



Euroopa Lennundusohutusameti

arvamus nr 04/2009,

11. detsember 2009,

**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**

„Mittekeerukate õhusõidukite lennundustehniliste töötajate load“

I. Üldosa

1. Käesoleva arvamuse eesmärk on teha komisjonile ettepanek muuta komisjoni määrust (EÜ) nr 2042/2003¹. Määruse muutmise põhjused on esitatud allpool.
2. Käesolev arvamus on vastu võetud Euroopa Lennundusohutusameti (edaspidi „amet“) haldusnõukogu kehtestatud korra² kohaselt kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008³ (edaspidi „algmäärus“) artikli 19 sätetega.

II. Konsulteerimine

3. Kuigi määruse (EÜ) nr 2042/2003 III lisas (66. osa) on lennundustehniliste töötajate litsentsimissüsteem juba sätestatud, avaldas enamik sidusrühmadest ärilises lennutranspordis mittekasutatavaid lennusõidukeid käsitleva M-osa (ülesande M.017) läbivaatamise ja samuti muudatusettepaneku eelteate A-NPA 14/2006 konsulteerimise tulemusena muret, et praegune litsentsimissüsteem ei ole kohandatud üldlennunduse väikelennukite väiksemale keerukusele.
4. Selle küsimuse lahendamiseks algatas amet eeskirjade koostamise ülesande 66.022 ja töörühma, mis koosnes riikide lennuametite ning kergete ja ülikergete õhusõidukite tööstusühingute esindajatest. Eesmärk oli hinnata olukorda, esitada ettepanek ja töötada välja suunised 66. osa muutmise arvamuse esitamiseks ja/või otsuse tegemiseks, millega muuta selle osa nõuete täitmise vastuvõetavaid viise kooskõlas tööjuhendiga 66-022.
5. Dokumendi ettevalmistamisel keskendus rühm õhusõiduki tarindite (plaanerite), jõuseadmete ja elektrisüsteemide litsentsidele ning mõningatele avioonikasüsteemidega seotud piiratud õigustele. Üldlennundusvaldkonnale kohandatud B2-kategooria loa vaste loomist töörühm ei kaalunud, sellega tegeldakse edasisel eeskirjade koostamisel (ülesanne 66.027).
6. Rühma töö põhjal avaldas amet 28. märtsil 2008 muudatusettepaneku teate NPA 2008-03 oma veebilehel (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
7. Märkuste esitamise lõpptähtpäevaks, 28. juuniks 2008 oli amet saanud 177 märkust 39 riiklikult lennuametilt, kutseorganisatsioonilt ja eraettevõttelt/eraisikult.
8. Märkuste ülevaatamiseks moodustas amet ülevaatusrühma, mis koosnes asjaomase töörühma 66.022 liikmetest, samuti kuulus sinna ameti standardimise ja lubade osakonna esindaja ning üks tööstuse esindaja, kes oli väljendanud eriarvamust seoses muudatusettepaneku teatega

¹ 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 27. oktoobri 2008. aasta määrusega (EÜ) nr 1056/2008 (ELT L 283, 28.10.2008).

² Haldusnõukogu otsus arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhendmaterjali väljastamisel ameti poolt rakendatava korra kohta. EASA MB 08-2007, 11.06.2007 (eeskirjade koostamise kord).

³ 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).

NPA 2008-03. Ülevaatamise tulemusena avaldas amet 16. septembril 2009 kommentaaride vastusdokumendi CRD 2008-03, mis sisaldas vastuseid kõikidele märkustele ning eeskirjade ja nõuete täitmise vastuvõetavate viiside / suuniste teksti projekti.

9. Siinkohal on oluline märkida, et ülevaatusrühm võttis arvesse ka muudatusettepaneku teate 2007-07 konsulteerimise ajal laekunud märkusi, eriti neid, mis käsitlesid teemat „Tüübi- ja rühmapädevused“.
10. Kommentaaride vastusdokumendi CRD 2008-03 avaldamise järel korraldas amet 29. oktoobril 2009 Kölnis seminari, et selgitada selle sisu ja aidata sidusrühmadel ettepanekut enne märkuste esitamist paremini mõista.
11. Kommentaaride vastusdokumendi CRD 2008-03 väliskonsultatsiooni tulemusena, mis lõppes 16. novembril 2009, esitasid ametile märkusi
 - 5 pädevat asutust: Austria AustroControl, Madalmaade tsiviillennundusamet, Rootsi tsiviillennundusamet, Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet ja Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat (DGAC);
 - 11 organisatsiooni ja liitu: Briti Purilennuühing (British Gliding Association), Euroopa Purilennuliit (European Gliding Union), Taani Purilennuühing (Dansk Svæveflyver Union, DSvU), Euroopa riiklike aeroklubide liit Europe Air Sports, Saksamaa Aeroklubi (Deutsche Aeroclub), Euroopa purilennukite tootjate ühing European Sailplane Manufacturers, Soome Lennundusliit (Ilmailuliitto), Tšehhi Vabariigi Kergete Õhusõidukite Ühing (Letecká amatérská asociace ČR), tootja Flightdesign, Taani Kuninglik Aeroklubi (Kongelig Dansk Aeroklub) ja Madalmaade Purilennuühing (KNVvL Afdeling Zweefvliegen);
 - 1 eraisik.

Nende märkusi on üksikasjalikult analüüsitud lisas.

III. Ameti arvamuse sisu

12. Käesolevas arvamusel võetakse nii palju kui võimalik arvesse konsulteerimises osalenud ja kommentaaride vastusdokumendi kohta märkusi esitanud sidusrühmade soovitusi.
13. Võttes arvesse EASA eeskirjade hierarhiat, käsitleb käesolev arvamus üksnes muudatusi, mida amet soovib teha kohaldatavates komisjoni määrustes (145. osa, 66. osa ja 147. 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 arvamusel esitatud meetmeid tuleb tõlgendada koostoimes osutatud nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja suunistega, mis kuuluvad heakskiidetud määruste juurde.

a) B3-kategooria luba

14. Esiteks asus amet koostama ettepanekut uue B3-kategooria loa kohta, mis oleks sarnane B1.2-alamkategooria loale, kuid lihtsustatud nõuetega, kohandatud üldlennunduse kolbmootoriga lennukite väiksemale keerukusele.
15. See, ameti poolt ettevalmistatav B3-kategooria luba kehtib „kolbmootoriga hermetiseerimata lennukitele, mille suurim stardimass on 2000 kg või vähem“. Kuigi algselt

muudatusettepaneku teates NPA 2008-03 kehtis see luba ka purilennukitele ja mootorpurilennukitele, otsustas amet need välja jätta järgmistel põhjustel:

- Puri- ja mootorpurilennukid on juba hõlmatud L-kategooria loaga.
- Eesmärk on, et B1.2-alamkategooria luba, mille alla ei kuulu puri- ega mootorpurilennukid, hõlmaks automaatselt ka B3-kategooria luba. See on võimalik ainult siis, kui ka B3-kategooria luba ei hõlma puri- ega mootorpurilennukeid.

