



**YTTRANDE nr 06/2010**

**FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET**

**av den 29 november 2010**

**om möjligheten till ändring av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter**

*"Enkelt och flerfaldigt godkännande enligt Del-145"*

## I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att klargöra byråns ståndpunkt när det gäller möjligheten till ändring av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003<sup>1</sup> när det gäller frågan "enkelt och flerfaldigt godkännande enligt Del-145". Anledningarna till denna regleringsaktivitet beskrivs här nedan.
2. Yttrandet har antagits i enlighet med det förfarande som har fastslagits av styrelsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet<sup>2</sup> (nedan kallad *byrån*) i överensstämmelse med artikel 19 i förordning (EG) nr 216/2008<sup>3</sup> (nedan kallad *grundförordningen*).
3. I punkt 145.A.50 a i bilaga II till kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 anges följande: "Ett underhållsintyg skall utfärdas av vederbörligt behörig certifierande personal för organisationens räkning när det har kontrollerats att allt beordrat underhåll på luftfartyget eller komponenten har utförts på rätt sätt av organisationen i enlighet med förfaranden angivna i 145.A.70 och med hänsyn till tillgängligheten och användningen av underhållsdata som anges i 145.A.45 samt att det inte finns några krav som inte uppfyllts och som är kända för att kunna utgöra allvarlig fara för flygsäkerheten."

I punkt 145.A.50 b anges vidare följande: "Ett underhållsintyg skall utfärdas före flygningen när något underhåll har slutförts."

Lydelsen i punkt 145.A.50 b ger möjlighet till följande två tolkningar:

- **Tolkning 1:** Det måste finnas ett enda underhållsintyg som omfattar allt underhåll som har utförts före flygningen [eftersom det står "**Ett** underhållsintyg ..." i punkt 145.A.50 b].
  - **Tolkning 2:** Det underhåll som utförs före flygningen kan delas in i ett valfritt antal underhållspunkter [eftersom det står "... när **något** underhåll har slutförts" i punkt 145.A.50 b] och för var och en av dessa underhållspunkter utfärdas det ett underhållsintyg.
4. Förordningens tvetydighet har lett till att det i Europa finns olika metoder för att godkänna luftfartyg, t.ex. enkelt godkännande, flerfaldiga godkännanden och varianter/kombinationer av dessa, var och en med sina för- och nackdelar, som skulle kunna sammanfattas enligt följande:
    - **Enkelt godkännande:** Luftfartygets underhållsintyg utfärdas av en enda person efter en eller flera underhållsåtgärder, som har kvitterats på vederbörligt sätt av behörig personal.

<sup>1</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1). Senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 962/2010 av den 26 oktober 2010 (EUT L 281, 27.10.2010, s. 78).

<sup>2</sup> Styrelsens beslut om Easas förfarande för att utfärda yttranden, certifieringsspecifikationer och vägledande material. EASA MB 08-2007, 11.6.2007 ("regelprocessen").

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1). Senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 (EUT L 309, 24.11.2009, s. 51).

- **Fördelar:**
  - Piloten får ett enda godkännande som informerar honom/henne om att allt underhåll som har beordrats av operatören har slutförts.
  - Om detta genomförs på rätt rätt, bör det säkerställa att samtliga underhållsåtgärder har samordnats på rätt sätt.
- **Nackdelar:**
  - Det förutsätter att den person som undertecknar det enkla godkännandet (och hans/hennes organisation) har ett arbetsområde/en auktorisation som täcker in alla de uppgifter som omfattas av intyget.
  - Denna person får hela ansvaret för samtliga underhållsåtgärder.
  - Detta är mycket svårt att tillämpa när flera olika underhållsorganisationer är delaktiga i ett underhållstillfälle.
- **Flerfaldigt godkännande:** Det utfärdas flera olika underhållsintyg, som vart och ett täcker vissa underhållsuppgifter.
  - **Fördelar:**
    - Varje organisation och varje person som ingår i den certifierande personalen kan endast ta ansvar för de underhållsuppgifter som de har utfört och certifierat.
  - **Nackdelar:**
    - Piloten får flera olika underhållsintyg, vilket gör det svårare att kontrollera att allt underhåll som har beordrats av operatören har slutförts.
    - Här tas det inte någon riktig hänsyn till den samordning som behövs mellan olika personer som ingår i den certifierande personalen eller mellan olika organisationer.

5. För att behandla dessa frågor upprättade byrån en regleringsuppgift (145.012) och det bildades en förslagsgrupp bestående av företrädare för myndigheter, sammanslutningar för flygteknisk underhållspersonal, branschrepresentanter och Easa-expert.

6. Gruppens uppdrag beskrivs i motsvarande arbetsdirektiv (ToR), som har offentliggjorts på byråns webbplats på följande adress:  
<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>.

I detta dokument fastslogs följande:

"I Europa förekommer det två parallella system för godkännande: enkelt och flerfaldigt godkännande. Detta kan leda till missförstånd och möjligtvis även till säkerhetsproblem. Branschen och de nationella luftfartsmyndigheterna begärde därför att denna fråga skulle klargöras så att om möjligt endast ett system bibehålls." *(ej officiell svensk översättning)*

7. Men det arbete som utfördes inom ramen för uppgift 145.012 ledde till slutsatsen att det inte var rimligt att bibehålla endast ett av dessa system, eftersom vart och ett av dem har sina fördelar och nackdelar. Det vore bättre att skapa ett system där man tar tillvara fördelarna med båda systemen och samtidigt ger operatören och underhållsorganisationerna flexibilitet. Detta system ska garantera att samtliga uppgifter har genomförts och

samordnats på lämpligt sätt samt tydligt informera piloten om detta, ge en klar ansvarslinje och samtidigt möjliggöra typiska åtgärder som underhållsgodkännande när fel konstateras (t.ex. NDT-inspektioner) eller när luftfartyget lämnas i en icke-godkänd konfiguration (t.ex. avlägsnande av en motor för konservering).

