *CRD* apspriešanas posmā un 2010. gada 30. septembra seminārā saņemtie komentāri, kā arī Aģentūras un kompetento iestāžu diskusijas nesēn notikušajās standartizācijas konferencēs pārliecināja Aģentūru, ka vēl aizvien ir ievērojams skaits nepareizu interpretāciju, kā arī jomas, kur regulējums varētu nebūt pietiekami atbilstīgs vai precīzs attiecībā uz 145. daļu un Lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pienākumiem, kā arī attiecībā uz sertificējošā personāla atbildību par tehniskās apkopes darbu apstiprināšanu.
22. Aģentūra iepazīnās arī ar *AAIB* 2010. gada septembra biļetenu (ko izdevusi Lielbritānijas Gaisa satiksmes negadījumu izmeklēšanas nodaļa *AAIB*), kur izvērtēts 2009. gada 12. janvārī *Boeing 737* reisā *G-EZJK* notikušais nopietnais negadījums. Šo negadījumu izraisīja apstākļi, kas saistīti gan ar aviācijas uzņēmumam atdotu iepriekš iznomātu gaisa kuģi, gan ar to, ka uzņēmējs un bāzes tehniskās apkopes nodrošinātājs bija noslēdzis vairākus līgumus ar trešās puses uzņēmumiem, lai veiktu un uzraudzītu visus saistītos tehniskās apkopes darbus kā atsevišķu darbu kopumus. Papildus šajā *AAIB* biļetenā iekļautajiem ieteikumiem drošības jomā drošības ieteikumā Nr. 2010-072 Aģentūrai ieteikts pārskatīt regulējumu un norādes attiecībā uz *OPS1*, M daļu un 145. daļu, lai nodrošinātu, ka atbilstīgi tiktu risināti sarežģīti, vairāklīmeņu, apakšuzņēmēju veikti tehniskās apkopes un izmantošanas darbi. Minētajā ieteikumā arī uzsvērts, ka visos apakšuzņēmēju līmeņos jāizvērtē vispārējā organizatoriskā struktūra, saskarnes, procedūras, uzdevumi, pienākumi un galvenā personāla kvalifikācija/zināšanas.
23. Minētie fakti apstiprināja Aģentūras nostāju, ka šajā jomā vajadzēja — un vajag — pieņemt noteikumus.
24. Tāpat Aģentūra uzskata, ka jebkurai noteikumu pieņemšanai ir zināma ietekme, kas maksimāli jāsamazina. Gandrīz vienmēr, grozot kādu regulējumu, jāveic izmaiņas procedūrās un dokumentos, taču šo trūkumu mazina noteikumu pieņemšanas rezultātā iegūtās priekšrocības.
25. Saistībā ar šo darba uzdevumu Aģentūra tomēr uzskata, ka saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* ierosinātā versija rada konkrētas priekšrocības.
  - Skaidri noteikti pienākumi.
    - Tehniskās apkopes sertifikācija (izmantošanas sertifikāts): katra 145. daļā minētā organizācija, izdodot izmantošanas sertifikātu, apstiprina un atbild par savu paveikto darbu arī tajos gadījumos, kad šis darbs nav paveikts pilnībā vai gaisa kuģis ir lidojumnederīgā stāvoklī. Šo noteikumu var izstrādāt precīzāk, lai katrs sertificējošais personāls apstiprinātu savu paveikto darbu (izsniegtu savu izmantošanas sertifikātu).

- Gaisa kuģa galīgā nodošana izmantošanā pilotam (galīgais izmantošanas sertifikāts):
  - tikai attiecībā uz lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pieprasīto tehnisko apkopi;
  - izsniedz atbilstīgi izmantošanas sertifikātā apstiprinātajiem tehniskās apkopes darbiem.
- Par gaisa kuģa lidojumderīgumu un saskaņošanas procedūru noteikšanu atbild lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācija.
- Tādējādi iespējams apstiprināt veiktos darbus arī tajos gadījumos, kad atklātas neatbilstības (proti, ja D1 kategorijas organizācija, veicot nesagraujošās testēšanas novērtējumu, atklājusi plaisas) vai arī tad, ja gaisa kuģis ir lidojumnederīgā konfigurācijā (proti, darba procesā aizsardzības nolūkā nepieciešams nomontēt dzinējus).
- Pilots/pilote saņem vienkārtēju izmantošanas sertifikātu (galīgo izmantošanas sertifikātu), kas viņam/viņai apliecina, ka visi uzņēmēja pieprasītie tehniskās apkopes darbi ir veikti.
- Pareizi īstenojot šo metodi, tai jānodrošina visu tehniskās apkopes darbu pareiza saskaņošana.

