



**MNENJE ŠT. 06/2010**

**EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU**

**z dne 29. novembra 2010**

**o možnosti spremembe Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 o  
stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav  
ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami**

***„Del 145 Enkratna in večkratna sprostitev“***

## I. Splošno

1. Namen tega mnenja je pojasniti stališče agencije v zvezi s priložnostjo za spremembo Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003<sup>1</sup> glede vprašanja „Dela 145 Enkratna in večkratna sprostitev“. Razlogi za te dejavnosti za sprejemanje predpisov so opisani v nadaljevanju.
2. Mnenje je bilo sprejeto po postopku, ki ga je določil upravni odbor Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: agencija)<sup>2</sup> v skladu z določbami člena 19 Uredbe (ES) št. 216/2008<sup>3</sup> (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba).
3. Odstavek 145.A.50(a) Priloge II k Uredbi Komisije (ES) št. 2042/2003 določa: „Potrdilo o sprostitvi v obratovanje izda ustrezno pooblaščen potrditveno osebje v imenu organizacije, ko je bilo ugotovljeno, da je organizacija vse naročeno vzdrževanje pravilno opravila v skladu s postopki iz 145.A.70 ob upoštevanju razpoložljivosti in uporabe podatkov za vzdrževanje, opredeljenih v 145.A.45, in da niso znane neskladnosti, ki resno ogrožajo varnost poleta.“

Poleg tega odstavek 145.A.50(b) določa: „Potrdilo o sprostitvi v obratovanje se izda pred poletom ob zaključku kakršnega koli vzdrževanja.“

Iz besedila točke 145.A.50(b) izhajata naslednji dve razlagi:

- **razlaga 1:** obstajati mora samo eno potrdilo o sprostitvi v obratovanje, ki zajema vse vzdrževanje pred poletom [ker točka 145.A.50(b) določa: „Potrdilo o sprostitvi v obratovanje [...]“];
  - **razlaga 2:** vzdrževanje, ki se opravi pred poletom, je mogoče razdeliti na poljubno število postavk vzdrževanja [ker točka 145.A.50(b) določa: „[...] ob zaključku **kakršnega koli** vzdrževanja“], in za vsako od teh postavk vzdrževanja se izda potrdilo o sprostitvi v obratovanje.
4. Ta dvoumnost izvira iz različnih načinov sprostite zrakoplova v Evropi, med katerimi so enkratne sprostite, večkratne sprostite in različice/kombinacije obeh, od katerih ima vsak svoje prednosti in slabosti, ki bi jih bilo mogoče povzeti na naslednji način:
    - **enkratna sprostitev:** potrdilo zrakoplova o sprostitvi v obratovanje izda posamezna oseba po enem ali več vzdrževalnih ukrepih, ki jih ustrezno potrdi pooblaščen osebje.

---

<sup>1</sup> Uredba Komisije (ES) št. 2042/2003 z dne 20. novembra 2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 315, 28.11.2003, str. 1). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 962/2010 z dne 26. oktobra 2010 (UL L 281, 27.10.2010, str. 78).

<sup>2</sup> Odločitev upravnega odbora v zvezi s postopkom, ki ga agencija uporablja za oblikovanje mnenj, certifikacijskih specifikacij in navodil. EASA MB 08-2007, 11.6.2007 (postopek sprejemanja pravil).

<sup>3</sup> Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 (UL L 309, 24.11.2009, str. 51).

- Prednosti:
    - pilot prejme eno sprostitev, ki mu pove, da je bilo končano vse vzdrževanje, ki ga je naročil prevoznik;
    - če se pravilno izvaja, bi morala zagotoviti, da so bili vsi vzdrževalni ukrepi ustrezno usklajeni.
  - Slabosti:
    - pomeni, da morajo biti v obseg dela/pooblastilo osebe, ki podpisuje enkratno sprostitev v obratovanje (in organizacija, za katero dela), vključene vse naloge, ki jih zajema sprostitev;
    - ta oseba je v celoti odgovorna za vse vzdrževalne ukrepe;
    - zelo težko izvedljiva, če je v vzdrževalni dogodek vključenih več vzdrževalnih organizacij.
  - **Večkratna sprostitev:** izdanih je več potrdil zrakoplova o sprostitvi v obratovanje, od katerih se vsako nanaša na posebno vzdrževalno nalogo.
    - Prednosti:
      - vsaka organizacija in vsaka potrditvena ekipa lahko prevzame odgovornost samo za vzdrževalne naloge, ki jih je opravila in potrdila.
    - Slabosti:
      - pilot prejme več potrdil o sprostitvi v obratovanje, kar otežuje preverjanje, ali je bilo opravljeno vse vzdrževanje, ki ga je naročil prevoznik;
      - ne obravnavajo jasno dejavnosti usklajevanja, ki so potrebne med različnimi ekipami za potrjevanje ali med različnimi organizacijami.
5. Agencija je za obravnavo teh vprašanj določila nalogo oblikovanja predpisov (145.012), ustanovljena pa je bila tudi skupina za pripravo osnutka, ki jo sestavljajo predstavniki organov, združenj osebja za vzdrževanje zrakoplovov, predstavniki industrije in strokovnjaki agencije EASA.
6. Naloga skupine je bila opisana v ustreznih pooblastilih, ki so objavljena na spletnem mestu agencije na naslovu:  
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.
- Ta dokument določa:
- „V Evropi soobstajata dva sistema sprostitve v obratovanje: enkratna sprostitev in večkratne sprostitve. To lahko privede do nesporazumov in morda tudi do težav v zvezi z varnostjo. Industrija in nacionalni letalski organi so zato zahtevali razjasnitev tega vprašanja, tako da bi ostal samo en sistem, če je to mogoče.“
7. Vendar pa je bilo med opravljanjem naloge 145.012 ugotovljeno, da ni smiselno obdržati samo enega od teh sistemov, ker ima vsak od njiju svoje prednosti in slabosti. Bolje bi bilo ustvariti sistem, ki združuje koristi obeh sistemov, hkrati pa operaterjem in vzdrževalnim organizacijam zagotavlja prilagodljivost. Ta sistem bi moral zagotavljati, da so bile vse naloge opravljene in ustrezno usklajene, ter o tem jasno obveščati pilote, poleg tega pa tudi zagotavljati jasno opredelitev razdelitve odgovornosti in hkrati omogočati običajne prakse,

kot je začetek vzdrževanja, ko se ugotovijo napake (tj. pregledi z neporušnim preskušanjem), ali kadar je letalo v neodobreni konfiguraciji (tj. odstranitev motorja za njegovo ohranitev).

