



EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON

Lausunto n:o 4/2009

11. joulukuuta 2009

**komission asetuksesta, jolla muutetaan komission asetusta (EY) N:o 2042/2003
lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta ja näihin
tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöiden hyväksymisestä**

"Yksinkertaisia ilma-aluksia koskevat huoltolupakirjat"

I. Yleistä

1. Tämän lausunnon tarkoituksena on ehdottaa komissiolle komission asetuksen (EY) N:o 2042/2003¹ muuttamista. Perusteet tälle sääntelytoimelle esitetään jäljempänä.
2. Lausunto on annettu Euroopan lentoturvallisuusviraston (jäljempänä virasto) hallintoneuvoston², määrittelemän menettelyn ja asetuksen (EY) N:o 216/2008³ (jäljempänä perusasetus) 19 artiklan säännösten mukaisesti.

II. Kuuleminen

3. Vaikka asetuksen (EY) N:o 2042/2003 liitteessä III (osa 66) määrätään valtuutettua huoltohenkilöstöä koskevan lupakirjajärjestelmän vaatimuksista, muita kuin kaupallisessa ilmakuljetuksessa käytettäviä ilma-aluksia koskevan osan M (tehtävä M.017) muuttamisen ja A-NPA14/2006-menettelyn aikana käydyn kuulemisen tuloksena monet sidosryhmät ilmaisivat huolensa siitä, että tämänhetkistä lupakirjajärjestelmää ei ole mukautettu yleisilmailussa käytettävien, yksinkertaisempien pienten ilma-alusten vaatimuksiin.
4. Asian käsittelemiseksi virasto päätti sääntelytehtävästä 66.022 ja perusti vastaavan valmisteluryhmän, joka koostui kansallisten viranomaisten sekä kevyitä ja erittäin kevyitä ilma-aluksia valmistavien yritysten edustajista. Työskentelyn tavoitteena oli arvioida tilanne, laatia ehdotus ja kehittää ohjeistuksia, jotta osan 66 muuttamisesta voidaan antaa lausunto ja/tai tämän osan AMC:n (AMC = hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi) muuttamisesta voidaan tehdä päätös ohjesäännön 66–022 mukaisesti.
5. Työskentelynsä aikana valmisteluryhmä käsitteli ilma-aluksen runkoa, voimalaitetta ja sähköjärjestelmiä koskevia huoltolupakirjoja sekä joitakin rajoitettuja avioniikkaan liittyviä huolto-oikeuksia. Ryhmä ei käsitellyt yleisilmailuun muokattua B2-lupakirjaa; sitä käsitellään tulevassa sääntelytoimenpiteessä (tehtävä 66.027).
6. Valmistelutyöryhmän työn tulosten perusteella virasto julkaisi 28. maaliskuuta 2008 ilmoituksen ehdotetusta lisäyksestä NPA 2008–03, joka on viraston verkkosivustolla osoitteessa (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
7. Määräaikaan mennessä (28. kesäkuuta 2008) virasto oli saanut 177 huomautusta 39 kansalliselta ilmailuviranomaiselta, ammatilliselta järjestöltä ja yksityiseltä järjestöltä tai henkilöltä.

¹ Komission asetus (EY) N:o 2042/2003, annettu 20 päivänä marraskuuta 2003, lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöiden hyväksymisestä (EUVL L 315, 28.11.2003, s. 1). Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 27 päivänä lokakuuta 2008 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 1056/2008 (EUVL L 283, 28.10.2008).

² Hallintoneuvoston päätös viraston menettelystä lausuntojen, hyväksyntäeritelmien ja ohjeaineiston antamisessa. EASA MB/08/2007 ("sääntelymenettely").

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (EUVL L 79, 19.3.2008, s.1).

8. Näiden huomautusten arviointia varten virasto perusti arviointiryhmän, johon kuuluivat työryhmän 66.022 jäsenet, viraston standardointi- ja hyväksyntäosaston edustaja sekä ilmailuteollisuuden edustaja, joka oli antanut asiakirjaan NPA 2008–03 eriävän mielipiteen. Huomautukset arvioituaan virasto julkaisi 16. syyskuuta 2009 vastausasiakirjan CRD 2008–03, jossa esitettiin vastaus kuhunkin huomautukseen sekä määräyksiä ja AMC-/GM-aineistoa koskeva tekstiehdotus.
9. Tässä yhteydessä mainittakoon, että arviointiryhmä otti huomioon myös asiakirjaa NPA 2007–07 koskevan kuulemisen aikana saadut huomautukset, etenkin ne, jotka koskivat "Tyyppikelpuutuksia ja ryhmäkelpuutuksia".
10. Kun vastausasiakirja CRD 2008–03 oli julkaistu, virasto järjesti työpajan, joka pidettiin 29. lokakuuta 2009 Kölnissä. Työpajan tarkoituksena oli selventää vastausasiakirjan sisältöä, jotta sidosryhmät ymmärtäisivät ehdotuksen paremmin ennen huomautusten toimittamista.
11. Vastausasiakirjasta CRD 2008–03 järjestetty ulkoinen kuuleminen päättyi 16. marraskuuta 2009, ja seuraavat tahot esittivät virastolle huomautuksia:
 - viisi toimivaltaista viranomaista: AustroControl (Itävalta), CAA Alankomaat (Alankomaiden siviili-ilmailuviranomainen), CAA Ruotsi, CAA Yhdistynyt kuningaskunta ja DGAC (Ranska).
 - 11 järjestöä ja yhdistystä: British Gliding Association, European Gliding Union, Danish Soaring Association (DSvU), Europe Air Sports, Deutsche Aeroclub, European Sailplane Manufacturers, Suomen Ilmailuliitto, Light Aircraft Association of the Czech Republic, Flightdesign, Royal Danish Aeroclub ja Dutch Gliding Association.
 - 1 yksittäinen henkilö.

