



AVIZUL nr. 06/2010

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 29 noiembrie 2010

**privind oportunitatea de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 al
Comisiei privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și
dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții
în domeniu**

***„Certificatul de punere în circulație simplă sau multiplă
conform cu partea 145”***

I. Generalități

1. Scopul prezentului aviz este acela de a clarifica poziția Agenției cu privire la oportunitatea modificării Regulamentului (CE) nr. 2042/2003¹ al Comisiei în ceea ce privește eliberarea „Certificatului de punere în circulație simplă sau multiplă conform cu partea 145”. Motivele acestei activități de reglementare sunt descrise mai jos.
2. Prezentul aviz se adoptă cu respectarea procedurii specificate de Consiliul de administrație al agenției², în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008³ (regulamentul de bază).
3. Punctul 145.A.50 litera (a) din anexa II la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei prevede: „Un certificat de dare în exploatare este eliberat, în numele întreprinderii, de personalul autorizat în mod corespunzător pentru certificare, în cazul în care s-a verificat că întreaga întreținere comandată a fost corect efectuată de întreprindere, în conformitate cu procedurile specificate în 145.A.70, ținând cont de disponibilitatea și de utilizarea datelor privind întreținerea specificate în 145.A.45 și că nu există neconformități cunoscute care să reprezinte un risc major pentru siguranța zborului.”

Mai mult, punctul 145.A.50 litera (b) prevede că „Un certificat de dare în exploatare este eliberat înaintea zborului, cu ocazia încheierii oricăror lucrări de întreținere”.

Din exprimarea de la punctul 145.A.50 litera (b) se pot desprinde următoarele interpretări:

- **Interpretarea 1:** Trebuie să existe un singur certificat de dare în exploatare, care să cuprindă toate operațiunile de întreținere executate înainte de zbor [având în vedere că punctul 145.A.50 litera (b) prevede că „Un certificat de dare în exploatare ...”].
 - **Interpretarea 2:** Operațiunile de întreținere înainte de zbor pot fi împărțite în oricâte lucrări de întreținere se dorește [având în vedere că, la punctul 145.A.50 litera (b), se spune „...cu ocazia încheierii **oricăror** lucrări de întreținere”] și, pentru fiecare dintre aceste lucrări, se eliberează un certificat de dare în exploatare.
4. Această ambiguitate a regulamentului a dus la apariția în Europa a mai multor metode de punere în circulație a unei aeronave, inclusiv punerea în circulație simplă sau multiplă și variante/combinatii ale ambelor, fiecare cu propriile avantaje și dezavantaje, care pot fi rezumate după cum urmează:

¹ Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 315, 28.11.2003, p. 1). Regulamentul astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 962/2010 al Comisiei din 26 octombrie 2010 (JO L 281, 24.11.2009, p. 78).

² Decizia Consiliului de administrație privind procedura care trebuie aplicată de către Agenție în vederea eliberării de avize, certificate, specificații și materiale de îndrumare. EASA MB 08-2007 din 11.06.2007 („Procedura de reglementare”).

³ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p. 1). Regulamentul astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

- **Punerea simplă în circulație:** Certificatul de dare în exploatare a aeronavei se eliberează de către o singură persoană, în urma uneia sau a mai multor lucrări de întreținere, care au fost aprobate de către personalul autorizat.
 - Avantaje:
 - Pilotul primește un certificat de punere simplă în circulație prin care este asigurat că toate lucrările de întreținere solicitate de către operator au fost executate.
 - Dacă se pune în aplicare corect, ar trebui să asigure faptul că lucrările de întreținere s-au desfășurat corect.
 - Dezavantaje:
 - Presupune ca persoana care semnează certificatul de punere simplă în circulație (și întreținerea acesteia) trebuie să aibă în domeniul său de activitate/autorizația sa toate sarcinile cuprinse în certificatul de punere în circulație.
 - Întreaga responsabilitate pentru toate lucrările de întreținere aparține respectivei persoane.
 - Foarte dificil de pus în aplicare, dacă la o lucrare de întreținere participă mai multe organizații.
 - **Punerea multiplă în circulație:** Se eliberează mai multe certificate de dare în exploatare, fiecare pentru anumite sarcini de întreținere.
 - Avantaje:
 - Fiecare întreprindere și personalul autorizat pentru certificare își pot asuma responsabilitatea doar pentru sarcinile de întreținere pe care le-au executat și le-au certificat.
 - Dezavantaje:
 - Pilotul primește mai multe certificate de dare în exploatare, ceea ce face mai dificil de verificat execuția tuturor lucrărilor de întreținere solicitate de către operator.
 - Acestea nu se referă cu claritate la activitățile de coordonare necesare între diferitele persoane autorizate pentru certificare sau între diferitele întreprinderi.
5. Pentru a rezolva aceste probleme, Agenția a creat o sarcină de reglementare (145.012) și s-a format un grup de redactare compus din reprezentanți ai tuturor autorităților, asociațiilor personalului de întreținere a aeronavelor, reprezentanți ai industriei și experți ai EASA.
6. Sarcina grupului a fost descrisă în termenii de referință corespunzător (TdR), dați publicității de către agenție la adresa:
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

Documentul prevede că:

„În Europa coexistă două sisteme de dare în exploatare: punere simplă sau multiplă în circulație. Acest lucru poate crea neînțelegeri și posibile probleme privind siguranța. De

aceea, s-a solicitat de către industrie și autoritățile aeronautice naționale clarificarea acestui aspect astfel încât, dacă este posibil, să rămână un singur sistem”.