Vse to bi skupaj s sprejemljivimi postopki usklajevanja/smernicami moralo zagotoviti boljšo usklajenost med izvajanjem in izboljševanjem varnosti.

## II. Posvetovanje

8. Agencija je na podlagi informacij skupine za pripravo osnutka 28. junija 2007 izdala obvestilo o predlagani spremembi NPA 2007-09 in ga objavila na svoji spletni strani na naslovu: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
9. Agencija je do roka, ki je bil 28. oktobra 2007 (kar vključuje enomesečno podaljšanje prvotnega trimesečnega roka za posvetovanje), prejela 242 pripomb nacionalnih letalskih organov, strokovnih organizacij in zasebnih podjetij.
10. Pripombe, ki so bile prejete na podlagi zunanjega posvetovanja o obvestilu o predlagani spremembi, so pokazale znatno zaskrbljenost nacionalnih organov in zainteresiranih strani zaradi zapletenosti in posledic koncepta, predlaganega v obvestilu o predlagani spremembi.
11. Za obravnavo teh pomislekov je bila ustanovljena revizijska skupina, ki jo sestavljajo člani delovne skupine, pristojne za pripravo osnutka obvestila o predlagani spremembi, ter en strokovnjak iz oddelka za standardiziranje (EASA) in en strokovnjak iz industrije, ki predstavlja evropske regionalne letalske prevoznike (ERA). Cilj je bil pripraviti ustrezen dokument o odzivih na pripombe (CRD).
12. Po preučitvi pripomb se je revizijska skupina odločila, da bo znatno poenostavila predlagani koncept, pri tem pa ohranila cilje naloge. Spremembe je mogoče povzeti na naslednji način:
  - a. Koncept, ki je predlagan v obvestilu o predlagani spremembi in temelji na izdaji treh različnih potrdil [potrdila o vzdrževanju (Maintenance Release Certificate – MRC), potrdila o osnovnem vzdrževanju (Base Maintenance Release Certificate – BMRC) in potrdila o sprostitvi v obratovanje (Certificate of Release to Service – CRS)], je nadomestil veliko bolj poenostavljen koncept, ki temelji na izdaji enega ali več potrdil o sprostitvi v obratovanje in končnega potrdila o sprostitvi v obratovanje. Zlasti:
    1. potrdila o sprostitvi v obratovanje (CRS):
      - izdaja jih vsaka organizacija iz dela 145, ki je bila vključena v vzdrževalni dogodek;
      - njihov namen je potrditi vzdrževanje, ki ga je opravila ta organizacija, zato jih mora izdati potrditveno osebje z ustreznimi kategorijami licenc in ratingov za tip/skupino;
      - organizacija iz poddela G dela M (CAMO) se lahko odloči, ali bo raje uporabila tehnični dnevnik, pri katerem se odobri vsaka naloga, ali tehnični dnevnik, pri katerem se naloge potrdijo s podpisom in nato odobrijo kot skupina nalog;
      - izdati jih je mogoče celo, če so bile ugotovljene neskladnosti (tj. pregled z neporušnim preskušanjem, ki ga opravi organizacija z ratingom D1, pri katerem se ugotovijo razpoke) ali je zrakoplov ostal v neplovni konfiguraciji

(tj. delovni nalog zahteva odstranitev motorjev za njihovo ohranitev), če je to ustrezno vpisano v potrdilo CRS in priglašeno organizaciji CAMO.

Kljub temu je treba vse te neskladnosti ali neodobrene konfiguracije sčasoma odpraviti ali odložiti z ustreznim potrdilom CRS;

- potrditveno osebje prevzame polno odgovornost za vzdrževanje in odložene postavke iz potrdila o sprostitvi v obratovanje, ki ga je osebje izdalo.

2. Končno potrdilo o sprostitvi v obratovanje (končno potrdilo CRS):

- izda ga organizacija iz dela 145, ki jo je organizacija CAMO določila za to;
  - njegov namen je potrditi, da je bilo vse vzdrževanje, ki ga je naročila organizacija CAMO, opravljeno ali pravilno odloženo, in o tem obvestiti pilota. Vendar pa se ne uporablja kot potrdilo o opravljenem vzdrževanju ali potrdilo o odložitvi teh postavk, saj so temu namenjena že prej navedena ustrezna potrdila o sprostitvi v obratovanje. Zato je lahko na primer potrditveno osebje B1 z ustreznim ratingom za tip/skupino izdalo končno potrdilo CRS, ki je zajemalo linijsko in osnovno vzdrževanje;
  - posledično se je potrditveno osebje, ki je izdalo končno potrdilo CRS, v celoti zanašalo na potrdila CRS, ki jih je izdala vsaka od organizacij iz dela 145, in je pri opravljanju usklajevanja upoštevalo postopke, ki jih je določila organizacija CAMO, in pogojem pogodbe med organizacijo CAMO in organizacijo iz dela 145.
- b. Izjava o potrditvi v potrdilu CRS in končnem potrdilu CRS je bila enaka izjavi v sedanjem predpisu.
- c. Točka GM 145.A.50, ki je bila vključena v obvestilo o predlagani spremembi, da bi bolje opisala postopek potrditve in podala primere tehničnih dnevnikov, je bila črtana iz naslednjih razlogov:
1. nov predlagani sistem je bil veliko preprostejši, zato so smernice za postopek potrditve postale nepotrebne;
  2. primeri tehničnih dnevnikov so bili vključeni v točko AMC M.A.306(a) kot gradivo za sprejemljive postopke usklajevanja za del M (odgovornost prevoznika). Poleg tega točka AMC 145.A.50 zdaj vključuje navodila o tem, kako lahko organizacija iz dela 145 izpolni tehnični dnevnik prevoznika.
- d. Koncept primarne vzdrževalne organizacije (PMO), ki je bil uveden v obvestilo o predlagani spremembi, je bil črtan. Namesto tega je bilo v točkah M.A.708(b)7 in AMC M.A.708(b)7 poudarjeno, da je za usklajevanje še naprej odgovorna upravljavska organizacija za stalno plovnost (CAMO). To je bilo pojasnjeno tudi v točki AMC M.A.306(a)3.
- e. V točki AMC M.A.306(a)3 je bilo pojasnjeno, da je organizacija iz dela 145 z izdajo končnega potrdila o sprostitvi v obratovanje sicer potrdila, da je bilo opravljeno ali ustrezno odloženo vse vzdrževanje, ki ga je naročila organizacija CAMO, vendar to ni nujno pomenilo, da je bil zrakoplov takrat ploven. Za plovnost zrakoplova in zagotavljanje, da so bile pred poletom izpolnjene vse zahteve za stalno plovnost, je bila še vedno odgovorna organizacija CAMO. To je namen izjave o vzdrževanju, ki se zahteva v točki M.A.306(a)3.