26. Aģentūra saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* ierosināja arī pārejas pasākumus, lai ieinteresētajām pusēm un kompetentajām iestādēm mazinātu nevēlamo ietekmi.

## **b) Secinājumi**

27. Tāpēc Aģentūra uzskata, ka jāpieņem noteikumi, lai risinātu jautājumu par vienkārtēju un vairākkārtēju nodošanu izmantošanā, un ka *CRD* priekšlikumā šis mērķis ir izvirzīts. Taču Aģentūra, ņemot vērā saņemtos komentārus, atzīst arī to, ka daži punkti tās priekšlikumā jāuzlabo. Turklāt *AAIB* 2010. gada 9. biļetenā publicētais ieteikums drošības jomā Nr. 2010-072 liecina, ka, atrisinot šo darba uzdevumu, iespējams, daži jautājumi paliks neatrisināti. Jā, priekšlikumā nav precīzi noteikti lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pienākumi un to saistība ar gaisa kuģa lidojumderīgumu. Tie noteikti jāprecizē. Tomēr lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pienākumus paredzēts pieņemt noteikumu izstrādes programmā 2011. gadā paredzētajā darba uzdevumā M.029. Tāpēc Aģentūra nolēma apvienot šīs abas savstarpēji saistītās darbības.

## **28. Atbilstīgi minētajiem faktiem Aģentūra pieņem galīgo atzinumu:**

- **slēgt darba uzdevumu Nr. 145.012, šajā posmā neierosinot grozīt attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai vai norādes;**
- **ievērojot *AAIB* 2010. gada septembra biļetenā iekļauto drošības ieteikumu Nr. 2010-072, izmantot darba uzdevumā Nr. 145.012 gūtās priekšrocības un paplašināt 2011. gadā paredzētā darba uzdevuma Nr. M.029 darbības jomu, lai līdztekus risinātu jautājumus saistībā ar:**
  - **lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas un 145. daļā minēto organizāciju pienākumu noteikšanu;**
  - **tehniskās apkopes procedūrām, saskaņošanu, gaisa kuģa nodošanu izmantošanā un lidojumderīguma noteikšanu.**

#### **IV. Regulējuma ietekmes novērtējums**

29. Tā kā šajā atzinumā nav ierosināts grozīt pašreizējo regulējumu vai attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai/norādes, tad tam nav nekādas ietekmes.

Ķelnē, 2010. gada 29. novembrī.

P. GUDŪ (*P. GOUDOU*)  
Izpilddirektors

**PIELIKUMS. Atsauksmes par saņemto komentāru analīzi CRD 2007-09****Atsauksmes, kurās atbalstīti ierosinātie grozījumi**

- (1) **Starptautiskā gaisa kuģu inženieru apvienība (AEI), Nīderlandes Aviācijas tehniķu apvienība (NVLT), Lielbritānijas Licencēto gaisa kuģu inženieru apvienība (ALAE), Norvēģijas licencēto inženieru savienība (NFO) un 75 no 89 privātpersonām (vairākums – licencēti tehniskās apkopes darbinieki)** atbalsta saņemto komentāru analīzes dokumentā CRD 2007-09 ierosināto priekšlikumu. Viņi uzskata, ka:
- priekšlikumā novērsta pašreizējā regulējuma nenoteiktība un nodrošināta sertifikācijas procedūru saskaņošana, jo šobrīd, kad palielinās līgumorganizācijām un trešajām pusēm uzticēto tehniskās apkopes darbu apjoms, saskaņošana ir ārkārtīgi svarīga;
  - priekšlikumā skaidri noteikti pienākumi;
  - priekšlikums neskar lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas uzraudzības pienākumu;
  - lidojuma apkalpes locekļiem būs skaidri redzams gaisa kuģa tehniskās apkopes statuss;
  - šis priekšlikums uzlabos drošību.

