



EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI

ARVAMUS nr 02/2008,

15. mai 2008,

komisjoni määruse kohta, millega muudetakse komisjoni määrust (EÜ) nr 1702/2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad,

JA

komisjoni määruse kohta, millega muudetakse komisjoni määrust (EÜ) nr 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta

„M osa muudetud nõuded omanik-piloodi hooldustöödele ja õhusõidukitele, mida ei kasutata äriliseks lennutranspordiks“

I. Üldosa

1. Käesoleva arvamuse eesmärk on teha komisjonile ettepanek muuta komisjoni määrusi (EÜ) nr 1702/2003¹ (21. osa) ja nr 2042/2003². Nende määruste muutmise põhjused on esitatud allpool.
2. Käesolev arvamus on vastu võetud Euroopa Lennundusohutusameti (edaspidi „amet“) haldusnõukogu kehtestatud korra³ kohaselt kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008⁴ (edaspidi „algmäärus“) artikli 19 sätetega.

II. Konsulteerimine

3. Selleks et hinnata määruse (EÜ) 2042/2003 I lisa (M osa) mõjusid, nagu on ette nähtud määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 7 lõikega 6, korraldas amet 2004. aastal kaks kohtumist ärilise ja mitteärilise lennundustööstuse esindajatega, mille käigus jõuti järeldusele, et M osa mõju ärilisele lennutranspordile on minimaalne ning et mõjuhindamisel tuleb keskenduda teistele tegevustele.
4. Osutatud mõjuhindamise tegemiseks sõlmis amet 21. septembril 2004 lepingu konsultatsioonifirmaga Air EuroSafe. Selle tulemusena esitas Air EuroSafe 21. veebruaril 2005 regulatiivse mõju hindamise aruande 2004/S 122-102598, mis avaldati allpool kirjeldatud muudatusettepaneku teate 07/2005 II lisana.
5. Amet kasutas aruannet, et teha ettepanek M osa muutmiseks õhusõidukite osas, mida ei kasutata äriliseks lennutranspordiks (eeskirjade koostamise ülesanne M.007). See ettepanek avaldati muudatusettepaneku teatena 07/2005, mis anti välja 23. juunil 2005 ning oli avatud avalikuks konsulteerimiseks perioodil, mida sidusrühmade enamuse palvel pikendati viie kuuni. Kommentaaride esitamise lõpptähtpäevaks 24. novembriks 2005 olid riikide lennuametid, kutseliidud ja eraisikud esitanud ametile 441 kommentaari.
6. Saadud kommentaaride ning ettepaneku selgitamiseks ja arutamiseks korraldatud seminari järelduste põhjal leidis amet, et ettenähtud muudatuste heakskiitmiseks pole lootust, kui amet ei algata asjakohase selgitusmaterjali (nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja suunised) koostamiseks paralleelselt teist eeskirjade koostamise ülesannet (M.017), ei tee lisaettepanekuid eeskirjade muutmiseks ega esita mõlemat ettepanekut korraga, et anda ettenähtud muudatustest täielik ülevaade. Seda arutati ulatuslikult 2005. aasta lõpus

¹ Komisjoni 24. septembri 2003. aasta määrus (EÜ) nr 1702/2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 243, 27.9.2003, lk 6). Määrust on viimati muudetud komisjoni 28. märtsi 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 287/2008 (ELT L 87, 29.3.2008, lk 3).

² Komisjoni 20. novembri 2003. aasta määrus (EÜ) nr 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 315, 28.11.2003, lk 1). Määrust on viimati muudetud komisjoni 30. märtsi 2007. aasta määrusega (EÜ) nr 375/2007 (ELT L 94, 4.4.2007, lk 18).

³ Haldusnõukogu otsus arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhendmaterjali väljastamisel ameti poolt rakendatava korra kohta. EASA MB 08-2007, 11.06.2007 (eeskirjade koostamise kord).

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT L 79, 19.3.2008, lk 1).

üdlennunduse kogukonna esindajatega, kes olid nõus protsessi toetama. Sellest tulenevalt laiendati eeskirjade koostamist, et:

- hinnata muudatusettepaneku teate 07/2005 kohta laekunud 441 kommentaari ja vastata neile, koostades asjakohase kommentaaride vastusdokumendi;
- arutada ja teha lisaettepanekuid M osa muutmiseks;
- koostada asjakohased nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja suunised.

Peale selle viidi omanik-piloodi hooldustöödega seotud väga spetsiifilised küsimused üle eraldi eeskirjade koostamise ülesande alla (M.005).

7. Tööd tegid kaks eeskirjade koostamise rühma (M.005 ja M.017), mis koosnesid ameti, riiklike lennuametite, tootjate ja hooldusorganisatsioonide esindajatest ning samuti omanikest/käitajatest. Nende panuse põhjal andis amet avalikuks konsulteerimiseks välja järgmised dokumendid:
 - kommentaaride vastusdokument 07/2005, 26. aprill 2007 (vastuseks muudatusettepaneku teate 07/2005 kohta esitatud kommentaaridele);
 - muudatusettepaneku teade 2007-08, 28. juuni 2007 (ettepanekud M osa lisamuudatuste ja vastavate nõuete täitmise vastuvõetavate viiside / suuniste kohta).
8. Nende dokumentide sisu toetamiseks ja selgitamiseks korraldas amet ühe seminari 4. juulil 2007 Kölnis, kuus seminari ajavahemikus 28. augustist kuni 13. septembrini 2007 Šveitsis, Ühendkuningriigis, Prantsusmaal, Taanis, Saksamaal ja Tšehhi Vabariigis ning ühe seminari 13. novembril 2007 Austrias.
9. Komisjoni heakskiidu saamise protsessi lihtsustamiseks ning selleks, et kõikidel asjaomastel pooltel oleks muudatusi lihtsam mõista, otsustas amet, et lõplik arvamus peab käsitlema kolme eeskirjade koostamise ülesannet (M.007, M.005 ja M.017), ning alustas ühise kommentaaride vastusdokumendi ning muudetud M osa ühtse teksti koostamist.
10. Kommentaaride vastusdokumendi 07/2005 kohta laekus ametile 10 ja muudatusettepaneku teate 2007-08 kohta 661 kommentaari, mille peamised soovitusel saab kokku võtta järgmiselt:
 - väljendati kahtlust vajaduse suhtes asendada olemasolevad riiklikud süsteemid Euroopa eeskirjadega;
 - anda üdlennunduse valdkonnas jätkuva lennukõlblikkuse käsitlemiseks välja eraldi määrus, n-ö lihtne M osa;
 - lõimida üdlennunduse paremat reguleerimist käsitleva eeskirjade koostamise dokumendi MDM.032 tulemused;
 - ühendada M.A alajagudes F ja G (jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon) kirjeldatud load;
 - kiita heaks föderaalset lennundusameti dokument AC43-13 remonditööde ja muudatuste kohta;
 - kiita vahetult heaks (ilma kahekordse hooldustõendita) USA (FAA 8130-3) ja Kanada (TCCA 24-0078) väljastatud komponentide hooldustõendid;
 - laiendada omanik-piloodi hooldustööde mahtu ja välistada isehindamine;

- leevendada koormavaid järelevalvenõudeid (kvaliteedisüsteemid / organisatsiooni sisekontrollid);
 - võimaldada anda jätkuvat lennukõlblikkust tagavatele organisatsioonidele esialgne tegevusluba, kui puudub heakskiidetud hooldusprogramm;
 - selgitada komponendi hooldustööde ja keeruliste hooldustööde tingimusi;
 - võimaldada anda töökõlbmatud komponendid üle omanikule;
 - luua uus lihtsam õhusõiduki hooldustöötajate luba;
 - anda välja leebemad nõuded lennukõlblikkuse kontrolli töötajatele ning lihtsustatud menetlused lennukõlblikkuse kontrollimiseks ja lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaatide väljastamiseks;
 - anda rohkem aega ettenähtud muudatuste rakendamiseks.
11. Nende kommentaaride ülevaatamiseks moodustas amet kaks ülevaatusrühma (M.005 ja M.017), mis mõlemad koosnesid asjaomase töörühma liikmetest, samuti kuulus sinna ameti standardimise ning lubade osakonna esindaja ja üks tööstuse esindaja, kes oli väljendanud eriarvamust seoses muudatusettepaneku teatega 2007-08. Ülevaatamise tulemusena andis amet 6. märtsil 2008 välja kommentaaride vastusdokumendi 2007-08, mis sisaldas vastuseid kõikidele kommentaaridele; eeskirjade ning nõuete täitmise vastuvõetavate viiside / suuniste teksti projekti; selgitusmaterjali, milles näidati, kuidas eespool nimetatud olulisimaid probleeme käsitleti; ning suuniseid õhusõidukite, mille suurim stardimass on 2730 kg või vähem, (sh igas suuruses õhupallid) eraisikutest omanikele milles võeti kokku kõige lihtsamad menetlused, mis on ettenähtud eeskirjadega lubatud.
12. Kommentaaride vastusdokumendi 2007-08 väliskonsultatsiooni tulemusena, mis lõppes 6. mail 2008, esitasid ametile märkusi:
- 6 pädevat asutust: AustroControl Austriast, Madalmaade tsiviillennundusamet, Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet, Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat (DGAC), Itaalia riiklik tsiviillennundusamet (ENAC), Šveitsi föderaalne tsiviillennundusamet (FOCA);
 - 12 organisatsiooni ja liitu: õhupallilende korraldav ettevõtte Broadland Balloon Flights, Briti Õhupalli- ja Õhulaevaklubi (British Balloon and Airship Club), õhulaevatootja GEFA-FLUG, Taani Kuninglik Aeroklubi (Kongelig Dansk Aeroklub), Euroopa riiklike aeroklubile liit Europe Air Sports, Saksamaa Aeroklubi (Deutscher Aero Club), Euroopa Purilennuliit (European Gliding Union), Euroopa Purilennukite Tootjad (European Sailplane Manufacturers), Alitalia Servizi, Prantsusmaa Purilennuliit (FFVV), Norra Õhuspordiliit, Euroopa Ülikerglennukite Liit (European Microlight Federation);
 - 27 üksikisikut.

Nende märkusi on üksikasjalikult analüüsitud lisas. Ükski neist ei mõjuta tegelikult kommentaaride vastusdokumendis esitatud ameti järelduste sisu. Ometi tegid paljud neist huvitavaid ettepanekuid teksti parandamiseks, mida amet on käesolevas arvamuses arvesse võtnud. Teatud märkusi ei saanud käesoleva eeskirjade koostamise ülesande raames arvesse võtta, kuna nende jaoks on vaja nõuetekohast avalikku konsultatsiooni; seetõttu võetakse neid arvesse edasistel eeskirjade koostamistel.

III. Ameti arvamuse sisu

13. Käesolevas arvamuses võetakse nii palju kui võimalik arvesse konsulteerimises osalenud ja kommentaaride vastusdokumendi kohta märkusi esitanud sidusrühmade soovitusi. Arvamuses pakutakse välja Euroopa lähenemine äriliseks lennutranspordiks mittekasutatavate õhusõidukite jätkuvale lennukõlblikkusele, tuginedes kasutatavatele riiklikele süsteemidele, kui need sisaldavad ekvivalentseid vahendeid asjakohase ohutustaseme tagamiseks, et mõnd neist saaks kasutada edasi minimaalsete katkestustega; nii tehakse süsteemid, mis on tõendanud oma tõhusust, kättesaadavaks kõikidele Euroopa kodanikele.
14. Vajadus koostada paralleelselt nõuded ja nende täitmise viisid ning kaasata nõuetekohaselt kõik sidusrühmad ning pidada nendega nõu selgitab, miks kõnealune eeskirjade koostamine, mis oleks pidanud lõppema 2005. aastal, saadi valmis alles nüüd, paar kuud enne äriliseks lennutranspordiks mittekasutatavate õhusõidukite jätkuva lennukõlblikkuse suhtes kohaldatavate M osa sätete jõustamise ajutise aruande lõppu. Loomulikult tekitas see mõjutatud sidusrühmade seas küsimusi. Käesolevas arvamuses võetakse seepärast sidusrühmade väljendatud probleeme täielikult arvesse ja pakutakse nende lahendamiseks välja üleminekumeetmed.
15. Võttes arvesse EASA eeskirjade hierarhiat, käsitleb käesolev arvamus üksnes muudatusi, mida amet soovib teha kohaldatavates komisjoni määrustes (M osa, 145. osa ja 21. osa); asjakohased nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja suunised, mida käsitleti üksikasjalikult kommentaaride vastusdokumendis, saab amet välja anda ja annabki siis, kui komisjon on eespool nimetatud määrused vastu võtnud. Ometi tuleb meeles pidada, et käesolevas arvamuses esitatud meetmeid tuleb tõlgendada koostoimes osutatud nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja suunistega, mis kuuluvad heakskiidetud määruste juurde.

a) Vajadus ühiseeskirjade järele

16. Kuigi paljud üksikisikud ja organisatsioonid kahtlesid muudatuste vajalikkuses ja toetasid riikide praeguste süsteemide kasutamise jätkamist, on Euroopa Parlament ja nõukogu tegelikult juba otsustanud, et kõikide liikmesriikides registreeritud õhusõidukite jätkuv lennukõlblikkus peab vastama ühiseeskirjadele, et kodanikud saaksid kasu EASA süsteemi kahest peamisest eesmärgist:

a) Ohutus

Üks peaeesmärke on ohutustaseme ühtlustamine. Kuigi pole tõendeid, mis osutaksid sellele, et praegustes riiklikes süsteemides esineb ohutusprobleeme, ei tähenda see, et ohutust poleks võimalik parandada. Õigupoolest on süsteemide ohutuse tase riigiti erinev ja ühise eeskirjakogumi kehtestamine koos asjakohaste standarditega peaks parandama Euroopas üldist ohutustaset.

b) Ühisturg

Teine eesmärk, miks ühendus EASA süsteemi kehtestas, oli lihtsustada siseturu toimimist. Kaupade, teenuste ja inimeste vabaks liikumiseks on vaja, et vastu oleks võetud ühiseeskirjad, millega tagatakse, et kasutatud õhusõidukit saab müüa kõikjal ühisturul, et hooldusorganisatsioonid ja jätkuvat lennukõlblikkust tagavad organisatsioonid saavad osutada oma teenuseid kõikides liikmesriikides ning et ELi kodanikud saavad oma õhusõidukiga vabalt lennata mis tahes liikmesriigis.