Sellest olenemata, ja tuginedes kommentaaride vastusdokumendile CRD 2008-03 konsulteerimise käigus laekunud märkustele, on amet teinud ettepaneku võimaldada B1.2-alamkategooria ja B3-kategooria lubade omanikel omandada ilma täiendavaid nõudmisi kohaldamata omandada täielik L-kategooria luba pädevusega „puitkonstruktsiooniga õhusõiduk“, „komposiitkonstruktsiooniga õhusõiduk“ ja „metallkonstruktsiooniga õhusõiduk“, kui B1.2-alamkategooria ja B3-kategooria load ei sisalda vastavat kerematerjali piirangut (vt muudetud 66.A.25 punkt d, punkti 66.A.30 punkti a alapunkt 8 ja IV lisa kuni 66. osani). See võimaldab B1.2-alamkategooria ja B3-kategooria lubade omanikel anda välja puri- ja mootorpurilennukite hooldustõendeid.

16. Loaga kaasnevad õigused kehtivad õhusõiduki konstruktsiooni, jõuseadmete, mehaanika- ja elektrisüsteemide ning samuti piiratud määral avioonikaseadmete kohta; samuti sarnanen luba B1.2-alamkategooria loale, välja arvatud asjakohased õhusõidukitüübid ja asjaolu, et B3-kategooria luba ei sisalda ühtegi A-kategooria alamkategoriat.
17. B3-kategooria loa saamiseks vajalikud alusteadmised ja eksaminõuded on esitatud 66. osa I ja II liites. Eksami korral on tagatud, et iga ainemooduli küsimuste arv jagub alati 4-ga, et oleks tagatud minimaalne nõutav punktisumma 75%.
18. Juhtudel, kui 147. osas nimetatud organisatsioon võimaldab B3-kategooria aluskoolitust, on selle kestus 1000 tundi, nagu on osutatud 147. osa I liites. See kestus on pool B1.2-alamkategooria loa saamiseks nõutavast 2000-tunnisest koolitusest, mis on põhjendatud alljärgneva.
 - Teistes ainetes nõutavat koolituse taset on võrreldes B1.2-alamkategoriaga vähendatud kõnealuse õhusõiduki väiksema keerukuse tõttu.
 - B3-kategooria loa jaoks on loodud eraldi moodulid 7B, 9B, 11C ja 17B ning praegused moodulid 7, 8 ja 17 on nimetatud ümber mooduliteks 7A, 9A ja 17A. Seda on tehtud eesmärgiga tagada, et isegi kui koolitustase (tasemed 1, 2 või 3) mõne aine korral on sama kui B1.2-alamkategooria loa korral, ei tähenda see, et koolituse sisu on sama. Tegelikult tuleb B3-kategooria loa koolituse sisu välja töötada selle õhusõidukikategooria tehnika ja hoolduskeskkonna väiksemat keerukust arvestades.
19. B3-kategooria loa jaoks eraldi moodulite loomine tähendab, et mooduleid 7B, 9B, 11C ja 17B ei saa automaatselt pidada võrdväärseteks moodulitega 7A, 9A, 11A, 11B ja 17A, kui olemasolevat B3-kategooria luba laiendatakse muudele kategooriatele või alamkategoriatele, isegi kui koolituse tase on sama. See on tingitud ülesande peaesmärgist, milleks oli luua oluliselt väiksemate koolitusnõuetega luba, kui seda on olemasolev B1.2-alamkategooria luba.
20. Baaskogemuse nõuded (punkt 66.A.30) on jäänud samaks, mis B1.2-alamkategooria loa korral, st 1–3 aastat olenevalt loa taotleja läbitud eelnenud tehnilisest koolitusest.
21. 66. osa IV liitesse on lisatud täiendav kogemus, mida on vaja B3-kategooria loa laiendamiseks teistele kategooriatele/alamkategoriatele või olemasoleva kategooria/alamkategooria loa laiendamiseks B3-kategooria loaks.

22. Loast tulenevate õiguste kasutamiseks peab B3-kategooria luba sisaldama pädevust „kolbmootoriga hermetiseerimata lennukid, mille suurim stardimass on 2000 kg või vähem”. See pädevus antakse nõuetekohase kogemuse tõendamisel, mida selgitatakse lähemalt vastavas nõuete täitmise vastuvõetavate viiside materjalis, kus see tähendab:
- 50% II liite nõuete täitmise vastuvõetavatest viisidest, mis kehtivad selle pädevuse kohta;
 - selleks volitatud lennundustehniliste töötajate järelevalve all.
23. Nimetatud pädevuse suhtes kohaldatakse siiski järgmisi piiranguid, kui selle taotleja ei suuda tõendada nõuetekohast kogemust alljärgnevatega:
- puitkonstruktsiooniga lennukid;
 - riidega kaetud metalltorukonstruktsiooniga lennukid;
 - metallkonstruktsiooniga lennukid;
 - kompostitkonstruktsiooniga lennukid.

Siinkohal on oluline märkida, et muudatusettepaneku teates NPA 2008-03 oli piirangute arv suurem ja see sisaldas piiranguid ka alljärgnevate kohta:

- sissetõmmatav telik;
- reguleeritav propeller;
- turbolaaduriga mootor;
- elektri- ja/või reaktiivmootor (mootorpurilennukitel);
- täisautomaatne digitaalne mootori juhtimine (FADEC).

Need lisapiirangud siiski kõrvaldati lõplikust ettepanekust läbivaatusrühmaga kooskõlastatult vastavalt muudatusettepaneku teatele NPA 2007-07, kus sarnased piirangud olid kehtestatud 2. ja 3. rühma õhusõidukitele (ülesanne 66.009).

Nende süsteemidega seotud piirangute kõrvaldamise põhjused on järgmised.

- Võib olla vaieldav, miks valiti just need ja mitte teised süsteemid.
- Piirangute kehtestamise ja kõrvaldamise süsteem võib muutuda pädevatele asutustele ja lubade omanikele märkimisväärseks koormaks.
- Sellele vaatamata peavad loa omanikul olema kõik alusteadmised ja nõutud kogemused.

Lisaks viiakse hüvitava meetmena kommentaaride vastusdokumendist CRD 2007-07 tulenevasse arvamusse, punkti 66.A.20 alapunkti b sisse säte nõuete täitmise vastuvõetavate viiside täiendava materjaliga, et oleks täiesti selge, et lennundustehnilised töötajad ei saa kasutada õigusi enne, kui nad on konkreetse õhusõiduki osas kompetentsed. See suurendab hooldusorganisatsiooni või sõltumatute lennundustehniliste töötajate senist vastutust selle pädevuse tagamiseks enne õhusõidukile loa andmist.

24. Loale kehtestatud piirangud:

- tähendavad teatud õigustest „ilmajätmist”;
- kehtivad kogu õhusõidukile. Õhusõidukile ei saa välja anda ühtegi hooldustõendit, välja arvatud omanik-piloodi poolt tehtavate hooldustööde kohta.
- Saab kõrvaldada:
 1. nõuetekohase kogemuse tõendamisega (seda on üksikasjalikumalt selgitatud nõuete täitmise vastuvõetavates viisides) või
 2. pädeva asutuse tehtava praktilise hindamisega.

Punkti 66.B.155 on vastavalt muudetud, nii et see sisaldab pädeva asutuse jaoks piirangute kõrvaldamise nõudeid (peale nende, mis tulenevad punkti 66.A.70 kohasest riigisisese pädevuse ülekandmisest).