7. Cu toate acestea, activitatea legată de sarcina 145.012 a dus la concluzia că reținerea unui singur sistem nu este corectă, deoarece fiecare dintre ele are propriile avantaje și dezavantaje. Este mai bine să se creeze un sistem care să beneficieze de avantajele ambelor metode, asigurând, în același timp, flexibilitate pentru operator și pentru întreprinderile de întreținere. Acest sistem trebuie să ofere pilotului siguranță și să-l informeze că toate sarcinile au fost efectuate și coordonate corespunzător, trebuie să prevadă un set de responsabilități clare și, în același timp, trebuie să permită practici tipice precum certificarea lucrărilor de întreținere, dacă sunt descoperite defecțiuni (adică inspecții nedistructive) sau dacă aeronava este lăsată cu o configurație necertificată (adică cu un motor demontat pentru conservare).

Toate acestea, completate cu suficient material AMC/GM, trebuie să asigure o mai mare armonizare la punerea în aplicare și îmbunătățirea siguranței.

II. Consultare

8. Pe baza contribuției grupului de redactare, Agenția a emis NPA 2007-09 la data de 28 iunie 2007 și l-a făcut public la adresa: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
9. Până la termenul din 27 octombrie 2007 (care a cuprins și o lună de prelungire față de perioada inițială de consultări de 3 luni), Agenția primise 242 de observații din partea autorităților aeronautice naționale, organizațiilor profesionale și companiilor private.
10. Observațiile primite prin consultarea externă a NPA au arătat o preocupare semnificativă a autorităților naționale și a părților interesate legată de complexitatea și implicațiile conceptului propus în NPA.
11. Pentru a rezolva aceste probleme, s-a format un grup de analiză compus din membrii grupului de lucru care s-a ocupat de redactarea NPA plus un expert de la Departamentul de standardizare (EASA) și un expert din industrie reprezentând Asociația Companiilor Aeriene Regionale Europene (ERA). Obiectivul a fost de a pregăti un CRD corespunzător (Document de răspuns la observații).
12. După analiza observațiilor, grupul de analiză a decis simplificarea considerabilă a conceptului propus, păstrându-se în același timp obiectivele sarcinii. Modificările pot fi rezumate după cum urmează:
 - a. Conceptul propus în NPA, care s-a bazat pe eliberarea a trei certificate diferite [Atestat de întreținere (MRC), Atestat de întreținere de bază (BMRC), și Certificat de dare în exploatare (CRS)], a fost înlocuit cu un concept mult simplificat bazat pe eliberarea unuia sau mai multor certificate de dare în exploatare și a unui certificat final de dare în exploatare. În particular:
 1. Certificate de dare în exploatare (CRS):
 - Au fost eliberate de către fiecare întreprindere conformă cu partea 145 care participă la operațiuni de întreținere.
 - Scopul acestora a fost de a certifica lucrările de întreținere executate de respectiva întreprindere și, drept consecință, a fost necesară eliberarea lor

de către personalul autorizat pentru certificare titular al categoriilor de licențe corespunzătoare și al calificărilor de tip și de grupă.

- Întreprinderea conformă cu capitolul G din partea M (CAMO) poate decide dacă preferă să utilizeze un jurnal tehnic în care fiecare lucrare este certificată sau un jurnal tehnic în care lucrările sunt contrasemnate și apoi sunt certificate ca set de sarcini.
- Pot fi eliberate chiar dacă s-au constatat neconformități (adică inspecția nedistructivă efectuată de o întreprindere cotate D1, cu ocazia căreia se constată fisuri) sau chiar dacă aeronava a fost lăsată într-o stare proastă de navigabilitate (cu alte cuvinte, comanda de lucrări pentru întreținere necesită demontarea motoarelor în scop de conservare), cu condiția ca acest lucru să fi fost specificat clar în CRS și CAMO să fi fost informată în consecință.

Cu toate acestea, toate aceste neconformități sau configurații necertificate ar trebui să fie, în cele din urmă, rectificate sau aprobate prin CRS corespunzător.

- Personalul autorizat pentru certificare își asumă integral responsabilitatea pentru întreținere și pentru componentele aprobate cuprinse în certificatul de dare în exploatare pe care l-au eliberat.

2. Certificat final de dare în exploatare (CRS final):

- A fost eliberat de către întreprinderea conformă cu partea 145 care fusese desemnată de către CAMO în acest sens.
- Scopul acestuia a fost de a certifica și a informa pilotul că toate lucrările de întreținere comandate de către CAMO au fost executate și aprobate corespunzător. Cu toate acestea, nu a avut rolul de a certifica lucrările de întreținere executate sau de a certifica acele componente care au fost aprobate, având în vedere că acest lucru fusese deja realizat prin CRS corespunzător descris mai sus. Din acest motiv, de exemplu, personalul autorizat pentru certificare de categoria B1 titular al calificărilor de tip și de grupă corespunzătoare a putut elibera un CRS final cuprinzând operațiunile de întreținere de bază sau în linie.
- Prin urmare, personalul autorizat pentru certificare care eliberează CRS final s-a bazat integral pe CRS eliberat de fiecare întreprindere conformă cu partea 145 și pe coordonarea efectuată în conformitate cu procedurile prevăzute de CAMO și cu respectarea condițiilor contractului dintre CAMO și întreprinderea conformă cu partea 145.

- b. Atestatul de certificare din CRS și din CRS final a fost același cu cel din reglementarea în vigoare.
- c. Punctul 145.A.50 din GM, introdus în NPA pentru a descrie mai bine procesul de certificare și pentru a oferi exemple de jurnale tehnice, fusese eliminat din următoarele motive:
 1. Noul sistem propus era mult mai simplu, ceea ce făcea inutil materialul de îndrumare pentru procesul de certificare.
 2. Exemplele de jurnal tehnic fuseseră introduse acum ca material AMC la partea M (responsabilitatea operatorului), la punctul AMC M.A.306 litera (a). În plus, AMC

145.A.50 cuprindea acum orientări pentru modul în care întreprinderea conformă cu partea 145 poate completa jurnalul tehnic al operatorului.