17. Seepärast ei ole võimalik kaaluda M osa üdlennundust käsitlevate nõuete väljajätmist. Samuti ei ole lahendus tegevusetus, kuna see tähendaks M osa rakendamist praegusel kujul alates 28. septembrist 2008. Seega on ainus viis praeguses õiguskeskkonnas edasi liikumiseks M osa muuta, et täita paremini nii eri liiki ja suurusega õhusõidukite kui ka eri liiki tegevustega seotud vajadusi. Seejuures on amet pööranud erilist tähelepanu peamistele konsulteerimise käigus kindlaks tehtud probleemidele.

b) Üdlennundust puudutavate jätkuva lennukõlblikkuse nõuete vorm

18. Mitu üksikisikut ja organisatsiooni leidsid, et praegused nõuded on liiga keerulised ja raskesti loetavad; seepärast soovitasid nad koostada eraldi üdlennundusele pühendatud M osa (n-ö lihtsa M osa). Amet ei vaidle vastu, et õigustekste ei ole reguleeritavatel isikutel alati hõlbus kasutada, isegi kui on tehtud kõik võimalik, et need oleksid kirjutatud lihtsas keeles ning koostatud nii, et neid oleks lihtne kasutada. See on tingitud tõsiasiast, et õigustekstid ei ole mõeldud kasutamiseks otseste juhenditena igapäevases tegevuses, vaid nende peaesmärk on luua õiguskindlus juhuks, kui midagi valesti läheb. Peale selle annavad sellised tekstid õigused reguleeritavatele isikutele, kellel on lubatud tõlgendada neid oma parimates huvides. Paljud M osas sisalduvad nõuded on tõepoolest üldist laadi ja iga kohaldaja saab kohandada neid vastavalt organisatsiooni ja tegevuse suurusele ja liigile.

19. Siinjuures tuleb arvesse võtta seda, et M osa kohaldatakse mitmesuguste õhusõidukite suhtes, mida kasutatakse eri liiki tegevustes:

- suured õhusõidukid (määratletud juba määruses (EÜ) nr 2042/2003);
- muud kui suured õhusõidukid stardimassiga üle 2730 kg;
- õhusõidukid, mille suurim stardimass on 2730 kg või vähem, ning õhupallid;
- ELA1 õhusõidukid (määratletud käesolevas arvamuses, pidades silmas muudatusettepaneku teadet 2008-07 „ELA protsess; jooksvad muudatused ja remonditööd; kerge te sportlennukite sertifitseerimistingimused“); ning
- CS-VLA, CS-22 ja LSA õhusõidukid (LSA on määratletud käesolevas arvamuses, pidades silmas muudatusettepaneku teadet 2008-07).

Kui järgitaks mõtet koostada üdlennunduse kohta eraldi M osa, tuleks koostada mitte üks n-ö lihtne M osa, vaid mitu, et käsitleda kõiki õhusõiduki kategooriaid ja võimalik ka et igat liiki tegevusi. Arvestades ELi kohtupraktikat, tekitaks see palju segadust, kuna igat teksti tuleks tõlgendada teistest sõltumatult, mistõttu võivad identsed tekstid tuua kaasa erinevaid nõudeid.

20. Seepärast tulebki õiguslikke nõudeid kasutada koostoimes asjakohase tõlgendusmaterjaliga, mille on koostanud reguleerijad ja reguleeritavad isikud ise. Viimasel juhul võivad sellist tõlgendusmaterjali välja anda kutseliidud oma liikmete huvide kaitsmiseks.

21. Hoolimata eespool esitatud märkustest, saab amet aru vajadusest toetada üdlennunduse sidusrühmi selliste nõuete mõistmisel ja rakendamisel, mida nad peavad järgima. Amet teeb seetõttu kõik võimaliku, et anda välja kasutusjuhendeid, nagu see, mis on lisatud kommentaaride vastusdokumendile õhupallide ja õhusõidukite, mille suurim stardimass on 2730 kg või vähem, eraisikutest omanike jaoks. Samuti teavitab ta pädevaid asutusi, reguleeritavaid isikuid ja organisatsioone eeskirjade sisust ja eesmärgist selgitavate märkuste, kirjade, seminaride jms kaudu.

c) Üldlennunduse paremat reguleerimist käsitleva eeskirjade koostamise ülesande MDM.032 tulemuste lõimimine

22. Mitu üksikisikut ja organisatsiooni soovitasid võtta arvesse eeskirjade koostamise ülesandes MDM.032 ettenähtud lihtsustatud menetlusi kergete õhusõidukite jaoks. Kuigi tuleb märkida, et see ülesanne käsitleb peamiselt lennundustegevuse, pilootide litsentsimise ja esialgse lennukõlblikkusega seotud nõudeid, on õige see, et tagada tuleb jätkuva lennukõlblikkuse nõuete kooskõla nii muudatuste ja remonditööde sertifitseerimisega seotud nõuetega kui ka varuosade ja seadmete sertifitseerimise suhtes kohaldatavate nõuetega. Osutatud eeskirjade koostamise raames tehtud tööga on jõutud piisavalt kaugele, et avaldada muudatusettepaneku teade 2008-07, millega luuakse uus protsess „Euroopa kerge õhusõiduk“ (ELA), millel on kaks alamkategoriat (ELA1 ja ELA2), ja pakutakse välja uued kergete sportlennukite (LSA) sertifitseerimistingimused. Sellist arengut silmas pidades sisaldab käesolev arvamus lisalihtsustusi seoses nimetatud õhusõidukitega:

- a) võimalus paigaldada komponente, millel ei ole hooldustõendit, kui seda lubab 21. osa (vt jaotise M.A.501 punkti a). See arvestab võimalusega, et omanik valmistab teatud osi ilma hooldustõendita, nagu on välja pakutud eeskirjade koostamise ülesandes MDM.032;
- b) võimalus, et sõltumatud lennundustehnilised töötajad teevad ELA1 õhusõidukitel komponentide hooldustöid ja keerulisi hooldustöid (vt jaotise M.A.502 punkti d ja jaotise M.A. 801 punkti c);
- c) võimalus, et sõltumatud lennundustehnilised töötajad esitavad soovitusi ELA1 õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi väljastamiseks (vt jaotise M.A.901 punkti g).

d) M.A alajagudes F ja G (jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon) kirjeldatud lubade ühendamine

23. Soovitati ühendada M.A alajagude F ja G load, et vältida käsiraamatute, uurimiste, auditite ja tasude dubleerimist. Amet ei ole ometi veendunud, et ettepanek tooks kaasa loodetud kasu. Esiteks on selge, et säilitada tuleb eraldi sertifikaadid, et arvestada selliste organisatsioonidega, kes soovivad omada ainult ühte luba. Isegi kui kõnealused sertifikaadid oleks võimalik ühendada, ei tagaks see ühte sertifitseerimisprotsessi, kuna pädevad asutused võivad alati otsustada teha eraldi auditeid ja määrata hoolduse ning jätkuva lennukõlblikkuse küsimustega tegelema eri osakondi. Seepärast ei oleks garanteeritud madalamad tasud, kuna ametiasutus võib kohandada tasu vajaliku uurimise ulatuse järgi, mis ühendatud loa puhul on suurem kui üksiku sertifikaadi puhul. Igal juhul ei ole ameti võimuses reguleerida pädevate asutuste nõutud tasusid.

24. Ühendatud loa asemel on amet otsustanud järgmist:

- a) nõuete täitmise vastuvõetavates viisides M.A.602 ja M.A.702 täpsustatakse, et mõlemat luba taotlev organisatsioon võib kasutada taotlemiseks ühtset EASA vormi 2;
- b) nõuete täitmise vastuvõetavates viisides M.B.604(b) ja M.B.704(b) soovitatakse pädevatel asutustel korraldada auditeid nii, et käsitletaks mõlemat luba, et vältida konkreetse ala mitmekordset külastamist;
- c) nõuete täitmise vastuvõetavasse viisi M.A.704 lisatakse näide ühendatud käsiraamatu kohta organisatsioonide jaoks, kellel on mõlemad load (M.A alajaos F kirjeldatud luba ja jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni luba).

Eeldatavasti loob see aluse tasude kohandamiseks vajaliku uurimise ulatusele, hoolimata sellest, kas on üks ühendatud sertifikaat või kaks eraldi sertifikaati.

e) Föderaalse lennundusameti (FAA) remonditöid ja muudatusi käsitleva dokumendi AC43-13 heakskiitmine

25. Mitu üksikisikut ja organisatsiooni palusid kiita heaks FAA remonditöid ja muudatusi käsitleva dokumendi AC43-13 kasutamise. Kuigi amet on nõus, et vaja on leida lihtsamaid viise kergete õhusõidukite muudatuste ja remonditööde käsitlemiseks, ei pea ta võimalikuks kasutada otse FAA eeskirja, mis on välja töötatud teises regulatiivses keskkonnas, kus remonditööde klassifitseerimine suurteks ja väikesteks ning samuti regulatiivsete rollide jaotumine on erinev. Seepärast soovitati võtta EASA süsteemi üle FAA eeskirjaga AC43-13 kehtestatud remonditööde heakskiitmise menetlus. Seda käsitletakse praegu eeskirjade koostamise ülesande MDM.032 käigus, kuna see ei ole hoolduse, vaid jätkuva lennukõlblikkusega seotud küsimus, mida käsitletakse 21. osa alajagudes D ja M, mis sisaldavad muudatuste ja remonditööde kohustuslikke nõudeid. Nagu on kirjeldatud muudatusettepaneku teates 2008-07, analüüsib amet seega asjakohaseid sertifitseerimisnõudeid, mis tagaksid samasuguse paindlikkuse nagu AC43-13 omad, ent EASA kontekstis.

f) USA ja Kanada väljastatud komponentide hooldustöendite vahetu heakskiitmine

26. Paljudel organisatsioonidel ja õhusõiduki omanikel on praegu laos komponente, mille hooldustöend põhineb vastaval föderaalset lennundusameti 8130-3 või Kanada tsiviillennundusameti 24-0078 vormil; need vormid on aga välja andnud organisatsioonid, mis ei ole heakskiidetud kooskõlas ühenduse õigusega ning seetõttu ei saa komponente pärast 28. septembrit 2008 paigaldada. Peale selle ei tundu USA ja Kanada organisatsioonid, kes teostavad üldlennunduses kasutatavate õhusõidukite komponentide hooldustöid, olevat huvitatud Euroopa sertifikaadi hankimisest. Selle tulemusena võib Euroopa üldlennunduse kogukonna vajaduste katmisel tekkida puudus sertifitseeritud hooldusorganisatsioonidest.