Näitä huomautuksia tarkastellaan yksityiskohtaisemmin liitteessä.

III. Viraston lausunnon sisältö

12. Tässä lausunnossa otetaan kuulemiseen osallistuneiden ja CRD-vastausasiakirjaan huomautuksia esittäneiden sidosryhmien tekemät ehdotukset huomioon mahdollisimman hyvin.
13. EASA:n sääntöhierarkian mukaan tässä lausunnossa käsitellään vain niitä muutoksia, joita virasto ehdottaa vastaaviin komission asetuksiin (osa 145, osa 66 ja osa 147); virasto voi laatia hyväksyttäviä menetelmiä vaatimusten täyttämiseksi koskevaa aineistoa (AMC) ja ohjeaineistoa (GM), joita käsiteltiin yksityiskohtaisesti vastausasiakirjassa, kuitenkin vasta sen jälkeen, kun komissio on hyväksynyt edellä mainitut asetukset. Tässä lausunnossa esitetyt toimenpiteet kuuluvat kuitenkin kiinteästi AMC- ja GM-aineistoihin osana hyväksyttyä kokonaisuutta.

a) B3-lupakirja

14. Ensimmäinen viraston toimenpide on ehdotus uudeksi B3-lupakirjaksi. Se on muutoin samanlainen kuin B1.2, mutta vaatimukset ovat yksinkertaisemmat, koska ne on mukautettu rakenteeltaan yksinkertaisempien, yleisilmailussa käytettävien kevyiden mäntämoottorilentokoneiden mukaan.
15. Viraston ehdotuksen mukainen B3-lupakirja koskee "*paineistamattomia mäntämoottorilentokoneita, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa (MTOM) on enintään 2*

000 kiloa". Vaikka tämän lupakirjan oli alun perin asiakirjan NPA 2008–03 mukaan määrä koskea myös purjelentokoneita ja moottoripurjelentokoneita, virasto päätti kuitenkin poistaa ne seuraavista syistä:

- Purjelentokoneet ja moottoripurjelentokoneet sisältyvät jo L-lupakirjaan.
- On tarkoitus, että B1.2-lupakirja, joka ei koske purjelentokoneita ja moottoripurjelentokoneita, sisältää automaattisesti B3-lupakirjan. Tämä on mahdollista vain, mikäli purjelentokoneet ja moottoripurjelentokoneet eivät sisälly B3-lupakirjaan.

Vastausasiakirjaan CRD 2008–03 saatujen huomautusten perusteella virasto on kuitenkin ehdottanut, että B1.2- ja B3-lupakirjan haltijat saisivat ilman lisävaatimuksia täydellisen L-lupakirjan kelpuutuksille "puurunkoinen ilma-alus", "komposiittirunkoinen ilma-alus" ja "metallirunkoinen ilma-alus", jos B1.2- tai B3-lupakirjassa ei ole vastaavaa materiaalia koskevaa rajoitusta (katso muutokset kohdissa 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 ja osan 66 lisäys IV). Näin nykyisten B1.2- ja B3-lupakirjojen haltijoilla olisi oikeus antaa huoltotodisteita purjelentokoneille ja moottoripurjelentokoneille.

16. Tämän lupakirjan oikeudet koskevat ilma-aluksen rakennetta, voimalaitetta, mekaanisia järjestelmiä, sähköjärjestelmiä sekä rajoitetusti myös avioniikkaa. Oikeudet ovat samat kuin B1.2-lupakirjassa lukuun ottamatta ilma-alusta koskevien huoltovaltuuksien laajuutta ja sitä, että B3-lupakirjassa ei ole alaryhmää A.
17. B3-lupakirjan perustieto- ja koevaatimukset on esitetty osan 66 nykyisissä lisäyksissä I ja II. Kokeiden osalta on varmistettu, että kysymysten määrä jokaisessa moduulissa on aina neljän kerrannainen, jotta 75 prosentin hyväksymisperuste täyttyy.
18. Jos osan 147 mukainen organisaatio järjestää B3-lupakirjan edellyttämän perustietokurssin, kurssin kesto on 1 000 tuntia osan 147 lisäyksen I mukaisesti. Kurssin kesto on puolet B1.2-kurssin vaatimista 2 000 tunnista. Tämän perustelut ovat seuraavat:
 - Eri oppiaineiden koulutustasoa on laskettu B1.2-lupakirjaan nähden yksinkertaisemman ilma-alustyyppin vuoksi.
 - B3-lupakirjaa varten on kehitetty erilliset moduulit 7B, 9B, 11C ja 17B. Nykyisten moduulien 7, 9 ja 17 nimet on muutettu ja ne ovat nyt 7A, 9A ja 17A. Tämä on tehty sen varmistamiseksi, että vaikka tiettyjen aiheiden koulutustaso (taso 1, 2 ja 3) on sama kuin B1.2-lupakirjassa, koulutuksen sisältö ei kuitenkaan ole sama. B3-lupakirjan edellyttämän kurssin sisältöä onkin kehitettävä tämän ilma-alusluokan yksinkertaisemman tekniikan ja huoltoympäristön mukaisesti.
19. B3-lupakirjaa varten luotuja erillisiä moduuleita 7B, 9B, 11C ja 17B ei voi automaattisesti rinnastaa vastaaviin moduuleihin 7A, 9A, 11A, 11B ja 17A silloin, kun nykyistä B3-lupakirjaa laajennetaan koskemaan muita luokkia tai alaryhmiä, vaikka koulutuksen taso onkin sama. Tämä johtuu siitä, että tehtävän päätavoitteena oli luoda lupakirja, jonka koulutusvaatimukset ovat merkittävästi nykyistä B1.2-lupakirjaa yksinkertaisemmat.
20. Kokemusta koskevat perusvaatimukset (66.A.30) on pidetty B1.2-lupakirjan vaatimuksia vastaavina, ja vaaditun kokemuksen pituus vaihtelee 1–3 vuoden välillä hakijan aikaisemmin hankkiman teknisen koulutuksen mukaan.
21. Osan 66 lisäystä IV on muutettu siten, että se sisältää nyt lisäkokemusjakson, jota vaaditaan laajennettaessa B3-lupakirjaa muihin luokkiin tai alaryhmiin tai kun jotakin nykyistä luokkaa tai alaryhmää koskeva lupakirja halutaan laajentaa B3-lupakirjaksi.