**Atsauksmes, kurās pieprasīts nedaudz koriģēt ierosinātos grozījumus**

- (2) **Nīderlandes Aviācijas tehniķu apvienība (NVLT)** papildus dažiem nenozīmīgiem grozījumiem formulējumā ierosināja:
- attiecīgo līdzekļu atbilstības panākšanai 145.A.50. iedaļas b) punkta 1. apakšpunktā precizēt, ka, pēc tehniskās apkopes darbu veikšanas izdodot galīgo izmantošanas sertifikātu, gaisa kuģim jābūt "gatavam nodošanai izmantošanā";
  - sertificējošajam personālam, kas izdod galīgo izmantošanas sertifikātu, nevis tikai jāpārbauda, vai ir izdots attiecīgais izmantošanas sertifikāts, bet gan jānodrošina, lai visas tehniskās apkopes procesā konstatētās neatbilstības labotu un/vai atliktu pareizi apstiprinātas personas;
  - 145.A.50. iedaļas b) punktā precizēt frāzi "visi uzņēmēja pieprasītie tehniskās apkopes darbi ir pabeigti vai pareizi atlikti";
  - precizēt attiecīgo līdzekļu atbilstības panākšanai 145.A.65. iedaļas b) punkta 3. apakšpunktā minētā jēdziena "apstiprināt" nozīmi.
- (3) **Starptautiskā gaisa kuģu inženieru apvienība (AEI), Lielbritānijas Licencēto gaisa kuģu inženieru apvienība (ALAE) un vairākas privātpersonas** pieprasīja pilnīgi skaidri noteikt, ka A kategorijas tiesības neietver "sistēmas defektu novēršanu".

Aģentūra norāda, ka šis jautājums risināts darba uzdevumā Nr. 66.006 un atzinumā Nr. 05/2009.

- (4) **Aerlyper** pieprasīja precizēt tehniskās apkopes organizācijām un 66. daļā minēto licenču turētājiem galīgā izmantošanas sertifikāta izsniegšanai nepieciešamos novērtējumus.
- (5) **Viena privātpersona** pieprasīja, lai tiktu paplašināta iespēja ļaut pēc galīgā izmantošanas sertifikāta izdošanas veikt "ikdienas vai līdzvērtīgu pārbaudi", lai katrā *MRB/MPD* iekļautu arī darbus līdz pat septiņām dienām.

### **Atsauksmes, kurās neatbalsta ierosinātos grozījumus**

- (6) **Eiropas Aviosabiedrību asociācija (AEA) un KLM Engineering & Maintenance** pilnībā noraidīja ne vien paziņojumu par grozījuma priekšlikumu, bet arī saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* izvirzīto priekšlikumu, jo:
  - lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācija daudz labāk nekā 145. daļā minētā organizācija ir piemērota veikt ar gaisa kuģa nodošanu izmantošanā saistītos pienākumus;
  - ierosinātie grozījumi, lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pienākumus uzticot 145. daļā minētajai organizācijai, ir pretrunā pašreizējā regulējumā noteiktajiem jau pārbaudītiem principiem;
  - ierosinātajā galīgajā izmantošanas sertifikātā iekļauti paziņojumi par izmantošanas sertifikātu un lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas citai tehniskās apkopes organizācijai uzdoto tehniskās apkopes darbu pabeigtību, kas, viņuprāt, ir lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pienākums un tiesības;
  - priekšlikums neļauj A kategorijas sertificējošajam personālam apstiprināt galīgo izmantošanas sertifikātu, ja tehniskās apkopes procesā ir iesaistītas citas personas;
  - nav nepārprotami konstatēts apdraudējums drošībai, un priekšrocības drošības jomā ir pārvērtētas; izmaiņas radīs risku pārejas periodā;
  - nav pienācīgi novērtēta priekšlikuma ekonomiskā ietekme uz 145. daļā minētajām organizācijām, tostarp apmācības un procedūras grozījumu un tehniskā borta žurnāla dēļ.

*AEA un KLM* ierosina, ka, ja apstiprināsies pašreizējā regulējuma radītais risks, EADA jāizvērtē M daļas darbības jomā iekļautās procedūras un 145. daļa jāatstāj negrozīta.