- d. Conceptul de întreprindere de întreținere de bază (PMO), care fusese introdus în NPA, a fost eliminat. În schimb, la punctul M.A.708 litera (b) subpunctul 7 și la punctul M.A.708 litera (b) subpunctul 7 din AMC, s-a pus accentul pe faptul că responsabilitatea coordonării a rămas la întreprinderea de management al menținerii navigabilității (CAMO). Acest aspect a fost precizat și la punctul M.A.306 litera (a) subpunctul 3 din AMC.
 - e. La punctul M.A.306 litera (a) subpunctul 3 din AMC s-a precizat că, deși eliberarea unui certificat de dare în exploatare de către o întreprindere conformă cu partea 145, certifică faptul că toate lucrările de întreținere solicitate de CAMO au fost executate sau corespunzător aprobate, acest lucru nu a însemnat neapărat că aeronava era în stare bună de navigabilitate în acel moment. CAMO rămânea responsabilă pentru starea de navigabilitate a aeronavei și pentru asigurarea îndeplinirii cerințelor privind menținerea navigabilității înainte de zbor. Acesta a fost scopul atestării curente a întreținerii solicitate la punctul M.A.306 litera (a) subpunctul 3.
 - f. Modificările propuse în NPA la punctul 145.A.55, „Înregistrarea lucrărilor de întreținere”, au fost eliminate, datorită simplificării procesului de certificare și eliminării PMO.
 - g. Pentru a oferi suficient timp părților interesate și autorităților competente afectate, s-a propus ca intrarea în vigoare să aibă loc la un an de la publicarea noului regulament în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
13. Aceste propuneri de modificare și răspunsurile la toate observațiile primite pe durata consultării externe a NPA au fost publicate de către agenție în CRD 2007-09, pe 5 august 2010. Acest CRD poate fi găsit pe site-ul Agenției la adresa:
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.
14. După publicarea CRD 2007-09, Agenția a organizat, pe 30 septembrie 2010, un atelier la Köln pentru a detalia conținutul acestuia și pentru a ajuta părțile interesate să înțeleagă propunerile înaintea transmiterii observațiilor. Reacțiile primite cu ocazia atelierului au cuprins următoarele:
- Unele autorități competente au solicitat extinderea perioadei de reacție la CRD pentru a avea mai mult timp de reflecție asupra informațiilor primite în cadrul atelierului. Agenția a admis acest lucru și a extins perioada de reacție standard de 2 luni cu 3 săptămâni suplimentare, până pe 26 octombrie 2010.
 - Mai multe autorități competente, întreprinderi de întreținere și asociații ale transportatorilor aerieni continuau să se opună conceptului propus, în principal în legătură cu CRS final, pe care l-au perceput ca pe un transfer de responsabilitate de la operator/CAMO către întreprinderea conformă cu partea 145.
 - A devenit evident că sunt necesare eforturi suplimentare pentru clarificarea responsabilităților operatorului/CAMO, care reprezintă o problemă considerată de Agenție ca făcând parte din viitoarea activitate de reglementare (sarcina M.029, programată să înceapă în 2011).

15. Ca urmare a consultării externe a CRD 2007-09, care s-a încheiat pe 26 octombrie 2010, Agenția a primit reacții de la:

- cinci autorități competente: Ministerul Transporturilor din Austria, CAA-Danemarca, CAA-Țările de Jos, CAA-Suedia, CAA-Regatul Unit.
- 11 organizații și asociații: Aerlyper, Aircraft Engineers International (AEI), Association of Dutch Aviation Technicians (NVLTL), Asociația companiilor europene de navigație aeriană (Association of European Airlines - AEA), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, Regatul Unit), Baines Simmons Limited, Asociația internațională a liniilor aeriene rezervate în sistem charter (International Air Carrier Association - IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Norwegian Union of Licensed Engineers (NFO) și Transavia.com.
- 89 de persoane individuale (cea mai mare parte fiind personal autorizat pentru întreținere titular de licență).

Aceste reacții sunt detaliate în anexă.

III. Conținutul avizului Agenției

a. Aspecte de politică

16. Prezentul aviz ia în considerare, pe cât posibil, sugestiile făcute de multe dintre părțile interesate și autoritățile naționale care au participat la consultare și au reacționat la CRD.
17. În acest moment, Agenția ar dori să remarce că reacțiile comunității personalului autorizat pentru întreținere și a titularilor de licență de întreținere a aeronavelor (atât asociații, cât și persoane individuale) au sprijinit clar propunerea din CRD.
18. Cu toate acestea, deși numărul de părți interesate și autorități competente care au avut o reacție de respingere a propunerii din CRD s-a redus semnificativ în ceea ce privește NPA, această reacție demonstrează (vezi anexa la prezentul aviz) că există încă un dezacord evident față de propunere din partea următoarelor părți interesate și autorități competente:
 - Autorități competente: CAA-Regatul Unit, CAA-Țările de Jos, CAA-Danemarca, CAA-Suedia și Ministerul Transporturilor din Austria.
 - Asociații ale transportatorilor aerieni: Asociația companiilor europene de navigație aeriană („Association of European Airlines” - AEA) și Asociația internațională a liniilor aeriene rezervate în sistem charter („International Air Carrier Association” - IACA).
 - Transportatori aerieni individuali: „Transavia.com”.
 - Întreprinderi de întreținere: „KLM Engineering & Maintenance” și „Nayak Aircraft Service NL”.
 - Organizații de formare/consultanță: „Baines & Simmons Limited”.
 - Un număr limitat de persoane individuale.
19. Aceste reacții subliniază următoarele preocupări principale:
 - Se consideră că sarcina nu este justificată corespunzător din punct de vedere al siguranței și că nu este nevoie de ea.
 - Se consideră că are un impact considerabil asupra industriei, având în vedere necesitatea modificării procedurilor și documentelor și nevoia asigurării de pregătire.
 - Se consideră că unele dintre responsabilitățile CAMO (în principal funcția de coordonare și eliberare a CRS final) au fost transferate către întreprinderile de întreținere. Mai mult, este pusă sub semnul întrebării utilitatea CRS final.
 - Este necesară elaborarea de proceduri diferite pentru întreținerea de bază sau în linie.
 - Este necesară o mai mare clarificare a părții M, în special:
 - responsabilitățile și procedurile CAMO.
 - eliberarea, actualizarea și distribuirea „atestării curente a întreținerii”.
 - diferențe între CRS și CRS final și o „atestare curentă a întreținerii” și legătura acestora cu starea de întreținere/navigabilitate a aeronavei.