27. Sellest lähtudes täpsustab amet nõuete täitmise vastuvõetavas viisis M.A.613(a), et M.A alajaos F või 145. osas kirjeldatud hooldusorganisatsioon (komponentide hooldamise pädevuseta) võib pärast asjakohast kontrolli anda komponentide kohta, millel on hooldustöend 8130-3 (föderaalne lennundusamet) või 24-0078 (Kanada tsiviillennundusamet), topelttöendita välja vormi 1. See lihtsustatud menetlus põhineb selliste organisatsioonide tehnilisel suutlikkusel ja usaldusel, mis meil on Ameerika Ühendriikide ja Kanada pädevate asutuste teostatud järelevalve suhtes, tuginedes nende riikidega sõlmimist ootavate kahepoolsete lennundusohutuse kokkulepete ettevalmistamiseks tehtud hindamistele.

g) Omanik-piloodi hooldustööde mahu laiendamise ja isehindamise välistamine

28. Omanik-piloodi hooldustööde osas on amet nõus, et teatud liikmesriikide ja teiste reguleerimissüsteemide kogemused on näidanud, et õhusõiduki omanik saab teha rohkem, kuna teda mõjutab tema kasutatava õhusõiduki ohutuse tagamiseks tehtud töö kõige enam. Seepärast otsustati vaadata täielikult läbi omanik-piloodi hooldustööde loetelu, mis pannakse paika õhusõiduki kategooriate kaupa ja viiakse üle nõuete täitmise vastuvõetavate viiside materjali (M osa VIII liidet käsitlevad uued nõuete täitmise vastuvõetavad viisid). Sellised loetelud välistavad selgelt ohutuse seisukohalt üliolulised tööd. Lisakindluse tagamiseks täpsustatakse VIII liites hoopis need töökategooriad, mis ei ole omanik-piloodi hooldustööd.

29. Selleks et tagada vajaliku usalduse tase omanik-piloodi pädevuse suhtes selliseid hooldustöid teha, sisaldab VIII liide põhimõtteid, mida omanik-piloot peab

- o pädevuse ja kohustuste ning
- o hooldustööde teostamise ja dokumenteerimise

osas täitma. Need sätted põhinevad piloodi isehindamise kontseptsioonil. Seotud riske leevendab asjaolu, et konkreetse omanik-piloodi tehtud hooldustööd tuleb loetleda hooldusprogrammis. Selle tulemusena kinnitab jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon, et hooldustööd on tehtud nõuetekohaselt, kui õhusõidukit haldab jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon; kui õhusõidukit ei halda jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon, teeb sarnase kvaliteedikontrolli pädev asutus korrapäraste lennukõlblikkuse kontrollide käigus. Samamoodi hinnatakse omanik-piloodi hooldustööde tulemuslikkust ja vajaduse korral muudetakse hooldusprogrammi, et omanik-piloodi ülesanded vastaksid tema tegelikele oskustele.

h) Koormavate järelevalvenõuete (kvaliteedisüsteemid / organisatsiooni sisekontrollid) leevendamine

30. Jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni sertifitseerimise nõudeid, eriti vajadust sisemiste/väliste kvaliteedikontrollide või organisatsiooni sisekontrollide järele, peab mõni isik ebaproportsionaalseks, kuna nende arvates tegelevad jätkuvat lennukõlblikkust tagavad organisatsioonid üksnes bürokraatiaga, mis ei sisalda õhusõidukiga seotud tegelikku tööd. Sellest lähtudes soovitasid nad, et pädevate asutuste tehtavatest kontrollidest peaks piisama. Esiteks peab amet selgitama, et õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse tagamine on õhusõiduki ohutuse jaoks sama tähtis kui õhusõiduki tegelikud hooldustööd. Kui jätkuva lennukõlblikkuse tagamise ülesandeid ei täideta nõuetekohaselt, on olemas selge risk, et kõik vajalikud hooldustööd ei ole tehtud. Seepärast tuleb seda võtta tõsiselt ning selle eest vastutavatele organisatsioonidele ei tohi anda selles valdkonnas õigusi ilma asjakohaselt kontrollimata, et nad suudavad neid nõuetekohaselt täita.
31. Seda arvesse võttes ei peeta tuginemist üksnes pädevate asutuste teostatud kontrollidele vastuvõetavaks järgmistel põhjustel:
- kõik jätkuvat lennukõlblikkust tagavale organisatsioonile antud õigused (samad õigused, mis antakse M.A alajaos F, 145. osas ja 147. osas kirjeldatud organisatsioonidele) põhinevad asjaolul, et olemas on sisemenetlus, millega kontrollitakse vastavust määrustele. Sõltuvalt organisatsiooni suurusest tagatakse see organisatsiooni sisekontrollide või kvaliteedisüsteemiga;
 - kvaliteedisüsteem on oluline keeruliste organisatsioonide puhul, sest sel juhul on palju töömenetlusi ja vaja on tagada nõuetekohane teabevahetus eri osakondade ja ülesannete vahel;
 - organisatsioon on ainus, kes on pidevalt teadlik olemasolevatest probleemidest, raskustest ja nõuete mittetäitmisest, ning ainus, kes saab tagada asjakohased parandusmeetmed ja nende järgimise.
32. Sellegipoolest tunnistas amet, et organisatsiooni sertifitseerimise nõuded peavad olema proportsionaalsed organisatsiooni suuruse ja keerukusega. Amet parandab vastavalt nõuete täitmise vastuvõetava viisi M.A 616 VIII liidet ja loob nõuete täitmise vastuvõetavale viisile M.A.712(f) uue XIII liite, et kohandada nende sätted vastavaks M.A alajagudes F ja G kirjeldatud väikeste organisatsioonide väiksemale keerukusele. Siinkohal soovib amet meelde tuletada ka seda, et vastupidiselt enamiku sidusrühmade arusaamale ei kohusta määrus

lennukõlblikkuse kontrolli töötajaid olema sõltumatud, isegi mitte organisatsioonide puhul, mis on suuremad kui jätkuvat lennukõlblikkust tagavad ühemeheorganisatsioonid.

i) Jätkuvat lennukõlblikkust tagavatele organisatsioonidele esialgse tegevusloa andmine heakskiidetud hooldusprogrammi puudumisel

33. Sõltumatute jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide esialgset tegevusluba (ei ole seotud lennuettevõtja sertifikaadi omanikuga) peetakse võimalikuks „kana ja muna“ probleemiks, kui asjaomased organisatsioonid ei saa kliendilepingute puudumise tõttu vajalikku luba teenuste osutamiseks. Seda probleemi võib põhjustada asjaolu, et:

- praeguses M osa VI liites esitatud EASA vorm 14 sisaldab hooldusprogrammi viidet ning
- pole olemas suuniseid ega nõuete täitmise vastuvõetavaid viise, milles selgitataks, mis on vormil 14 vastuvõetav hooldusprogrammi viide.

Seepärast peavad teatud pädevad asutused vajalikuks, et vorm 14 sisaldaks konkreetseid hooldusprogramme kõikide loa taotleja järelevalve all olevate õhusõidukite kohta. See konkreetne tõlgendus ei arvesta võimalusega osutada üldistele hooldusprogrammidele, mis hõlmavad õhusõidukite eri liike ja mudeleid.

34. Esiteks soovib amet meelde tuletada, et sellist tõlgendust ei toeta eeskirjad ega nõuete täitmise vastuvõetavad viisid. Peale selle ei soovi amet esitada sõltumatutele jätkuvat lennukõlblikkust tagavatele organisatsioonidele nõuet, et loa taotlemiseks peavad nad olema sõlminud eelnevalt lepingu võimaliku kliendiga. Amet usub tõepoolest, et igal organisatsioonil peab olema võimalus saada tegevusluba, et võtta ühendust kliendiga, kellel on leping teise organisatsiooniga, nii et omanikud/käitajad saavad valida eri võimaluste vahel. Sellest lähtudes:

- muudetakse jaotist M.A.709, et lisada alus- ja üldhooldusprogrammide kontseptsioon, selgitades, et eesmärk on võimaldada kiita heaks sõltumatuid jätkuvat lennukõlblikkust tagavaid organisatsioone, ilma et neil peaks olema ühtegi klienti. Selle kontseptsiooni täpsemaks selgitamiseks muudetakse nõuete täitmise vastuvõetavat viisi M.A.709;
- muudetakse M osa VI liidet, et:
 - jätta vormist 14 välja hooldusprogrammi viide; seotud sätted viiakse üle jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni käsiraamatusse;
 - võimaldada lisada vormi 14 õhusõidukite liigid, seeriad või rühmad. Seda selgitatakse täpsemalt nõuete täitmise vastuvõetavas viisis M.B.703;
 - kohandada vormi 14 paremini juhuks, kui ärilise lennutranspordi ettevõtja teostab ka jätkuva lennukõlblikkuse tagamise tegevusi õhusõidukiga, mida ei kasutata äriliseks lennutranspordiks.

j) Komponenti hooldustööde ja keeruliste hooldustööde tingimuste täpsustamine

35. Praeguse eeskirja järgi peab komponentide hooldustöid teostama sertifitseeritud hooldusorganisatsioon, millel on vastav komponentide hooldamise pädevus. Ainus erand on olukord, kui komponenti hooldatakse siis, kui see on õhusõidukile paigaldatud või sealt ajutiselt eemaldatud ja see on õhusõiduki hoolduskäsiraamatu järgi hooldustööde parema tegemise võimaldamiseks üheselt lubatud. Sel juhul võivad hooldustöödi anda välja sõltumatud lennundustehnilised töötajad. Samuti peab keerulisi hooldustöid (VII liide) tegema sertifitseeritud hooldusorganisatsioon.

36. Need sätted tekitavad reguleeritavate isikute ja pädevate asutuste seas palju küsimusi. Eelkõige järgmisi:

- kusagil ei mainita, kas hooldustöid tuleb teha kooskõlas õhusõiduki või komponendi tehniliste normdokumentidega. Selle põhjal võidakse arvata, et juhul kui komponent jääb õhusõidukile paigaldatuks, võib sõltumatu lennundustehniline töötaja teha mis tahes komponendi hooldustöid (nt turbiinmootori kuumosa kontroll);
- tekstis ei osutata sellele, kumba liiki luba või kvalifikatsiooni (õhusõiduki või komponendi oma) sõltumatutelt lennundustehnilistelt töötajatelt komponendi hooldustöö tegemisel nõutakse;
- tekstist ei tule välja, kumba liiki hooldustööend väljastatakse (vorm 1 või õhusõiduki hooldustööend);
- ei eristata asjaomaste õhusõidukite keerukusastmeid.

37. Nende probleemide käsitlemiseks muudetakse jaotist M.A.502, jaotise M.A.613 punkti a ja jaotise M.A.802 punkte a ja b, M osa IV liidet „Sertifikaatide pädevused“ ja 145. osa II liidet „Organisatsioonide sertifikaatide klasside ja pädevuste süsteem“, et:

- võimaldada komponente hooldada õhusõiduki hooldamise pädevusega sõltumatutel lennundustehnilistel töötajatel ja õhusõiduki hooldamise pädevusega (A-klassi pädevusega) hooldusorganisatsioonidel, kui komponent on paigaldatud õhusõidukile või sellelt ajutiselt eemaldatud, eeldusel et hooldustöid tehakse kooskõlas õhusõiduki tehniliste normdokumentidega või ametiasutuse nõusoleku korral kooskõlas komponendi tehniliste normdokumentidega (lihtne komponendi hooldustöö). Selline hooldustöö ei kuulu tööde alla, mille kohta on vaja välja anda vorm 1 – selle kohta kehtivad õhusõiduki hooldustööendi nõuded;
- võimaldada komponente hooldada mootori/abijõuseadme hooldamise pädevusega (B-klassi pädevusega) hooldusorganisatsioonidel, kui komponent on paigaldatud mootorile/abijõuseadmele või sellelt ajutiselt eemaldatud, eeldusel et hooldustöid tehakse kooskõlas mootori/abijõuseadme tehniliste normdokumentidega või ametiasutuse nõusoleku korral kooskõlas komponendi tehniliste normdokumentidega (lihtne komponendi hooldustöö);
- võimaldada vastava pädevusega sõltumatutel lennundustehnilistel töötajatel teostada ELA1 õhusõidukiga seoses:
 - komponentide hooldustöid kooskõlas komponendi tehniliste normdokumentidega, kui komponent on paigaldatud õhusõidukile või sellelt ajutiselt eemaldatud. See ei kehti komponentide kapitaalremondi puhul;
 - VII liites loetletud keerulisi hooldustöid, eeldusel et omanik ja pädev asutus on selles eelnevalt kokku leppinud;
- võimaldada CS-VLA, CS-22 ja LSA õhusõidukite puhul teha vastava pädevusega sõltumatutel lennundustehnilistel töötajatel mootorite kapitaalremonti, eeldusel et omanik ja pädev asutus on selles eelnevalt kokku leppinud. See kehtib üksnes mootorite puhul, mis on kapitaalremondiks õhusõidukist ajutiselt eemaldatud ning paigaldatakse pärast tagasi ja antakse käitusse üle koos õhusõidukiga. EASA vormi 1 väljastada ei tohi.

k) Töökõlbmatute komponentide omanikule üleandmise võimaldamine

38. Praegune eeskiri nõuab, et töökõlbmatuid komponente tuleb hoida komponenti hooldava organisatsiooni järelevalve all, kuni otsustatakse, kas need parandatakse või kantakse maha. See nõue ei ole kooskõlas käesoleva arvamusega kehtestatud paindlikkusega. Seepärast tuleb laiendada asjaomase komponendi eest vastutamise õigusi mis tahes sertifitseeritud hooldusorganisatsioonidele (kellel on sertifikaat komponentide või õhusõiduki hooldamiseks) ja õhusõiduki omanikule. Viimasel juhul tuleb tunnistada komponent eelnevalt töökõlbmatuks ja üleandmist omanikule peab kajastama vastavas päevikus. See muudatus on lisatud jaotise M.A.504 punkti b.

l) Uue lihtsama loa loomine õhusõiduki hooldustöötajate jaoks

39. Ametile laekunud tagasiside näitas, et B1.2 loa kvalifikatsiooninõuded on liiga ranged väiksema keerukusastmega kolbmootoriga lennukite jaoks. Peale selle ei ole olemas Euroopa luba, mis hõlmaks purilennukeid ja õhupalle. Muudatusettepaneku eelteatega 14/2006 tehti kindlaks ka vajadus Euroopa loa järele, mis oleks asjakohaselt kohandatud õhusõiduki üldlennunduse kogukonna jaoks.