Allt detta, kompletterat med tillräckligt AMC/GM-material, skulle säkerställa en högre grad av harmonisering i samband med att säkerheten genomförs och förbättras.

## II. Samråd

8. På grundval av förslagsgruppens bidrag utfärdade byrån NPA 2007-09 den 28 juni 2007 och offentliggjorde detta på sin webbplats på följande adress: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
9. På slutdagen den 28 oktober 2007 (vilket omfattade en månads förlängning av den ursprungliga samrådsperioden på tre månader) hade byrån tagit emot 242 synpunkter från nationella luftfartsmyndigheter, yrkesorganisationer och privata företag.
10. De synpunkter som har inkommit genom det externa samrådet om denna NPA visade att de nationella myndigheterna och aktörerna känner stora betänkligheter inför det koncept som föreslagits i denna NPA på grund av dess komplexitet och konsekvenser.
11. För att bemöta dessa betänkligheter tillsattes en granskningsgrupp bestående av ledamöter från den arbetsgrupp som hade till uppgift att utarbeta denna NPA plus en expert från standardiseringsavdelningen (Easa) och en expert från branschen som företräder European Regional Airlines (ERA). Syftet med detta var att utarbeta motsvarande förteckning med synpunkter och svar (CRD, Comment-Response Document).
12. Efter att ha gått igenom synpunkterna beslöt granskningsgruppen att förenkla det föreslagna konceptet avsevärt och samtidigt bibehålla målen med uppgiften. Förändringen skulle kunna sammanfattas enligt följande:
  - a. Konceptet som hade föreslagits i NPA:n byggde på att det utfärdades tre olika intyg [intyg om godkänt underhåll (Maintenance Release Certificate, MRC), intyg om godkänt basunderhåll (Base Maintenance Release Certificate, BMRC) och underhållsintyg (Certificate of Release to Service, CRS)]. Detta ersattes av ett betydligt mer förenklat koncept som byggde på att det utfärdades ett eller flera underhållsintyg och ett slutligt underhållsintyg. För att beskriva det hela mer ingående:
    1. Underhållsintyg (CRS):
      - Dessa intyg utfärdades av varje Del-145-organisation som var delaktig i ett underhållstillfälle.
      - Syftet med dem var att styrka vilket underhåll som hade utförts av denna organisation och de måste följaktligen utfärdas av den certifierande personalen med lämpliga certifikatkategorier och typ-/gruppbehörigheter.
      - Organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten enligt Del-M kapitel G (CAMO:n) kan besluta om man helst bör använda en teknisk journal där varje uppgift godkänns för sig eller en teknisk journal där uppgifterna först kvitterades och därefter godkändes som en grupp av uppgifter.

- Dessa kunde utfärdas även om brister hade konstaterats (t.ex. en NDT-inspektion som hade utförts av en organisation med D1-behörighet, där sprickor har konstaterats) eller om luftfartyget hade lämnats i en konfiguration som inte var luftvärdig (t.ex. om det enligt arbetsordern krävs att motorerna ska avlägsnas i konserveringssyfte) så länge detta hade registrerats på rätt sätt i underhållsintyget och anmälts till CAMO:n.

Samtliga dessa brister eller icke-godkända konfigurationer skulle till slut behöva korrigeras eller senareläggas i enlighet med vad som är korrekt i förhållande till motsvarande underhållsintyg.

- Den certifierande personalen skulle ta på sig hela ansvaret för underhållet och de senarelagda punkterna i det underhållsintyg som de har utfärdat.

## 2. Slutligt underhållsintyg (slutligt CRS):

- Detta utfärdades av den Del-145-organisation som CAMO:n hade utsett för detta.
  - Dess syfte var att bestyrka och underrätta piloten om att allt underhållsarbete som hade beordrats av CAMO:n antingen har slutförts eller också senarelagts på rätt sätt. Detta intyg bestyrkte emellertid inte att underhåll hade utförts eller att dessa punkter har senarelagts, eftersom detta redan hade uppnåtts genom motsvarande underhållsintyg som beskrivs ovan. Detta var anledningen till att exempelvis certifierande personal med B1-behörighet och lämplig typ-/gruppbehörighet kunde utfärda ett slutligt CRS som täckte linje- och basunderhåll.
  - Den certifierande personalen som utfärdade ett slutligt CRS skulle följaktligen helt förlita sig på det underhållsintyg som har utfärdats av varje Del-145-organisation och på den samordning som villkoren i avtalet mellan CAMO:n och Del-145-organisationen.
- b. Certifieringsuppgiften i underhållsintyget och det slutliga underhållsintyget var identisk med den certifieringsuppgift som förekommer i den nuvarande regeln.
- c. GM 145.A.50 som infördes i NPA:n för att bättre beskriva certifieringsprocessen och ge exempel på tekniska journaler hade strukits av följande skäl:
1. Det nya föreslagna systemet var mycket enklare, vilket gjorde att det inte behövdes någon vägledning till certifieringsprocessen.
  2. Exemplet på teknisk journal hade nu införts som AMC-material till Del-M (operatörens ansvar) under punkt AMC M.A.306 a. I AMC 145.A.50 infördes nu dessutom vägledning om hur Del-145-organisationen kan komplettera operatörens tekniska journal.
- d. Konceptet primär underhållsorganisation (PMO), som infördes i NPA:n, har strukits. I stället framhålls det i M.A.708 b 7 och i AMC M.A.708 b 7 att samordningsansvaret alltså ligger på den organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten (CAMO:n). Detta förtydligades också i AMC M.A.306 a 3.
- e. I AMC M.A.306 a 3 klargjordes det att även om en Del-145-organisation utfärdade ett slutligt underhållsintyg som bestyrkte att allt underhåll som beordrats av CAMO:n hade utförts eller senarelagts på rätt sätt, innebar detta inte nödvändigtvis att luftfartyget var luftvärdigt vid detta tillfälle. Det var fortfarande CAMO:n som ansvarade för luftfartygets luftvärdighet och för säkerställandet av att samtliga krav för fortsatt