25. 66. osa V liites on muudetud vormi 19 (taotlusankeet) ja vormi 26 (loaformaadi näidis), nii et need kajastavad uusi loakategooriaid (nii B3- kui ka L-kategooria lubade omi). Vorm 26 on jagatud vormiks 26A (kõik load peale L-kategooria loa) ja vormiks 26B (L-kategooria luba).
26. 147. osa II liidet on muudetud nii, et see sisaldab uute loakategooriate (nii B3-kategooria lubade kui ka L-kategooria loa) aluskoolitust.

b) L-kategooria luba

27. Teiseks tegi amet ettepaneku uue L-kategooria loa loomiseks, mille omandamiseks kehtiksid äärmiselt lihtsustatud nõuded ning mis oleks kohaldatav puri- ja mootorpurilennukite ning õhupallide ja enamiku õhulaevade suhtes. Sellega ühtlustatakse praegu riigisiseste eeskirjadega hõlmatud puri- ja mootorpurilennukite ning õhupallide ja õhulaevade litsentsimise süsteemi, saavutatakse ühtne ohutustase ja tõhustatakse ühisturgu. Nende lubade omanikud saavad töötada sõltumatute lennundustehniliste töötajatena või mis tahes heakskiidetud hooldusorganisatsioonis ja võivad mis tahes liikmesriigis registreeritud õhusõidukile anda hooldustõendi. L-kategooria luba kehtib peale selle ka lennukitele, mille suurim stardimass on alla 1000 kg.
28. L-kategooria loaga hõlmatud õhusõidukite valimisel lähtus amet järgmistest eesmärkidest.
- Kasutada muudatusettepaneku teates NPA 2008-07 määratletud õhusõidukite kategooriaid (ülesanne MDM.032), mille ELA1- ja ELA2-sertifitseerimisprotsess on praegu määratlemisel.
 - Hõlmata kõik õhusõidukid, mis kuuluvad ELA1-protsessi alla, ja kõik ELA2-protsessi alla kuuluvad õhusõidukid peale lennukite, mille suurim stardimass on 1000–2000 kg, ja ülikerged tiivikõhusõidukid, mis on välja arvatud põhjusel, et need on L-kategooria loa lihtsustatud õppekava jaoks liiga keerukad.
- See tähendab, et L-kategooria luba ei kehti ka neile mehitatud, gaasiga täidetud õhulaevadele, mis ei kuulu ELA2-sertifitseerimisprotsessi alla.
29. Amet märgib siinkohal siiski, et muudatusettepaneku teates NPA 2008-07 ELA1-protsessi jaoks nimetatud 1000 kg piirmäär asendatakse pärast selle muudatusettepaneku teate järel laekunud märkuste läbivaatamist arvatavasti piirmääraga 1200 kg. Sel juhul kehtestab peatselt esitatava kommentaaride vastusdokumendi CRD 2008-07 järel antav ameti arvamus sama muudatuse ka L-kategooria loas sisalduvale piirmäärale.
30. Kavandatav L-kategooria luba jaguneb 2 tasemeks: piiratud L-kategooria luba ja täiemahuline L-kategooria luba. Nende erinevus on, et piiratud L-kategooria luba ei võimalda hooldustõendi väljastamist, kui ülevaatused toimuvad sagedamini kui 100 tunni tagant / kord aastas või pärast suuremaid remonditoid ja suuremaid muudatusi. See muudatus on tehtud pärast kommentaaride vastusdokumendi CRD 2008-03 kohta saabunud märkuste laekumist.
31. Loa kumbki tase võib sisaldada eri pädevusi, mille loa taotleja võib valida olenevalt valdkonnast, kus ta soovib loast tulenevaid õigusi kasutada. Neid pädevusi on üksikasjalikult kirjeldatud punkti 66.A.1 alapunktis d.
32. Nagu B3-kategooria loa korralgi, nii kaaluti muudatusettepaneku teates NPA 2008-03 L-kategooria loa järgmiste piirangute kehtestamist, kui loa taotleja ei suuda tõendada nõuetekohase kogemuse olemasolu:
- sissetõmmatav telik;

- reguleeritav propeller;
- turbolaaduriga mootor;
- elektri- ja/või reaktiivmootor (mootorpurilennukitel);
- täisautomaatne digitaalne mootori juhtimine (FADEC).

Nii nagu B3-kategooria lubade korralgi, on need piirangud lõplikust ettepanekust siiski välja jäetud kooskõlastatult muudatuseettepaneku teatele NPA 2007-07 vastanud läbivaatusrühmaga, kus sarnased piiranud on kehtestatud 2. ja 3. rühma õhusõidukitele (ülesanne 66.009).

Nende süsteemidega seotud piirangute kõrvaldamise põhjused on järgmised.

- Võib olla vaieldav, miks valiti just need ja mitte teised süsteemid.
- Piirangute kehtestamise ja kõrvaldamise süsteem võib muutuda pädevatele asutustele ja lubade omanikele märkimisväärseks koormaks.
- Sellele vaatamata peavad loa omanikul olema kõik alusteadmised ja nõutud kogemused.

Lisaks viiakse hüvitava meetmena kommentaaride vastusdokumendist CRD 2007-07 tulenevasse arvamusse, punkti 66.A.20 alapunkti b sisse säte nõuete täitmise vastuvõetavate viiside täiendava materjaliga, et oleks täiesti selge, et lennundustehnilised töötajad ei saa kasutada õigusi enne, kui nad on konkreetse õhusõiduki osas kompetentsed. See suurendab hooldusorganisatsiooni või sõltumatute lennundustehniliste töötajate senist vastutust selle pädevuse tagamiseks enne õhusõidukile loa andmist.

B3-kategooria lubade piiranguid seoses konstruktsioonimaterjaliga (puit, metalltorud ja riie, komposiit ja metall) ei saa arusaadavalt L-kategooria lubade suhtes kohaldada, sest need materjalid on juba L-kategooria loale kehtestatud pädevustega piiratud.

Seetõttu ei sisalda ameti poolt kavandatav L-kategooria luba mis tahes piiranguid.

33. L-kategooria loaga kaasnevad õigused hõlmavad õhusõiduki konstruktsiooni, jõuseadmeid, mehaanika- ja elektrisüsteeme ning piiratud avioonikaseadmeid. Seda L-kategooria luba ei saa laiendada ühele teisele kategooriale/alamkategooriale selle ülimalt lihtsustatud kvalifikatsiooninõuete tõttu. See ei takista siiski pädeval asutusel anda eksamipunkte, kui on võimalik tõendada selle samaväärsust vastavalt punkti 66.A.258 alapunktile e.
34. Koolitus- ja eksaminõuded võib kokku võtta järgmiselt:
- Koolitus kooskõlas 66. osa VII liites esitatud uue õppekavaga. Ained olenevad taotletava loa tasemest (piiratud või täiemahuline) ja loa taotleja poolt soovitud pädevusest, ning ühe piiratud L-kategooria loa pädevuse jaoks on ette nähtud üks kursus, mida saab läbida 2–3 nädalaga. Koolitust võivad asendada täiendavad kogemused.
 - 66. osa uue VIII liitega kooskõlas olev eksam, mida ei saa asendada täiendavate kogemustega.
35. Kogemuse nõuded on sätestatud ka punkti 66.A.30 punkti a alapunktides 6 ja 7, mille võib kokku võtta järgmiselt.
- Piiratud L-kategooria loa jaoks:
 1. kuus kuud neile loataotlejatele, kes läbisid VII liites esitatud koolituse ja sooritasid VIII liites sätestatud eksami;
 2. üks aasta neile loataotlejatele, kes sooritasid VIII liites sätestatud eksami, kuid ei läbinud koolitust.
 - Täiemahulise L-kategooria loa jaoks üks aasta piiratud L-kategooria loa õiguste kasutamist.