Seda kaalutakse praegu eeskirjade koostamise ülesande 66.022 raames, kusjuures muudatusettepanek 2008-03 on välisel konsulteerimisel.

m) Leebemad nõuded lennukõlblikkuse kontrolli töötajatele ning lihtsustatud menetlused lennukõlblikkuse kontrollimiseks ja lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaatide väljastamiseks

40. Vaja on selgitada olukorda seoses õhusõidukitega, mis on registreeritud ELi liikmesriigis ja mida käitatakse kolmanda riigi järelevalve all, kuid regulatiivne ohutusjärelevalve ei ole delegeeritud kolmandale riigile. Kuna enamik sellistest õhusõidukitest on suured õhusõidukid, mille eest vastutavad jätkuvat lennukõlblikkust tagavad organisatsioonid, mis suuremal osal juhtudest on kolmandate riikide asjaomased organisatsioonid, ei luba M osa praegused sätted sellistel jätkuvat lennukõlblikkust tagavatel organisatsioonidel lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaate väljastada. Kuigi amet kaalub võimalust vaadata kõnealune piirang üle Maailma Kaubandusorganisatsiooni lepingu valguses, ei kuulunud see käesoleva eeskirjade koostamise ülesande juurde ja seda käsitletakse õigeaegselt eraldi ülesandena. Ajutise lahendusena muudetakse jaotist M.A.901, et võimaldada:

- jätkuvat lennukõlblikkust tagaval organisatsioonil, kes õhusõiduki eest vastutab, pikendada teise jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni või pädeva asutuse väljastatud lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaati, kui õhusõiduk asub kontrollitud keskkonnas. See kehtib isegi juhul, kui jätkuvat lennukõlblikkust tagaval organisatsioonil ei ole õigust lennukõlblikkust kontrollida ja lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaate väljastada. Muudatus põhineb tõsiasjal, et lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi pikendamiseks ei ole vaja teha lennukõlblikkuse kontrolli ega kasutada lennundustehnilisi töötajaid. See muudatus on kehtestatud jaotise M.A.711 punkti a alapunktis 4 ja jaotise M.A.901 punktis f;
- kõnealune meede põhineb tõsiasjal, et lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi pikendamiseks ei ole vaja teha lennukõlblikkuse kontrolli, vaid üksnes kinnitada, et õhusõiduk on jäänud kontrollitud keskkonda. Sellest tulenevalt ei ole vaja lennukõlblikkuse kontrolli töötajaid;
- pädeval asutusel teha lennukõlblikkuse kontroll ja anda välja lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaat õhusõidukile, mida ei kasutata äriliseks lennutranspordiks ning mille jätkuva

lennukõlblikkuse tagamise eest vastutab kolmanda riigi organisatsioon. See muudatus on kehtestatud jaotise M.A.901 punktis i.

Nende meetmete abil saab lennukõlblikkuse kontrolli teha ja vastava sertifikaadi väljastada selle riigi pädev asutus, kus õhusõiduk on registreeritud. Peale selle tuleb kontroll teha ainult iga kolme aasta tagant, kuna välismaine jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon saab pädeva asutuse väljaantud lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaati pikendada, kui õhusõiduk asub kontrollitud keskkonnas.

Samuti on muudetud määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 7 lõike 3 punkti a, et lisada loobumisperiod kuni 28. septembrini 2009 seoses kohustusega sõlmida jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooniga leping eespool mainitud (kolmandate riikide ettevõtjate kasutatavate) suurte õhusõidukite kohta.

41. Amet märgib, et jaotise M.A.711 punkti a alapunkti 4 ja jaotise M.A.901 punkti f sätet, millele eespool osutati, kohaldatakse kõikide õhusõidukite suhtes, sh nende, mida kasutatakse äriliseks lennutranspordiks. Eesmärk on võimaldada õhusõiduki eest vastutaval jätkuvat lennukõlblikkust tagaval organisatsioonil pikendada lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaati, mille pädev asutus on välja andnud ELi imporditud õhusõiduki esialgse lennukõlblikkussertifikaadi väljastamise ajal.
42. Lennukõlblikkuse kontrollide tegemise ja vastava sertifikaadi väljastamisega seotud sätete selgitamine ja lihtsustamine on M osas seoses äriliseks lennutranspordiks mittekasutatavate õhusõidukitega, eriti väikestega, kehtestatud suurema paindlikkuse vajalik tulemus. Sellest lähtudes kehtestatakse käesolevas arvamuses järgmised muudatused:
 - kõikidele ELis toodetud uutele õhusõidukitele antakse esialgne lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaat välja koos esialgse lennukõlblikkussertifikaadiga kooskõlas jaotise 21A.183 punktiga 1. Lennukõlblikkuse kontrolli ei nõuta. See muudatus on kehtestatud jaotise M.A.901 punktis k;
 - õhusõidukite puhul, mida ei kasutata äriliseks lennutranspordiks, v.a suured õhusõidukid, võib omanik sõlmida lepingu hooldusprogrammi koostamiseks ja kaudseks heakskiitmiseks mis tahes jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooniga, isegi kui õhusõiduki lennukõlblikkuse eest ei vastuta selline organisatsioon. See muudatus on kehtestatud jaotise M.A.201 punktis e;
 - äriliseks lennutranspordiks mittekasutatavate õhusõidukite, mille suurim stardimass on 2730 kg või vähem, ning õhupallide puhul:
 - lihtsustakse nõudeid lennukõlblikkuse kontrolli töötajate kvalifikatsiooni osas nii jätkuvat lennukõlblikkust tagavatele organisatsioonidele kui ka pädevatele asutustele. See hõlmab leebemaid nõudeid kogemuse osas ja võimalust asendada ametlik väljaõpe pädevuse hindamisega. See muudatus on kehtestatud jaotise M.A.707 punkti a alapunktis 2 ja jaotise M.B.903 punkti b alapunktis 2;
 - võib omanik otsustada lasta teha lennukõlblikkuse kontrolli ja väljastada vastava sertifikaadi pädeval asutusel või nõuetekohaselt sertifitseeritud jätkuvat lennukõlblikkust tagaval organisatsioonil, hoolimata sellest, kas õhusõiduk asub kontrollitud keskkonnas või mitte. See on kehtestatud jaotise M.A.901 punkti h alapunktis 2;
 - ELA1 õhusõiduki puhul:

- võivad sõltumatud lennundustehnilised töötajad, kelle pädev asutus on heaks kiitnud, väljastada lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi soovitusi. See on kehtestatud jaotise M.A.901 punktis g.

n) Üleminekusätted

43. Eespool kirjeldatud eeskirjade kogum saab jõustuda alles siis, kui komisjon on selle heaks kiitnud. Võttes ometi arvesse, et:

- äriliseks lennutranspordiks mittekasutatavate õhusõidukite osas on M osa praegune rakendamistähtpäev 28. september 2008;
- enamik organisatsioone on viivitanud M.A alajaos F ja M.A alajaos G kirjeldatud sertifikaatide taotlemisega, kuni neil on selge ülevaade M osas tehtavatest muudatustest seoses üldlennundusega; ning
- pädevad asutused ei suuda teha asjakohaseid uurimisi ja anda välja sertifikaate enne 28. septembrist 2008;

peab amet vajalikuks kehtestada asjakohased üleminekuraldused nende sätete puhul, mida ei saa enne 28. septembrist 2008 mõistlikult rakendada, nii et asjassepuutuvatel organisatsioonidel ja ametitel oleks aega nende rakendamiseks, võimaldades seejuures õhusõidukite jätkuvat lennukõlblikkust riiklike eeskirjade alusel.

44. Need üleminekumeetmed, mis sisalduvad ettepanekus määruse kohta, millega muudetakse määruse (EÜ) 2042/2003 üleminekusätteid, näevad ette järgmist:

a) õhusõidukite puhul, mida ei kasutata äriliseks lennutranspordiks:

- võimaldatakse pädevatel asutustel ja riiklikel jätkuvat lennukõlblikkust tagavatel organisatsioonidel välja anda / pikendada pärast 28. septembrist 2008 lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaati liikmesriigi nõuete alusel maksimaalselt kaks korda (riiklikul lennuametil) või ainult üks kord (riiklikul jätkuvat lennukõlblikkust tagaval organisatsioonil) iga kord üheks aastaks. (Vt määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 3 lõiget 5);
- võimaldatakse liikmesriigil loobuda kuni 28. septembrini 2009 kohustusest sõlmida leping jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooniga (kolmanda riigi käitaja kasutatava suure õhusõiduki puhul). (Vt muudetud määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 7 lõike 3 punkti a);

b) õhusõidukite puhul, mida ei kasutata äriliseks lennutranspordiks, v.a suured õhusõidukid, kuni 28. septembrini 2009:

- võib jätkuva lennukõlblikkuse tagamisega seotud ülesandeid täita liikmesriigi nõuete alusel sertifitseeritud jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon. (Vt muudetud määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 3 lõiget 4);
- võib õhusõiduki ja komponentide hooldustöid teha ja hooldustõendeid väljastada liikmesriigi nõuete alusel sertifitseeritud hooldusorganisatsioon. (Vt muudetud määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 4 lõiget 4);
- võimaldatakse liikmesriikidel loobuda kohustusest sõlmida leping jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni või hooldusorganisatsiooniga (jaotise M.A.201 punktiga i hõlmatud õhusõiduki puhul). (Vt muudetud määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 7 lõike 3 punkti a);

- võimaldatakse kasutada ekvivalentseid riiklikke hooldusprogramme. (Vt muudetud määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 3 lõiget 6);
- võimaldatakse jätkata liikmesriigi nõuete alusel kvalifitseeritud lennundustehniliste töötajate kasutamist. (Vt muudetud määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 5 lõiget 1);
- peetakse liikmesriigi nõuete alusel sertifitseeritud hooldusorganisatsioonide väljastatud hooldustõendeid võrdseks jaotiste M.A.801 ja M.A.802 alusel väljastatutega. (Vt muudetud määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 4 lõiget 4).

Amet tuletab meelde, et selliste suurte õhusõidukite omanikud/käitajad, mida ei kasutata äriliseks lennutranspordiks, (v.a kolmandate riikide käitajad) peavad alates 28. septembrist 2008 sõlmima teenuslepingu jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooniga.

45. Muudatusettepaneku kommenteerimise perioodil palus üks liikmesriik kolmeaastast üleminekuperioodi, mille jooksul saaksid riiklike eeskirjade alusel kvalifitseeritud lennundustehnilised töötajad oma õigusi edasi kasutada, et leevendada praeguste lennundustehniliste töötajate pensionile jäämise mõju ja võtta arvesse seda, et B3 ja ELA load ei ole kättesaadavad veel mõnda aega. Amet leiab, et nii spetsiifilist juhtumit eeskirjade koostamise käigus ei käsitleta, ja soovib selle asemel kasutada paindlikkust käsitlevaid sätteid algmääruse artiklis 14.

IV. Regulaatiivse mõju hinnang

46. Nagu eespool II peatükis mainitud, tegi M osa rakendamise esialgse regulaatiivse mõju hinnangu konsultatsioonifirma Air EuroSafe. Selle tulemusena esitas Air EuroSafe 21. veebruaril 2005 regulaatiivse mõju hinnangu aruande 2004/S 122-102598, mis avaldati muudatusettepaneku teate 07/2005 II lisana. Aruanne sisaldas muudetavate punktide loetelu koos vastavate mõjude analüüsiga. Järeldus oli, et ettenähtud muudatustel on reguleeritavatele isikutele positiivne mõju, kahjustamata seejuures ohutustaset, ning need pakuti välja muudatusettepaneku teates 07/2005 (ülesanne M.007).

47. Kuna osutatud eeskirjade koostamisele lisandusid aga projektid M.005 ja M.017, et pakkuda M osaga seoses välja lisamuudatusi ja koostada nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja suuniste materjal, tehti regulaatiivse mõju hinnangud veel järgmiste teemade kohta:

- nende töötajate kvalifikatsioon, kes kontrollivad õhusõidukite, mille suurim stardimass on 2730 kg või vähem ja mida ei kasutata äriliseks lennutranspordiks, lennukõlblikkust (nii M.A alajaos G kirjeldatud organisatsioonide kui ka pädevate asutuste puhul);
- lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaatide väljastamine ja pikendamine;
- eriteenuste tellimine M.A alajaos F kirjeldatud organisatsioonidelt;
- omanik-piloodi hooldustööd.