22. Oikeus antaa huoltotodisteita edellyttäen, että B3-lupakirja on myönnettävä kelpuutuksella *"paineistamattomat mäntämoottorilentokoneet, joiden suurin sallittu lento-olomuotomassa (MTOM) on enintään 2 000 kiloa"*. Kelpuutus myönnetään, kun vaadittava kokemus on osoitettu. Tämän tarkoitusta selvennetään vastaavassa AMC-aineistossa seuraavasti:

- 50 prosenttia tähän kelpuutukseen sovellettavan AMC:n lisäyksessä II luetelluista tehtävistä.
- valtuutetun huoltohenkilöstön valvonnassa.

23. Tämän kelpuutuksen osalta noudatetaan kuitenkin jäljempänä lueteltuja rajoituksia, mikäli hakija ei voi osoittaa riittävää kokemusta niistä:

- puurakenteiset lentokoneet
- metalliputkirakenteiset lentokoneet, joissa on kangaspäällyste
- metallirakenteiset lentokoneet
- komposiittirakenteiset lentokoneet.

Tässä yhteydessä on tärkeää muistaa, että asiakirjassa NPA 2008–03 oli paljon enemmän rajoituksia, jotka koskivat seuraavia asioita:

- sisään vedettävät laskutelineet
- säätöpotkuri
- turboahdettu moottori
- sähkö- ja/tai suihkumoottori (moottoripurjelentokoneissa)
- FADEC (= täyden auktoriteetin digitaalinen moottorin ohjaus).

Nämä lisärajoitukset kuitenkin poistettiin lopullisesta ehdotuksesta yhteisymmärryksessä arviointiryhmän kanssa; asiakirjassa NPA 2007–07 oli otettu käyttöön samanlaisia rajoituksia ryhmien 2 ja 3 ilma-alusten osalta (tehtävä 66.009).

Näihin järjestelmiin liittyvien rajoitusten poistamisen syyt ovat seuraavat:

- Voidaan kysyä, miksi juuri nämä järjestelmät oli valittu eikä joitain muita.
- Rajoitusten hyväksymis- ja poistamisjärjestelmä voi kuormittaa toimivaltaisia viranomaisia ja lupakirjojen haltijoita tuntuvasti.
- Lupakirjan haltijan on kuitenkin täytettävä kaikki perustietoja ja käytännön kokemusta koskevat vaatimukset.

Korvaavana toimenpiteenä otetaan lisäksi käyttöön vastausasiakirjan CRD 2007–07 mukainen määräys kohtaan 66.A.20(b) sekä AMC-lisäaineistoa, jotta olisi selvää, että valtuutettu huoltohenkilöstö ei voi käyttää oikeuttaan antaa huoltotodisteita, ellei huoltohenkilöillä ole nimenomaan kyseistä ilma-alusta koskevaa kelpoisuutta. Tämän on tarkoitus korostaa huoltoorganisaatioiden tai itsenäisesti toimivan valtuutetun huoltohenkilöstön vastuuta tämän kelpoisuuden varmistamisesta, ennen kuin ilma-alukselle annetaan huoltotodiste.

24. Lupakirjan sisältämät rajoitukset:

- Rajoitukset tarkoittavat huoltotodisteen antamisen oikeuksista poissuljettuja oikeuksia.
- Koskevat koko ilma-alusta. Ilma-aluksesta saa antaa huoltotodisteen ainoastaan lentäjänä toimivan omistajan huoltotehtävien osalta.
- Rajoitukset voidaan poistaa seuraavin edellytyksin:
 1. osoitus riittävästä kokemuksesta (selvitetään tarkemmin AMC-aineistossa), tai
 2. toimivaltaisen viranomaisen suorittama käytännön työn arviointi.

Kohtaan 66.B.115 on tehty vastaava muutos, jotta siihen voitaisiin sisällyttää rajoitusten (muiden kuin kohdan 66.A.70 mukaisten kansallisten kelpoisuusvaatimusten muuntamisesta syntyvien) poistamiseen liittyvät, toimivaltaisia viranomaisia koskevat vaatimukset.