- (7) **Starptautiskā gaisa pārvadātāju asociācija – IACA** noraidīja saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* izvirzīto priekšlikumu, jo:
  - nepiekrīt, ka pašreizējās sistēmas standartizācijas trūkums rada papildu problēmas drošības jomā;
  - priekšlikuma pozitīvā ietekme uz drošību ir tikusi nepamatoti pārvērtēta un nav attaisnojusies;
  - galīgais izmantošanas sertifikāts, iespējams, organizācijām un iestādēm radīs ar drošību saistītas problēmas;
  - galīgais izmantošanas sertifikāts nav nepieciešams, jo:

- ja gaisa kuģa tehnisko apkopi veic tikai 145. daļā minētā organizācija, tā var izdot izmantošanas sertifikātu katram darbam vai darbu grupai; galu galā, 145. daļā minētā organizācija varētu izdot vienkārtēju izmantošanas sertifikātu visam tehniskās apkopes darbam, ko tā veikusi un saskaņojusi atbilstīgi lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas darba uzdevumā noteiktajām prasībām, — šāda prakse nav jauna un ir vispārpieņemta;
- ja 145. daļā minētā organizācija noslēgusi apakšuzņēmēju līgumus ar citām 145. daļā minētajām organizācijām, šī 145. daļā minētā organizācija varētu pieņemt lēmumu izdot vienkārtēju izmantošanas sertifikātu visiem tehniskās apkopes darbiem, ko tā veikusi un saskaņojusi atbilstīgi lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas darba uzdevumā noteiktajām prasībām, — šāda prakse nav jauna un ir vispārpieņemta;
- ja lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācija noslēgusi līgumu ar vairākām 145. daļā minētajām organizācijām, par galīgā izmantošanas sertifikāta izsniegšanu atbild nevis lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācija, bet gan 145. daļā minētā organizācija;
- no pilota viedokļa raugoties, galīgais izmantošanas sertifikāts nesniedz patiesu pārskatu par tehniskās apkopes darbu izpildi, jo jebkurā gadījumā pilotam jāpārbauda tehniskās apkopes paziņojumi saistībā ar plānotu un neplānotu tehnisko apkopi, atliktiem darbiem u.c.;
- tam būs nevēlama ietekme, jo būs vajadzīgas jaunas pašraksturojuma rokasgrāmatas, procedūras, darba norādes, apmācības, tehniskie borta žurnāli, līgumi;
- tas ietekmēs nozari sociālā un kultūras ziņā.

#### IACA ierosina:

- saglabāt gan iespēju izsniegt vienu izmantošanas sertifikātu, gan iespēju izsniegt vairākus izmantošanas sertifikātus;
- neievieš galīgā izmantošanas sertifikāta koncepciju;
- ja EADA vēl aizvien uzskata, ka vienkārtēja nodošana izmantošanā ir nepieciešama gadījumos, kad lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācija noslēgusi līgumus ar vairākām 145. daļā minētajām organizācijām, šo dokumentu nevajadzētu dēvēt par "izmantošanas sertifikātu", bet gan par "kopsavilkuma veidlapu".

#### (8) **Nīderlandes gaisa kuģu apkalpošanas uzņēmums *Nayak*** noraidīja saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* izvirzīto priekšlikumu, jo:

- nav pamatota iemesla grozīt attiecīgo regulējumu un ir maz ticams, ka šis priekšlikums uzlabos lidojumdrošību;
- lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pienākumus paredzēts uzticēt 145. daļā minētajai organizācijai; par galīgā izmantošanas sertifikāta izdošanu jāatbild lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijai;
- galīgais izmantošanas sertifikāts ir administratīvs dokuments, un tas būtu jādēvē par "paziņojumu par tehnisko apkopi" vai "galīgo administratīvo dokumentu";
- galīgais izmantošanas sertifikāts jāizsniedz par visiem bāzes un operatīvās tehniskās apkopes darbiem, tomēr *Nayak* uzskata, ka jāizšķir operatīvā tehniskā apkope un bāzes tehniskā apkope;

- līdzīgi kā B un C kategorijas sertificējošajam personālam arī A kategorijas sertificējošajam personālam neatkarīgi no tehniskās apkopes darbu jomas jāļauj izsniegt galīgais izmantošanas sertifikāts, jo tas ir administratīvs pienākums.