- f. Spremembe, ki so predlagane v obvestilu o predlagani spremembi v točki 145.A.55 „Evidenca o vzdrževanju“, so bile črtane zaradi poenostavljenega postopka potrjevanja in ukinitve primarne vzdrževalne organizacije (PMO).
- g. Da bi zainteresiranim stranem in pristojnim organom, na katere to vpliva, zagotovili dovolj časa, je bilo predlagano, naj uredba začne veljati eno leto po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
13. Agencija je predlagane spremembe in odgovore na vse pripombe, ki so bile prejete med zunanjim posvetovanjem o obvestilu o predlaganih spremembah, 5. avgusta 2010 objavila v dokumentu o odzivih na spremembe CRD 2007-09. Ta je na voljo na spletni strani agencije na naslovu:  
[http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
14. Agencija je po objavi dokumenta o odzivih na spremembe CRD 2007-09 30. septembra 2010 v Kölnu priredila delavnico, da bi razložila njegovo vsebino in zainteresiranim stranem pomagala razumeti predlog, preden bi te predložile odzive na spremembe. Med povratnimi informacijami, prejetimi na delavnici, so bile naslednje točke:
- nekateri pristojni organi so zahtevali podaljšanje obdobja za predložitev odzivov na dokument o odzivih na spremembe, da bi imeli več časa za preučitev informacij, prejetih na delavnici. Agencija se je strinjala s tem in je običajno dvomesečno obdobje za predložitev odzivov podaljšala za tri tedne, tako da je bil rok 26. oktober 2010;
  - več pristojnih organov, vzdrževalnih organizacij in združenj letalskih prevoznikov je še vedno nasprotovalo predlaganemu konceptu, predvsem v zvezi s končnim potrdilom CRS, kar so razumeli kot prenos odgovornosti s prevoznika/organizacije CAMO na organizacijo iz dela 145;
  - postalo je jasno, da je potrebno nadaljnje delo za pojasnitev odgovornosti prevoznika/organizacije CAMO, to pa je vprašanje, ki ga agencija obravnava v okviru prihodnjega ukrepa oblikovanja predpisov (naloga M.029, začetek je načrtovan v letu 2011).
15. Zaradi zunanjega posvetovanja o dokumentu o odzivih na spremembe CRD 2007-09, ki se je končalo 26. oktobra 2010, je agenciji odzive predložilo:
- pet pristojnih organov: avstrijsko ministrstvo za promet, danska uprava za civilno letalstvo, nizozemska uprava za civilno letalstvo, švedska uprava za civilno letalstvo in uprava za civilno letalstvo Združenega kraljestva;
  - 11 organizacij in združenj: Aerlyper, Aircraft Engineers International (AEI), združenje nizozemskih letalskih tehnikov (NVLTL), Evropsko združenje letalskih prevoznikov (AEA), združenje licenciranih letalskih inženirjev (ALAE, Združeno kraljestvo), Baines Simmons Limited, mednarodno združenje letalskih prevoznikov (IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, norveško združenje licenciranih inženirjev (NFO) in Transavia.com;
  - 89 posameznikov (večinoma licencirano vzdrževalno osebje).

Ti odzivi so podrobno opisani v prilogi.

### III. Vsebina mnenja agencije

#### a. Pomisleki glede politike

16. V sedanjem mnenju se kar najbolj upoštevajo predlogi številnih zainteresiranih strani in nacionalnih organov, ki so sodelovali pri posvetovanju in se odzvali na dokument o odzivih na spremembe.
17. Na tem mestu bi agencija rada opozorila, da je bil v odzivih skupnosti osebja za vzdrževanje zrakoplovov in imetnikov licenc za vzdrževanje zrakoplovov (združenja in posamezniki) jasno podprt predlog dokumenta o odzivih na spremembe.
18. Čeprav se je število zainteresiranih strani in pristojnih organov, ki so podali negativne povratne informacije o predlogu iz dokumenta o odzivih na spremembe, znatno zmanjšalo v primerjavi z obvestilom o predlaganih spremembah, pa te povratne informacije (glej Prilogo k temu mnenju) kažejo, da naslednje zainteresirane strani in pristojni organi še vedno znatno nasprotujejo predlaganim spremembam:
  - pristojni organi: uprava za civilno letalstvo Združenega kraljestva, nizozemska uprava za civilno letalstvo, danska uprava za civilno letalstvo, švedska uprava za civilno letalstvo in avstrijsko ministrstvo za promet;
  - združenji letalskih prevoznikov: evropsko združenje letalskih prevoznikov (AEA) in mednarodno združenje letalskih prevoznikov (IACA);
  - posamezni letalski prevozniki: Transavia.com;
  - vzdrževalni organizaciji: KLM Engineering & Maintenance in Nayak Aircraft Service NL;
  - organizacija za usposabljanje/svetovanje: Baines & Simmons Limited;
  - več posameznikov.
19. V teh povratnih informacijah so izpostavljeni naslednji glavni pomisleki:
  - zdi se, da naloga ni ustrezno utemeljena z varnostnega vidika in da ni potrebna;
  - zdi se, da pomeni znaten vpliv na industrijo zaradi potrebe po spremembi postopkov in dokumentov ter zagotovitvi usposabljanja;
  - zdi se, da so bile nekatere odgovornosti organizacije CAMO (predvsem usklajevalna funkcija in izdajanje končnega potrdila CRS) prenesene na vzdrževalno organizacijo. Poleg tega se dvomi tudi o koristnosti končnega potrdila CRS;
  - za linijsko in osnovno vzdrževanje bi bilo treba oblikovati različna postopka;
  - treba je bolj razjasniti Del M, še zlasti:
    - odgovornosti in postopke organizacije CAMO;
    - izdajo, posodobitev in razširjanje „izjave o vzdrževanju“;
    - razlike med potrdilom CRS, končnim potrdilom CRS in izjavo o vzdrževanju ter njihovo razmerje do vzdrževalnega/plovnostnega statusa zrakoplova.