25. Osan 66 lisäyksen V lomakkeita 19 (hakemuslomake) ja 26 (esimerkki lupakirjasta) on muutettu siten, että niihin on lisätty uudet lupakirjaluokat (lupakirjat B3 ja L). Lomake 26 on jaettu lomakkeeseen 26A (kaikki muut lupakirjat paitsi L) ja 26B (L-lupakirja).
26. Osan 147 lisäystä II on muutettu siten, että se sisältää nyt uusien lupakirjaluokkien (lupakirjat B3 ja L) peruskurssit.

a) L-lupakirja

27. Toinen viraston toimenpiteistä on ehdotus uudeksi L-lupakirjaksi, jota koskevia vaatimuksia on yksinkertaistettu tuntuvasti. L-lupakirja koskee purjelentokoneita, moottoripurjelentokoneita, kuumailmapalloja ja useimpia ilmalaivoja. Tämä toimenpide yhtenäistää purjelentokoneita, moottoripurjelentokoneita, kuumailmapalloja ja ilmalaivoja koskevan lupakirjajärjestelmän, sillä tällä hetkellä nämä ilma-alukset kuuluvat jäsenvaltioiden lainsäädännön piiriin. Uusi järjestelmä yhtenäistää myös turvallisuuden tasoa ja parantaa yhteismarkkinoita. Näiden lupakirjojen haltijat voivat työskennellä valtuutettuna huoltohenkilöstönä itsenäisesti tai hyväksytyissä huolto-organisaatioissa. Heillä on oikeus antaa huoltotodisteita missä tahansa jäsenvaltiossa rekisteröidylle ilma-alukselle. Lisäksi L-lupakirja koskee myös lentokoneita, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on alle 1 000 kiloa.
28. Valitessaan lupakirjaan L sisältyviä ilma-aluksia virastolla on ollut seuraavat tavoitteet:
 - Hyödyntää asiakirjassa NPA 2008–07 (tehtävä MDM.032), jonka mukainen ELA1- ja ELA2-hyväksyntämenettely on parhaillaan meneillään, määriteltyjä ilma-alusluokkia.
 - Ottaa mukaan kaikki ELA1-menettelyyn hyväksyttävät ilma-alukset sekä kaikki ELA2-menettelyyn hyväksyttävät ilma-alukset paitsi lentokoneet, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on 1 000–2 000 kiloa, ja hyvin kevyet pyöriväsiipiset ilma-alukset, koska ne ovat liian monimutkaisia L-lupakirjaa varten laaditun yksinkertaistetun opetusohjelman kannalta.Tämä tarkoittaa, että L-lupakirja ei koske myöskään sellaisia miehitettyjä kaasulla toimivia ilmalaivoja, jotka eivät kuulu ELA2-menettelyn piiriin.
29. Virasto toteaa kuitenkin, että ELA1-menettelyä koskevassa asiakirjassa NPA 2008–07 määrätty 1 000 kilon raja muuttuu todennäköisesti 1 200 kiloksi sen jälkeen, kun kyseiseen NPA-asiakirjaan saadut huomautukset on arvioitu. Jos näin käy, viraston tulevaan vastausasiakirjaan CRD 2008–07 antamassa lausunnossa otetaan käyttöön sama rajoja koskeva muutos L-lupakirjan osalta.
30. Ehdotuksen mukaisessa L-lupakirjassa on kaksi tasoa: rajoitettu L ja täydellinen L. Näiden ero on siinä, että rajoitetun L-lupakirjan haltija ei saa antaa huoltotodisteita, jos ilma-aluksen huoltoväli on yli 100 tuntia/vuosi, eikä suurten korjausten tai muutostöiden jälkeen. Tämä muutos on otettu käyttöön vastausasiakirjaan CRD 2008–03 saatujen huomautusten perusteella.
31. Kummankin tason lupakirja voi sisältää erilaisia kelpuutuksia, jotka hakija voi valita sen alueen mukaan, millä hän haluaa käyttää oikeuttaan antaa huoltotodisteita. Nämä kelpuutukset on määritetty kohdassa 66.A.1(d).

32. B3-lupakirjan tavoin asiakirjassa NPA 2008–03 pohdittiin seuraavien rajoitusten käyttöönottamista L-lupakirjassa, mikäli hakija ei voi osoittaa niistä riittävää kokemusta:

- sisään vedettävät laskutelineet
- säätöpotkuri
- turboahdimella varustettu moottori
- sähkö- ja/tai suihkumoottori (moottoripurjelentokoneissa)
- FADEC (= täyden auktoriteetin digitaalinen moottorin ohjaus).

Nämä lisärajoitukset kuitenkin poistettiin lopullisesta ehdotuksesta samoin kuin B3-lupakirjankin vaatimuksista yhteisymmärryksessä arviointiryhmän kanssa; asiakirjassa NPA 2007–27 oli otettu käyttöön samanlaisia rajoituksia ryhmien 2 ja 3 ilma-alusten osalta (tehtävä 66.009).

Näihin järjestelmiin liittyvien rajoitusten poistamisen syyt ovat seuraavat:

- Voidaan kysyä, miksi juuri nämä järjestelmät oli valittu eikä joitain muita.
- Rajoitusten hyväksymis- ja poistamisjärjestelmä voi kuormittaa toimivaltaisia viranomaisia ja lupakirjojen haltijoita tuntuvasti.
- Lupakirjan haltijan on kuitenkin täytettävä kaikki perustietoja ja käytännön kokemusta koskevat vaatimukset

Korvaavana toimenpiteenä annetaan lisäksi vastausasiakirjan CRD 2007–07 mukainen määräys kohdassa 66.A.20(b) sekä AMC-lisäaineistoa, jotta olisi selvää, että valtuutettu huoltohenkilöstö ei voi käyttää oikeuttaan antaa huoltotodisteita, ellei huoltohenkilöillä ole nimenomaan kyseistä ilma-alusta koskevaa kelpoisuutta. Tämän on tarkoitus korostaa huoltoorganisaatioiden tai itsenäisesti toimivan valtuutetun huoltohenkilöstön vastuuta tämän kelpoisuuden varmistamisesta, ennen kuin ilma-alukselle annetaan huoltotodiste

B3-lupakirjassa olevia rajoituksia, jotka koskevat ilma-aluksen rakenteen materiaalia (puu, metalliputket ja kangaspäällyste, komposiitti ja metalli), ei voi soveltaa L-lupakirjaan, koska näitä materiaaleja koskevat rajoitukset sisältyvät jo L-lupakirjan mukaisiin kelpuutuksiin.