luftfärdighet var uppfyllda innan en flygning ägde rum. Detta var syftet med den rapport om underhållsstatus som krävdes enligt punkt M.A.306 a 3.

- f. De ändringar som föreslogs i NPA-dokumentet under punkt 145.A.55 "Underhållsdokumentation" ströks på grund av den förenklade certifieringsprocessen och borttagandet av den primära underhållsorganisationen (PMO).
  - g. För att de berörda aktörerna och de behöriga myndigheterna skulle få tillräckligt med tid på sig föreslogs det att den nya förordningen skulle träda i kraft ett år efter offentliggörandet i *Europeiska unionens officiella tidning*.
13. De föreslagna ändringarna och svaren på alla synpunkter som inkommit under det externa samrådet om NPA-dokumentet offentliggjordes av byrån i CRD 2007-09 den 5 augusti 2010. Denna förteckning med synpunkter och svar finns på byråns webbplats på följande adress: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
  14. Efter det att CRD 2007-09 hade offentliggjorts anordnade byrån den 30 september 2010 en workshop i Köln för att förklara innehållet och hjälpa aktörerna att förstå förslaget innan de kom med sina reaktioner. Under denna workshop inkom bl.a. följande återkoppling:
    - Vissa behöriga myndigheter begärde att svarstiden för CRD-dokumentet skulle förlängas så att de fick längre tid på sig att överväga den information de fått under workshopen. Byrån samtyckte till detta och förlängde den normala svarsperioden på två månader med ytterligare tre veckor, till den 26 oktober 2010.
    - Många behöriga myndigheter, underhållsorganisationer och sammanslutningar av lufttrafikföretag motsatte sig fortfarande det föreslagna konceptet, framför allt det slutliga underhållsintyget som de tolkade som en överföring av ansvar från operatören/CAMO:n till Del-145-organisationen.
    - Det var uppenbart att det krävdes ytterligare insatser för att klargöra operatörens/CAMO:ns ansvarsområden, vilket är något som byrån överväger att låta ingå i en framtida regleringsåtgärd (uppgift M.029, som beräknas starta 2011).
  15. Som ett resultat av det externa samrådet om CRD 2007-09, som avslutades den 26 oktober 2010, fick byrån reaktioner från
    - fem behöriga myndigheter: Österrikes transportministerium, CAA-Danmark, CAA-Nederländerna, CAA-Sverige, CAA-Storbritannien.
    - 11 organisationer och sammanslutningar: Aerlyper, Aircraft Engineers International (AEI), Nederländska sammanslutningen för flygtekniker (NVLT), Association of European Airlines (AEA), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, Storbritannien), Baines Simmons Limited, International Air Carrier Association (IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Norska flygteknikerorganisationen (NFO) och Transavia.com.
    - 89 enskilda personer (varav merparten är certifierad underhållspersonal).

Dessa reaktioner beskrivs mer ingående i bilagan.

### III. Innehållet i byråns yttrande

#### a. Policyöverväganden

16. I detta yttrande har största möjliga hänsyn tagits till de förslag som har inkommit från många aktörer och nationella myndigheter som har deltagit i samrådet och kommit med synpunkter på CRD-dokumentet.
17. Byrån skulle här vilja passa på att understryka att den återkoppling som har inkommit från underhållspersonal för luftfartyg och certifikatinnehavare för luftfartygsunderhåll (både på organisations- och individnivå) visar på ett tydligt stöd för CRD-förslaget.
18. Även om det är betydligt färre aktörer och behöriga myndigheter som har kommit med negativ återkoppling på CRD-förslaget jämfört med NPA:n, visar denna återkoppling ändå (se bilagan till detta yttrande) att det fortfarande finns ett stort missnöje med förslaget hos följande aktörer och behöriga myndigheter:
  - Behöriga myndigheter: CAA-Storbritannien, CAA-Nederländerna, CAA-Danmark, CAA-Sverige och transportministeriet i Österrike.
  - Sammanslutningar av lufttrafikföretag: "Association of European Airlines (AEA)" och "International Air Carrier Association (IACA)".
  - Enskilda lufttrafikföretag: "Transavia.com".
  - Underhållsorganisationer: "KLM Engineering & Maintenance" och "Nayak Aircraft Service NL".
  - Utbildnings-/konsultorganisationer: "Baines & Simmons Limited".
  - Ett begränsat antal enskilda personer.
19. Denna återkoppling gäller i första hand följande frågor:
  - Man upplever att uppgiften inte är riktigt motiverad ur säkerhetssynpunkt och att uppgiften därför inte behövs.
  - Man upplever att den får betydande konsekvenser för branschen, eftersom den leder till ett behov att ändra förfaranden och dokument samt att tillhandahålla utbildning.
  - Man upplever att vissa av CAMO:nas ansvarsområden (framför allt samordningsfunktionen och utfärdandet av det slutliga underhållsintyget) har överförts till underhållsorganisationen. Vidare ifrågasätts nyttan med det slutliga underhållsintyget.
  - Olika förfaranden bör ha utvecklats för linje- och basunderhåll.
  - Del-M behöver klargöras ytterligare, framför allt när det gäller:
    - CAMO:nas ansvarsområden och förfaranden.
    - Utfärdande, uppdatering och spridning av "rapporten om underhållsstatus".
    - Skillnaderna mellan ett underhållsintyg, ett slutligt underhållsintyg och en "rapport om underhållsstatus" samt deras relation till luftfartygets underhålls-/luftvärdighetstatus.