Nīderlandes gaisa kuģu apkalpošanas uzņēmums *Nayak* iesaka pilnībā anulēt ierosinātos grozījumus.

(9) **Transavia.com** noraidīja saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* izvirzīto priekšlikumu, jo:

- tas nav pamatots;
- ir pārvērtēta pozitīvā ietekme uz drošību;
- priekšlikums ierobežo pienākumus;
- uzņēmējiem, kas noslēguši līgumu tikai ar vienu no 145. daļā minētajām organizācijām, galīgais izmantošanas sertifikāts nav vajadzīgs;
- tam būs nevēlama ietekme, jo būs vajadzīgas jaunas pašraksturojuma rokasgrāmatas, procedūras, darba norādes, apmācības, tehniskie borta žurnāli, līgumi;
- valstu iestādes un nozari tas ietekmēs sociālā un kultūras ziņā.

(10) **Baines Simmons Limited** noraidīja saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* izvirzīto priekšlikumu, jo:

- priekšlikumā lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas tehniskās apkopes darbu saskaņošanas pienākumus paredzēts uzticēt 145. daļā minētajai organizācijai;
- priekšlikumā iekļauti divi atšķirīgi izmantošanas sertifikātu veidi (izmantošanas sertifikāts un galīgais izmantošanas sertifikāts), kas formulēti vienādi;
- pašreizējā regulējumā nepārprotami ir manāma nenoteiktība saistībā ar M daļu un 145. daļu, jo saskaņā ar to tehniskās apkopes organizācija "gaisa kuģi nodod izmantošanai", ņemot vērā atsevišķus darbus, bet tas nebūt neapstiprina gaisa kuģa lidojumderīgumu.

*Baines & Simmons Limited* ierosina:

- EADA jācenšas izstrādāt regulējums/attiecīgi līdzekļi atbilstības panākšanai M.A.306 iedaļas a) punkta 3. apakšpunktā minētajam "paziņojumam par tehnisko apkopi", jo īpaši attiecībā uz tā atjaunināšanu ne tikai saistībā ar bāzes tehnisko apkopi, bet arī ar katru tehniskās apkopes posmu, un laicīgu izplatīšanu;
- EADA jāatrunā īpašnieki/aviācijas uzņēmumi no sarežģītu tehniskās apkopes pasākumu noteikšanas līgumos, jo šāda rīcība, iespējams, varētu radīt sarežģījumus, pilotam sastopoties ar vairākām 145. daļā minētām organizācijām, jo īpaši operatīvās tehniskās apkopes gadījumā, kas tiek veikta organizācijas operatīvās tehniskās apkopes stacijā;
- ja EADA vēl aizvien vēlas divus atšķirīgus izmantošanas sertifikātus, tad tiem jābūt patiešām atšķirīgiem, izšķirot "tehniskās apkopes darbu apstiprināšanu" un "nodošanu izmantošanā";
- izstrādāt atbilstīgāku "tehniskās apkopes apstiprināšanu" 145. daļas nozīmē un "lidojumderīgumu nodošanai izmantošanā", kas pienācīgāk noteikts M daļā.

(11) **Nīderlandes Civilās aviācijas administrācija, Austrijas Transporta ministrija un Valters Geskijs (Walter Gessky) (EADA komitejas Austrijas loceklis)** papildus tam, ka ieteica paziņojumu par grozījuma priekšlikumu noraidīt pilnībā vai ierobežot attiecībā uz attiecīgiem līdzekļiem atbilstības panākšanai/norādēm, noraidīja arī saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* izvirzīto priekšlikumu, jo:

- tā kā tas saistīts ar milzīgu birokrātisko un administratīvo slogu nozarei, tad pozitīvā ietekme ir ļoti niecīga;
- galīgais izmantošanas sertifikāts mazina pašreizējo lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas un 145. daļā minēto organizāciju pienākumu sadalījumu — jo īpaši tehniskās apkopes darbu saskaņošanas jomā; lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pienākumi uzticēti 145. daļā minētajai organizācijai;
- pilotam/pilotei rodas nepareizs priekšstats par drošību, jo viņš/viņa ne vienmēr zina (vai viņam/viņai jāzina), kādi tehniskās apkopes darbi bija jāveic;
- ja gaisa kuģis nav iesaistīts gaisa komercpārvadājumos, priekšlikumā ieteiktā sistēma varētu mulsināt pilotu — īpaši tajos gadījumos, kad tehnisko apkopi ir veikusi gan 145. daļā minētā organizācija, gan F apakšdaļā minētā organizācija; tādā gadījumā ne vienmēr būs izsniegts galīgais izmantošanas sertifikāts.