20. Agenția este de părere că, spre deosebire de opinia unor părți interesate și a unor autorități competente, o activitate de reglementare poate fi adoptată pentru îmbunătățirea siguranței, chiar dacă nu există dovezi ale unor accidente direct legate de acest aspect. Activitatea de reglementare nu are la bază doar accidentele: poate fi inițiată și în cazul în care reacția părților interesate și a autorităților competente demonstrează existența unor interpretări foarte diferite ale aceluiași cerințe, multe dintre ele contrare intenției legiuitorului. Acest lucru se întâmplă dacă regulamentul este ambiguu sau lipsește materialul orientativ.
21. În cazul particular al acestei sarcini, așa cum se precizează în termenii de referință, sarcina a fost inițiată la solicitarea părților interesate și a autorităților competente. În plus, observațiile primite în timpul etapei de consultare a NPA și CRD, observațiile primite cu ocazia atelierului din 30 septembrie 2010 și a discuțiilor dintre Agenție și autoritățile competente în timpul recentelor Conferințe de standardizare au demonstrat Agenției că există încă un număr semnificativ de interpretări greșite cât și zone în care regulamentul nu poate fi pe deplin compatibil și consecvent cu partea 145 și responsabilitățile CAMO, ca și în ceea ce privește răspunderea personalului autorizat pentru certificare la momentul aprobării întreținerii.
22. Mai mult, Agenția a aflat din Buletinul AAIB 9/2010 (editat de Air Accidents Investigation Branch, Regatul Unit) despre un incident grav care a avut loc pe 12 ianuarie 2009 și care a implicat un avion Boeing 737, număr de înregistrare G-EZJK. Acest incident a avut loc în urma unui proces în care operatorul înapoia o aeronavă care fusese închiriată anterior și care făcuse obiectul mai multor contracte dintre operator și furnizorul său de întreținere de bază și companii terțe pentru executarea și supravegherea unor lucrări de întreținere asociate ca lucrări separate. Printre alte recomandări privind siguranța cuprinse în acest Buletin AAIB, Recomandarea privind siguranța 2010-072 sugerează Agenției să analizeze reglementările și materialul orientativ referitor la OPS1, partea M și partea 145, pentru a se asigura că rezolvă corespunzător problema întreținerii pe mai multe niveluri subcontractate și a normelor de funcționare. În continuare, subliniază necesitatea evaluării structurii organizaționale complete, a interfețelor, procedurilor, rolurilor, responsabilităților și calificărilor/competenței personalului cheie de la toate nivelurile subcontractate.
23. Acest lucru a consolidat opinia Agenției conform căreia a existat, și există încă, necesitatea unor activități de reglementare în acest domeniu.
24. De asemenea, Agenția este de părere că orice activitate de reglementare are un anumit impact — care trebuie diminuat pe cât posibil. Faptul că procedurile și documentele trebuie modificate sau faptul că trebuie asigurată pregătirea sunt comune tuturor cazurilor de modificare a unui regulament, dar acest impact trebuie compensat prin beneficiile activității de reglementare.
25. În ceea ce privește această sarcină, agenția continuă să fie de părere că textul propus în CRD asigură următoarele beneficii:
 - Set de responsabilități clare:
 - Certificarea întreținerii (CRS): Fiecare întreprindere conformă cu partea 145 certifică și este responsabilă pentru activitatea proprie legată de CRS, chiar și în acele cazuri în care lucrările sunt incomplete sau lasă aeronava într-o stare proastă de navigabilitate. Acest aspect poate fi detaliat în continuare, astfel încât personalul autorizat pentru certificare să-și certifice propriile lucrări (propriul CRS).

- Darea în exploatare a aeronavei (CRS final) către pilot:
 - Doar pentru lucrările de întreținere solicitate de CAMO.
 - Are la bază certificarea lucrărilor de întreținere efectuate prin CRS.
- Responsabilitatea pentru starea de navigabilitate a aeronavei și pentru definirea procedurilor de coordonare aparține în continuare CAMO.
- Lucrările pot fi certificate chiar dacă se constată neconformități (adică inspecția nedistructivă efectuată de o întreprindere cotate D1, cu ocazia căreia se constată fisuri) sau chiar dacă aeronava a fost lăsată într-o stare proastă de navigabilitate (cu alte cuvinte, comanda de lucrări de întreținere necesită demontarea motoarelor în scop de conservare).
- Pilotul primește un certificat de punere simplă în circulație (CRS final) prin care este asigurat că toate lucrările de întreținere solicitate de către operator au fost executate.
- Dacă se pune în aplicare corect, ar trebui să asigure faptul că acțiunile de întreținere s-au desfășurat corect.