c) Ülekandmis- ja üleminekusätted

36. Kuigi muudatusettepaneku teate NPA 2008-03 selgitavas märkuses öeldakse, et riigisiseste kvalifikatsioonide ülekandmist uuele B3-kategooria loale ei ole ette nähtud, on muudatusettepaneku teate konsulteerimisprotsessi ajal laekunud ning selle lähenemise vastu olnud ja selle vajadust adekvaatselt põhjendanud kommentaaride märkimisväärne arv viinud selleni, et amet on otsustanud need võimaldada. Neid ülekandmisi võib teha punktis 66.A.70 kirjeldatud praegu kehtiva korra kohaselt.
37. Kvalifikatsioonide ülekandmine, kui see on toimunud, võimaldab anda praegustele lennundustehnilistele töötajatele B3-kategooria või L-kategooria luba nende õiguste alusel, mis neil olid enne uue määruse jõustumist.
38. Peale selle – et veelgi lihtsustada üleminekut uuele süsteemile õhusõidukite korral, mille puhul praegused eeskirjad lubavad riigisiseste kvalifikatsiooninõuete kasutamist (muud õhusõidukid kui lennukid ja helikopterid) – on määruse (EÜ) nr 2042/2003 artiklisse 7 lisatud uus lõige 8, mis lubab üheaegselt kehtida nii L-kategooria loal ja riigisisestel kvalifikatsioonidel 3 aasta jooksul pärast uue määruse jõustumist. Pärast selle ajavahemiku lõppemist aktsepteeritakse ainult L-kategooria luba (selle võib saada kas ülekandmisprotsessi käigus või loa väljastamise nõuete täitmisel).
39. Amet märgib, et muudatusettepaneku teates NPA 2008-03 kaaluti kehtestada üleminekuperioodi kestuseks 5 aastat, sest ümberkorraldusprotsess polnud ette nähtud. Seetõttu oleksid kõik L-kategooria loa taotlejad pidanud täiel määral täitma kvalifikatsiooninõuded (koolitus/eksam/kogemus) ja 5 aastat peeti selleks mõistlikuks ajavahemikuks. Nagu eespool juba selgitatud, lisati lõplikku ettepanekusse siiski olemasolevate riigisiseste kvalifikatsioonide ülekandmine, mis tähendab, et kõik need isikud ei pea läbima protsessi „koolitus/eksam/kogemus“. Selle tulemusena on üleminekuperioodi lühendatud 3 aastale, mis on ameti arvates pädevate asutuste jaoks piisav aeg uue litsentsimisüsteemi rakendamiseks.
40. On oluline ka märkida, et ikka on veel peale lennukite ja helikopterite mõningaid muid õhusõidukeid käsitlevaid olukordi, mis ei ole L-kategooria loaga hõlmatud:
- õhulaevad, mis ei kuulu L-kategooria loa alla oma keerukuse tõttu;
 - töö avioonikasüsteemiga muude õhusõidukite korral kui lennukid ja helikopterid.
- See tähendab, et neil juhtudel kohaldatakse jätkuvalt asjakohaseid liikmesriikide eeskirju (punkt 66.A.100).
- Seda tööd avioonikasüsteemidega käsitletakse siiski, nagu eespool selgitatud, edaspidises eeskirjade koostamise menetluses (ülesanne 66.027).

IV. Regulatiivse mõju hindamine

41. Täielik regulatiivse mõju hinnang sisaldub muudatusettepaneku teates NPA 2008-03.

Köln, 11. detsember 2009

P. GOUDOU
Tegevdirektor

LISA: Kommentaaride vastusdokumendi CRD 2008-03 kohta esitatud märkused**Märkused seoses lennundustehniliste töötajate kvalifikatsiooni ülekandmisprotsessiga üldlennunduses**

- (1) Euroopa purilennukite tootjate ühing European Sailplane Manufacturers, Euroopa Purilennuliit (European Gliding Union), Briti Purilennuühing (British Gliding Association), Euroopa riiklike aeroklubide liit Europe Air Sports, Taani Purilennuühing (Dansk Svæveflyver Union, DSvU), Taani Kuninglik Aeroklubi (Kongelig Dansk Aeroklub) ja üks eraisik väljendasid muret punktis 66.A.70 sätestatud ülekandesätete kohaldamise üle mitmesuguste riigisiseste asutuste poolt ja nõudsid ametilt, et määrus peab tagama täieliku õiguse ülekandmise praeguste riigisiseste lennundustehniliste töötajate kvalifikatsioonitõenditelt vastavatele 66. osa lubadele.

Selles osas märgib amet, et punktiga 66.A.70 seotud praegune riigisiseste ja 66. osa kvalifikatsioonistandardite võrdlemise poliitika ei ole muutunud ja seda kohaldatakse jätkuvalt nii nagu seni.

Samas on amet seisukohal, et peale olemasoleva poliitika on proportsionaalne kohaldada kvalifikatsioonitõendite ülekandmise korral üldlennunduses (äriliseks lennutranspordiks mittekasutatavate õhusõidukid, mis ei ole suured õhusõidukid) teaduslikku lähenemist EASA praeguse üldlennunduspoliitika alusel, mille puhul kohaldatakse rangemaid piiranguid.

See lähenemine võimaldaks loa omanikul jätkata sama hooldustegevust, mida tal oli riigisiseses süsteemis seaduslik õigus teha.

Kui ülekantud kvalifikatsioonid on väljastatud 66. osa loana, kuulub see täielikult 66. osa reguleerimisalasse. Sellest tuleneb, kui loa omanik soovib oma ülekantud 66. osa loa litsentsivaldkonda laiendada muule hooldustegevusele, peab see olema täielikus kooskõlas 66. osaga, st peavad olema täidetud ka erinevused eelneva riigisisese kvalifikatsiooni ja 66. osa vahel.

Ülekandmisprotsessi ja 66. osa raames kehtestatavate piirangutüüpide tulemuse saab määrata üksnes iga liikmesriik eraldi praeguste erinevuste tõttu liikmesriikide litsentsimissüsteemide vahel. Need tuleb määrata iga juhtumi kohta eraldi ja lähtuvalt ohutuskaalutlustest. Selleks tuleb arvesse võtta peale konkreetsete ülesannete, mida loa taotlejal oli õigus teha riigisiseses süsteemis, ka „keskkonda“, kus neid ülesandeid täideti, nimelt selle organisatsiooni juhtimissüsteemi ja menetlusi, kus loa taotleja oma ülesandeid täitis.

Nende asjaolude arvestamise tulemuseks võivad olla muud piirangud kui need, mis on spetsiaalselt seotud õhusõiduki süsteemide või konstruktsiooniga, näiteks järgmised:

- kehtib ainult organisatsioonis XXXX;
- kehtib ainult Cessna ühe kolbmootoriga õhusõiduki korral;
- kehtib ainult Cessna 172 korral;
- kehib ainult registreerimisnumbriga XXXX Cessna 172 korral.

Oluline on märkida ka järgmist:

- Alati peab olema kehtestatud piirang „kehib õhusõidukite korral, mida ei kasutata äriliseks lennutranspordiks“.
- Kõigist muudest piirangutest sõltumata ei kehti see luba suurte õhusõidukite korral.