Tämän vuoksi viraston ehdotuksen mukainen L-lupakirja ei sisällä rajoituksia.

33. L-lupakirjan mukaiset huoltotodisteiden antamisoikeudet koskevat ilma-aluksen rakennetta, voimalaitetta, mekaanista järjestelmää, sähköjärjestelmiä ja rajoitetusti avioniikkaa. L-lupakirjaa ei voida laajentaa muuhun luokkaan tai alaryhmään, koska sen kelpoisuusvaatimukset ovat hyvin yksinkertaiset. Tämä ei kuitenkaan estä toimivaltaista viranomaista myöntämästä hakijoille koehyvytyksiä, jos vastaavat tiedot ja taidot voidaan osoittaa kohdan 66.A.25(e) mukaisesti.

34. Koulutus- ja koevaatimukset voidaan tiivistää seuraavasti:

- Koulutus on järjestettävä osan 66 lisäyksessä VII esitetyn uuden opetusohjelman mukaisesti. Aiheet määräytyvät lupakirjan tason (rajoitettu vai täydellinen) ja hakijan hakemien kelpuutuksien mukaan. Koulutukseen kuuluu myös 2–3 viikossa hankittava yksittäinen kelpuutus rajoitettua L-lupakirjaa varten. Koulutusvaatimuksen voi korvata lisäkokemuksen avulla.
- Koe järjestetään osan 66 lisäyksen VIII mukaisesti; koetta ei voi korvata kokemuksella.

35. Käytännön kokemusta koskevat vaatimukset on esitetty kohdissa 66.A.30(a)6 ja 7. Vaatimukset voidaan tiivistää näin:

- Rajoitettu L-lupakirja:

1. Kuusi kuukautta hakijoilla, jotka ovat suorittaneet lisäyksen VII mukaisen koulutuksen ja lisäyksen VIII mukaisen kokeen hyväksytysti.
2. Yksi vuosi hakijoilla, jotka ovat suorittaneet lisäyksen VIII mukaisen kokeen hyväksytysti mutta jotka eivät ole osallistuneet koulutukseen.
- Täydellinen L-lupakirja: yhden vuoden kokemus rajoitetun L-lupakirjan mukaisten huoltotodisteiden antamisesta.

c) Muuntamista ja siirtymäaikaa koskevat määräykset

36. Vaikka asiakirjan NPA 2008–03 selventävässä huomautuksessa mainittiin, että kansallisten kelpoisuusvaatimusten muuntamismenettelyä uusiksi B3- ja L-lupakirjoiksi ei ollut suunnitteilla, hyvin monet NPA-kuulemismenettelyn aikana saaduissa huomautuksissa vastustettiin tätä. Huomautuksissa muuntamisen tarve perusteltiin vankasti, joten virasto on päättänyt hyväksyä sen. Kelpoisuusvaatimukset muunnetaan kohdassa 66.A.70 esitetyn menettelyn mukaan.
37. Muuntamisen jälkeen nykyisten huoltotodisteiden antajille voidaan myöntää B3- tai L-lupakirja niiden oikeuksien perusteella, jotka heillä oli ennen uuden asetuksen voimaantuloa.
38. Lisäksi uuteen järjestelmään siirtymisen helpottamiseksi niiden ilma-alusten osalta, joita varten nykyisen määräyksen mukaisesti voidaan soveltaa kansallisia kelpoisuusvaatimuksia (muut ilma-alukset kuin lentokoneet ja helikopterit), asetuksen (EY) N:o 2042/2003 7 artiklaan on lisätty uusi 8 kohta, jonka mukaan L-lupakirja ja kansalliset kelpoisuusvaatimukset ovat voimassa rinnakkain kolme vuotta uuden asetuksen voimaantulon jälkeen. Tämän ajanjakson jälkeen hyväksytään ainoastaan L-lupakirja (se voidaan hankkia joko muuntomenettelyn avulla tai täyttämällä sen myöntämistä koskevat vaatimukset).
39. Virasto toteaa, että asiakirjassa NPA 2008–03 harkittiin viiden vuoden siirtymäaikaa, koska muuntomenettelyä ei ollut suunnitteilla. Tämän seurauksena kaikkien L-lupakirjaa hakevien henkilöiden olisi pitänyt hankkia kokonaan uusien vaatimusten mukaiset kelpuutukset (koulutus / koe / käytännön kokemus), ja viisi vuotta katsottiin tähän riittäväksi ajaksi. Edellä selostetun mukaisesti kansallisten kelpoisuusvaatimusten muuntaminen on kuitenkin otettu käyttöön lopullisessa ehdotuksessa, mikä tarkoittaa, että asianosaisten henkilöiden ei tarvitse hakeutua koulutus / koe / käytännön kokemus -menettelyyn. Tämän vuoksi siirtymäajan kesto lyhennettiin kolmeen vuoteen. Virasto katsoo sen olevan riittävän pitkä aika, jotta toimivaltaiset viranomaiset voivat ottaa käyttöön uuden lupakirjajärjestelmän.
40. Lopuksi on tärkeää huomauttaa, että L-lupakirja ei edelleenkään koske tiettyjä tapauksia muiden ilma-alusten kuin lentokoneiden ja helikoptereiden osalta. Tämä tarkoittaa seuraavia tapauksia:
 - ilmalaivat, jotka eivät sisälly L-lupakirjaan monimutkaisen rakenteensa vuoksi
 - muiden ilma-alusten kuin lentokoneiden ja helikoptereiden avioniikkajärjestelmiin kohdistuva työ.
 Näiden tapausten osalta noudatetaan edelleen asianosaisten jäsenvaltioiden lainsäädäntöä (66.A.100).
 Erityisesti avioniikkajärjestelmiin liittyvien töiden kannalta asiaa selvitetään edellä esitetyn mukaisesti tulevassa sääntelytehtävässä (tehtävä 66.027).