26. Mai mult, Agenția a propus în CRD măsuri de tranziție pentru reducerea impactului asupra părților interesate și a autorităților competente.

b. Concluzii

27. De aceea, Agenția este de părere că este necesară abordarea punerii în circulație simple sau multiple prin activități de reglementare și că CRD trebuie să atingă acest obiectiv. Cu toate acestea, Agenția recunoaște și faptul că, având în vedere observațiile primite, propunerea sa poate suferi unele îmbunătățiri. Mai mult, Recomandarea privind siguranța 2010-072 emisă prin Buletinul AAIB 9/2010 demonstrează că această sarcină poate fi insuficientă pentru rezolvarea unora dintre probleme. Într-adevăr, responsabilitățile CAMO și legătura dintre acestea și starea de navigabilitate a aeronavei nu sunt abordate în propunere. Este necesară clarificarea acestui aspect. Cu toate acestea, se intenționează stabilirea responsabilităților CAMO prin sarcina M.029 cuprinsă în programul de reglementare programat să înceapă în 2011. Prin urmare, agenția a decis să unească aceste două activități, care au legătură între ele.

28. În consecință, avizul final al Agenției este următorul:

- **Finalizarea sarcinii 145.012 fără a propune nicio modificare a reglementărilor în vigoare sau a materialului AMC/GM, în această etapă.**
- **Respectând Recomandarea AAIB privind siguranța 2010-072 din Buletinul 9/2010, folosirea activității de la sarcina 145.012 și extinderea domeniului de aplicare al sarcinii M.029 programate să înceapă în 2011 pentru a aborda în același timp:**
 - **responsabilitățile CAMO și a întreprinderilor conforme cu partea 145 și**
 - **procedurile de întreținere, coordonare, dare în exploatare a aeronavelor și determinarea stării de navigabilitate.**

IV. Evaluarea impactului reglementării

29. Deoarece prezentul aviz nu propune nicio modificare a reglementării în vigoare sau a AMC/GM, nu există impact asociat.

Köln, 29 noiembrie 2010

P. GOUDOU
Director executiv

ANEXĂ: Reacții la CRD 2007-09**Reacții în favoarea modificărilor propuse:**

- (1) **Aircraft Engineers International (AEI), Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, Regatul Unit), Norwegian Union of Licensed Engineers (NFO) și 75 dintre cele 89 de persoane individuale (cea mai mare parte personal de întreținere titular de licență)** sunt în favoarea conținutului textului propus în CRD 2007-09. Printre motivele enumerate se regăsesc următoarele:
- Propunerea elimină ambiguitățile reglementării în vigoare și favorizează armonizarea procedurilor de certificare, ceea ce este absolut necesar, având în vedere tendința actuală de creștere a numărului de subcontractări și lucrări de întreținere efectuate de organizații terțe.
 - Propunerea definește clar responsabilitățile.
 - Propunerea nu intervine în responsabilitățile CAMO privind supravegherea.
 - Starea lucrărilor de întreținere a aeronavei devine clară pentru echipajul de zbor.
 - Propunerea va spori siguranța.

Reacții care solicită schimbări ne semnificative la modificările propuse:

- (2) **The Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT)** a propus, în afara unor modificări minore de exprimare, următoarele:
- Precizarea suplimentară la punctul 145.A.50 litera (b) subpunctul 1 din AMC a faptului că, prin eliberarea unui CRS final, aeronava se consideră „pregătită pentru darea în exploatare” în urma lucrărilor de întreținere.
 - Ca personalul care se ocupă de certificare care eliberează CRS final să se asigure că reclamațiile privind întreținerea sunt corectate și/sau aprobate de către persoane autorizate corespunzător, în loc să verifice doar eliberarea CRS aferent.
 - Să se clarifice sensul propoziției „toate lucrările de întreținere au fost executate și aprobate corespunzător”, care apare la punctul 145.A.50 litera (b).
 - Clarificarea în continuare a sensului expresiei „a contrasemna” conținută în punctul 145.A.65 litera (b) subpunctul 3 din AMC.
- (3) **Aircraft Engineers International (AEI), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, Regatul Unit) și un anumit număr de persoane individuale** au solicitat precizarea foarte clară a faptului că privilegiile din categoria A nu cuprind „depanarea sistemului”.

Agencia observă că acest aspect a fost abordat în sarcina de reglementare 66.006 și în avizul 05/2009.

- (4) **„Aerlyper”** a solicitat să se stabilească în continuare calificările necesare pentru întreprinderile de întreținere și pentru titularii de licență, în conformitate cu partea 66, pentru ca aceștia să elibereze CRS final.
- (5) **O persoană individuală** a solicitat ca posibilitatea unui „control zilnic sau al unui procedeu echivalent” după eliberarea CRS final să se extindă, astfel încât să cuprindă și sarcinile cu un interval de până la șapte zile pe MRB/MPD.