20. Agencija v nasprotju z izraženimi mnenji nekaterih zainteresiranih strani in pristojnih organov meni, da je mogoče ukrep oblikovanja predpisov sprejeti za izboljšanje varnosti, čeprav ni evidenc o nesrečah, ki bi bile neposredno povezane s tem vprašanjem. Ukrep oblikovanja predpisov ni odvisen samo od nesreč: začeti ga je mogoče tudi, kadar povratne informacije od zainteresiranih strani in pristojnih organov kažejo na zelo različne razlage istih zahtev, od katerih so številne v nasprotju z namero zakonodajalca. To se očitno dogaja, kadar je uredba dvoumna ali kadar primanjkuje smernic.
21. Ta naloga se je začela na zahtevo zainteresiranih strani in pristojnih organov, kakor je bilo navedeno v pooblastilih. Poleg tega so pripombe, prejete med fazo posvetovanja o obvestilu o predlaganih spremembah in dokumentu o odzivih na spremembe, pripombe, prejete na delavnici, ki je potekala 30. septembra 2010, ter razprave med agencijo in pristojnimi organi med nedavnimi standardizacijskimi konferencami agenciji pokazali, da še vedno obstajajo napačne razlage in področja, na katerih uredba ni v celoti skladna ali natančna glede na del 145 in odgovornosti organizacije CAMO ter glede na odgovornost potrditvenega osebja pri odobritvi vzdrževanja.
22. Poleg tega je agencija izvedela za bilten AAIB 9/2010 (ki ga je izdal oddelek za preiskavo letalskih nesreč (Air Accidents Investigation Branch) iz Združenega kraljestva), ki je povezan z resnim incidentom, ki se je zgodil 12. januarja 2009, vključeval pa je letalo Boeing 737 z registrsko oznako G-EZJK. Ta incident se je zgodil po postopku, ko je prevoznik vračal najeti zrakoplov, v zvezi s katerim sta prevoznik in njegov ponudnik osnovnega vzdrževanja s tretjimi podjetji za izvajanje in nadziranje povezanega vzdrževanja sklenila različne pogodbe kot ločene delovne pakete. Med drugimi varnostnimi priporočili v tem biltenu AAIB je varnostno priporočilo 2010-072, ki agenciji priporoča, naj pregleda predpise in smernice v delu M in delu 145 OPS1 ter tako zagotovi, da ustrezno obravnavajo zapletene in večstopenjske vzdrževalne in operativne podizvajalske pogodbe. Opozarja tudi na potrebo po oceni splošne organizacijske strukture, vmesnikov, postopkov, vlog, odgovornosti in kvalifikacij/kompetenc ključnega osebja na vseh stopnjah oddajanja del podizvajalcem.
23. To je še utrdilo mnenje agencije, da je na tem področju obstajala in še vedno obstaja potreba po ukrepu za sprejemanje predpisov.
24. Po mnenju agencije ima vsak ukrep za sprejemanje predpisov posledice, in te je treba čim bolj zmanjšati. Dejstvo, da je sprememba postopkov in dokumentov potrebno, ali dejstvo, da je treba zagotoviti usposabljanje, je skupno skoraj vsem spremembam predpisov, vendar bi te posledice morale odtehtati koristi ukrepa za sprejemanje predpisov.
25. V zvezi s to nalogo agencija še vedno meni, da besedilo, ki je predlagano v dokumentu o odzivih na spremembe, zagotavlja naslednje prednosti:
- jasno zaporedje odgovornosti:
    - potrdila o vzdrževanju (CRS): vsaka organizacija iz dela 145 potrjuje in odgovarja za svoje delo z izdajo potrdila CRS, tudi kadar delo ni dokončano ali zrakoplov ostane v neplovnem stanju. To je mogoče opredeliti še podrobneje, tako da vsako potrditveno osebje potrjuje svoje delo (lastno potrdilo CRS);
    - končna sprostitev zrakoplova (končno potrdilo CRS) pilotu:
      - samo pri vzdrževanju, ki ga je naročila organizacija CAMO;
      - se zanaša na potrditev vzdrževanja, ki se opravi s potrdilom CRS;



- za plovnost zrakoplova in opredelitev postopkov za usklajevanje je še naprej odgovorna organizacija CAMO;
  - delo je mogoče potrditi celo, če so ugotovljene neskladnosti (tj. pregled z neporušnim preskušanjem, ki ga opravi organizacija z ratingom D1 in pri katerem se ugotovijo razpoke) ali je zrakoplov ostal v neplovni konfiguraciji (tj. delovni nalog zahteva odstranitev motorjev za njihovo ohranitev);
  - pilot prejme enkratno sprostitev (končno potrdilo CRS), s katero je obveščen, da je bilo končano celotno vzdrževanje, ki ga je naročil prevoznik;
  - če se pravilno izvaja, bi morala zagotavljati, da so bili vsi vzdrževalni ukrepi ustrezno usklajeni.
26. Agencija je v dokumentu o odzivih na spremembe poleg tega predlagala prehodne ukrepe za zmanjšanje posledic za zainteresirane strani in pristojne organe.