20. Tvärtemot vad vissa aktörer och behöriga myndigheter har sagt anser byrån att en regleringsåtgärd kan antas i syfte att förbättra säkerheten även om det inte förekommer några dokumenterade olyckor med direkt koppling till det särskilda utfärdandet. En regleringsåtgärd drivs inte enbart fram av olyckor: den kan också initieras av att återkopplingen från aktörer och behöriga myndigheter visar att kraven tolkas på väldigt olika sätt, varav många är i strid med lagstiftarens avsikt. Så är uppenbarligen fallet när regelverket är oklart eller när det saknas vägledande material.
21. Som angavs i arbetsdirektivet (ToR) initierades just den här uppgiften på begäran av aktörer och behöriga myndigheter. De synpunkter som har inkommit under samrådsfasen för NPA- och CRD-dokumenterna, liksom under den workshop som anordnades den 30 september 2010 och i samband med de diskussioner som har förts mellan byrån och de behöriga myndigheterna vid standardiseringskonferenser under senare tid, har också visat byrån att det fortfarande förekommer ett stort antal feltolkningar samt områden där regelverket kanske inte är helt enhetligt eller korrekt när det gäller ansvarsområden för Del-145 och CAMO:na eller den certifierande personalens ansvarsskyldighet när de godkänner underhåll.
22. Byrån har också tagit del av AAIB Bulletin 9/2010 (som ges ut av Air Accidents Investigation Branch i Storbritannien), där man skrev om en allvarlig incident som ägde rum den 12 januari 2009 och rörde en Boeing 737 med registreringen G-EZJK. Denna incident inträffade efter ett förfarande där operatören lämnade tillbaka ett luftfartyg som tidigare hade varit uthyrt, och där operatören och dennes leverantör av basunderhåll hade ingått flera avtal med tredjepartsföretag som skulle genomföra och övervaka eventuellt tillhörande underhåll som separata arbetspaket. Denna AAIB Bulletin innehåller flera olika säkerhetsrekommendationer och i säkerhetsrekommendation 2010-072 rekommenderas t.ex. byrån att se över bestämmelserna och vägledningen i OPS1, Del-M och Del-145 för att säkerställa att de behandlar komplexa underhållsrelaterade och operationella underentreprenadsarrangemang i flera led på ett adekvat sätt. Här understryks också behovet av att övergripande organisationsstruktur, gränssnitt, förfaranden, roller, ansvarsområden och kvalifikationer/kompetens för nyckelpersonal utvärderas inom alla underentreprenadsnivåer.
23. Detta har stärkt byråns åsikt att det nu liksom då finns ett behov av en regleringsåtgärd inom det här området.
24. Byrån anser också att varje regleringsåtgärd får konsekvenser – som måste minimeras så mycket som möjligt. Att förfaranden och dokument behöver ändras eller att utbildning måste tillhandahållas gäller för nästan varje förändring av regelverket, men denna konsekvens bör kompenseras av fördelarna med regleringsåtgärden.
25. När det gäller denna uppgift anser byrån fortfarande att den text som föreslås i CRD-dokumentet ger följande fördelar:
  - Klar ansvarslinje:
    - Underhållscertifiering (CRS): Varje Del-145-organisation certifierar och ansvarar för sitt eget arbete med utfärdandet av CRS, även i de fall där arbetet är ofullständigt eller luftfartyget lämnas i ett skick som inte är luftvärdigt. Detta kan specificeras ytterligare, så att all certifierande personal certifierar sitt eget arbete (sitt eget CRS).



- Slutligt godkännande av luftfartyget (slutligt CRS) till piloten:
  - Endast i förhållande till det underhåll som har beordrats av CAMO:n.
  - Är beroende av den underhållscertifiering som har utförts i och med CRS.
- Det är fortfarande CAMO:n som är ansvarig för luftfartygets luftvärdighet och för fastställandet av samordningsförfaranden.
- Det är möjligt att certifiera arbete även om brister har konstaterats (t.ex. en NDT-inspektion som har utförts av en organisation med D1-behörighet, där sprickor har konstaterats) eller till och med om luftfartyget har lämnats i en konfiguration som inte är luftvärdig (t.ex. om det enligt arbetsordern krävs att motorerna ska avlägsnas i konserveringssyfte).
- Piloten får ett enda godkännande (slutligt CRS) där han/hon informeras om att allt underhåll som har beordrats av operatören har slutförts.
- Om detta genomförs på rätt rätt, bör det säkerställa att samtliga underhållsåtgärder har samordnats på rätt sätt.

26. I CRD-dokumentet föreslog byrån vidare övergångsåtgärder för att minska konsekvenserna för aktörer och behöriga myndigheter.