Reacții în defavoarea modificărilor propuse:

- (6) **Asociația companiilor europene de navigație aeriană („Association of European Airlines” – AEA) și „KLM Engineering & Maintenance”**, în afară de a fi de părere că NPA ar fi trebuit retras în întregime, au respins propunerea din CRD din următoarele motive:
- CAMO se află într-o poziție mai bună decât întreprinderea conformă cu partea 145 pentru exercitarea atribuțiilor presupuse de punerea în circulație a aeronavelor.
 - Modificările propuse sunt în contradicție cu principiile recunoscute ale reglementării în vigoare, transferând responsabilitățile de la CAMO către întreprinderea conformă cu partea 145.
 - CRS final propus conține afirmații cu privire la existența CRS și încheierea lucrărilor de întreținere comandate de CAMO și executate de alte întreprinderi de întreținere, ceea ce, în opinia lor, este responsabilitatea și privilegiul CAMO.
 - Propunerea nu permite personalului autorizat pentru certificare de categoria A să semneze CRS final, dacă, la lucrările de întreținere, participă și alte persoane.
 - Nu există un risc demonstrat în ceea ce privește siguranța și contribuția pozitivă în ceea ce privește siguranța a fost supraestimată, având în vedere că modificarea reprezintă un risc pe durata perioadei de tranziție.
 - Impactul economic asupra întreprinderilor conforme cu partea 245 a fost subestimat, inclusiv cel asupra pregătirii, modificării procedurilor și jurnalului tehnic.
- AEA și KLM propun ca, dacă presupusul risc adus de reglementările în vigoare se demonstrează, EASA să evalueze procedurile din domeniu prevăzute de partea M și să lase partea 145 neschimbată.
- (7) **Asociația internațională a liniilor aeriene rezervate în sistem charter („International Air Carrier Association” - IACA)** a respins propunerea din CRD din următoarele motive:
- Nu este de acord că lipsa standardizării sistemului actual duce la posibile probleme de siguranță suplimentare.
 - Impactul pozitiv asupra siguranței a fost supraestimat și nu a fost argumentat.
 - CRS final va duce la posibile probleme privind siguranța pentru întreprinderi și autorități.

- Nu vede necesitatea unui CRS final, deoarece este de părere că:
 - Dacă există doar o singură întreprindere conformă cu partea 145 care lucrează la aeronavă, aceasta are posibilitatea să elibereze un CRS pentru fiecare sarcină sau pentru un grup de sarcini. În final, întreprinderea conformă cu partea 145 ar putea elibera un singur CRS pentru toate lucrările executate și coordonate, astfel cum au fost acceptate în conformitate cu comanda de lucrări a CAMO, ceea ce nu reprezintă o noutate și este general acceptat.
 - Dacă o întreprindere conformă cu partea 145 a subcontractat alte întreprinderi conforme cu partea 145, această organizație conformă cu partea 145 poate decide eliberarea unui singur CRS pentru toate lucrările executate și coordonate, astfel cum au fost acceptate în conformitate cu comanda de lucrări a CAMO, ceea ce nu reprezintă o noutate și este general acceptat.
 - În cazul în care CAMO a contractat mai multe întreprinderi conforme cu partea 145, CRS final transferă responsabilitățile CAMO către întreprinderea conformă cu partea 145.
- Din punctul de vedere al pilotului, CRS final creează o falsă senzație de completitudine deoarece, în orice caz, pilotul trebuie să verifice existența atestărilor curente ale întreținerii în ceea ce privește lucrările de întreținere programate și cele neprogramate, elementele aprobate etc.
- Va exista un impact negativ din cauza necesității unor manuale explicative, a unor proceduri, instrucțiuni de lucru, pregătire, jurnale tehnice, contracte.
- Va exista un impact social și cultural asupra industriei.

IACA face următoarele propuneri:

- Păstrarea ambelor posibilități și a punerilor multiple în circulație.
- Renunțarea la punerea în aplicare a conceptului de CRS final.
- Dacă EASA consideră încă necesară o punere simplă în circulație, pentru cazul în care CAMO contractează mai multe întreprinderi conforme cu partea 145, acest document nu trebuie denumit „CRS”, ci „document rezumativ”.

(8) **„Nayak Aircraft Service NL”** a respins propunerea din CRD din următoarele motive:

- Nu găsește justificarea sarcinii și nu crede că această propunere îmbunătățește siguranța zborului.
- Există un transfer de responsabilitate de la CAMO la întreprinderea conformă cu partea 145 contractată. Responsabilitatea pentru CRS final ar trebui să aparțină CAMO.
- CRS final este un document administrativ și ar trebui intitulat „atestare curentă a întreținerii” sau „document administrativ final”.
- CRS final este necesar pentru toate lucrările de întreținere în linie și de bază, în timp ce Nayak este de părere că ar trebui să se separe întreținerea în linie de cea de bază.
- În mod similar personalului autorizat pentru certificare de categoriile B și C, personalului autorizat pentru certificare de categoria A trebuie să i se permită eliberarea CRS final, indiferent de domeniul sarcinilor, deoarece aceasta este o sarcină administrativă.

„Nayak Aircraft Service NL” propune retragerea completă a modificărilor propuse.

(9) **„Transavia.com”** a respins propunerea din CRD din următoarele motive:

- Nu găsește justificarea sarcinii.
- Impactul pozitiv asupra siguranței a fost supraestimat.
- Propunerea face ca responsabilitățile să-și piardă substanța.
- Conceptul de CRS final nu este necesar pentru operatorii care contractează o singură întreprindere conformă cu partea 145.
- Va exista un impact negativ din cauza necesității unor manuale explicative, a unor proceduri, instrucțiuni de lucru, pregătire, jurnale tehnice, contracte.
- Va exista un impact social și cultural asupra industriei și autorităților naționale.

(10) **„Baines Simmons Limited”** a respins propunerea din CRD din următoarele motive:

- Propunerea transferă responsabilitatea coordonării lucrărilor de întreținere de la CAMO către întreprinderea conformă cu partea 145.
- Propunerea cuprinde două tipuri de dare în exploatare (CRS și CRS final) cu același conținut.
- Există o ambiguitate evidentă în regulamentul în vigoare între partea M și partea 145, în care întreținerea de întreținere „dă în exploatare aeronava” în ceea ce privește sarcinile individuale, dar acest lucru nu înseamnă neapărat că aeronava se află în stare bună de navigabilitate.