IV. Lainsäädännöllisten vaikutusten arviointi

41. Lainsäädännöllisiä vaikutuksia arvioidaan kokonaisuudessaan asiakirjassa NPA 2008–03.

Kölnissä 11. joulukuuta 2009

P. GOUDOU
Pääjohtaja

LIITE: Huomautukset asiakirjaan CRD 2008–03**Yleisilmailussa toimivan valtuutetun huoltohenkilöstön kelpoisuusvaatimusten muuntamismenettelyä koskevat huomautukset:**

- (1) European Sailplane Manufacturers, European Gliding Union, British Gliding Association, Europe Air Sports, Danish Soaring Association, Royal Danish Aeroclub ja yksi yksittäinen henkilö ilmaisivat huolensa siitä, miten eri kansalliset viranomaiset soveltavat kohdan 66.A.70 nykyisiä muuntomääräyksiä. Nämä tahot pyysivät virastoa huolehtimaan siitä, että asetuksessa varmistetaan, että nykyisen valtuutetun huoltohenkilöstön kelpoisuudet siirretään kokonaisuudessaan osan 66 mukaisiin lupakirjoihin.

Tämän huomautuksen osalta virasto toteaa, että kansallisten ja osan 66 mukaisten kelpoisuusvaatimusten vertailua koskeva periaate kohdassa 66.A.70 ei ole muuttunut ja että sitä sovelletaan myös tulevaisuudessa samaan tapaan kuin aiemminkin.

Samalla virasto katsoo, että nykyisen periaatteen lisäksi yleisilmailua (muuta kuin suuria kaupallisessa ilmakuljetuksessa käytettäviä ilma-aluksia) koskevien kelpoisuuksien muuntamisessa on sovellettava erityistä menettelytapaa, joka perustuu EASA:n nykyisiin yleisilmailuperiaatteisiin, ja tiukempia rajoituksia voidaan ottaa käyttöön.

Tämän menettelytavan avulla lupakirjan haltija voisi jatkaa samojen huoltotoimenpiteiden suorittamista, joihin hänellä on laillinen oikeus kansallisessa järjestelmässä.

Kun osan 66 mukainen muunnettu lupakirja on myönnetty, sen osalta noudatetaan kokonaisuudessaan osaa 66. Tämä tarkoittaa, että jos lupakirjan haltija haluaa laajentaa osan 66 mukaista muunnettua lupakirjaansa saadakseen oikeuden antaa huoltotodisteita muista huoltotoimista, edellytyksenä on täydellinen yhteensopivuus osan 66 kanssa, eli myös kaikki aikaisempien kansallisen kelpoisuusvaatimusten ja osan 66 mukaisten vaatimusten väliset erot on poistettava.

Muuntomenettelyn tulos ja osan 66 mukaisen lupakirjan osalta noudatettavat rajoitukset ovat ainoastaan kunkin jäsenvaltioiden määrättävissä jäsenvaltioiden kansallisten lupakirjajärjestelmien nykyisten erojen vuoksi. Rajoitukset on määrättävä tapauskohtaisesti ja turvallisuusnäkökohtien perusteella. Tämän vuoksi ei riitä, että arvioidaan pelkästään niitä konkreettisia tehtäviä, joita hakijalla oli oikeus suorittaa kansallisessa järjestelmässä, vaan on arvioitava myös toimintaympäristö, jossa tehtäviä suoritettiin. Tämä tarkoittaa hakijan työskentelyorganisaation hallintojärjestelmää ja toimintamenettelyjä.

Näiden seikkojen arviointi saattaa aiheuttaa muita kuin erityisesti ilma-aluksen järjestelmiin tai rakenteisiin liittyviä rajoituksia. Esimerkkejä:

- Voimassa vain organisaatiossa nimeltä XXXX.
- Voimassa vain Cessnan yksimoottoristen mäntämoottorilentokoneiden osalta.
- Voimassa vain Cessna 172 -tyypin osalta.
- Voimassa vain Cessna 172 -tyypin osalta, rekisteröinti XXXX.

On tärkeää muistaa myös seuraavat seikat:

- Rajoitus "voimassa muussa kuin kaupallisissa ilmakuljetuksissa käytettävälle ilma-alukselle" on esitettävä aina.
- Muista rajoituksista riippumatta lupakirja ei ole voimassa suurten ilma-alusten huoltotöitä varten.

Virasto laatii AMC/GM-aineistoa tämän yleisilmailussa sovellettavan erityisen menettelytavan selventämiseksi.