#### **b. Sklepne ugotovitve**

27. Agencija zato meni, da je sprejetje predpisov potrebno za obravnavanje vprašanja enkratne in večkratne sprostitev ter da predlog iz dokumenta o odzivih na spremembe izpolnjuje ta cilj. Kljub temu ob upoštevanju prejetih pripomb priznava, da bi bilo mogoče treba njen predlog malo izboljšati. Poleg tega varnostno priporočilo 2010-072, ki ga je AAIB izdal v biltenu 9/2010, kaže, da ta naloga morda ne bo dovolj za rešitev nekaterih vprašanj. Odgovornosti organizacije CAMO in njihova povezanost s plovnostjo zrakoplova v predlogu niso obravnavne, a jih je treba razjasniti. Vendar pa je obravnavanje vprašanja odgovornosti organizacije CAMO načrtovano v nalogi M.029, ki jo vsebuje program sprejemanja predpisov in ki naj bi se začela v letu 2011. Agencija se je zato odločila združiti ti dve povezani dejavnosti.

#### **28. Končno mnenje agencije je zato naslednje:**

- **naloga 145.012 se konča, ne da bi se za zdaj predlagale spremembe sedanjih predpisov ali sprejemljivih postopkov usklajevanja/smernic;**
- **v skladu z varnostnim priporočilom AAIB 2010-072 iz biltena 9/2010 se izkoristi delo, opravljeno med nalogo 145.012, in razširi obseg naloge M.029, katere začetek je načrtovan za leto 2011, da bi se hkrati obravnavali:**
  - **odgovornosti organizacije CAMO in organizacij iz dela 145 ter**
  - **postopki za vzdrževanje, usklajevanje, sprostitev zrakoplovov in določanje plovnosti.**

#### **IV. Ocena zakonodajnega učinka**

29. Ker v sedanjem mnenju niso predlagani spremembe sedanjih predpisov ali sprejemljivi postopki usklajevanja/smernic, zakonodajnega učinka ni.

V Kölnu, 29. novembra 2010

P. GOUDOU  
Izvršni direktor

**PRILOGA: Odzivi na dokument o odzivih na spremembe CRD 2007-09****Odzivi, ki podpirajo predlagane spremembe:**

- (1) **Aircraft Engineers International (AEI), združenje nizozemskih letalskih tehnikov (NVLT), združenje licenciranih letalskih inženirjev (ALAE, Združeno kraljestvo), norveško združenje licenciranih inženirjev (NFO) in 75 od 89 posameznikov (večinoma licencirano vzdrževalno osebje)** podpirajo vsebino besedila, predlagano v dokumentu o odzivih na spremembe CRD 2007-09. Razlogi, ki so jih navedli, so:
- predlog odpravlja nejasnosti v sedanji uredbi in spodbuja usklajevanje postopkov za potrjevanje, kar je še zlasti potrebno zaradi sedanjega povečevanja oddajanja vzdrževanja zunanjim izvajalcem in tretjim osebam;
  - predlog jasno opredeljuje odgovornosti;
  - predlog ne posega v odgovornosti organizacije CAMO za nadzor;
  - vzdrževalni status zrakoplova je jasno predstavljen letalski posadki;
  - s predlogom se bo varnost povečala.

**Odzivi, ki zahtevajo manjše spremembe predlaganih sprememb:**

- (2) **Združenje nizozemskih letalskih tehnikov (NVLT)** je poleg manjših sprememb v besedilu zahtevalo naslednje:
- naj se v AMC 145.A.50(b)1 dodatno pojasni, da bo zrakoplov po vzdrževanju z izdajo končnega potrdila CRS šteje za „pripravljenega za sprostitev v obratovanje“;
  - da mora potrditveno osebje, ki izdaja končno potrdilo CRS, zagotoviti, da ustrežna pooblaščenca oseba reši in/ali odloži vse pritožbe v zvezi z vzdrževanjem, namesto da bi samo preverila, ali je bilo izdano ustrezno potrdilo CRS;
  - naj se pojasni pomen povedi „Vse vzdrževanje, ki ga je naročil prevoznik, je bilo opravljeno ali pravilno odloženo“ iz točke 145.A.50(b);
  - naj se dodatno pojasni pomen izraza „potrditev“ iz točke AMC 145.A.65(b)3.
- (3) **Aircraft Engineers International (AEI), združenje licenciranih letalskih inženirjev (ALAE, Združeno kraljestvo) in nekaj posameznikov** so zahtevali, naj se izrecno pojasni, da privilegiji kategorije A ne vključujejo „odpravljanja sistemskih težav“.

Agencija ugotavlja, da je bilo to vprašanje obravnavano v nalogi 66.006 in Mnenju 05/2009.

- (4) **Družba „Aerlyper“** je zahtevala, naj se dodatno pojasnijo ratingi, ki jih morajo imeti vzdrževalne organizacije in imetniki licence iz dela 66, da bi lahko izdajali končna potrdila CRS.
- (5) **En posameznik** je zahteval, naj se možnost izdaje „dnevnega ali enakovrednega pregleda“ po izdaji končnega potrdila CRS razširi, tako da bo vključevala tudi tiste naloge, ki se na MRB/MPD redno opravljajo najmanj na vsakih sedem dni.