„Baines Simmons Limited” face următoarele propuneri:

- EASA trebuie să depună toate eforturile pentru elaborarea unui regulament de punere în aplicare/material AMC a „atestării curente a întreținerii” de la punctul M.A.306 litera (a) subpunctul 3, în special în ceea ce privește modul de actualizare și de distribuire în timp real, ținând seama de fiecare eveniment de întreținere și nu doar de evenimentele de întreținere de bază.
- EASA trebuie să descurajeze proprietarii/operatorii să pună bazele unor contracte de întreținere care pot duce la scenarii complicate, prin care pilotul are de-a face cu mai multe întreprinderi conforme cu partea 145, în special în cazul întreținerii în linie.
- Dacă EASA dorește în continuare două tipuri de punere în circulație atunci acestea trebuie să fie diferite, separând „certificarea întreținerii” de „darea în exploatare”.
- Crearea unui „atestat de întreținere” corespunzător, în conformitate cu partea 145 și un „atestat de navigabilitate” definit mai clar în partea M.

(11) **CAA-Țările de Jos, Ministerul Transporturilor din Austria și dl Walter Gessky (membru al Comitetului EASA din partea Austriei)**, pe lângă că sunt de părere că NPA ar fi trebuit retras în întregime sau ar fi trebuit limitat la materialul AMC/GM, au respins propunerea din CRD din următoarele motive:

- Impactul pozitiv asupra siguranței este foarte limitat, în timp ce sarcina reprezintă o povară birocratică și administrativă asupra industriei.

- CRS final împarte gama de responsabilități din prezent între CAMO și întreprinderile conforme cu partea 145, în special în domeniul coordonării activităților de întreținere. Responsabilitățile CAMO sunt transferate către întreprinderea conformă cu partea 145.
- CRS final creează pilotului un fals sentiment de siguranță, deoarece acesta nu știe (sau nu trebuie să știe) întotdeauna ce lucrări de întreținere au fost comandate.
- În cazul aeronavelor neimplicate în transport aerian comercial, propunerea poate induce confuzie pentru pilot, în principal dacă lucrările de întreținere s-au executat atât de către întreprinderi conforme cu partea 145, cât și de întreprinderi conforme cu capitolul F. În acest caz, CRS final poate să nu existe întotdeauna.

CAA-Tările de Jos, Ministerul Transporturilor din Austria și dl Walter Gessky propun să nu se întreprindă nimic.

(12) **CAA-Danemarca**, pe lângă că este de părere că NPA ar fi trebuit retras în întregime sau ar fi trebuit limitat la materialul AMC/GM, a respins propunerea din CRD din următoarele motive:

- Propunerea mai degrabă complică sistemele care se aplică în prezent, în loc să le simplifice.
- Impactul pozitiv asupra siguranței este foarte limitat, în timp ce sarcina reprezintă o povară birocratică și administrativă asupra industriei. Propunerea presupune proceduri și documente noi, precum și o sarcină de punere în aplicare foarte complexă care revine întreprinderilor.
- CRS final împarte gama de responsabilități din prezent între CAMO și întreprinderile conforme cu partea 145, în special în domeniul coordonării activităților de întreținere. Responsabilitățile CAMO sunt transferate către întreprinderea conformă cu partea 145.
- CRS poate da pilotului impresia că aeronava este pregătită pentru zbor, acesta neștiind că trebuie să existe un CRS final.

CAA-Danemarca propune să se analizeze doar materialul AMC/GM, pentru a clarifica interpretarea dată unui CRS.

(13) **CAA-Suedia** a respins propunerea din CRD din următoarele motive:

- Propunerea face din darea în exploatare o problemă mai complexă decât este în realitate și cu variante diferite.
- Toți operatorii sunt obligați să-și elaboreze propriul sistem de jurnale tehnice și de certificare a lucrărilor de întreținere (CRS), chiar dacă nu utilizează mai mult de o întreprindere de întreținere odată.
- Toți operatorii trebuie să-și modifice sistemul de jurnale tehnice, deoarece câțiva dintre ei l-au elaborat într-un mod diferit.
- Toate întreprinderile de întreținere trebuie să elaboreze proceduri și să-și pregătească personalul. Acest lucru creează costuri fără o creștere a nivelului siguranței.
- Dacă unele CAMO/unii operatori doresc să utilizeze mai mult de o întreprindere de întreținere pentru același eveniment de întreținere, trebuie să-și asume integral responsabilitatea. Nu există suficient spațiu în sistemul legislativ în vigoare pentru integrarea utilizării mai multor întreprinderi pentru același eveniment.

- Conceptul „responsabilităților clare” pentru CAMO din prezent și întreprinderea conformă cu partea 145 își pierde substanța. Distruge „conceptul clar de comandă de lucrări”.
- Va fi dificil pentru întreprinderea conformă cu partea 145 aleasă să coordoneze, deoarece nu are o bună cunoaștere/acces la celelalte contracte de întreținere.
- Cea mai mare parte a personalului autorizat pentru certificare va trebui să semneze multe documente, ceea ce creează confuzie în legătură cu ce semnează. Valoarea și intenția semnăturii se pierde.
- O întreprindere conformă cu partea 145 care lucrează cu aeronave CAT și non CAT trebuie să aibă două sisteme de certificare a întreținerii.
- Care vor fi responsabilitățile în situația în care o CAMO care acționează „de una singură” are un contract cu un operator conform cu punctul M.A.201 litera (i) și acesta din urmă are contracte cu întreprinderi de întreținere conforme cu partea 145, cât și cu întreprinderi de întreținere conforme cu capitolul F?
- Cum va fi efectuată certificarea întreținerii dacă un operator conform cu punctul M.A.201 litera (i), care folosește un sistem de jurnale tehnice cu CRS și CRS final, are contracte cu întreprinderi de întreținere conforme cu partea 145, cât și cu întreprinderi de întreținere conforme cu capitolul F?