#### **b. Slutsatser**

27. Byrån anser därför att regleringen är nödvändig för att hantera frågan om enkelt och flerfaldigt godkännande och att CRD-förslaget har uppfyllt detta syfte. Men med tanke på de synpunkter som har inkommit inser byrån också att dess förslag kan behöva genomgå vissa förbättringar. Säkerhetsrekommendation 2010-072 som har utfärdats av AAIB i Bulletin 9/2010 visar också att denna uppgift kan vara otillräcklig för att hantera en del av dessa frågor. CAMO:nas ansvarsområden och deras relation till luftfartygets luftvärdighet behandlas t.ex. inte i förslaget. Detta är något som måste klargöras. Men frågan om CAMO:nas ansvarsområden är tänkt att behandlas genom uppgift M.029 som finns med i regleringsprogrammet och beräknas starta 2011. Byrån har därför beslutat att slå samman dessa båda aktiviteter, som hänger samman.

#### **28. Byrån avger därför följande slutliga yttrande:**

- **Uppgift 145.012 avslutas utan att det föreslås några ändringar av nuvarande bestämmelser eller AMC-/GM-material i det här skedet.**
- **I linje med AAIB:s säkerhetsrekommendation 2010-072 i Bulletin 9/2010 utnyttjas det arbete som har utförts i samband med uppgift 145.012 för att utöka omfattningen av uppgift M.029, som beräknas starta 2011. Därigenom kan man samtidigt behandla följande:**
  - **Ansvarsområden för CAMO:n och Del-145-organisationer.**
  - **Förfarandena för underhåll, samordning, godkännande av luftfartyg och avgörande av luftvärdighet.**

#### **IV. Konsekvensbedömning**

29. Eftersom det aktuella yttrandet inte innehåller några förslag till ändring av befintlig lagstiftning eller AMC/GM, medför det inga sådana konsekvenser.

Köln den 29 november 2010

P. GOUDOU  
Verkställande direktör

**BILAGA: Reaktionen på CRD 2007-09****Reaktioner till stöd för ändringsförslagen:**

- 1) **Aircraft Engineers International (AEI), Nederländska sammanslutningen för flygtekniker (NFLT), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, Storbritannien), Norska flygteknikerorganisationen (NFO) och 75 av 89 enskilda personer (varav majoriteten är certifierad underhållspersonal)** stöder innehållet i den text som har föreslagits i CRD 2007-09. Skälen som de har lagt fram omfattar bl.a. följande:
  - Detta förslag avlägsnar oklarheterna i den nuvarande lagstiftningen och stimulerar till en harmonisering av certifieringsförfarandena, vilket det finns ett särskilt stort behov av i och med den rådande trenden med ökad entreprenad och underhåll som utförs av tredje man.
  - Genom förslaget anges en tydlig ansvarsfördelning.
  - Förslaget utgör inget hinder för CAMO:nas tillsynsuppgifter.
  - Luftfartygets underhållsstatus blir uppenbar för flygbesättningen.
  - Förslaget kommer att öka säkerheten.

**Reaktioner där man begär mindre ändringar av ändringsförslagen:**

- 2) **Nederländska sammanslutningen för flygtekniker (NFLT)** föreslog några mindre ändringar av lydelsen samt följande:
  - Att det i AMC 145.A.50 b 1 ytterligare skulle klargöras att utfärdandet av ett slutligt underhållsintyg skulle innebära att luftfartyget skulle anses vara "klart att godkännas för användning" efter underhållet.
  - Att den certifierande personalen som utfärdar det slutliga underhållsintyget måste se till att samtliga underhållsklagomål korrigeras och/eller senareläggas av personer med korrekt behörighet i stället för att enbart kontrollera att motsvarande underhållsintyg har utfärdats.
  - Att klargöra innebörden av meningen "allt underhåll som har beordrats av operatören har utförts eller senarelagts på rätt sätt", vilket står i punkt 145.A.50 b.
  - Att ytterligare klargöra innebörden av "kvittera" i AMC 145.A.65 b 3.
- 3) **Aircraft Engineers International (AEI), Association of Licensed Aircraft Engineers (ALAE, Storbritannien) och ett visst antal enskilda personer** begärde att det skulle göras helt klart att kategori A-befogenheter inte omfattar "felsökning av systemet".

Byrån påpekar att denna fråga behandlades i uppgift 66.006 och i yttrande 05/2009.

- 4) **"Aerlyper"** begärde att det ytterligare skulle klargöras vilka behörigheter som krävs för att underhållsorganisationer och certifikatinnehavare enligt Del-66 ska få utfärda det slutliga underhållsintyget.
- 5) **En enskild person** begärde att möjligheten att godkänna en "daglig kontroll eller motsvarande" efter utfärdandet av det slutliga underhållsintyget ska utökas till att även omfatta uppgifter med ett intervall på upp till sju dagar per MRB/MPD.

**Reaktioner där man motsätter sig ändringsförslagen:**

- 6) **Association of European Airlines (AEA) och "KLM Engineering & Maintenance"** anser att NPA-dokumentet borde ha dragits tillbaka helt och har också motsatt sig förslaget i CRD-dokumentet av följande skäl:
  - CAMO:n har mycket bättre förutsättningar än Del-145-organisationen att utföra de uppgifter som hör till godkännande av luftfartyg.
  - Ändringsförslagen strider mot beprövade principer i den nuvarande lagstiftningen och överför ansvar från CAMO:n till Del-145-organisationen.
  - Det föreslagna slutliga underhållsintyget innehåller uttalanden om förekomsten av ett underhållsintyg och slutförandet av det underhåll som har beordrats av CAMO:n och som har utförts av andra underhållsorganisationer, och detta anser de vara CAMO:ns ansvar och behörighet.
  - Enligt förslaget får certifierande personal med A-behörighet inte underteckna det slutliga underhållsintyget om andra personer har medverkat i underhållet.
  - Det föreligger ingen påvisad säkerhetsrisk och säkerhetsfördelen har överskattats, i och med att förändringen utgör en risk under övergångsperioden.
  - De ekonomiska konsekvenserna för Del-145-organisationer har underskattats. Här ingår utbildning samt ändring av förfaranden och den tekniska journalen.