#### **Odzivi, ki nasprotujejo predlaganim spremembam:**

- (6) **Evropsko združenje letalskih prevoznikov (AEA) in KLM Engineering & Maintenance** menita, da je treba obvestilo o predlaganih spremembah popolnoma umakniti, poleg tega pa sta zavrnila predlog iz dokumenta o odzivih na spremembe in navedla naslednje razloge:
- organizacija CAMO je v veliko boljšem položaju za izvajanje dolžnosti v zvezi s sprostitvijo zrakoplovov kot organizacija iz dela 145;
  - predlagane spremembe so v nasprotju z dokazanimi načeli sedanje uredbe in prenašajo odgovornosti z organizacije CAMO na organizacijo iz dela 145;
  - predlagano končno potrdilo CRS vsebuje izjave o obstoju potrdila CRS in popolnosti vzdrževanja, ki ga je naročila organizacija CAMO in so ga izvedle druge vzdrževalne organizacije, kar je po mnenju navedenega združenja in družbe odgovornost in privilegij organizacije CAMO;
  - predlog potrditvenemu osebjem kategorije A ne dovoljuje podpisovanja končnih potrdil CRS, če so v vzdrževanje vključene druge osebe;
  - varnostno tveganje ni dokazano, prispevek k varnosti pa je bil precenjen, pri čemer sprememba pomeni tveganje med prehodnim obdobjem;
  - gospodarski vpliv na organizacije iz dela 145 je bil podcenjen, vključno z usposabljanjem in spremembo postopkov in tehničnega dnevnika.
- AEA in KLM predlagata, naj agencija EASA oceni postopke s področij iz dela M in ohrani del 145 nespremenjen, če se dokaže zaznano tveganje, povezano s sedanjimi predpisi.
- (7) **Mednarodno združenje letalskih prevoznikov IACA** je zavrnilo predlog iz dokumenta o odzivih na spremembe in navedlo naslednje razloge:
- ne strinja se, da se lahko zaradi pomanjkljive standardizacije v sedanjem sistemu pojavijo morebitne dodatne varnostne težave;
  - pozitivni učinek predloga na varnost je bil precenjen in ni bil utemeljen;
  - končno potrdilo CRS bi lahko privedlo do morebitnih varnostnih težav za organizacije in organe;
  - ne vidi potrebe po končnem potrdilu CRS, saj meni:
    - če obstaja samo ena organizacija iz dela 145, ki dela na zrakoplovu, ima možnost izdati potrdilo CRS za vsako nalogo ali skupino nalog; na koncu bi lahko organizacija iz dela 145 izdala eno potrdilo CRS za vse delo, ki ga je opravila in

usklajevala, kakor ga je sprejela z delovnim nalogom organizacije CAMO, kar pa ni nič novega in je splošno sprejeto;

- če je organizacija iz dela 145 oddala delo drugim organizacijam iz dela 145, se lahko tista organizacija iz dela 145 odloči, da bo izdala eno potrdilo CRS za vse delo, ki ga je opravila in usklajevala, kakor ga je sprejela z delovnim nalogom organizacije CAMO, kar tudi ni nič novega in je splošno sprejeto;
- če je organizacija CAMO najela več organizacij iz dela 145, se s končnim potrdilom CRS prenese odgovornost organizacije CAMO na organizacijo iz dela 145;
- s stališča pilota vzbuja končno potrdilo CRS lažni občutek dokončnosti, saj mora pilot v vsakem primeru preveriti izjave o vzdrževanju za redna in izredna vzdrževanja, odložene postavke itd.;
- negativne posledice zaradi potrebe po novih priročnikih za predstavitve, postopkih, navodilih za delo, usposabljanjih, tehničnih dnevnikih in pogodbah;
- družbeni in kulturni vpliv znotraj industrije.

IACA predlaga naslednje:

- ohranitev možnosti enkratne in večkratne sprostitev;
- naj se koncept končnega potrdila CRS ne uvede;
- če agencija EASA še vedno meni, da je enkratna sprostitev potrebna v primerih, kadar organizacija CAMO najame več organizacij iz dela 145, se ta dokument ne bi smel označiti kot potrdilo CRS, ampak bi se moral označiti kot „povzetek“.

(8) **Nayak Aircraft Service NL** je zavrnil predlog iz dokumenta o odzivih na spremembe in navedel naslednje razloge:

- naloga se mu ne zdi utemeljena in ne verjame, da se s tem predlogom izboljšuje varnost v letalstvu;
- odgovornost je prenesena z organizacije CAMO na pogodbeno organizacijo iz dela 145; za končno potrdilo CRS bi morala biti odgovorna organizacija CAMO;
- končno potrdilo CRS je upravni dokument in bi se moral imenovati „izjava o vzdrževanju“ ali „upravni končni dokument“;
- končno potrdilo CRS se zahteva za vse linijsko in osnovno vzdrževanje, Nayak pa meni, da bi bilo treba razlikovati med linijskim in osnovnim vzdrževanjem;
- tudi potrditvenemu osebju kategorije A bi moralo biti podobno kot potrditvenemu osebju kategorij B in C dovoljeno izdajati končna potrdila CRS neodvisno od obsega nalog, saj je to upravna naloga.

Nayak Aircraft Service NL predlaga popoln umik predlaganih sprememb.

(9) **Prevoznik Transavia.com** je zavrnil predlog iz dokumenta o odzivih na spremembe in navedel naslednje razloge:

- ta naloga se mu ne zdi utemeljena;
- pozitivni učinek na varnost je bil precenjen;

- s predlogom se odgovornost zmanjšuje;
- koncept končnega potrdila CRS ni potreben za prevoznike, ki pogodbeno najemajo samo eno organizacijo iz dela 145;
- negativne posledice zaradi potrebe po novih priročnikih za predstavitve, postopkih, navodilih za delo, usposabljanjih, tehničnih dnevnikih in pogodbah;
- družbeni in kulturni vpliv znotraj industrije in nacionalnih organov.

(10) **Baines Simmons Limited** je zavrnil predlog iz dokumenta o odzivih na spremembe in navedel naslednje razloge:

- predlog prenaša odgovornost za usklajevanje vzdrževanja z organizacije CAMO na pogodbeno organizacijo iz dela 145;
- predlog vključuje dve različni vrsti sprostitev (potrdilo CRS in končno potrdilo CRS) z enakim besedilom;
- v sedANJI uredbi je mogoče jasno opaziti dvoumnost med delom M in delom 145, saj vzdrževalna organizacija „sprosti zrakoplov v obratovanje“ v zvezi s posameznimi nalogami, vendar to ne pomeni nujno, da je zrakoplov ploven.

Baines & Simmons Limited predlaga naslednje:

- agencija EASA bi se morala potruditi in pripraviti predpise/gradivo za sprejemljive postopke usklajevanja k delu M v zvezi s točko M.A.306(a)3 „izjava o vzdrževanju“, še zlasti v zvezi s posodabljanjem in pravilnim razširjanjem te izjave pri vsakem vzdrževalnem dogodku, ne samo pri osnovnih vzdrževalnih dogodkih;
- agencija EASA bi morala lastnike/prevoznike odvracati od sklepanja zapletenih pogodb za oddajanje vzdrževanja podizvajalcem, ki bi lahko privedle do zapletenih scenarijev, ko je pilotu predstavljenih več organizacij iz dela 145, še zlasti na področju linijskega vzdrževanja;
- če agencija EASA še vedno želi imeti dve različni sprostivji, ti ne bi smeli biti enaki in bi morali razlikovati med „potrjevanjem vzdrževanja“ in „sprostivjo v obratovanje“;
- oblikovanje primernejše „potrditve vzdrževanja“ znotraj dela 145 in ustreznjšo opredelitev „plovnostne sprostitev v obratovanje“ v delu M.