Nīderlandes Civilās aviācijas administrācija, Austrijas Transporta ministrija un Valters Geskijs ierosina grozījumus neveikt.

(12) **Dānijas Civilās aviācijas administrācija** papildus tam, ka ieteica paziņojumu par grozījuma priekšlikumu noraidīt pilnībā vai ierobežot attiecībā uz attiecīgiem līdzekļiem atbilstības panākšanai/norādēm, noraidīja arī saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* izvirzīto priekšlikumu, jo:

- priekšlikums nevis precizē pašreizējo sistēmu, bet gan sarežģī to vēl vairāk;
- tā kā tas saistīts ar milzīgu birokrātisko un administratīvo slogu nozarei, tad pozitīvā ietekme ir ļoti niecīga; būs vajadzīgas gan jaunas procedūras un dokumenti, gan daudz pūļu būs jāvelta ieviešanai organizācijās;
- galīgais izmantošanas sertifikāts mazina pašreizējo lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas un 145. daļā minēto organizāciju pienākumu sadalījumu — jo īpaši tehniskās apkopes darbu saskaņošanas jomā; lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pienākumi uzticēti 145. daļā minētajai organizācijai;
- izmantošanas sertifikāts bez galīgā izmantošanas sertifikāta varētu pilotam/pilotei radīt iespaidu, ka gaisa kuģis ir lidojumam sagatavots.

Dānijas Civilās aviācijas administrācija ierosina tikai pārskatīt attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai/norādes, lai precizētu izmantošanas sertifikāta ieviešanu.

(13) **Zviedrijas Civilās aviācijas administrācija** noraidīja saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* izvirzīto priekšlikumu, jo:

- priekšlikumā nodošana izmantošanā padarīta daudz problemātiskāka, nekā tā patiesībā ir, tā kļuvusi sarežģītāka un ieviesti atšķirīgi varianti;
- visiem uzņēmējiem, pat ja tie vienlaikus izmanto tikai vienas tehniskās apkopes organizācijas pakalpojumus, jāizstrādā sava tehniskā borta žurnāla un tehniskās apkopes apstiprināšanas sistēma (izmantošanas sertifikāts);



- visiem uzņēmējiem jāmaina sava tehnisko borta žurnālu sistēma, jo daži izstrādājuši kādu citu sistēmu;
- visām tehniskās apkopes organizācijām jāizstrādā procedūras un jāapmāca darbinieki; tādējādi palielinās izmaksas, bet nepaaugstinās drošības līmenis;
- ja kādas lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas/uzņēmēji, veicot vienu tehniskās apkopes pasākumu, vēlas izmantot vairāk nekā vienas tehniskās apkopes organizācijas pakalpojumus, tiem jāuzņemas pilnīga atbildība; šodien juridiskā sistēma piedāvā pietiekami plašas iespējas, lai viena pasākuma veikšanai izmantotu vairāk par vienu tehniskās apkopes organizāciju;
- šobrīd precīzā lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas un 145. daļā minētās organizācijas pienākumu sadale tiks mazināta; tas ir pretrunā "precīza darbuzdevuma" koncepcijai;
- izvirzītajai 145. daļā minētajai organizācijai būs sarežģīti koordinēt tehnisko apkopi, jo tā neizprātis/nepieklūs citiem tehniskās apkopes līgumiem;
- vairākumam sertificējošā personāla darbinieku būs jāveic daudz nevajadzīgu apstiprināšanu, kas radīs neskaidrību attiecībā uz to, ko viņi apstiprina; mazināsies šo apstiprinājumu vērtība un mērķis;
- 145. daļā minētajai organizācijai, kura veic tehnisko apkopi gaisa kuģiem, kas iesaistīti un kas nav iesaistīti gaisa komercpārvadājumos, būs vajadzīgas divas tehniskās apkopes apstiprināšanas sistēmas;
- nav skaidrs, kā koordinēt tehnisko apkopi, ja neatkarīga lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācija būs noslēgusi līgumus ar M.A.201. iedaļas i) punkta noteikumiem atbilstīgu uzņēmēju un ja uzņēmējam būs līgumi ar 145. daļā un F apakšdaļā minētajām tehniskās apkopes organizācijām;
- nav skaidrs, kā apstiprināt veikto tehnisko apkopi, ja M.A.201. iedaļas i) punkta noteikumiem atbilstīgs uzņēmējs, kas izmanto tehniskā borta žurnāla sistēmu ar izmantošanas sertifikātu un galīgo izmantošanas sertifikātu, būs noslēdzis līgumus ar 145. daļā un F apakšdaļā minētajām tehniskās apkopes organizācijām.