AEA och KLM föreslår att om den upplevda risken i de nuvarande bestämmelserna kan påvisas, bör Easa utvärdera de förfaranden som faller under Del-M och låta Del-145 vara oförändrad.
- 7) **"IACA International Air Carrier Association"** har motsatt sig förslaget i CRD-dokumentet av följande skäl:
  - De instämmer inte i att bristen på standardisering av det nuvarande systemet leder till eventuella ytterligare säkerhetsproblem.
  - Förslagets positiva säkerhetseffekter har överskattats och är inte befogade.
  - Det slutliga underhållsintyget kommer att leda till möjliga säkerhetsproblem för organisationer och myndigheter.
  - De ser inget behov av ett slutligt underhållsintyg eftersom de anser följande:
    - Om det bara är en enda Del-145-organisation som arbetar på luftfartyget, har den möjlighet att utfärda ett underhållsintyg för varje uppgift eller för en grupp av

uppgifter. Del-145-organisationen skulle slutligen kunna utfärda ett enda underhållsintyg för allt det arbete som den har utfört och samordnat och som har godtagits inom ramen för CAMO:ns arbetsorder. Detta är ingenting nytt utan allmänt vedertaget.

- Om en Del-145-organisation har anlitat andra Del-145-organisationer på entreprenad, skulle denna Del-145-organisation kunna besluta att utfärda ett enda underhållsintyg för allt det arbete som den har utfört och samordnat och som har godtagits inom ramen för CAMO:ns arbetsorder. Detta är ingenting nytt utan allmänt vedertaget.
- Om CAMO:n har anlitat flera Del-145-organisationer på entreprenad, överförs CAMO:ns ansvar till Del-145-organisationen genom det slutliga underhållsintyget.
- Ur pilotens synvinkel skapar det slutliga underhållsintyget en falsk känsla av att allting har slutförts, för piloten måste hur som helst kontrollera om det finns några rapporter om underhållsstatus som gäller planerat underhåll och fria underhållsrutiner, senarelagda punkter osv.
- Detta kommer att få negativa konsekvenser på grund av behovet av nya verkstadshandböcker, förfaranden, arbetsinstruktioner, utbildning, tekniska journaler och avtal.
- Detta kommer att få sociala och kulturella konsekvenser för branschen.

IACA föreslår följande:

- Att båda alternativen med enkelt och flerfaldigt godkännande ska bibehållas.
- Att konceptet slutligt underhållsintyg inte ska införas.
- Om Easa fortfarande anser det vara nödvändigt med ett enkelt godkännande när CAMO:n lägger ut arbete på entreprenad till flera olika Del-145-organisationer, ska detta dokument inte betecknas "underhållsintyg", utan "sammanfattande blad".

8) **"Nayak Aircraft Service NL"** har motsatt sig förslaget i CRD-dokumentet av följande skäl:

- De anser inte att uppgiften är befogad och tror inte att detta förslag förbättrar flygsäkerheten.
- Ansvar överförs från CAMO:n till Del-145-organisationen som anlitas på entreprenad. Ansvar för det slutliga underhållsintyget ska ligga på CAMO:n.
- Det slutliga underhållsintyget är ett administrativt dokument och bör ha beteckningen "rapport om underhållsstatus" eller "administrativt slutdokument".
- Det slutliga underhållsintyget krävs för allt linje- och basunderhåll, men Nayak anser att det bör göras en åtskillnad mellan linje- och basunderhåll.
- Certifierande personal med A-behörighet bör liksom personal med B- och C-behörighet få utfärda ett slutligt underhållsintyg oberoende av uppgifternas omfattning, eftersom detta är en administrativ uppgift.

"Nayak Aircraft Service NL" föreslår att ändringsförslagen ska dras tillbaka helt.

9) **"Transavia.com"** har motsatt sig förslaget i CRD-dokumentet av följande skäl:

- De anser inte att uppgiften är motiverad.
- De positiva säkerhetseffekterna har överskattats.
- Genom förslaget reduceras ansvaret.
- Konceptet med ett slutligt underhållsintyg behövs inte för operatörer som endast använder en Del-145-organisation genom entreprenad.
- Detta kommer att få negativa konsekvenser på grund av behovet av nya verkstadshandböcker, förfaranden, arbetsinstruktioner, utbildning, tekniska journaler och avtal.
- Detta kommer att få sociala och kulturella konsekvenser för branschen och de nationella myndigheterna.

10) **"Baines Simmons Limited"** har motsatt sig förslaget i CRD-dokumentet av följande skäl:

- Genom förslaget överförs ansvaret för underhållssamordningen från CAMO:n till Del-145-organisationen.
- Förslaget omfattar två olika slags godkännanden (underhållsintyg och slutligt underhållsintyg) med samma lydelse.
- I det nuvarande regelverket föreligger det uppenbara oklarheter mellan Del-M och Del-145, där underhållsorganisationen "godkänner luftfartyget för användning" när det gäller enskilda uppgifter, men detta innebär inte nödvändigtvis att luftfartyget är luftvärdigt.