Amet esitab nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja suuniste materjali, et selgitada selle eraldi lähenemisviisi kasutamist üldlennunduses.

- (2) Saksamaa Aeroklubi (Deutsche Aeroclub) märkis, et Saksamaa süsteemis kirjutavad Deutsche Aeroclubi antud hooldusloaga töötajad oma hooldustõenditele alla ise ja annavad õhusõidukile lennuloa. Nad mainisid siiski, et seda tõendit ei vaadata läbi ega anta välja (3. klassi kontrollija, *Prüfer Klasse 3*), enne kui alles iga-aastaselt lennukõlblikkuse ülevaatusel. Seetõttu on nad palunud muuta punkti 66.A.70, sest nende arvates ei saa praeguse teksti korral nende pädev asutus nende lubade omanike kvalifikatsiooni üle kanda.

Ameti seisukoht on, et kui nende lubade omanike kvalifikatsioon on piisav tagamaks, et hooldustööd on tehtud korralikult ja et õhusõiduk võib lennata, siis käsitletakse neid kvalifikatsioonina „lennundustehniliste töötajate kvalifikatsioonina“ ja need kuuluvad ülekandmisele punktis 66.A.70 kehtestatud menetluse alusel. Seda vaatamata sellele, kas loa omanik tegelikult õhusõiduki hooldustõendeid andis või kas tekkis vajadus lennukõlblikkuse ülevaatusetõendi väljaandmiseks *Prüfer Klasse 3* poolt hiljem.

Määruses (EÜ) nr 2042/2003 on hooldustoimingud ja lennukõlblikkuse ülevaatusel menetlus täielikult eraldatud. Lennundustehnilised töötajad osalevad ainult hooldustõendi andmisel. Seetõttu on punktis 66.A.70 kirjeldatud „lennundustehniliste töötajate kvalifikatsioon“ täiesti eraldi lennukõlblikkuse läbivaatusest.

- (3) Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat (DGAC) soovis selgitust selle kohta, mis on ülekandmisprotsessi kontrollpäev seoses punkti 66.A.70 lõikega, milles on sätestatud: „*Liikmesriigis kehtiva lennundustehnilise töötaja kvalifikatsiooniga isikule [...] enne käesoleva osa jõustumist...*“.

Amet lisab nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja suuniste materjali selgitamiseks, et „*jõustumise*“ kuupäev on järgmine:

- B3-kategooria loa korral muutva määruse jõustumise kuupäev;
- puri- ja mootorpurilennukite, õhupallide ja nende õhulaevade korral, mis kuuluvad punkti 66.A.1(d) kohaselt L-kategooria loa alla, 3 aastat pärast selle muutmismääruse jõustumist (vt artikkel 7 lõige 8). Kuni 1000 kg lennukite korral, mis kuuluvad samuti L-kategooria loa alla, on kohaldamise kuupäevaks sama kuupäev, mis ülal B3-kategooria loa korral.

- (4) Teatud arvus märkustes võis täheldada, et ülekandmisprotsessi mõisteti kohati valesti. Selles punktis tahab amet lisada järgmised selgitused.

- L-kategooria loale kvalifikatsioonide ülekandmise protsess ei ole seotud artikli 7 lõikes 8 sätestatud 3-aastase üleminekuperioodiga. Ülekandmisprotsessi käigus kantakse olemasolev riigisisene kvalifikatsioon üle 66. osa loale, mida võib seejärel kasutada ja mille kehtivusaeg ei lõpe enne tavapäraselt 5 aasta uuendusprotsessi. 3-aastane üleminekuperiood on ajavahemik, mille jooksul saab riigisiseseid kvalifikatsioone veel kasutada.

- Ülekandmisprotsessi teostab alati pädev asutus.
- Ülekandmisprotsess ei ole pädevale asutusele vabatahtlik. See on kohustuslik protsess, mis tuleb läbi viia iga liikmesriigis kehtivat lennundustehnilise töötaja kvalifikatsiooni omava isiku nõudel.
- Riigisisese kvalifikatsiooni ülekandmiseks ei ole vaja eksamit. Eksameid on vaja ainult ülekandmise ajal kehtestatavate võimalike piirangute kõrvaldamiseks. See on loa valdaja enda valik.

Märkused seoses artikli 7 lõikes 8 kehtestatud 3-aastase ülemineku perioodiga

- (5) Euroopa purilennukite tootjate ühing European Sailplane Manufacturers oli seisukohal, et 3-aastane ülemineku periood on liiga lühike.

Amet märgib siinkohal, et muudatusettepaneku teates NPA 2008-03 kaaluti 5-aastast ülemineku perioodi, sest ülekandmisprotsessi ei oldud ette nähtud. Seetõttu oleksid kõik L-kategooria loa taotlejad pidanud täielikult kvalifitseeruma vastavalt uutele nõuetele (koolitus/eksam/kogemus). Käesolevasse lõplikku ettepanekusse on siiski lisatud olemasolevate riigisiseste kvalifikatsioonide ülekandmine, mis tähendab, et kõik need isikud ei pea läbima protsessi „koolitus/eksam/kogemus“. Seetõttu on ülemineku perioodi lühendatud 3 aastale, mis on ameti meelest piisav aeg pädevate asutuste jaoks uue litsentsimisüsteemi rakendamiseks.

Märkused seoses B3-kategooria loast tulenevate õigustega

- (6) Euroopa purilennukite tootjate ühing European Sailplane Manufacturers soovis, et B3-kategooria luba hõlmaks puri- ja mootorpurilennukeid või alternatiivina väga lihtsat viisi, kuidas B3-kategooria loa omanik saaks omandada L-kategooria loa.

Amet ei soovi neid õigusi B3-kategooria loale lisada järgmistel põhjustel:

- B1.2-alamkategooria luba ei saaks automaatselt sisaldada B3-kategooria luba, välja arvatud juhul, kui B1.2-alamkategooria luba sisaldaks ka puri- ja mootorpurilennukite kohta kehtivaid õigusi. See aga mõjutaks ka B1.2-alamkategooria loa määratlust, sest see ei oleks enam kohaldatav üksnes lennukitele (purilennuk ei ole lennuk).
- See võiks jätta mulje, et purilennukitega töötamise kogemusest piisab omandamiseks B3-kategooria loa pädevus „kolbmootoriga hermetiseerimata lennukid, mille suurim stardimass on 2000 kg ja vähem“ või B1.2-alamkategooria loa 3. rühma pädevus (kirjeldatud kommentaaride vastusdokumendis CRD 2007-07).

Kuid et amet on puri- ja mootorpurilennukite sertifitseerimisõigusega isikute arvu suurendamise poolt, on ta teinud ettepaneku võimaldada B1.2-alamkategooria ja B3-kategooria loa omanikele omandada ilma täiendavate nõueteta täiemahuline L-kategooria luba pädevustega „puitkonstruktsiooniga õhusõiduk“, „komposiitkonstruktsiooniga õhusõiduk“ ja „metallkonstruktsiooniga õhusõiduk“, juhul kui B1.2 / B3 luba ei sisalda piirangut vastava konstruktsioonimaterjali kohta (vt muudetud punkti 66.A.23 alapunkt d, punkti 66.A.30 alapunkti a alapunkt 8 ja 66. osa IV liide). See võimaldab praegustel B1.2-alamkategooria ja B3-kategooria lubade omanikel väljastada puri- ja mootorpurilennukite hooldustõendeid.