- (2) Deutsche Aeroclub huomautti, että saksalaisessa järjestelmässä ilma-aluksen huoltotodisteen allekirjoittaa ja antaa huoltohenkilöstö, jolla on Deutsche Aeroclubin myöntämä lupakirja. Järjestö kuitenkin mainitsi, että tämä huolto arvioidaan ja hyväksytään muodollisesti (luokan 3 tarkastaja) vasta vuosittaisessa lentokelpoisuustarkastuksessa. Tämän vuoksi järjestö pyytää muutosta kohtaan 66.A.70, koska se on huolissaan siitä, että tämänhetkisen tekstin perusteella Saksan toimivaltainen viranomainen ei muunna näiden lupakirjan haltijoiden kelpoisuuksia.

Virasto katsoo, että jos näiden lupakirjan haltijoiden kelpoisuusvaatimukset ovat laillisesti riittävät sen todistamiseksi, että huolto on tehty asianmukaisesti ja että tältä kannalta ilma-alus on lentokelpoinen, näitä kelpoisuusvaatimuksia pidetään "valtuutetun huoltohenkilöstön kelpoisuusvaatimuksina" ja niiden osalta on noudatettava kohdassa 66.A.70 esitettyä muuntomenettelyä. Tähän ei vaikuta se, onko lupakirjan haltija itse asiassa antanut lentokelpoisuustodistuksia tai onko myöhemmin tehtävä luokan 3 tarkastajan allekirjoittama lentokelpoisuustarkastus.

Asetuksessa (EY) N:o 2042/2003 huoltomenettely ja lentokelpoisuuden tarkastamisen menettely ovat toisistaan täysin erilliset. Valtuutettu huoltohenkilöstö osallistuu ainoastaan huoltotodisteen antamiseen. Tämän perusteella "valtuutetun huoltohenkilöstön kelpoisuusvaatimukset", jotka on kuvattu kohdassa 66.A.70, ovat täysin erillään lentokelpoisuuden tarkastamisen menettelystä.

- (3) DGAC France pyysi selvennystä muuntomenettelyn viitepäivämäärään kohtaan 66.A.70 nähden, jossa sanotaan: *"Henkilölle, jolla on ennen tämän osan voimaantulopäivää jäsenvaltiossa voimassa oleva todistus valtuutetun huoltohenkilöstön kelpoisuusvaatimusten täyttymisestä..."*

Virasto laatii AMC/GM-aineistoa, jonka avulla "voimaantulopäivän" määräytymistä selvennetään seuraavasti:

- B3-lupakirjan osalta voimaantulopäivä on tämän muutosasetuksen voimaantulopäivä.
- Purjelentokoneiden, moottoripurjelentokoneiden, kuumailmapallojen ja niiden ilmalaivojen, joita L-lupakirja koskee kohdan 66.A.1(d) mukaisesti, voimaantulopäivä on kolme vuotta tämän muutosasetuksen voimaantulon jälkeen (katso 7 artiklan 8 kohta). Myös L-lupakirjaan kuuluvien alle 1 000 kilon painoisten lentokoneiden osalta sovelletaan samaa voimaantulopäivää kuin B3-lupakirjassa edellä selostetun mukaisesti.

- (4) Joissakin huomautuksissa oli muutamia muuntomenettelyä koskevia väärinkäsityksiä.

Tämän osalta virasto esittää seuraavat selvennykset:

- L-lupakirjaa koskevassa muuntomenettelyssä ei sovelleta kolmen vuoden siirtymäaikaa, josta on määrätty 7 artiklan 8 kohdassa. Muuntomenettelyssä

nykyinen kansallinen kelpoisuus muutetaan osan 66 mukaiseksi lupakirjaksi, jota voidaan käyttää sen jälkeen ja jolla ei ole päättymispäivää viiden vuoden välein tehtävää uusimista lukuun ottamatta. Kolmen vuoden siirtymäaika on ajanjakso, jonka aikana kansallista kelpoisuutta voi edelleen käyttää.

- Kelpoisuuksien muuntamisesta vastaa aina toimivaltainen viranomaisen.
- Muuntaminen ei ole toimivaltaisille viranomaisille vapaaehtoista. Se on pakollinen menettely, ja se on toteutettava sellaisen henkilön pyynnöstä, joka täyttää jossakin jäsenvaltiossa voimassa olevat valtuutetun huoltohenkilöstön kelpoisuusvaatimukset.
- Kansallisen kelpoisuuden muuntamiseen ei tarvitse suorittaa koetta. Koe on suoritettava vain muuntamisenmenettelyssä mahdollisesti esiin tulleiden rajoitusten poistamiseksi. Tämä on lupakirjan haltijalle valinnaista.

Huomautukset 7 artiklan 8 kohdassa määrättyyn kolmen vuoden siirtymäaikaan:

- (5) European Sailplane Manufacturers piti kolmen vuoden siirtymäaikaan liian lyhyenä.

Virasto toteaa, että asiakirjassa NPA 2008–03 harkittiin viiden vuoden siirtymäaikaan, koska muuntomenettelyä ei ollut tuolloin suunnitteilla. Tämän seurauksena kaikkien L-lupakirjaa hakevien henkilöiden olisi pitänyt hankkia kokonaan uusien vaatimusten mukaiset kelpoisuudet (koulutus / koe / käytännön kokemus). Lopullisessa ehdotuksessa kansallisten kelpoisuusvaatimusten muuntaminen on kuitenkin otettu käyttöön, mikä tarkoittaa, että asianosaisten henkilöiden ei tarvitse hakeutua koulutus / koe / käytännön kokemus -menettelyyn. Tämän vuoksi siirtymäajan kestoa lyhennettiin kolmeen vuoteen. Virasto katsoo sen olevan riittävän pitkä aika, jotta toimivaltaiset viranomaiset voivat ottaa käyttöön uuden lupakirjajärjestelmän.