"Baines Simmons Limited" föreslår följande:

- Easa bör fokusera på att utarbeta lagstiftning/AMC-material för Del-M i förhållande till "rapport om underhållsstatus" enligt M.A.306 a 3, framför allt hur den ska uppdateras och spridas vid rätt tidpunkt i förhållande till varje underhållstillfälle och inte enbart till sådana som rör basunderhåll.
- Easa bör avråda ägare/operatörer från att upprätta komplexa underhållsarrangemang via entreprenad som kan förefalla leda till komplicerade scenarion där piloten möts av flera Del-145-organisationer, framför allt i en miljö med linjeunderhåll.
- Om Easa fortfarande vill ha två olika godkännanden, bör dessa vara tämligen olika och åtskillnad göras mellan "certifiering av underhåll" och "godkännande för användning".
- Skapa ett lämpligare "underhållsgodkännande" inom Del-145 och ett "luftvärdighetsgodkännande för användning" som är mer korrekt definierat i Del-M.

11) **CAA-Nederländerna, Österrikes transportministerium och Walter Gessky (österrikisk ledamot av Easa-kommittén)**, anser inte bara att NPA:n borde ha dragits tillbaka helt eller ha begränsats till AMC/GM-material, utan motsätter sig förslaget i CRD-dokumentet av följande skäl:

- Den positiva säkerhetseffekten är mycket begränsad, medan den byråkratiska och administrativa bördan för branschen blir stor.
- Genom det slutliga underhållsintyget försvagas den nuvarande ansvarsfördelningen mellan de olika CAMO:na och Del-145-organisationerna, framför allt när det gäller

samordning av underhållsverksamhet. CAMO-ansvaret överförs till Del-145-organisationen.

- Det slutliga underhållsintyget skapar en falsk känsla av säkerhet för piloten, eftersom han/hon inte alltid känner till (eller behöver känna till) vilket underhåll som har beordrats.
- Om luftfartyget inte deltar i kommersiell flygtransport, kan förslaget utgöra en risk för sammanblandning, framför allt om underhållet har utförts av underhållsorganisationer både enligt Del-145 och kapitel F. I så fall kommer det inte alltid att föreligga ett slutligt underhållsintyg.

CAA-Nederländerna, Österrikes transportministerium och Walter Gessky föreslår att ingenting ska göras.

12) **CAA-Danmark** anser inte bara att NPA:n borde ha dragits tillbaka helt eller ha begränsats till AMC/GM-material, utan motsätter sig förslaget i CRD-dokumentet av följande skäl:

- Förslaget innebär att de befintliga systemen kompliceras ytterligare snarare än att de klargörs.
- Den positiva säkerhetseffekten är mycket begränsad, medan den byråkratiska och administrativa bördan för branschen blir stor. Detta omfattar nya förfaranden och dokument samt den enorma uppgiften med införandet i organisationerna.
- Genom det slutliga underhållsintyget försvagas den nuvarande ansvarsfördelningen mellan de olika CAMO:na och Del-145-organisationerna, framför allt när det gäller samordning av underhållsverksamhet. CAMO-ansvaret överförs till Del-145-organisationen.
- En pilot som inte känner till att det krävs ett slutligt underhållsintyg kan få intrycket att luftfartyget är i skick för flygningen.

CAA-Danmark föreslår att det befintliga AMC/GM-materialet endast ska revideras i syfte att klargöra hur underhållsintyget ska tolkas.

13) **CAA-Sverige** har motsatt sig förslaget i CRD-dokumentet av följande skäl:

- Förslaget gör konceptet godkännande för användning till ett större problem än det faktiskt är, det blir mer komplicerat och omfattar olika versioner.
- Alla operatörer måste utveckla sitt system för tekniska journaler och certifiering av underhåll (CRS) även om de inte använder sig av mer än en underhållsorganisation åt gången.
- Alla operatörer måste ändra sitt system för tekniska journaler, eftersom en del har utvecklat något annat.
- Alla underhållsorganisationer måste utarbeta förfaranden och utbilda sin personal. Detta skapar kostnader utan att det ökar säkerhetsnivån.
- Om vissa CAMO:n/operatörer vill använda sig av mer än en underhållsorganisation vid samma underhållstillfälle måste de ta på sig hela ansvaret. I dagens rättssystem finns det tillräckligt med utrymme för att se till att mer än en underhållsorganisation kan användas vid samma underhållstillfälle.

- Dagens tydliga "ansvarskoncept" för CAMO och Del-145-organisationen kommer att försvagas. Detta tillintetgör det "klara konceptet med arbetsordern".
- Det kommer att bli svårt att samordna för den Del-145-organisation som har utsetts, eftersom insyn/tillgång till andra underhållsavtal saknas.
- Majoriteten av den certifierande personalen kommer att uppleva en mängd onödigt undertecknande, vilket leder till förvirring om vad det faktiskt är som de undertecknar. Underskriftens värde och avsikt kommer att försvagas.
- En Del-145-organisation som arbetar med luftfartyg i och utanför kommersiell lufttrafik måste ha två system för att certifiera underhåll.
- Hur kommer samordningsansvaret att bli när en "fristående" CAMO har ett avtal med en operatör i enlighet med M.A.201 i och operatören har avtal med underhållsorganisationer enligt Del-145 och kapitel F?
- Hur ska underhållscertifieringen utföras när en operatör enligt M.A.201 i, som använder ett system för tekniska journaler med underhållsintyg och slutliga underhållsintyg, har avtal med underhållsorganisationer enligt Del-145 och kapitel F?

CAA-Sverige föreslår endast att CAMO:ns/operatörens ansvar i M.A.708 ska klargöras.