Amet annab välja nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja suunised, et selgitada, et kui B1.2 / B3 loa omanik soovib omandada L-kategooria luba pädevusega „puitkonstruktsiooniga õhusõiduk“, tähendab lause „kui B1.2 / B3 luba ei sisalda ühtegi piirangut vastava konstruktsioonimaterjali kohta“, et see ei sisalda piirangut „puitkonstruktsiooniga õhusõiduk“ ega piirangut „metalltorukonstruktsiooni ja kangaskattega õhusõiduk“.

Märkused seoses B3-kategooria loast tulenevate piirangutega

- (7) Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet ja Austria asutus AustroControl märkisid, et L-kategooria loa pädevus „puitkonstruktsiooniga õhusõiduk“ hõlmab metalltorudest kangaskattega konstruktsiooni. B3 ja B1.2 lubade korral on pädevuste „puitkonstruktsiooniga õhusõiduk“ ning „metalltorukonstruktsiooni ja kangaskattega õhusõiduk“ jaoks siiski eraldi piirangud.

Amet märgib, et need on eri teemad:

- L-kategooria loa korral on kõne all pädevused, mitte aga piirangud. Kõik loa „puitkonstruktsiooniga õhusõiduk“ pädevusega loaomanikud peavad olema läbinud moodulis L4 sisalduva koolituse, mis hõlmab ka puitkonstruktsiooni ning metalltorudest kangaskattega konstruktsiooni.
- B3- ja B1.2-kategooria lubade korral on kõne all piirangud, mida saab kõrvaldada ainult kogemusega. Amet on arvamusel, et on parem jätta need piirangud ka edaspidi eraldi, et oleks võimalik kõrvaldada emb-kumb, kui taotlejal puudub kogemus neist konstruktsioonidest ühega.

- (8) Madalmaade tsiviillennundusamet ja Rootsi tsiviillennundusamet nõudsid selgitust, mida tähendab „piirang“, ja eriti, kas see tähendab tegevust, mida on võimalik sertifitseerida, või tegevust, mida ei ole võimalik sertifitseerida.

Amet möönab, et määruses on mõningaid puudusi, näiteks järgmisi:

- Punktis 66.B.305 mainitakse „eksamit, et kvalifikatsiooni oleks võimalik [...] muuta ilma piiranguteta“, mis tähendab, et piirang kehtib ülesannetele, mida ei saa sertifitseerida.
- 66. osa loa punktis 15 (66. osa V liide) on sätestatud, et „kui ei ole piiranguid, mida kohaldada, siis antakse välja PIIRANGUTE lehekülg kirjega „Piirangud puuduvad““. See tähendab jälle, et piirang puudutab ülesandeid, mis ei ole sertifitseeritavad.
- 145. osas on kasutatud piiranguid, et piirata tegevuste ulatust, mis tähendab, et piirang puudutab ülesandeid, mis on sertifitseeritavad.

Kuigi amet on otsustanud kinnitada, et B3-kategooria loaga kehtestatud piirangud on ülesanded, mida ei saa sertifitseerida, nõustume sellega, et mõnel juhul on praktilisem kõnelda ülesannetest, mida saab sertifitseerida, näiteks kui õigused on võrreldes nende ülesannetega, mis ei ole lubatud, väga väikesed. Neil juhtudel ei ole praktiline loetleda kõiki ülesandeid, mida ei saa sertifitseerida.

Kõigi nende puuduste kõrvaldamiseks võib olla vaja koostada tulevikus täiendavaid eeskirju.

Märkused seoses L-kategooria loast tulenevate õigustega

- (9) Briti Purilennuühing (British Gliding Association), Madalmaade Purilennuühing (KNVvL Afdeling Zweefvliegen) ja Euroopa Purilennuliit (European Gliding Union) esitasid nõudmise, et „iga-aastased ülevaatused“ kuuluksid piiratud L-kategooria loa õiguste alla. Lisaks nõudis Rootsi tsiviillennundusamet, et piiratud ja täiemahulise L-kategooria load oleksid liidetud ühele tasemele.

Amet on seisukohal, et mõlemaid tasemeid on siiski vaja, et võimaldada väiksema kogemusega hooldustehnilistele töötajatele juurdepääsu tööstusele kohe, kui nad vastavad teatud mõistlikele nõuetele. Nende õigused on siiski võrdelised omandatud alusteadmiste ja kogemustega.

Sellele vaatamata on amet otsustanud lubada piiratud L-kategooria loa omanikel teha iga-aastaseid ülevaatusi ja 100 tunni ülevaatusi. Selleks on muudetud 66. osa VII liite mooduleid L4.5, L5.7, L6.7 ja L8.14 nii, et need sisaldavad 100 tunni ja iga-aastaseid ülevaatusi. Lisaks on tõstetud moodul L9 „Füüsilise ülevaatusetoimingud“ täiemahulise L-kategooria loa õppekavast piiratud L-kategooria loa õppekavva.

- (10) Briti Purilennuühing (British Gliding Association), Euroopa Purilennuliit (European Gliding Union) ja Austria asutus AustroControl väljendasid muret selle üle, kuidas väljastatakse hooldustõendeid purilennukite avioonikatõede kohta.

Selles küsimuses kaalus amet järgmisi võimalusi ja lükkas need tagasi:

- Kaasata L-kategooria loasse täielikud avioonikasüsteemide hoolduse õigused. See ei olnud selles etapis siiski võimalik, sest 66. osa VII liites kirjeldatud õppekava neid süsteeme ei hõlma.
- Laiendada B2-kategooria loast tulenevaid õigusi purilennukitele, õhupallidele ja õhulaevadele. See ei lahendaks siiski üldlennundusvaldkonna probleemi, sest väga vähesed B2-kategooria loa omanikud võivad olla valmis sel alal töötama. Lisaks oleks B2-kategooria loa jaoks vaja pädevused määratleda uuesti.

Seetõttu otsustas amet lõpuks jätta töö muude õhusõidukite kui lennukite ja helikopterite avioonikasüsteemidega riigisiseste eeskirjade reguleerimisalasse (punkt 66.A.100) ja tulevikus jätkata eeskirjade koostamisega (ülesanne 66.027) avioonikainseneride üldlennundusse kohandatud litsentsimissüsteemide väljatöötamiseks.

L-kategooria luba võimaldab siiski anda välja hooldustõendeid järgmiste tööde kohta (66.A.20 punkti a alapunkt 5):

- Töö mis tahes avioonikasüsteemiga lihtsate katsete abil selle töökõlblikkuse tõestamiseks ja mitte rikete kõrvaldamiseks.
- Töö raadio-, side- ja transponderisüsteemidega, kui pädevus „raadio/side/transponder“ sisaldub täiemahulises L-kategooria loas.

- (11) Teatud arvus märkustes võis täheldada mõningast arusaamatust seoses L-kategooria loast tulenevate õigustega.