(11) **Nizozemska uprava za civilno letalstvo, avstrijsko ministrstvo za promet in Walter Gessky (avstrijski član odbora EASA)** menijo, da je treba obvestilo o predlaganih spremembah popolnoma umakniti ali ga omejiti na sprejemljive postopke usklajevanja/smernice, poleg tega pa so zavrnil predlog iz dokumenta o odzivih na spremembe in navedli naslednje razloge:

- pozitiven učinek na varnost je majhen, birokratska in upravna obremenitev za industrijo pa velika;
- končno potrdilo CRS slabi sedanjo razdelitev odgovornosti med organizacijo CAMO in organizacijami iz dela 145, še zlasti pri usklajevanju vzdrževalnih dejavnosti; odgovornost organizacije CAMO se prenese na organizacijo iz dela 145;
- končno potrdilo CRS vzbuja pri pilotu lažni občutek gotovosti, saj vedno ne ve (ali mu ni treba vedeti), katero vzdrževanje je bilo naročeno;

- pri letalih, ki niso vključena v komercialni letalski promet, lahko predlog povzroči tveganje za zmedo pri piloti, predvsem v primerih, ko sta vzdrževanje opravila organizacija iz dela 145 in vzdrževalna organizacija iz poddela F. V takem primeru končno potrdilo CRS ni vedno na voljo.

Nizozemska uprava za civilno letalstvo, avstrijsko ministrstvo za promet in Walter Gessky predlagajo, naj se ne naredi nič.

(12) **Danska uprava za civilno letalstvo** meni, da je treba obvestilo o predlaganih spremembah popolnoma umakniti ali ga omejiti na sprejemljive postopke usklajevanja/smernice, poleg tega pa je zavrnila predlog iz dokumenta o odzivih na spremembe in navedla naslednje razloge:

- sedanji sistemi so zaradi predloga bolj zapleteni, namesto da bi bili poenostavljeni;
- pozitiven učinek na varnost je majhen, birokratska in upravna obremenitev za industrijo pa velika. To vključuje nove postopke in dokumente ter veliko naporov pri izvajanju predpisov v organizacijah;
- končno potrdilo CRS slabi sedanjo razdelitev odgovornosti med organizacijo CAMO in organizacijami iz dela 145, še zlasti pri usklajevanju vzdrževalnih dejavnosti; odgovornosti organizacije CAMO se prenesejo na organizacijo iz dela 145;
- potrdilo CRS lahko pilotu da vtis, da je zrakoplov primeren za letenje, ne da bi pilot vedel, da bi morale obstajati končno potrdilo CRS.

Danska uprava za civilno letalstvo predlaga, naj se samo spremenijo sedanji sprejemljivi postopki usklajevanja/smernice, da se pojasni razlaga potrdila CRS.

(13) **Švedska uprava za civilno letalstvo** je zavrnila predlog iz dokumenta o odzivih na spremembe in navedla naslednje razloge:

- zaradi predloga je koncept sprostitev v obratovanje večja težava, kot je zdaj, je bolj zapleten in z več različicami;
- vsi prevozniki morajo razviti svoj sistem tehničnih dnevnikov in potrdilo o sprostitev v obratovanje (CRS), tudi če ne najamejo več kot ene vzdrževalne organizacije hkrati;
- vsi prevozniki morajo spremeniti svoj sistem tehničnih dnevnikov, ker jih je nekaj oblikovalo kaj drugega;
- vse vzdrževalne organizacije morajo oblikovati postopke in usposobiti svoje osebje. To povzroča stroške, ne poveča pa ravni varnosti;
- če želijo nekatere organizacije CAMO/prevozniki uporabiti več kot eno vzdrževalno organizacijo pri posameznem vzdrževalnem dogodku, morajo prevzeti polno odgovornost; v pravnem sistemu je dovolj možnosti za ureditev uporabe več kot ene vzdrževalne organizacije pri posameznem dogodku;
- sedanji jasni „koncept odgovornosti“ organizacije CAMO in organizacije iz dela 145 se bo poslabšal. S predlogom se uničuje „koncept jasnega vrstnega reda dela“;
- imenovana organizacija iz dela 145 bo imela težave pri usklajevanju, ker ne bo imela vpogleda/dostopa do drugih vzdrževalnih pogodb;

- večina potrditvenega osebja bo morala po nepotrebem podpisovati številne dokumente, kar bo povzročilo zmedo glede tega, kaj podpisujejo. Vrednost in namen podpisa se bosta zmanjšala;
- organizacija iz dela 145, ki dela na letalih za komercialni promet in letalih, ki niso namenjena komercialnemu prometu, bo morala imeti dva sistema za potrjevanje vzdrževanja;
- kako bodo razdeljene odgovornosti za usklajevanje v primerih, v katerih ima „samostojna“ organizacija CAMO pogodbo s prevoznikom, ki je v skladu s točko M.A.201(i), prevoznik pa ima sklenjene pogodbe z vzdrževalnimi organizacijami iz dela 145 in poddela F?
- kako se bodo potrjevala vzdrževanja, kadar ima prevoznik, ki uporablja sistem tehničnih dnevnikov s potrdilom CRS in končnimi potrdili CRS, v skladu s točko M.A.201(i) sklenjene pogodbe z vzdrževalnimi organizacijami iz dela 145 in poddela F?

Švedska uprava za civilno letalstvo predlaga, naj se v točki M.A.708 samo pojasnijo odgovornosti organizacije CAMO/prevoznika.