Zviedrijas Civilās aviācijas administrācija ierosina M.A.708. iedaļā tikai precizēt lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas/aviācijas uzņēmuma pienākumus.

(14) **Lielbritānijas Civilās aviācijas administrācija** neatbalsta saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* izvirzīto priekšlikumu, jo:

- Lielbritānijas Civilās aviācijas administrācija šajā jomā nekonstatē nekādas drošības problēmas, ko Aģentūrai vajadzētu risināt;
- priekšlikums sarežģī 145. daļā minēto organizāciju darba praksi, radot nevajadzīgu birokrātiju un neskaidras priekšrocības drošības jomā;
- tas sarežģī lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas un 145. daļā minētās organizācijas attiecības un padara neskaidrus to pienākumus;
- paziņojumam, ko iekļauj galīgajā izmantošanas sertifikātā, saskaņā ar 145.A.50. iedaļā minētajiem noteikumiem nav jābūt izmantošanas sertifikātam, jo tā izdošana ir administratīvs pienākums, kas neatbilst Regulas (EK) Nr. 2042/2003 2. pantā noteiktajai tehniskās apkopes definīcijai;

- priekšlikums neļauj A kategorijas sertificējošajam personālam apstiprināt galīgo izmantošanas sertifikātu, ja tehniskās apkopes procesā ir iesaistītas citas personas; Lielbritānijas Civilās aviācijas administrācija ierosina izšķirt plānoto operatīvo tehnisko apkopi un vienkāršu neatbilstību novēršanu, šādā gadījumā ļaujot galīgo izmantošanas sertifikātu izdot A kategorijas sertificējošajam personālam arī tad, ja šo darbu veikušas citas personas;
- Lielbritānijas Civilās aviācijas administrācija neatbalsta, ka B, C un D kategorijas novērtējuma organizācijas, kas veic darbu ar gaisa kuģi, var izdot gaisa kuģa izmantošanas sertifikātu, un uzskata, ka jāizmanto veidlapa Nr. 1;
- Attiecīgo līdzekļu atbilstības panākšanai 145.A.50. iedaļā iekļautie tehniskā borta žurnāla paraugi nav pietiekami precīzi, jo tajos nav, piemēram, atsauces uz sērijveida sastāvdaļu detaļām; tas varētu rezultēties ar uzskatu, ka piemēros iekļautie lauki ir pietiekami.

(15) **Viena privātpersona** noraidīja saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* izvirzīto priekšlikumu, jo:

- priekšlikumā iekļauti divi atšķirīgi izmantošanas sertifikātu veidi (izmantošanas sertifikāts un galīgais izmantošanas sertifikāts), kas formulēti vienādi;
- persona, kas apstiprina galīgo izmantošanas sertifikātu, neatbild par citos izmantošanas sertifikātos reģistrētajiem darbiem;
- šī persona saredz neatbilstības apstākli, ka pēc galīgā izmantošanas sertifikāta izdošanas ikdienas pārbaudi ir atļauts apstiprināt, neizdodot citu galīgo izmantošanas sertifikātu.