Sellepärast soovib amet selgitada järgmist:

- L-kategooria luba ei sisalda õhusõiduki ega mootoritüübi pädevusi ja sellest tulenevalt ei ole õhusõiduki ega mootoritüübi koolitust ega eksamit vaja. Tootjate osalemist ei ole vaja.
- L-kategooria loas sisalduvad eri pädevused saab taotleja siis, kui tema alusteadmised ja kogemused vastavad nõuetele.
- Piiratud L-kategooria loal heakskiidetud pädevus „jõuseadmed“ lubab teostada L-kategooria loa alla kuuluva õhusõiduki mis tahes jõuseadmete hooldustöid.
- Samal isikul võib olla pädevus nii õhusõiduki tarindite (plaaneri) kui ka jõuseadmete kohta. Mõlemat pädevust hõlmav koolitus kestab ligikaudu 1 kuu ega ole siiski kohustuslik, piisab vastavate eksamite läbimisest rahuldaval tasemel.

Amet esitab lisamaterjali nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja suuniste kohta.

Märkused seoses L-kategooria loa taotlejale kehtestatud nõuetega alusteadmistele (66.A.25 (b))

- (12) Briti Purilennuühing (British Gliding Association) väljendas muret selle üle, et ei ilmu piisavalt palju 147. osa L-kategooria loas aluskoolitust pakkuvaid organisatsioone, ja nõudis, et pädevate asutuste usalduse pälvinud liikmesriikide spordiühingud võiksid jätkata selle funktsiooni täitmist.

Ameti seisukoht on järgmine:

- L-kategooria loa saamiseks aluskoolituse läbimine (punkti 66.A.25 alapunkt b) ei ole kohustuslik, nagu on sätestatud punkti 66.A.25 alapunktis c, kuigi sellisel juhul on nõutav kogemus 6 kuu asemel 1 aasta.
- Baaseksam on kohustuslik.
- Aluskoolitust ja baaseksameid võivad korraldada liikmesriikide spordiühingud, kui selle on heaks kiitnud pädev asutus (vt punkti 66.A.25 alapunkt b). Seega saab 147. osa organisatsioonide puudumist kompenseerida selle lahendusega.

Märkused seoses L-kategooria loa uuendamisega

- (13) Briti Purilennuühing (British Gliding Association) nõudis võimalust saada punkte L-kategooria loa tasemel omandatud teadmiste ja kogemuse eest, et omandada A- või B-kategooria luba.

Amet märgib, et L-kategooria luba ei saa laiendada ühelegi teisele kategooriale/alamkategooriale selle ülimalt lihtsustatud kvalifikatsiooninõuete ja suure hulga olemasolevate pädevuste tõttu. See ei takista siiski pädevat asutust andmast eksamipunkte, kui nende samaväärsust on võimalik tõendada kooskõlas punkti 66.A.25 alapunktiga e.

Märkused seoses puri- ja mootorpurilennukite eri tüüpidega

- (14) Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet nõudis selgitust selle kohta, mis pädevusi on vaja L-kategooria loale, et väljastada hooldustõendeid eri tüüpi puri- ja mootorpurilennukeile, sealhulgas reisimootorpurilennukeile, isestartivaile mootorpurilennukeile ja püsilennusuutelistele mootorpurilennukeile.

Amet on seisukohal, et mis tahes purilennuk, millel on mootor, on „mootorpurilennuk“ ja vajab sellele mootorile hoolduse tegemiseks pädevust „jõuseadmed“. See on põhjus, miks see arvamus kajastab ainult „purilennukeid“ ja „mootorpurilennukeid“, mis vastavad CS-22 nimetusele „Sertifitseerimisnõuded, sealhulgas lennukõlblikkuse tingimused ja nende täitmise vastuvõetavad viisid puri- ja mootorpurilennukitele“.

Märkused seoses 66. osa lubade uuendamisega

- (15) Briti Purilennuühing (British Gliding Association) avaldas muret seoses 66. osa lubade uuendusprotsessi kulukusega ja tegi ettepaneku muuta otsust 2007/018/R. Organisatsioon kahtles ka uuendamise vajalikkuses ja tegi ettepaneku asendada see hiljutise lennukogemuse nõudega.

Ameti seisukoht on, et hiljutise lennukogemuse nõudeid kasutatakse juba hooldustõendite väljastamise õiguste korral. Nende kasutuselevõtt litsentsimisnõuete puhul koormaks märkimisväärselt pädevaid asutusi ja loaomanikke, sest luba muutuks kehtetuks ja tuleks väljastada uuesti.

Lubade uuendamise vajaduse osas leiti see olevat osa ülesandest 66.008, mille tulemusena anti välja otsus 2008/018/R. Lubade uuendamine toimub iga 5 aasta järel ja sellega ei tohiks kaasneda märkimisväärsed kulud, sest see on puhtakujuline halduslik uuendamine, mille eesmärgiks on kontrollida, et luba vastab pädeva asutuse andmetele ja punkti 66.B.500 nõuetele.

Märkused seoses B3- ja L-kategooria lennukõlblikkuse kontrolli tegevate töötajate lubade kasutusega

- (16) Euroopa purilennukite tootjate ühing European Sailplane Manufacturers nõudis M-osa punkti M.A.707 läbivaatamist, et lennukõlblikkuse kontrolli tegevad töötajad saaksid kasutada B3- ja L-kategooria lube.

Amet on selle ettepanekuga nõus ja teeb nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti M.A.707(a) alapunktis 4 vastava muudatuse.

Märkused millega tehakse ettepanek litsentsimise erinõuete kohaldamiseks kergetele sportlennukitele

- (17) Soome Lennundusliit (Ilmailuliitto), Tšehhi Vabariigi Kergete Õhusõidukite Ühing (Letecká amatérská asociace ČR) ja tootja Flightdesign nõudsid eriloa loomist kergete sportlennukite jaoks, mille mass on alla 600 kg, sest nende arvates on L-kategooria loa nõuded liigsed. Nad väitsid ka, et täiemahulise L-kategooria loa saamiseks ette nähtud tüüpilise ja mitmesuguseid materjale käsitleva õppekava läbimiseks võib kuluda ligikaudu 190 tundi, samas kui FAA süsteem on ainult 120 tundi.

Amet on seisukohal, et käesoleva arvamusega päädinud ülesande eesmärk oli luua üldlennuvaldkonnale kohandatud litsentsimissüsteem. See on saavutatud B3- ja L-kategooria lubade loomisega. Lisaks on L-kategooria luba jagatud piiratud L-kategooria loaks ja täiemahuliseks L-kategooria loaks, et võimaldada vähem kogunud hooldustöötajatele juurdepääsu tööstusele niipea, kui mõned mõistlikud kriteeriumid on täidetud.

Peale selle hõlmab kavandatav kergete sportlennukite Euroopa määratlus suurema keerukusega õhusõidukeid kui selle USA vaste. See tähendab, et ei ole võimalik lihtsalt võrrelda L-kategooria loa kehtivusaega FAA loa kehtivusajaga.

Kergetele sportlennukitele eriloa loomine oleks lisakoormaks riigisisestele asutustele ja raskendaks ühtlasi kergete sportlennukite hooldusloa omanikel muude, alla 1000 kg õhusõidukitega töötamise (nad peaksid omandama eraldi L-kategooria loa). Amet ei leia selle lisakoormuse tekitamiseks õigustust, võttes arvesse, et kõne all on koolituse kestuse võimalik vähendamine.

Märkused seoses osade hooldusega

- (18) Euroopa riiklike aeroklubide liit Europe Air Sports soovitas ETSO langevarjud 66. osa nõuetest vabastada ja kasutada selle asemel riigisiseseid eeskirju.

Amet märgib, et seda juba tehaksegi. ETSO langevarjude hooldustöid loetakse „osade hoolduseks” ja kuuluvad seega punkti 66.A.200 kohaselt riigisiseste eeskirjade alla.