(14) **Uprava za civilno letalstvo Združenega kraljestva** nasprotuje predlogu iz dokumenta o odzivih na spremembe iz naslednjih razlogov:

- po mnenju uprave za civilno letalstvo Združenega kraljestva ni posebnih težav v zvezi z varnostjo na tem področju, ki bi zahtevale ukrepanje agencije;
- s predlogom se zapleta delovna praksa v organizaciji iz dela 145 in prinašajo nepotrebni upravni postopki ter neopredeljiva korist za varnost;
- s predlogom se zapletajo odnosi in zabrisuje odgovornost med organizacijo CAMO in pogodbeno organizacijo iz dela 145;
- izjava za končno potrdilo CRS ne bi smela biti potrdilo CRS v skladu s točko 145.A.50, ker je upravna naloga, ki ne spada v opredelitev vzdrževanja, določeno v členu 2 Uredbe (ES) št. 2042/2003;
- predlog potrditvenemu osebju kategorije A ne dovoljuje podpisovanja končnih potrdil CRS, če so v vzdrževanje vključene druge osebe; uprava za civilno letalstvo Združenega kraljestva predlaga ločitev rednega linijskega vzdrževanja in odpravljanja preprostih napak, tako da se v takem primeru omogoči, da končno potrdilo CRS izda potrditveno osebje kategorije A, tudi če so delo opravile druge osebe;
- uprava za civilno letalstvo Združenega kraljestva ne podpira predloga, da lahko organizacije kategorij B, C in D, ki opravljajo dela na zrakoplovu, izdajo potrdilo CRS na ravni zrakoplova, in meni, da bi bilo treba uporabiti obrazec 1;
- primeri tehničnega dnevnika iz točke AMC 145.A.50 niso dovolj natančni, ker ne vsebujejo, na primer, sklicevanja na podrobnosti o serijsko izdelanih sestavnih delih. Zato bi lahko kdo menil, da polja, ki jih vsebujejo primeri, zadostujejo.

(15) **En posameznik** je zavrnil predlog iz dokumenta o odzivih na spremembe in navedel naslednje razloge:

- predlog vključuje dve različni vrsti potrditve (potrdilo CRS in končno potrdilo CRS) z enakim besedilom;



- oseba, ki podpisuje končno potrdilo CRS, ne prevzame odgovornosti za delo, ki ga zajemajo druga potrdila CRS;
- tej osebi se ne zdi dosledno, da je dnevno preverjanje mogoče podpisati po končnem potrdilu CRS, ne da bi se pri tem izdalo novo potrdilo CRS.

Ta posameznik predlaga eno od naslednjih dveh možnosti:

- ukinitvev končnega potrdila CRS in njegovo nadomestitev z izjavo v tehničnem dnevniku, da je vzdrževanje izvedlo in/ali odložilo ustrezno licencirano/pooblaščen/odobreno osebje in da je zrakoplov varen za letenje. Ena izjava v potrdilu CRS z dvema podpisoma (B1 in B2) bi morala zadoščati;
- če se končno potrdilo CRS ohrani, bi moralo imeti dva podpisa (B1 in B2), da se potrdijo vse naloge in da se prevzame odgovornost zanje;

Ta posameznik predlaga tudi, naj bo potrditveno osebje B2 vključeno v potrjevanje dnevnih preverjanj.

(16) **Dva posameznika** sta zavrnila predlog iz dokumenta o odzivih na pripombe in navedla naslednje razloge:

- predlog podpira prevoznike v škodo varnosti, tako da omogoča nadaljnje oddajanje vzdrževanja;
- oddajanje dela spodbuja obstoj vzdrževalnih organizacij, ki so specializirane za določena dela, zaradi česar njihovo potrditveno osebje težko pridobi znanje in izkušnje v zvezi s celotnim zrakoplovom, kar je nujno za pridobitev licence.

(17) **En posameznik** je izrazil nestrinjanje z dejstvom, da lahko končno potrdilo CRS izda posameznik, tudi če ni prejel nobenih informacij o izvedenem vzdrževanju ali so bila opravljena nekatera dela s področja, ki ga njegova licenca ne zajema.

(18) **En posameznik** je menil, da predlog iz dokumenta o odzivih na pripombe ni potreben, ker so vsa področja že pokrita in oblikovana tako, da so postala standardni del poslovanja industrije.

(19) **En posameznik** je pripomnil, da se s predlogom odvzema odgovornost osebam, ki so pristojne za vzdrževanje zrakoplovov.

### **Drugi odzivi:**

(20) **Združenje nizozemskih letalskih tehnikov (NVLТ)** je vprašalo, ali predlog iz dokumenta o odzivih na spremembe že vključuje razširitev privilegijev B2 (obvestilo o predlagani spremembi NPA 2007-07) iz točke 3 66.A.20.

Agencija ugotavlja, da dokument o odzivih na spremembe ne vsebuje te spremembe, ker ga Komisija še ni formalno sprejela. Razširitev privilegijev B2 je del postopka sprejetja Mnenja 05/2009.

(21) **En posameznik** je zahteval, naj uprava za civilno letalstvo Združenega kraljestva spet začne uporabljati izključno ustno izpraševanje za pridobitev licence za vzdrževanje zrakoplovov.

Agencija ugotavlja, da to v skladu s sedanjimi predpisi EU ni mogoče.

(22) **En posameznik** je temu dokumentu o odzivih na pripombe CRD 2007-09 nepravilno predložil pripombo o izrazih „pogodbeni“ in „podpogodbeni“, ki se nanaša na obvestilo o predlagani spremembi NPA 2010-09.

(23) **En posameznik je pripomnil naslednje:**

- podpira usklajevanje načina, kako se zrakoplov sprosti v obratovanje;
- podpira koncept večkratne sprostitev, saj se z njim odgovornost nalaga izključno osebi, ki potrdi delo;
- navaja, da koncept enkratne sprostitev spodbuja izdajo potrdila CRS, ne da bi pri tem videli ali vedeli, kaj je bilo na zrakoplovu narejenega, še zlasti pri večjih in zapletenih delih, omogoča pa tudi, da vzdrževanje opravlja neusposobljeno osebje;
- v celoti nasprotuje praksi, pri kateri številna dela potrdi osebje, ki ga je potrdilo podjetje, a je brez licence.