48. Neid mõjusid hinnati põhjalikult muudatusettepaneku teates 2007-08 ja järeldati, et välja arvatud lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaatide väljastamise ja pikendamise osas ei ole ettenähtud muudatustel mõju või on neil positiivne mõju kõikidele mõjutatud sektoritele.

49. Lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaatide väljastamise ja pikendamise osas otsustati võimaldada omanikul otsustada, kas lennukõlblikkuse kontrolli teeb ja vastava sertifikaadi väljastab jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon või pädev asutus. See kehtiks õhusõidukite puhul, mille suurim stardimass on 2730 kg või vähem ning mida ei kasutata äriliseks

lennutranspordiks. Seda võimalust pooldasid selgelt kõik tööstuse esindajad. Enamik pädevate asutuste esindajatest soovis väitida, et see tekitaks neile mõõtmatu koormuse, kuna neil ei oleks võimalik hinnata, kas reguleeritavad isikud telliksid lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaatide pikendamise neilt või jätkuvat lennukõlblikkust tagavalt organisatsioonilt, mistõttu tekiks risk, et nad võtavad tööle liiga palju või liiga vähe lisatöötajaid. Ometi valis amet selle võimaluse, kuna see võimaldab omanikule rohkem paindlikkust ja edendab üldlennundust. Peale selle arvab amet, et turg kohaneb tõenäoliselt ise kiiresti uue olukorraga, nii et pädevad asutused saavad teha asjakohaselt kindlaks oma personalivajadused.

50. Küsimuses, mis puudutab ELi liikmesriigis registreeritud ja kolmanda riigi järelevalve all käitatava õhusõiduki jätkuvat lennukõlblikkust, juhul kui regulatiivset ohutusjärelevalvet ei ole delegeeritud kolmandale riigile, tegi amet kindlaks, et suur osa asjaomastest õhusõidukitest on registreeritud Prantsusmaal. Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraadilt 16. mail 2007 saadud teabe järgi on olemas 66 suurt õhusõidukit, mida käitavad 19 eri kolmanda riigi ettevõtjat 16 riigis väljaspool ELi.

Kõnealust küsimust käsitletakse määruse (EÜ) nr 2042/2003 jaotise M.A.711 punkti a alapunkti 4, jaotise M.A.901 punktide f ja i ning artikli 7 lõike 3 punkti muudatustepepanekutes.

Köln, 15. mai 2008

Tegevdirektor
P. GOUDOU

LISA: Kommentaaride vastusdokumendi 2007-08 kohta **esitatud märkused**

Üldised märkused:

- 1) Euroopa Purilennukite Tootjad ja üks üksikisik nõudsid, et omanikel võimaldataks vabalt valida M osa ja riiklike nõuete vahel, tuues toetuseks asjaolu, et riiklikud nõuded tuleb säilitada II lisa kirjeldatud õhusõidukite puhul ning et paljud II lisa kirjeldatud õhusõidukid ei ole väikesed.

Peale kommentaaride vastusdokumendis juba esitatud vastuste, soovib amet märkida, et II lisa olemasolu ei põhjenda riiklike eeskirjade kohaldamist selliste õhusõidukite suhtes, mida II lisa ei käsitleta.

Peale selle on algmääruse 5. põhjenduses sätestatud, et *„tuleks tarvitusele võtta asjakohased abinõud harrastuslennunduse üldise ohutustaseme tõstmiseks. Erilist tähelepanu tuleks pöörata väikese stardimassiga lennukitele ja kopteritele, millega lendamine suureneb kogu ühenduse piires ja mida toodetakse tööstuslikult. Seepärast oleks neid parem reguleerida ühenduse tasandil, et tagada ühtne ohutus- ja keskkonnakaitse tase.“*

Sellest tulenevalt ei saa tagada, et sellised II lisa käsitletud õhusõidukid jäävad sinna püsivalt.

- 2) Euroopa Ülikerglennukite Liit (EMF) väljendas oma eriarvamust seoses kommentaaride vastusdokumendis 2007-08 esitatud põhjendustega, millega amet toetas määrustes kavandatud muudatusi, kuigi praegused ELi eeskirjad neid ei puuduta. Peale selle, et EMF ei olnud rahul ettenähtud M osaga, väljendasid nad muret ka seoses eeskirjade koostamise ülesande MDM.032 tulemustega.

Sellest lähtudes soovis EMF kindlalt, et õhusõidukid, mille suurim stardimass on alla 450 kg, jääksid II lissasse, kus nad praegugi on.

Ameti väitel ei saa tagada, et praegu II lisa olevad õhusõidukid jäävad sinna püsivalt, nagu eespoolgi öeldud.

Sellegipoolest leiab amet, et käesolevas arvamuses väljapakutud M osa projekt võib osutada praktikas ülikerglennukite kogukonna jaoks soodsaks. Peale selle pole töö seoses eeskirjade koostamise ülesandega MDM.032 veel lõpetatud ja selleks, et kohandada eeskirjad vastavaks üldlennunduse väiksemale keerukusastmele, tehakse kõik võimalik.

Amet esitab üksikasjaliku vastuse EMF märkusele neile otse.

- 3) Üks üksikisik märkis, et tema arusaamist mööda vastab kommentaaride vastusdokumendi konsulteerimisetapp ameti veebilehel osutatud eeskirja koostamise 5. etapile ja peaks seega kestma kolm kuud.

Amet märgib, et 5. etapp „Kommentaaride ja ülevaatamise periood“ vastab perioodile alates muudatusettepaneku teate väliskonsultatsiooni lõpust kuni kommentaaride vastusdokumendi esitamiseni.

Kommentaaride vastusdokumendi kohta märkuste esitamise periood vastab 6. etapile „Vastuvõtmine ja avaldamine“. Amet ei saa anda lõplikku arvamust/otsust välja varem

kui kaks kuud pärast kommentaaride vastusdokumendi väljaandmist, et jätta märkuste esitamiseks piisavalt aega. See on kirjas kommentaaride vastusdokumendi 2007-08 punktis 6 (lk 3) ja on lisasamm, mida paljudes eeskirjade koostamise menetlustes ei esine.

- 4) Üks üksikisik küsis, kust leiab M osa nõuetele vastavalt sertifitseeritud organisatsioonide loetelu.

Amet märgib, et M.A alajagude F ja G nõuetele vastavate ELis asuvate organisatsioonide sertifitseerimine kuulub täielikult liikmesriikide vastutuse alla ja seega vastutavad asjaomaste sertifitseeritud organisatsioonide loetelude eest liikmesriigid.

Kolmandate riikide organisatsioonide puhul lasub see vastutus EASA-l ja selliste sertifitseeritud organisatsioonide loetelu riputatakse üles ameti veebilehele.

Märkused seoses määruse (EÜ) nr 2042/2003 ja rakenduseeskirjadega:

- 1) Ühendkuningriigi ja Itaalia tsiviillennundusametid soovitasid kooskõlastada määruse (EÜ) nr 2042/2003 algmäärusega, eeskätt kohaldatavuse klauslite, määruse numbri ja termini „suur õhusõiduk“ asemel termini „keerukas mootoriga õhusõiduk“ kasutamise osas.

Amet märgib, et see kooskõlastamine tehakse eeskirjade koostamise ülesande MDM.044 käigus, mis sisaldab asjakohaseid konsulteerimisetappe. Mõnel sellisel muudatusel on mõju, mida tuleb hinnata, ja neid ei saa praegu käesolevas arvamuses vastu võtta.

Sellegipoolest on amet asendanud vormis 15a ja vormis 15b esineva viite määrusele (EÜ) nr 1592/2002 uue viitega määrusele (EÜ) nr 216/2008.

Kõikide muude määrusele (EÜ) nr 1592/2002 viitamiste käsitlemiseks saab vahepeal kasutada määruse (EÜ) nr 216/2008 artikli 69 lõiget 1, milles on kehtestatud, et kõiki viiteid kehtetuks tunnistatud määrusele (EÜ) nr 1592/2002 käsitletakse viidetena määrusele (EÜ) nr 216/2008 ja loetakse kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008 VI lisas esitatud vastavustabeliga.

- 2) Šveitsi föderaalne tsiviillennundusamet palus EASA-l esitada tõlgenduse, kas õhupalli võib kasutada äriliseks lennutranspordiks või mitte, et oleks selge, milliseid määruse (EÜ) nr 2042/2003 sätteid peab järgima.

Amet on seisukohal, et põhiküsimus ei ole see, kas õhupalle saab kasutada äriliseks lennutranspordiks või mitte, vaid kas määruse (EÜ) nr 2042/2003 ärilist lennutransporti käsitlevad sätted on õhupallide suhtes kohaldatavad või mitte.

Määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 1 lõikes 3 on sätestatud: „*Käesoleva määruse ärilise lennutranspordi alaseid sätteid kohaldatakse ühenduse õiguses määratletud lennundusluba omavate lennuettevõtjate suhtes*”.

Sellest tulenevalt kohaldatakse nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrust (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta.

Mis aga puutub konkreetselt õhupallidesse, siis need on määrusest 2407/92 välja jäetud selle artikli 1 lõike 2 alusel ja seetõttu ei ole määruse (EÜ) nr 2042/2003 ärilist lennutransporti käsitlevad sätted praegu nende suhtes kohaldatavad.

Sellegipoolest võib olukord lähitulevikus muutuda, kui antakse välja äriliseks lennutegevuseks kasutatavate õhusõidukite käitamiseõuete rakenduseeskirjad. Sellest tulenevalt on võib-olla vaja muuta määrust (EÜ) nr 2042/2003.

- 3) AustroControl soovitas kooskõlastada kommentaaride vastusdokumendis 2007-08 ning muudatusettepaneku teadetes 2008-03 ja 2008-07 esitatud ELA1 õhusõiduki määratlused. Peale selle tegid paar muudatusettepanekut seoses ELA1 õhusõiduki määratlusega Euroopa Purilennukite Tootjad, Briti Õhupalli- ja Õhulaevaklubi ning kaks üksikisikut.

Amet märgib, et ELA1 õhusõiduki määratlus, mis käesoleva arvamuse järgi määruse (EÜ) nr 2042/2003 artiklis 2 kehtestatakse, on sama, mis on välja pakutud muudatusettepaneku teates 2008-07 „ELA protsess; jooksvad muudatused ja remonditööd; kergete sportlennukite sertifitseerimistingimused“. Muudatusettepaneku teates 2008-03 ei hõlma ELA luba aga mitte üksnes ELA1 õhusõidukeid, vaid ka teatud ELA2 õhusõidukeid.

Amet soovib saata asjaomased kommentaarid uuesti muudatusettepaneku teate 2007-08 konsulteerimisetapis, mis lõpeb 18. juulil 2008.

- 4) AustroControl, Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet, Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat, Itaalia tsiviillennundusamet ja Saksamaa Aeroklubi soovitasid teha paar redaktsioonilist ja selgitavat muudatust seoses jaotise M.A.302 punktis i ja jaotise M.A.901 punktis k sätestatud eranditega.

Peale selle soovitas Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat muuta jaotise M.A.606 punktis h ja jaotise M.A.801 punktis d sätestatud erandeid, et olla kindel, et need hõlmavad kõiki õhusõidukeid, mida ei kasutata äriliseks lennutranspordiks, v.a suured õhusõidukid, hoolimata sellest, kes või millist liiki organisatsioon hooldustöid teostab.

Amet on asjaomased erandid vastavalt ümbersõnastanud. Peale selle on kõik väljapakutud erandid teksti selgemaks muutmise eesmärgil viidud M osast üle määrusesse (EÜ) nr 2042/2003 järgmiselt:

- o jaotise M.A.904 punkt f on viidud üle artikli 3 lõikesse 4;
- o jaotise M.A.901 punkt k ja jaotise M.A.903 punkt c on viidud üle artikli 3 lõikesse 5;
- o jaotise M.A.302 punkt i on viidud üle artikli 3 lõikesse 6;
- o jaotise M.A.802 punkt c on viidud üle artikli 4 lõikesse 4;
- o jaotise M.A.606 punkt h ja jaotise M.A.801 punkt d on üle viidud artikli 5 lõikesse 1.

- 5) Taani Kuninglik Aeroklubi, Europe Air Sports ja Norra Õhuspordiliit palusid pikendada üleminekuajaperioodi 28. septembrini 2010.

Amet on arvamusel, et 28. septembrini 2009 kestev üleminekuajaperiood annab piisavalt ruumi kavandatud muudatuste asjakohaseks rakendamiseks.