Šī persona ierosina vienu no šiem variantiem:

- atcelt galīgo izmantošanas sertifikātu un aizstāt to ar paziņojumu tehniskajā borta žurnālā, lai tehnisko apkopi veiktu un/vai atliktu atbilstīgi licencēts/pilnvarots/apstiprināts personāls un gaisa kuģis būtu lidojumdrošs; jāpietiek ar vienu izmantošanas sertifikāta paziņojumu, kur ir divi paraksti (B1 un B2);
- ja saglabā galīgo izmantošanas sertifikātu, tad būtu vajadzīgi divu personu (B1 un B2) paraksti, kas sertificētu visus darbus un uzņemtos par tiem atbildību.

Vēl šī persona ierosina B2 kategorijas sertificējošo personālu iesaistīt ikdienas pārbaudes sertificēšanas procesā.

(16) **Divas privātpersonas** noraidīja saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* izvirzīto priekšlikumu, jo:

- šis priekšlikums atbalsta uzņēmējus uz drošības rēķina, ļaujot tehniskās apkopes darbu veikšanai piesaistīt līgumdarbiniekus;
- šādi līgumdarbi veicina tehniskās apkopes organizāciju, kas specializējusies konkrētu darbu veikšanai, pastāvēšanu, tādējādi liedzot sertificējošam personālam apgūt licences iegūšanai nepieciešamās zināšanas par visu gaisa kuģi.

(17) **Viena privātpersona** pauda neapmierinātību ar to, ka galīgo izmantošanas sertifikātu izdod viena persona, pat ja šī persona nav iesaistījies tehniskās apkopes procesā un pat ja daži no darbiem nav iekļauti viņa/viņas licences darbības jomā.

- (18) **Viena privātpersona** pauda uzskatu, ka saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* izvirzītais priekšlikums nav nepieciešams, jo visas jomas jau ir aptvertas un izstrādātas līdz tādām līmenim, kas atbilst nozares ikdienas standarta procedūrai.
- (19) **Viena privātpersona** norādīja, ka priekšlikums mazina to personu atbildības līmeni, kas atbild par gaisa kuģa tehnisko apkopi.

### **Citas atsauksmes**

- (20) **Nīderlandes Aviācijas tehniķu apvienība (NVLT)** vēlējās zināt, vai saņemto komentāru analīzes dokumentā *CRD* izvirzītajā priekšlikumā iekļauta 66.A.20. iedaļas 3. punktā minēto B2 kategorijas tiesību paplašināšana (paziņojums par grozījuma priekšlikumu Nr. 2007-07).  
Aģentūra norāda, ka saņemto komentāru analīzes dokumentā šis grozījums nav iekļauts, jo Komisija līdz šim to vēl nav pieņēmusi. B2 kategorijas tiesību paplašināšana ir iekļauta atzinuma Nr. 05/2009 pieņemšanas procesā.
- (21) **Viena privātpersona** pieprasīja, lai Lielbritānijas Civilās aviācijas administrācija pilnībā atjaunotu mutisko eksāmenu gaisa kuģa tehniskās apkopes licences saņemšanai.  
Aģentūra norāda, ka saskaņā ar šobrīd spēkā esošajiem ES tiesību aktu noteikumiem tas nav iespējams.
- (22) **Viena privātpersona** kļūdas pēc par šo *CRD* 2007-09 iesniedza komentāru saistībā ar jēdzieniem "līgumu noslēgšana" un "apakšuzņēmēji", kas attiecās uz paziņojumu par grozījuma priekšlikumu *NPA* 2010-09.

(23) **Viena privātpersona iesniedza šādu komentāru:**

- viņš atbalsta veidu, kā tiek saskaņota gaisa kuģa nodošana izmantošanā;
- viņš atbalsta vairākkārtējās nodošanas izmantošanai koncepciju, jo tādējādi par visu atbild tikai persona, kas sertificē paveikto darbu;
- viņš uzskata, ka vienkārtējās nodošanas izmantošanā koncepcija veicina izmantošanas sertifikātu izsniegšanu, neredzot un nezinot, kādi darbi veikti gaisa kuģim — jo īpaši lielāku un sarežģītāku darbu gadījumā, un ka tas arī veicina nekvalificēta darbaspēka izmantošanu tehniskās apkopes procesā;
- viņš pilnībā protestē pret praksi, kad daudzus darbus sertificē uzņēmuma apstiprinātas personas, kam nav licences.