CAA-Suedia propune doar clarificarea responsabilităților CAMO/ale operatorului de la punctul M.A.708.

(14) **CAA-Regatul Unit** s-a opus propunerii din CRD din următoarele motive:

- CAA-Regatul Unit nu poate identifica nicio problemă de siguranță specifică în acest domeniu care să necesite intervenția Agenției.
- Propunerea complică practicile de lucru într-o întreprindere conformă cu partea 145, ceea ce duce la o birocrație inutilă și la un beneficiu obscur în materie de siguranță.
- Complică relația și estompează responsabilitățile între CAMO și întreprinderea conformă cu partea 145.
- Atestarea finală CRS nu trebuie să fie un CRS în conformitate cu punctul 145.A.50, deoarece reprezintă o sarcină administrativă care nu se încadrează în definiția prevăzută la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003.
- Propunerea nu permite personalului autorizat pentru certificare de categoria A să semneze CRS final, dacă, la lucrările de întreținere, participă și alte persoane. CAA-Regatul Unit propune separarea întreținerii programate în linie de simpla remediere a defecțiunilor, permițând astfel ca CRS final să fie eliberat de către personalul autorizat pentru certificare de categoria A, chiar dacă lucrările au fost executate de alte persoane.
- CAA-Regatul Unit nu este în favoarea eliberării de către întreprinderile de categoriile B, C și D a CRS la nivelul întregii aeronave, dar este de părere că ar trebui utilizat un Formular 1.
- Exemplele de jurnal tehnic de la punctul 145.A.50 din AMC nu sunt suficient de exacte, deoarece nu conțin, de exemplu, referiri la componentele de serie. Acest aspect ar putea duce la concluzia că rubricile existente în exemplele de jurnal sunt suficiente.

- (15) **O persoană individuală** a respins propunerea din CRD din următoarele motive:
- Propunerea cuprinde două tipuri de dare în exploatare (CRS și CRS final) cu același conținut.
 - Persoana care semnează CRS final nu își asumă responsabilitatea pentru lucrările acoperite de celălalt CRS.
 - Persoana consideră că este o inconsecvență faptul că se permite semnarea controlului zilnic după CRS final fără eliberarea unui alt CRS final.

Această persoană propune una dintre următoarele două opțiuni:

- Anularea CRS final și înlocuirea lui cu un document în jurnalul tehnic prin care lucrările de întreținere s-au efectuat și/sau s-au aprobat de către personal titular de licență/autorizat/acreditat și că aeronava este pregătită pentru zbor. Documentul unic CRS cu două semnături (B1 și B2) este suficient.
- Dacă se optează pentru CRS final, atunci acesta trebuie să aibă două semnături (B1 și B2) pentru a certifica sarcinile și a-și asuma responsabilitatea pentru acestea.

Această persoană propune, de asemenea, ca personalul autorizat pentru certificare de categoria B2 să se ocupe și de certificarea controlului zilnic.

- (16) **Două persoane individuale** au respins propunerea din CRD din următoarele motive:
- Propunerea sprijină operatorii, cu prețul siguranței, permițând în continuare subcontractarea lucrărilor de întreținere.
 - Această subcontractare favorizează existența întreprinderilor de întreținere specializate pe anumite lucrări, făcând dificilă pentru propriul personal acumularea de cunoștințe și de experiență cu privire la întreaga aeronavă, lucru necesar pentru obținerea licenței.
- (17) **O persoană individuală** și-a exprimat dezacordul în legătură cu faptul că CRS final poate fi eliberat de o singură persoană, chiar dacă o astfel de persoană nu a avut o contribuție la lucrările de întreținere executate și chiar dacă unele dintre lucrările de întreținere depășesc domeniul propriei licențe.
- (18) **O persoană individuală** a exprimat opinia că propunerea din CRD nu este necesară, deoarece toate domeniile sunt deja acoperite și detaliate, reprezentând activitatea zilnică obișnuită din industrie.
- (19) **O persoană individuală** a fost de părere că propunerea elimină responsabilitatea persoanelor care se ocupă de întreținerea aeronavei.

Alte reacții:

- (20) **The Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT)** s-a interesat dacă propunerea din CRD cuprinde extinderea privilegiilor B2 (NPA 2007-07) la punctul 66.A.20, subpunctul 3.

Agencia observă că CRD nu conține această modificare, deoarece ea nu a fost încă adoptată oficial de Comisie. Extinderea privilegiilor B2 face parte din procesul de adoptare a avizului 05/2009.

(21) **O persoană individuală** a solicitat ca CAA-Regatul Unit să revină la examenul integral oral pentru obținerea unei licențe de întreținere a aeronavelor.

Agencia observă că acest lucru nu este posibil, având în vedere reglementările UE în vigoare.

(22) **O persoană individuală** a trimis, într-un mod incorect, o observație la prezentul CRD 2007-09 cu privire la NPA 2010-09, despre termenii „contractare” și „subcontractare”.

(23) **O persoană individuală a făcut următoarele observații:**

- Sprijină armonizarea metodelor de dare în exploatare a aeronavelor.
- Este în favoarea conceptului de punere multiplă în circulație, deoarece alocă responsabilitatea doar persoanei care certifică lucrările.
- Menționează că punerea simplă în circulație favorizează eliberarea unui CRS fără a vedea sau a cunoaște ce s-a lucrat la aeronavă, în special pentru lucrările complexe și de mare anvergură și favorizează, de asemenea, executarea lucrărilor de întreținere de către personal necalificat.
- Se declară complet împotriva practicii prin care multe lucrări sunt contrasemnate de către persoane acreditate de companie care nu sunt titulare de licență.