- 6) AustroControl soovitas defineerida määruses (EÜ) nr 2042/2003 jaotise M.A.201 punktis i kasutatud termini „äriline lennutegevus“ ja samuti piirata seda õhusõidukitele, mis kuuluvad purilennukitest ja mootoriga purilennukitest kõrgemasse kategooriasse.

Amet märgib, et mõiste „äriline lennutegevus“ on juba algmääruses lahti seletatud. Samuti hõlmab see mõiste purilennukeid ja mootoriga purilennukeid.

- 7) Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat pakkus välja, nagu ka juba varem seoses muudatusettepaneku teatega 2007-08, et õhusõidukite puhul, mida ei kasutata äriliseks lennutranspordiks, v.a suured õhusõidukid, ei tuleks nõuda hooldusprogrammi heakskiitmist, vaid see peaks olema pädeva asutuse jaoks lihtsalt vastuvõetav. Ettepaneku eesmärk on, et selliste õhusõidukite hooldusprogrammide sisu, v.a lennukõlblikkuse piirangud, lennukõlblikkuseeskirjad ja muud kohustuslikud andmed, tuleks jätta omaniku otsustada ja selle kohta ei tuleks nõuda pädevate asutuste heakskiitu.

Amet on seisukohal, et enne kui hooldusprogrammi saab tunnistada heakskiidetuks või vastuvõetavaks, peab pädev asutus olema eelnevalt kindlaks teinud, et selle sisu vastab jaotises M.A.302 ning eeskätt selle punktides d ja h kirjeldatud nõuetele. Peale selle peab sellisest heakskiitmisest / vastuvõetavaks tunnistamisest alati teatama.

Sellest tulenevalt ning kuna amet ei näe vahet mõistete „heakskiidetud“ ja „vastuvõetavaks tunnistatud“ vahel, ei ole kavandatud teksti muudetud.

- 8) Üks üksikisik märkis, et jaotise M.A.302 punkti g uus tekst on kommentaaride vastusdokumentides 2007-08 ja 2007-01 erinev, ning palus esitada uue teksti konsolideeritud versiooni.

Amet märgib, et jaotise M.A.302 punkt g kommentaaride vastusdokumendis 2007-01 vastab kommentaaride vastusdokumendis 2007-08 jaotise M.A.302 punktile h.

Amet võtab kommentaari arvesse ja muudab käesolevas arvamuses jaotise M.A.302 punkti h, et viia see kooskõlla kommentaaride vastusdokumendis 2007-01 tehtud ettepanekuga. Amet märgib, et kommentaaride vastusdokumendi 2007-01 kohta märkuste esitamise periood on juba lõppenud ja väljapakutud teksti kohta ei esitatud vastumärkusi.

Sellest muudatusest tulenevalt ei pea võtma arvesse Ühendkuningriigi tsiviillennundusameti ettepanekut, millega paluti asendada jaotise M.A.302 punktis h sõnad „muudatuse sertifikaadi omanik“ sõnadega „väikese muudatuse sertifikaadi omanik“.

- 9) Saksa Aeroklubi ja Europe Air Sports palusid muuta jaotise M.A.403 punkti b, et võimaldada omanik-piloodil otsustada VIII liites loetletud tööde osas, kas õhusõiduki defekt ohustab tõsiselt lennuohutust, ja otsustada seega, millal ja milliseid parandusmeetmeid võtta enne lendude jätkamist ning milliseid defektide parandustöid saab edasi lükata. Põhjenduseks toodi, et kuni muudatusettepaneku teates 2008-03 väljapakutud ELA õhusõiduki hooldusloa jõustumiseni jääb kõnealuste küsimuste toetamiseks lennundustehnilistest töötajatest puudu.

Amet on seisukohal, et pole võimalik tagada, et omanik-piloot on nõuetekohaselt pädev otsustamiseks, kas defekti parandamist saab edasi lükata või mitte. Seega, kui tuvastatud defekti saab kõrvaldada VIII liites loetletud tööga, võib omanik-piloot sellised tööd enne lendude jätkamist teha, kuid ta ei tohi neid edasi lükata.

Peale selle ei ole amet nõus märkuses esitatud põhjendusega, sest pole tõendeid selle kohta, et tulevikus oleks ELA lubade omanikke rohkem kui praegu riiklike eeskirjade alusel kvalifitseeritud lennundustehnilisi töötajaid. Kuni ELA õhusõiduki hooldusloa jõustumiseni saavad purilennukite ja õhupallide lennundustehnilised töötajad kvalifitseeruda kooskõlas liikmesriikide nõuetega, nagu praegugi.

- 10) AustroControl ja Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat tegid märkusi jaotise M.A.502 punktis d ja jaotise M.A.801 punktis c ettenähtud erisätete kohta seoses äriliseks lennutranspordiks mittekasutatava ELA1 õhusõiduki keeruliste hooldustöödega. Eelkõige tekitas neile muret võimalik koormus, mida põhjustab pädevatele asutustele nõue, et omaniku ja pädeva asutuse vahel peab olema kokkulepe ning et pädev asutus peab kinnitama, et sõltumatutel lennundustehnilistel töötajatel on olemas asjakohane kvalifikatsioon ja värsked kogemused, kohaldatavad komponentide tehnilised normdokumendid, tööriistad, seadmed ja materjalid ning juurdepääs asjakohastele rajatistele:
- o AustroControl soovitas jätta M.A.801 punktis c alles sõltumatute lennundustehniliste töötajate kvalifikatsiooni, kogemust, tehnilisi normdokumente, tööriistu, seadmeid, materjale ja ruume puudutavad nõuded, kuid mitte nõuda pädevatelt asutustelt selle kinnitamist;
 - o Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat soovitas järgmist:
 - jätta jaotise M.A.502 punktist d välja sätted, mis võimaldavad sõltumatutel lennundustehnilistel töötajatel teha keerulisi komponentide hooldustöid ning mootorite ja propellerite kapitaalremonti;
 - jätta välja jaotise M.A.801 punkt c ja lisada M.A.801 punkti b alapunkti 2 võimalus teostada ELA1 õhusõiduki puhul sõltumatutel lennundustehnilistel töötajatel keerulisi õhusõiduki hooldustöid erinõueteta kvalifikatsioonile, kogemusele, tehnilistele normdokumentidele, tööriistadele, seadmetele, materjalidele ja rajatistele.

Amet on arvamisel, et Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat ei ole järjekindel, kuna ettepanekuga ei võimaldata teha ühtegi keerulist komponendi hooldustööd, kuid lubatakse teha keerulisi õhusõiduki hooldustöid ilma lisanõueteta.

Peale selle ei ole amet nõus Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraadi märkusega, et sellised üksikjuhtumipõhised load ei põhine üksikasjalikel nõuetel ja võivad põhjustada probleeme seoses vastutusega ja kasutajate ebavõrdset kohtlemist, samas kui Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat soovitab kasutada neil juhtudel algmääruse artikli 14 paindlikkust käsitlevaid sätteid.

Ameti ettepanek juba sisaldab nõudeid ja mis tahes ebavõrdset kohtlemist peaks aitama vältida see, et pädevad asutused loovad asjakohased menetlused, hoolimata sellest, kas tegu on üksikjuhtumipõhise heakskiitmisega vastavalt ameti ettepanekule või antakse välja artiklil 14 põhinev vabastus.

AustroControli ettepaneku kohta arvab amet, et pädevate asutuste tehtava kinnitamise nõude väljajätmisega kõrvaldataks täielikult kompenseeriv meede, kuna nõuetekohase kvalifikatsiooni, kogemuse, tehniliste normdokumentide, tööriistade, seadmete, materjalide ja rajatiste olemasolu nõutakse juba kõikide hooldustööde puhul, mida mis tahes isik või organisatsioon õhusõiduki või komponentidega seoses teeb.

Sellel põhjal koostab amet nõuete täitmise vastuvõetavad viisid, et selgitada, et kokkulepe omaniku ja pädeva asutuse vahel võib sisaldada mitme keerulise hooldustöö tegemist pikema aja vältel, kui sellises kokkuleppes kirjeldatakse kasutatavaid normdokumente, tööriistu, seadmeid, materjale ja rajatise ning pädev asutus teeb nõuete täitmise kinnitamiseks pistelisi kontrolle.

11) AustroControl ja Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet esitasid märkusi seoses jaotise M.A.901 punktis g ettenähtud erisätetega ELA1 õhusõidukite kohta, mida ei kasutata äriliseks lennutranspordiks.

- o AustroControl soovitas võimaldada jaotise M.A.901 punktis g sõltumatutel lennundustehnilistel töötajatel mitte üksnes väljastada kahel järjestikusel aastal soovitusi, vaid ka väljastada ja pikendada lennukõlblikkuse kontrolli lubasid. Peale selle soovitas AustroControl kõrvaldada nõude, mille järgi peab pädev asutus selliseid lennundustehnilisi töötajaid hindama ja heaks kiitma;
- o Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet soovitas muuta M.A.901 punkti g, kehtestades, et kõnealust sätet ei kohaldata ELA1 õhusõidukite suhtes, mida kasutatakse äriliseks lennutegevuseks. Põhjenduseks toodi, et selliste õhusõidukite puhul tuleb sõlmida leping jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooniga.

Amet leiab, et AustroControl'i ettepanek ei näe ette mingit kontrolli lennukõlblikkuse kontrolli protsessi ja töötajate kvalifikatsiooni üle. Peale selle ei ole 66. osas kirjeldatud kvalifikatsiooniga isikul õigust lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaati väljastada.

Amet nõustub Ühendkuningriigi tsiviillennundusameti ettepanekuga, kuid ärilisele lennutegevusele osutamise asemel osutatakse jaotise M.A.201 punktis i käsitletud õhusõidukitele, kuna on võimalik, et teatud liiki ärilise lennutegevuse puhul ei ole vaja sõlmida lepingut M.A alajaos G kirjeldatud organisatsiooniga. Jaotise M.A.901 punkti g on muudetud vastavalt.

12) Europe Air Sports nõudis võimalust ühendada M.A alajagude F ja G load.

Amet jääb kindlaks kommentaaride vastusdokumendis 2007-08 esitatud seisukohale.

13) Üks üksikisik palus võimalust anda M.A alajaos F kirjeldatud organisatsioonidele samad õigused mis M.A alajaos G kirjeldatud organisatsioonidele, ilma et nad peaksid vastama M.A alajaos G täpsustatud nõuetele.

Amet ei pea seda võimalikuks, kuna M.A alajagu F ei sisalda jätkuva lennukõlblikkusega seotud nõudeid.

14) Itaalia tsiviillennundusamet soovitas lisada teatud paindlikkust käsitlevad sätted M.A alajaos F kirjeldatud organisatsioonide jaoks, kes hooldavad äriliseks lennutegevuseks, v.a äriline lennutransport, kasutatavaid õhusõidukeid. Need sätted oleksid sarnased praegu 145. osas sisalduvatega.

Amet kiitis ettepaneku heaks ja muutis teksti järgmiselt:

- o jaotisse M.A.606 lisati uus punkt h, et hõlmata korduvate lennueelsete lennukõlblikkuskontrollide tegemine komandöri poolt ja komandörile piiratud kehtivusega hooldustööendite väljastamise õiguse andmine, kui tegutsetakse hoolduskohast kaugel;
- o jaotist M.A.615 on muudetud, et võimaldada hooldustööde tegemist mis tahes kohas, kui vajadus selle järele tekib kas seetõttu, et õhusõiduk on töökõlbmatu, või on vaja teha plaaniväliseid hooldustöid.

15) Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet soovitas lubada jaotise M.B.902 punktis b pädevale asutusele samasugust paindlikkust kvalifikatsiooni asendamisel lisakogemusega, nagu on ette nähtud jaotise M.A.707 punktis a tööstusele.

Amet kiitis ettepaneku heaks.

- 16) AustroControl soovitas jätta jaotisest M.A.709 välja viite alushooldusprogrammi kuuluvale hoolduskavale ja hoolduskontrolli nõukogu aruandele, väites, et neid dokumente väikeste õhusõidukite puhul ei kasutata.

Amet ei kiitnud ettepanekut heaks, kuna alushooldusprogrammi võib koostada ka sõltumatu jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon, kes taotleb luba suurte õhusõidukite jaoks, mida ei kasutata äärmiselt lennutranspordiks. Nende õhusõidukite puhul võivad hoolduskava ja hoolduskontrolli nõukogu aruanne olla kohaldatavad.

- 17) Itaalia tsiviillennundusamet soovitas lisada jaotise M.A.711 punkti a õiguse kiita hooldusprogramme heaks kaudse heakskiitmise menetluste kaudu.

Amet ei ole ettepanekuga nõus, kuna kaudse heakskiitmise menetluse teel heakskiidetud hooldusprogrammi loetakse ometi heakskiidetuks pädeva asutuse poolt.

- 18) Mõnes üksikisikute esitatud kommentaaris paluti selgitada, mis on kontrollitud keskkond ja selle tagajärjed. Nendele kommentaaridele vastatakse individuaalselt.