14) **CAA-Storbritannien** motsätter sig CRD-förslaget av följande skäl:

- CAA-Storbritannien kan inte se att det föreligger någon särskild säkerhetsrisk inom detta område som kräver att byrån vidtar åtgärder.
- Förslaget komplicerar arbetsförfarandena i en Del-145-organisation, vilket leder till onödig byråkrati och icke-fastställda säkerhetsfördelar.
- Det komplicerar förhållandet och resulterar i en oklar ansvarsfördelning mellan CAMO:n och den kontrakterade Del-145-organisationen.
- Rapporten för det slutliga underhållsintyget ska inte vara ett underhållsintyg enligt 145.A.50 eftersom det är en administrativ uppgift som inte faller inom definitionen av underhåll enligt artikel 2 i förordning (EG) nr 2042/2003.
- Enligt förslaget får certifierande personal med A-behörighet inte underteckna det slutliga underhållsintyget om andra personer har medverkat i underhållet. CAA-Storbritannien föreslår att man ska skilja mellan planerat linjeunderhåll och vanligt åtgärdande av fel, vilket i så fall skulle göra det möjligt att det slutliga underhållsintyget utfärdas av certifierande personal i kategori A även om arbetet har utförts av andra personer.
- CAA-Storbritannien stöder inte att organisationer med B-, C- och D-behörighet som utför arbeten på luftfartyget kan utfärda ett underhållsintyg på luftfartygsnivå och anser att en blankett 1 ska användas.
- Exempelen på teknisk journal i AMC 145.A.50 är inte tillräckligt exakta, eftersom de t.ex. inte innehåller någon hänvisning till uppgifter om serietillverkade komponenter. Detta skulle kunna leda till uppfattningen att det räcker med de fält som anges i exemplen.

15) **En enskild person** har motsatt sig förslaget i CRD-dokumentet av följande skäl:



- Förslaget omfattar två olika slags godkännanden (underhållsintyg och slutligt underhållsintyg) med samma lydelse.
- Den person som undertecknar det slutliga underhållsintyget tar inte ansvar för det arbete som täcks av övriga underhållsintyg.
- Denna person anser att det är inkonsekvent att det är tillåtet att underteckna den dagliga kontrollen efter det slutliga underhållsintyget utan att det utfärdas ytterligare ett slutligt underhållsintyg.

Denna person föreslår något av följande båda alternativ:

- Det slutliga underhållsintyget avskaffas och ersätts med en rapport i den tekniska journalen om att underhåll har utförts och/eller senarelagts av lämpligt behörig/auktoriserad/godkänd personal och att luftfartyget är säkert att flyga. Det bör räckas med rapporten i det enda underhållsintyget som har två underskrifter (B1 och B2).
- Om det slutliga underhållsintyget bibehålls, bör det ha två underskrifter (B1 och B2) för att certifiera och ta ansvar för samtliga uppgifter.

Denna person föreslår också att certifierande personal med B2-behörighet ska delta i certifieringen av den dagliga kontrollen.

16) **Två enskilda personer** har motsatt sig förslaget i CRD-dokumentet av följande skäl:

- Förslaget stöder operatörer på bekostnad av säkerheten, vilket gör det möjligt att lägga ut ytterligare underhåll på entreprenad.
- Detta entreprenadförfarande främjar underhållsorganisationer som är specialiserade på särskilda arbeten, vilket gör det svårt för deras certifierande personal att få kunskap och erfarenhet om hela luftfartyget, något som är nödvändigt för att få ett certifikat.

17) **En enskild person** har motsatt sig att det slutliga underhållsintyget kan utfärdas av en enda person, även om denna person inte har fått någon synpunkt på det underhåll som har utförts och även om en del av arbetet ligger utanför räckvidden för hans/hennes certifikat.

18) **En enskild person** har framfört att CRD-förslaget inte behövs eftersom alla områden redan täcks in och har utvecklats så långt att detta utgör en daglig standardrutin inom branschen.

19) **En enskild person** har kommenterat att detta förslag innebär att ansvaret lyfts från de personer som ansvarar för underhåll av luftfartyg.

### Övriga reaktioner:

20) **Nederländska sammanslutningen för flygtekniker (NFLT)** frågade om CRD-förslaget redan omfattar utökningen av B2-befogenheter (NPA 2007-07) i 66.A.20, punkt 3.

Byrån konstaterar att CRD-dokumentet inte innehöll denna ändring eftersom den inte har antagits formellt av kommissionen ännu. Utökningen av B2-befogenheter utgör ett led i antagningsprocessen av yttrande 05/2009.

- 21) **En enskild person** begärde att CAA-Storbritannien skulle återgå till ett helt muntligt prov för att få certifikat för underhåll av luftfartyg.

Byrån konstaterar att detta inte är möjligt med de nuvarande EU-bestämmelserna.

- 22) **En enskild person** lämnade felaktigt en kommentar som rörde NPA 2010-09 till denna CRD 2007-09 gällande begreppen "entreprenad" och "underentreprenad".

- 23) **En enskild person har kommit med följande synpunkter:**

- Han stöder en harmonisering av hur luftfartyg godkänns.
- Han ställer sig bakom konceptet med flerfaldigt godkännande, eftersom det innebär att ansvaret läggs enbart på den person som certifierar arbetet.
- Han anger att konceptet med enkelt godkännande främjar att ett underhållsintyg utfärdas utan att man ser eller känner till vad som har utförts på luftfartyget, särskilt när det gäller stora och komplexa arbeten, och det främjar också att underhållet utförs av icke-kvalificerad personal.
- Han är helt emot att många arbeten kvitteras av en person som har godkänts av företaget och som saknar certifikat.