- (19) Rootsi tsiviillennundusamet nõudis selgitust selle kohta, kuidas on klassifitseeritud purilennukitele paigaldatud reaktiiv- ja elektrijõuseadmete hooldustööd.

Ameti seisukoht on, et jõuseadmete paigaldussüsteemide, nende nihutamise- ja toitesüsteemide hooldustöid loetakse õhusõiduki hoolduseks ning nende kohta saab väljastada hooldustõendi L-kategooria loaga (seda käsitletakse 66. osa VII liite moodulites L7.9 ja L7.20). Jõuseadme enda hooldust loetakse aga „komponendi hooldustöök” ja see kuulub seega punkti 66.A.200 kohaselt riigisiseste eeskirjade alla.

Madalmaade tsiviillennundusametilt saadud märkused seoses kommentaaride vastusdokumendis CRD 2008-03 esitatud vastustega

- (20) Madalmaade tsiviillennundusamet märkis, et punktis 66.A.30 nõutavat kogemust kasutatava õhusõiduki hooldamisega on võimalik omandada mis tahes hooldusorganisatsioonis (näiteks 145. osa alajaotis F, FAR-145) või iseseisvalt tegutseva lennundustehnilise töötaja juhendamisel.

Amet on märkusega nõus. Lisatakse nõuete täitmise vastuvõetavad viisid.

- (21) Madalmaade tsiviillennundusamet nõudis selgitust, miks on nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti 66.A.30(a) alapunktides 6 ja 7 kehtestatud õhupallidele ja õhulaevadele hooldustööde lõpetamise määraks 80%.

Amet on kehtestanud 80% määra põhjusel, et 66. osa nõuete täitmise vastuvõetavate viiside II liite õhupallide ja õhulaevade tabel sisaldab vähem elemente kui muude õhusõidukite tabel. Amet peab seda 80% oluliseks loa taotleja vajaliku kogemuse omandamise tagamiseks.

- (22) Madalmaade tsiviillennundusamet ei ole nõus ameti seisukohaga mitte kaasata tüübipädevuste loetellu (66. osa nõuete täitmise vastuvõetavate viiside I liide) need loatüübid (B1-, B3-, L-kategooria luba), mis kehtivad iga pädevuse puhul õhusõiduki massi arvestades.

Amet on seisukohal, et see ei ole võimalik, sest sama õhusõidukimudeli eksemplarid, millele on kasutaja paigaldanud eri seadmed, võivad vajada erinevaid lube. Õhusõiduki mass on omane sama registreerimisnumbriga õhusõidukile. Mass on kirjas õhusõiduki lennukäsiraamatus, mis peab olema õhusõidukis.

- (23) Madalmaade tsiviillennundusamet nõudis sama miinimumvanust 145. osa hooldusorganisatsioonide lennundustehniliste töötajatele (praegu 21 aastat) ja F-alajaotise hooldusorganisatsiooni töötajatele (praegu 18 aastat).

Amet märgib, et 21 aasta nõue on kohaldatav ainult 145. osas käsitletud organisatsioonide lennundustehnilistele töötajatele organisatsiooni ja sellega seotud menetluste suurema keerukuse tõttu. F-alajaotises käsitletud hooldusorganisatsioonide jaoks peab amet siiski mõistlikuks vanusepiirangut 18 aastat.

- (24) Madalmaade tsiviillennundusamet osutas, et kommentaaride vastusdokumendi CRD 2008-03 märkusele 22 antud vastus peaks sisaldama võimalust teha „keerulisi hooldustöid” peale F-alajaotises käsitletud hooldusorganisatsioonide ka 145. osas käsitletud organisatsioonide puhul.

Amet on märkusega nõus. Eeskirja ja nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja suunismaterjali muutmiseks ei ole siiski põhjust, sest see on praegusestki tekstist selgesti väljaloetav. See, et punktis M.A.801(b) viidatakse ainult alajaotises F käsitletud hooldusorganisatsioonidele, tuleneb sellest, et M.A.801 ei kehti 145. osa kohaselt hooldatavatele õhusõidukitele (vt M.A.801(a)). 145. osas käsitletud hooldusorganisatsioon võib kindlasti neid hooldustöid teha.

- (25) Madalmaade tsiviillennundusamet avaldas arvamust, kui samale 66. osa I liite teatavale moodulile kehtivate lubade erinevate alamkategoriate aine/tase oli ühesugune, siis tähendas see siiani samasuguseid nõudeid, mis tegi punktide andmise lihtsaks. Seetõttu on nad selle vastu, et lisada mõnda moodulisse lause „B3-kategooria korral hõlmab käesolev moodul selle kategooriaga seotud lennukite tehnikat.”

Amet on märkusega nõus.

Seetõttu on loodud B3-kategooria loa jaoks erinevad moodulid 7B, 9B, 11C ja 17B ning praegused moodulid 7, 9 ja 17 on nimetatud ümber mooduliteks 7A, 9A ja 17A tagamaks, et isegi kui koolituse tase (tasemed 1, 2 või 3) on mõne aine puhul samad kui B1.2-kategooria puhul, siis koolituse sisu on erinev. Tegelikult tuleb B3-kategooria loa saamiseks läbitava kursuse sisu välja töötada, võttes arvesse selle õhusõidukite

kategooriaga hõlmatud tehnika ja hoolduskeskkonna vähesemat keerukust. Vastasel korral oleks võimatu saavutada koolituse kestuse soovitud vähendamist (1000 tundi).

- (26) Madalmaade tsiviillennundusamet märkis, et pädevus „puitkonstruktsiooniga õhusõiduk“ ei hõlma siiani puidust tiibade ja metalltorudest kere kombinatsiooni.

Amet on 66. osa VII liite alamooduli L4.1 ümber sõnastanud nii, et oleks selge, et koolitus hõlmab mis tahes puidust / metalltorudest ja kangast konstruktsioonide kombinatsioone.

Amet on muutnud ka punkti 66.A.1(d) järgmiselt:

„Pädevused „puitkonstruktsioon“, „puitkonstruktsiooniga õhusõiduk“ ja „puitkonstruktsiooniga purilennuk“ hõlmavad ka puitkonstruktsiooni ning metalltorudest ja kangast konstruktsiooni kombinatsioone“.

- (27) Madalmaade tsiviillennundusamet märkis, et olgugi et B3-kategooria luba ei sisalda ühtegi A-alamkategooriat, võib B3-kategooria loa omanik väljastada tõendeid lihtsate mehaaniliste ülesannete kohta, mis on tehtud alla 2000 kg massiga hermetiseerimata lennukitele.

Amet on märkusega nõus ja seda selgitaski kommentaaride vastusdokumendis CRD 2008-03 suunismaterjali punkti 66.A.20(a) alapunkt 4.

- (28) Madalmaade tsiviillennundusamet tegi ettepaneku muuta punkti 66.A.45 pealkirja nii, et see viitaks ka „B3-kategooria pädevuste piirangutele“.

Amet on ettepanekuga osaliselt nõus, välja arvatud sellega, et ei saa viidata spetsiifiliselt B3-kategooriale (vt kommentaaride vastusdokument CRD 2007-07, kus on nimetatud ka 3. rühma õhusõidukitele kohaldatava B1.2-alamkategooria loa piirangud). Punkti 66.A.45 pealkirja on vastavalt muudetud.