Sellelegipoolsest märgib amet, et:

- kontrollitud keskkonna määratluse leiab jaotise M.A.901 punktist b;
- kontrollitud keskkonna määratlus on igat liiki õhusõidukite ja kasutusala, isegi erakasutuse puhul sama. Ometi on jaotise M.A.901 punkti e alapunktis 1 kehtestatud paindlikkus, et võimaldada teatud õhusõidukite ja toimingute puhul anda lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaate välja jätkuvat lennukõlblikkust tagaval organisatsioonil, isegi kui õhusõiduk ei asu kontrollitud keskkonnas;
- selleks et õhusõidukit loetaks kontrollitud keskkonnas asuvaks, peab kõiki hooldustöid tegema M.A alajaos F või 145. osas täpsustatud organisatsioonid; ainus erand on omanik-piloodi hooldustööd, mida teevad kas omanik-piloot või sõltumatud lennundustehnilised töötajad.

- 19) Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet pakkus välja, et õigus, mis lubab jätkuvat lennukõlblikkust tagaval organisatsioonil pikendada pädeva asutuse väljastatud lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaati, peaks olema kohaldatav ka äärmiselt lennutranspordi suhtes. Eesmärk on lubada selliste lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaatide pikendamist, mille pädevad asutused on väljastanud õhusõiduki ELi importimisel ning kui asjaomane õhusõiduk on jäänud kontrollitud keskkonda.

Jaotise M.A.901 punkti f ja EASA vormi 15a on vastavalt muudetud.

- 20) Prantsusmaa Purilennuliit palus muuta jaotise M.A.901 punkti g, et võimaldada ELA1 õhusõiduki puhul jätkuvat lennukõlblikkust tagaval organisatsioonil väljastada lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaat sõltumatute lennundustehniliste töötajate tehtud soovitusel.

Amet ei toeta seda ettepanekut. Sel juhul saaks lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaati väljastada üksnes pädev asutus, sest nemad kiidavad heaks soovitusel tehtud lennundustehnilised töötajad.

- 21) Üks üksikisik toonitas, et tulevikus on vaja võtta meetmeid, et võimaldada kvalifitseeritud üksustel või hindamisasutustel teha ELA õhusõidukite lennukõlblikkuse kontrollid ja väljastada vastavaid lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaate.

Amet selgitas juba kommentaaride vastusdokumendis 2007-08, et praegune kvalifitseeritud üksuste määratlus, mis sisaldub algmääruses, ei luba seda. Peale selle ei sisalda algmäärus hindamisasutuste mõistet.

- 22) AustroControl ja Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet väljendasid oma erimeelt seoses pädeva asutuse kohustusega teha lennukõlblikkuse kontrollid ja väljastada vastavaid sertifikaate, kui omanik nii otsustab, nagu on kirjeldatud jaotise M.A.901 punkti h alapunktis 2. Mõlemad asutused soovitasid jätta pädeva asutuse otsustada, kas nad teevad lennukõlblikkuse kontrolli või mitte, ning AustroControl soovitas kaotada kõik kaalu ja kasutusega seotud piirangud.

Amet on seisukohal, et otsustamise jätmine pädevatele asutustele põhjustaks riikides ebavõrdset kohtlemist ja see mõjutaks konkurentsi.

- 23) AustroControl soovitas lisada jaotisse M.A.901 uue punkti, et võimaldada pädeval asutusel väljastada uutele ELis toodetud õhusõidukitele lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi vormi 52 alusel, ilma et nõutaks lennukõlblikkuse kontrolli.

Ettepanek on heaks kiidetud ja lisatud on M.A.901 punkt k.

- 24) Itaalia tsiviillennundusamet märkis, et jaotistes M.A.903 ja M.A.904 osutatakse õhusõiduki registreerimise ELi piires üleviimisele ja ELi imporditud õhusõiduki lennukõlblikkuse kontrollile. Nad väitsid, et kuna Norra, Šveits, Liechtenstein ja Island ei kuulu ELi, tundub see osutavat sellele, et neid tuleb käsitleda kooskõlas jaotisega M.A.904. Seetõttu soovivad nad asendada „EL” fraasiga „EASA liikmesriigid”.

Amet märgib, et algmääruses räägitakse liikmesriikidest ELi liikmesriikide tähenduses. Teisi Euroopa riike loetakse kolmandateks riikideks.

Eespool nimetatud neli riiki on aga sellegipoolest hõlmatud vastavate rahvusvaheliste lepingutega:

- o EMP (Euroopa Majanduspiirkonna) leping Norra, Liechtensteini ja Islandi puhul;
- o ELi ja Šveitsi vaheline leping.

Nimetatud lepingutes kehtestatakse iga riigi suhtes kohaldatavad ELi määruste sätted ja sellest tulenevalt on lõpptulemus see, et need neli riiki kasutavad samu üleviimismenetlusi kui ELi liikmesriigid.

Sellest lähtudes ei kiida amet ettepanekut heaks.

- 25) Üks üksikisik palus, et kõikidel omanik-pilootidel oleks õigus teha samu hooldustöid, sõltumata õhusõiduki kategooriast (purilennukid, mootoriga lennukid jne). Ettepanekut põhjendati sellega, et ükski pilootide rühm ei ole teistest vähem või rohkem kogunud.

Amet on seisukohal, et omanik-piloodil teha lubatud hooldustööd on iga õhusõiduki kategooria puhul erinevad nende eri süsteemide ja keerukusastme tõttu. Eristamine ei ole seotud piloodi kogemusega.

- 26) Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat märkis, et nende tõlgenduse järgi praegusest eeskirjast lubatakse Prantsusmaal 145. osa nõuetele vastavatel A-klassi pädevusega organisatsioonidel teha teatud juhtudel lihtsaid komponentide hooldustöid tiibadel, kasutades komponendi tehnilisi normdokumente.

Samuti märkisid nad, et Prantsusmaal on tavaks, et sõltumatud lennundustehnilised töötajad teevad teatud mittekeerulisi kolbmootori hooldustöid kooskõlas mootori tehniliste normdokumentidega.

Mõlemal juhul antakse tõend õhusõiduki tasandil.

Kuna käesolevas arvamuses välja pakutud jaotise M.A.502 punktide b ja c tekstis nõutakse, et mis tahes hooldustööde kohta, mis on tehtud kooskõlas komponendi tehniliste normdokumentidega, peab tõendi andma B-/C-klassi pädevusega organisatsioon, on Prantsusmaa tsiviillennunduse direktoraat aru saanud, et senist tava jätkata ei saa ja see mõjutab tugevasti hooldusorganisatsioone, sõltumatuid lennundustehnilisi töötajaid ja omanikke/käitajaid.

Ometi leiavad nad, et lihtsate komponendi hooldustööde puhul, mis ei vaja eriteadmisi, ei mõjutaks praeguse tava võimaldamine ohutust.

Sama seisukohta jagas Itaalia 145. osa nõuetele vastav A-klassi pädevusega organisatsioon Alitalia Servizi, kes praegu teeb teatud hooldustöid kooskõlas komponendi tehniliste normdokumentidega õhusõiduki liinihoolduse käigus, nt istmete käetugede ja lennukiköögi uste vahetamine.

Amet tunnistab, et praegune ettepanek võib tekitada põhjendamatu koormuse lihtsate komponendi hooldustööde puhul, mida tehakse õhusõiduki hoolduse käigus (tulekustutite kaalu kontroll, istmete ja köökide lihtsad parandustööd jms). Ometi ei kavatse amet lubada mingit liiki komponendi hooldustöid tiibadel (või kui komponent on ajutiselt eemaldatud) ilma asjakohase B-/C-klassi pädevuseta (nt mootori moodulite kontroll ja remont jne).

Seepärast ja kooskõlas Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraadi ettepanekuga on amet muutnud jaotise M.A.502 punkte b ja c, et võimaldada pädevatel asutustel anda erinõusolek juhuks, kui sellist liiki komponendi hooldustöid võib teha ilma B-/C-klassi pädevuseta.

Peale selle täiendab amet nõuete täitmise vastuvõetavaid viise, et selgitada, millises mahus hooldustöid võib lubada ja millised kontrollimenetlused tuleb kehtestada. Üks kõnealuse meetme põhieesmärke on kindlustada, et töötajad on hooldustööde jaoks nõuetekohaselt kvalifitseeritud. Paljudel juhtudel, kui tegu on keeruliste komponentidega, on vaja erikvalifikatsiooni ning selleks ei piisa B1 või B2 loast.

27) Samuti on amet teinud redaktsioonilisi ja väikesi muudatusi järgmistes punktides:

- o Jaotise M.A.201 punkti e algus on muudetud vastavaks originaaltekstile järgmiselt (Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraadi ettepanekul):

„Punktis a määratletud ülesannete täitmiseks võib õhusõiduki omanik sõlmida...”

Selle muudatuse eesmärk on vältida mis tahes mitmetimõistetavust seoses määruse eesmärgiga.

Nagu on öeldud jaotise M.A.201 punktis a, vastutab õhusõiduki jätkuva lennukõlblikkuse eest omanik, olenemata sellest, kas ta teeb hooldustöid ise või tellib selle omal vastutusel kelleltki teiselt.

Jaotise M.A.201 punkt e annab omanikule võimaluse sõlmida leping jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooniga, delegeerides vastutuse jätkuva lennukõlblikkuse tagamisega seotud ülesannete täitmise eest talle.

- Jaotise M.A.201 punkti e lisati järgmine fraas: „*kui osutatud organisatsioonil on asjakohased sertifitseeritud menetlused*”. (Ühendkuningriigi tsiviillennundusameti ettepanekul)
- Jaotise M.A.302 punkti d alapunktis 2 asendati fraas „*kui pädev asutus on need heaks kiitnud*” järgmisega: „*kui need on kooskõlas jaotise M.A.302 punktiga b või c heaks kiidetud*”. (Madalmaade tsiviillennundusameti ettepanekul)
- Jaotise M.A.302 punktist i, mis nüüd on üle viidud määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 3 lõikesse 6, on eemaldatud nõue täiendada riiklikku hooldusprogrammi menetlustega, mis tagavad kooskõla jaotise M.A.302 punktidega g ja h. (Madalmaade tsiviillennundusameti ettepanekul)

Amet märgib, et nõuete täitmise vastuvõetava viisi M.A.302 I liites ja nõuete täitmise vastuvõetavas viisis M.B.302(b) ei sedastata, et hooldusprogramm peab sisaldama selliseid menetlusi.

- Jaotise M.A.502 punkt d on parema arusaamise nimel ümbersõnastatud. (AustroControl'i ja Ühendkuningriigi tsiviillennundusameti ettepanekul)
- Jaotise M.A.711 punkti a alapunktis 3 on sõna „*hankelepingu*” asendatud sõnaga „*allhankelepingu*”. (Ühendkuningriigi tsiviillennundusameti ettepanekul)
- Jaotise M.A.711 punkti b alapunkti 1 on lisatud sõnad „*ning pikendada seda seejärel kooskõlas jaotise M.A.901 punkti c alapunktis 2 või jaotise M.A.901 punkti e alapunktis 2 sätestatud tingimustega*”. (Itaalia tsiviillennundusameti ettepanekul)
- Jaotise M.A.714 punkti b on lisatud sõnad „*või pikendatud*”. (Itaalia tsiviillennundusameti ettepanekul)
- M osa I liite punkti 5.1 on lisatud alapunkt 8, et kehtestada jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni kohustus saata väljastatud või pikendatud lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi koopia 10 päeva jooksul selle liikmesriigi pädevale asutusele, kus õhusõiduk on registreeritud. (Itaalia tsiviillennundusameti ettepanekul)
- M osa VI liites on 6. tingimuses sõna „*töövõtulepingu*” asendatud sõnaga „*alltöövõtulepingu*”. (Ühendkuningriigi tsiviillennundusameti ettepanekul)

28) Järgmisi ettepanekuid käesolevasse arvamusse ei lisatud, kuna amet arvab, et tekst on juba niigi piisavalt selge:

- AustroControl soovitas lisada jaotise M.A.901 punkti e purilennukid ja mootoriga purilennukid.

Amet märgib, et jaotise M.A.901 punktis e on juba märgitud „*õhusõidukid stardimassiga 2730 kg või vähem*”. Õhusõiduki mõiste hõlmab purilennukeid ja mootoriga purilennukeid.

- Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet soovitas jätta M osa VI liitest välja 7. tingimuse, väites, et lennuettevõtja sertifikaadi peatamine ei pruugi mõjutada M osa alajaos G kirjeldatud organisatsioonide tegevusi.

Amet märgib, et 7. tingimuses on juba kirjas, et:

„...välja arvatud juhul, kui pädev asutus on selgesõnaliselt sätestanud teisiti”

See tähendab, et pädeval asutusel juba on võimalik jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni luba säilitada.

- Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet soovitas muuta M osa VI liidet järgmiselt:

„Vastavalt komisjoni muudetud määrusele (EÜ) nr 2042/2003 ja allpool täpsustatud tingimustele tõendab liikmesriik“

- o Amet märgib, et praegune tekst on õige, kuna selles osutatakse „... komisjoni kehtivale määrusele (EÜ) nr 2042/2003...“. See tähendab määrust, mis kehtib ajal, kui pädev asutus loa väljastab.

29) Järgmisi ettepanekuid ei ole käesolevasse arvamusse lisatud seetõttu, et need jäävad praeguse eeskirjade koostamise käsitluselast välja või kuna küsimus võib tekitada olulisi märkusi ja arutelu. Seetõttu tuleb neid ametlikult arutada ja korraldada konsulteerimine ning nende jaoks on vaja eraldi eeskirjade koostamise projekti. Amet lisab need ettepanekud eeskirjade koostamise loetellu.

- o Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet soovitas määratleda hooldusprogrammi ja hooldusplaani.
- o Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet soovitas nõuda M.A. alajaos F kirjeldatud suurtelt organisatsioonidelt ametlikku kvaliteedisüsteemi, põhjendades seda asjaoluga, et M.A alajaos G kirjeldatud suurtelt organisatsioonidelt, kes vastutavad õhusõidukite eest, mida ei kasutata äriliseks lennutranspordiks, seda juba nõutakse.
- o Itaalia tsiviillennundusamet soovitas, et isikud, kes vastutavad M.A alajagudes F ja G kirjeldatud organisatsioonides kvaliteedisüsteemi või organisatsiooni sisekontrollide eest, peaks pädev asutus heaks kiitma, kasutades EASA vormi 4.

Amet märgib, et praegu ei nõuta seda isegi 145. osa nõuetele vastavate organisatsioonide puhul.

- o Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet pakkus välja, et jaotise M.A.707 punktis a ja jaotise M.B.902 punktis b osutatud asjakohase kogemuse eristamine peaks sõltuma õhusõiduki suurimast stardimassist ja mitte kasutusest. Seega pakkusid nad välja, et määrav peaks olema see, kas õhusõiduki suurim stardimass on alla või üle 2730 kg, hoolimata sellest, kas seda kasutatakse äriliseks lennutranspordiks või mitte. Põhjenduseks toodi asjaolu, et mittesuurte õhusõidukite puhul on kasutusest sõltumata väga keeruline leida ametlikke koolituskursusi.

Kuigi ettepanekut arvamusse ei lisatud, soovitas Itaalia tsiviillennundusamet muuta nõuete täitmise vastuvõetavat viisi M.A.606(c), nõuete täitmise vastuvõetava viisi M.A.706 punkti 4.7 ning nõuete täitmise vastuvõetavaid viise M.A.707(a)1 ja M.A.707(a)2, et selgitada täpsemalt, kuidas ja kus võib ametlikke koolituskursusi teha ja millal võib sellise koolituse asendada pädeva asutuse hinnanguga äriliseks lennutranspordiks kasutatavate õhupallide ja õhusõidukite puhul, mille suurim stardimass on alla 2730 kg.

Seda Itaalia tsiviillennundusameti ettepanekut analüüsitakse ja vajaduse korral muudetakse enne otsuse väljaandmist nõuete täitmise vastuvõetavaid viise.

- o Ühendkuningriigi ja Itaalia tsiviillennundusametid soovitasid võimaldada pikendada lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaate protsessi jätkuvust katkestamata. Eesmärk oli lubada paindlikkust, et omanik saaks asetada lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi õhusõidukisse ajal, kui see on baasis.

Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet pakkus protsessi kestuseks 30 päeva ning Itaalia tsiviillennundusamet 5.

Märkused seoses nõuete täitmise vastuvõetavate viisidega

Järgmised muudatusettepanekud või täiendused seoses nõuete täitmise vastuvõetavate viisidega vaatab amet üle ja muudab vajaduse korral teksti enne lõpliku otsuse (nõuete täitmise vastuvõetavad viisid / suunised) väljaandmist. Otsus antakse välja siis, kui komisjon on käesoleva arvamuse heaks kiitnud:

- 1) Madalmaade tsiviillennundusamet soovitas jätta nõuete täitmise vastuvõetavast viisist M.A.401(c)4 välja kaalu piirangu.

Amet kiitis ettepaneku heaks.

- 2) Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet, Broadland Balloon Flights, Briti Õhupalli- ja Õhulaevaklubi, GEFA-FLUG ja mitu üksikisikut märkisid, et nõuete täitmise vastuvõetav viis M.A.605(a) näib nõudvat õhupallide ja õhulaevade kontrollimiseks angaari olemasolu.

Lõpliku otsuse (nõuete täitmise vastuvõetavad viisid / suunised) väljaandmisel muudetakse teksti järgmiselt:

„Õhupallide ja õhulaevade jaoks ei pruugi olla vaja angaari, kui kesta ja põhja ning seadmete hooldustööd saab paremini teha väljas, eeldusel et kõik vajalikud hooldustööd tehakse kooskõlas jaotisega M.A.402. Keeruliste remonditööde või komponentide hooldustööde puhul, mille jaoks on vaja EASA vormi 1, tuleb tagada heakskiidetud töökodade olemasolu. Kontrolli ja hooldustööde jaoks vajalikud rajatised ja keskkonnatingimused peavad olema kindlaks määratud hooldusorganisatsiooni käsiraamatus.“

- 3) Itaalia tsiviillennundusamet soovitas muuta nõuete täitmise vastuvõetavat viisi M.A.606(c), nõuete täitmise vastuvõetava viisi M.A.706 punkti 4.7 ning nõuete täitmise vastuvõetavaid viise M.A.707(a)1 ja M.A.707(a)2, et selgitada täpsemalt, kuidas ja kus võib ametlikke koolituskursusi teha ja millal võib sellise koolituse asendada pädeva asutuse hinnanguga äriliseks lennutranspordiks kasutatavate õhupallide ja õhusõidukite puhul, mille suurim stardimass on alla 2730 kg.

Amet kiitis ettepaneku heaks.

- 4) AustroControl soovitas asendada viite „66. osa 1. tase: üldine sissejuhatus“ viitega „66. osa III liite 1. tase: üldine sissejuhatus“. See kehtib nõuete täitmise vastuvõetavate viiside M.A.706, M.A. 707(a)1, M.A.707(a)2, M.B.902(b)1 ja M.B.902(b)2 kohta.

Amet kiitis ettepaneku heaks.

- 5) Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet ja Briti Õhupalli- ja Õhulaevaklubi soovitasid lisada nõuete täitmise vastuvõetavate viiside materjali selgituse, mida tähendab fraas „abistavad... töötajad, kes on vastavalt kvalifitseeritud“ jaotise M.A.710 punktis b ja kas lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi allkirjastaja peab olema kontrolli ajal kohal.

Amet märgib, et lennukõlblikkuse kontroll sisaldab dokumentide läbivaatamist ja füüsilist kontrolli. M.A.710 punkti c alapunkti 5 järgi tuleb õhusõiduki füüsilise kontrolli ajal tagada, et õhusõiduki ja läbivaadatud dokumentide vahel ei oleks erinevusi.

Amet on seisukohal, et seda on võimalik teha üksnes siis, kui lennukõlblikkuse kontrolli töötajad on füüsilise kontrolli ajal kohal. Kontrolli ajal võivad lennukõlblikkuse kontrolli töötajaid aidata 66. osas täpsustatud töötajad, et avada plaate, teha katseid jne.

Nõuete täitmise vastuvõetavat viisi M.A.710(b) on vastavalt muudetud.

- 6) Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat soovitas täiendada nõuete täitmise vastuvõetavate viiside materjali, et selgitada järgmist:
 - o kui kaua võib hoida sertifikaadis määratletud tööde mahus õhusõiduki tüüpi, mille kohta ei ole jätkuvat lennukõlblikkust tagaval organisatsioonil ühtegi kliendilepingut;
 - o kas on võimalik lubada jätkuvat lennukõlblikkust tagaval organisatsioonil teha lennukõlblikkuse kontrollile teatud tüüpi õhusõidukil, ilma et tal oleks või ta taotleks asjaomase õhusõiduki tüübi kohta ühtegi kliendilepingut.
- 7) Itaalia tsiviillennundusamet soovitas koostada nõuete täitmise vastuvõetavad viisid seoses isikutega, kes võivad jaotise M.A.711 punkti a alapunktis 4 sätestatud uue õiguse alusel pikendada lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaati, et selgitada, kuidas pädev asutus selliseid isikuid ametlikult heaks kiidab ja kuidas organisatsioon sertifikaadi väljastab.
- 8) Itaalia tsiviillennundusamet soovitas esitada nõuete täitmise vastuvõetavates viisides M.A.901(c)2, (e)2 ja (f) lisateavet selle kohta, kuidas saab jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon näidata, et lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaati ei ole pikendatud, kui organisatsioon teab või tal on alust arvata, et õhusõiduk ei ole lennukõlblik. Peale selle soovitas Itaalia tsiviillennundusamet kehtestada nõuete täitmise aruande näidise.
- 9) Itaalia tsiviillennundusamet soovitas muuta nõuete täitmise vastuvõetavaid viise M.A.903(a) ja M.B.105(a), et tagada, et õhusõiduki registreerimise ELi piires üleviimisel sisaldab vastastikku vahetatav teave märkust selle kohta, et lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaat on väljastatud kooskõlas riiklike eeskirjadega.
- 10) AustroControl soovitas lisada nõuete täitmise vastuvõetava viisi M.B.301(b) punkti 3 mootoriga purilennukid.
- 11) Itaalia tsiviillennundusamet soovitas esitada nõuete täitmise vastuvõetavas viisis M.B.703 lisateavet selle kohta, kuidas täita EASA vormi 14.
- 12) AustroControl soovitas võtta nõuete täitmise vastuvõetavas viisis M.B.703 grupipädevuste kindlaksmääramisel arvesse muudatusettepaneku teadet 2007-07, mis on praegu läbivaatamisel.
- 13) Madalmaade tsiviillennundusamet soovitas asendada nõuete täitmise vastuvõetavas viisis M.A.302 ja nõuete täitmise vastuvõetava viisi M.B.301(b) I liite punktis 1.1.7 sõnad „kehtestatud kontrolliperioodide pikendamise menetlused” sõnadega „pikendamisprogrammide viide või üksikasjad”.
- 14) Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet soovitas täiendada nõuete täitmise vastuvõetavate viiside materjali, et selgitada, mida tähendavad VII liites „Keerulised hooldustööd” järgmised mõisted:
 - o „sertifitseeritud või volitatud keevitaja” punkti 3 alapunktis c;
 - o „spetsiaalsed tööriistad” punkti 5 alapunktis a.
- 15) Saksamaa Aeroklubi ja kaks üksikisikut soovitasid muuta VIII liidet „Omanik-piloodi piiratud mahus hooldustööd” käsitlevates nõuete täitmise vastuvõetavates viisides esitatud tööde loetelu.

- 16) Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet soovitas lisada 145. ja 21. osas kirjeldatud kvaliteedisüsteemidesse nõuete täitmise vastuvõetava viisi M.A.616 VIII liite punktis e väljapakutud nõudega sarnase nõude, mille järgi peab organisatsioon teavitama pädevat asutust organisatsiooni sisekontrolli käigus avastatud mis tahes esimese astme puudusest.
- 17) Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet soovitas jätta välja nõuete täitmise vastuvõetava viisi 145.A.50(a) punkti 2.8 alapunkti d muudatuse, mis võimaldab kasutada lihtsustatud menetlust vormi 1 väljastamiseks komponentide puhul, mida hooldavad USA ja Kanada organisatsioonid, kes ei ole sertifitseeritud vastavalt 145. osa nõuetele. Ettepanekut põhjendati väitega, et see õõnestab olemasolevaid kahepoolseid kokkuleppeid.

Sellegipoolest toetatakse nõuete täitmise vastuvõetava viisi M.A.613(a) punktis 2.8 kehtestatud sarnast muudatust.
- 18) Lähtudes AustroControl'i ja Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraadi märkustest jaotise M.A.502 punktis d ja jaotise M.A.801 punktis c ettenähtud sätete kohta, mis puudutavad ELA1 õhusõidukite keerulisi hooldustöid, koostab amet nõuete täitmise vastuvõetavate viiside materjali, et selgitada, et kokkulepe omaniku ja pädeva asutuse vahel võib sisaldada mitme keerulise hooldustöö tegemist pikema aja vältel, kui sellises kokkuleppes kirjeldatakse kasutatavaid normdokumente, tööriistu, seadmeid, materjale ja rajatise ning pädev asutus teeb nõuete täitmise kinnitamiseks pistelisi kontrole.
- 19) Samuti täiendab amet, lähtudes Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraadi ja Alitalia Servizi märkustest seoses tiibadel tehtavate komponentide hooldustööde kohta (jaotise M.A.502 punktid b ja c), nõuete täitmise vastuvõetavate viiside materjali, et selgitada, millises mahus hooldustöid võib heaks kiita ning millised kontrollimenetlused peab kehtestama.