B3-lupakirjan oikeuksia koskevat huomautukset:

- (6) European Sailplane Manufacturers pyysi, että B3-lupakirjan oikeudet koskisivat myös purjelentokoneita ja moottoripurjelentokoneita tai että B3-lupakirjan haltijoille kehitettäisiin huokea mahdollisuus hankkia L-lupakirja.

Virasto katsoo, ettei näitä oikeuksia tule sisällyttää B3-lupakirjaan seuraavista syistä:

- B1.2-lupakirjaan ei voitaisi sisällyttää automaattisesti B3-lupakirjaa, ellei myös B1.2-lupakirja sisältäisi purjelentokoneita ja moottoripurjelentokoneita koskevia oikeuksia. Tämä vaikuttaisi kuitenkin myös B1.2-lupakirjan määritelmään, koska sitä ei sovellettaisi vain lentokoneisiin (purjelentokone ei ole lentokone).
- Saattaisi syntyä vaikutelma, että purjelentokoneita koskeva kokemus riittäisi myös B3-lupakirjan kelpuutuksen "Paineistamattomat mäntämoottorilentokoneet, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa on 2 000 kiloa" (kuvattu kohdassa 66.A.45(i)) tai B1.2-lupakirjan ryhmän 3 kelpuutusten (kuvattu vastausasiakirjassa CRD 2007–07) hankkimiseen.

Koska virasto kuitenkin pitää tärkeänä lisätä purjelentokoneiden ja moottoripurjelentokoneiden huoltoon oikeutettujen henkilöiden määrää, se on ehdottanut, että B1.2- ja B3-lupakirjan haltijat saisivat ilman lisävaatimuksia täydellisen L-lupakirjan kelpuutuksille "puurunkoinen ilma-alus", "komposiittirunkoinen ilma-alus"

ja "metallirunkoinen ilma-alus", sikäli kun B1.2- tai B3-lupakirjassa ei ole vastaavaa materiaalia koskevaa rajoitusta (katso muutetut kohdat 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 ja osan 66 lisäys IV). Näin nykyiset B1.2- ja B3-lupakirjojen haltijat saivat oikeuden antaa huoltotodisteita purjelentokoneille ja moottoripurjelentokoneille.

Virasto laatii AMC- ja GM-aineistoa sen selventämiseksi, että jos B1.2- tai B3-lupakirjan haltija haluaa hankkia L-lupakirjan "puurunkoinen ilma-alus" -kelpuutukselle, lause "*sikäli kun B1.2- tai B3-lupakirjassa ei ole vastaavaa materiaalia koskevaa rajoitusta*" tarkoittaa, että se ei sisällä "puurunkoista ilma-alusta" tai "metalliputkirunkoista ja kangaspäällysteistä ilma-alusta" koskevaa rajoitusta.

B3-lupakirjan rajoituksia koskevat huomautukset:

- (7) CAA Yhdistynyt kuningaskunta ja AustroControl (Itävalta) huomauttivat, että L-lupakirjan osalta kelpuutus "puurunkoinen ilma-alus" sisältää metalliputkirakenteisen ja kangaspäällysteisen ilma-aluksen. B3- ja B1.2-lupakirjoissa on kuitenkin erillisiä rajoituksia "*puurunkoisen ilma-aluksen*" ja "*metalliputkirunkoisen ja kangaspäällysteisen ilma-aluksen*" osalta.

Virasto toteaa, että nämä ovat eri asioita:

- L-lupakirjassa kyse on kelpuutuksista eikä rajoituksista. Kaikkien lupakirjan haltijoiden, joilla on "puurunkoista ilma-alusta" koskeva kelpuutus, on ollut suoritettava moduulin L4 mukainen koulutus, jossa käsitellään puu- ja metalliputkirakenteiden sekä kangaspäällysteen yhdistelmiä.
- B3- ja B1.2-lupakirjoissa kyse on rajoituksista, jotka voidaan poistaa, kun käytännön kokemusta on riittävästi. Virasto katsoo, että on parempi pitää nämä rajoitukset erillään toisistaan, jotta jompikumpi voidaan poistaa, mikäli henkilöllä ei ole riittävästä kokemuksesta jommastakummasta rakenteesta.

- (8) CAA Alankomaat ja CAA Ruotsi pyysivät selvennystä siihen, miten "rajoitus" tulee ymmärtää: tarkoittako se toimintaa, josta voidaan antaa huoltotodiste vai toimintaa, josta ei voida antaa huoltotodistetta.

Virasto myöntää, että asetuksessa on joitakin epä johdonmukaisuuksia. Esimerkiksi:

- Kohdassa 66.B.305 on maininta "*...kokeen suorittaminen on tarpeen lupakirjaksi muuntamista varten ilman rajoituksia*", joka tarkoittaa, että rajoitus koskee tehtäviä, joista ei voida antaa huoltotodistetta.
- Osan 66 mukaisen lupakirjan kohdassa 15 (osan 66 lisäys V) sanotaan, että "*Jos lupakirjassa ei ole rajoituksia, RAJOITUKSET-sivu liitetään lupakirjaan varustettuna merkinnällä 'Ei rajoituksia'.*" Myös tämä tarkoittaa sitä, että rajoitus koskee tehtäviä, joista ei voida antaa huoltotodistetta.
- Osan 145 mukaisilla rajoituksilla rajoitetaan tehtävien laajuutta, mikä tarkoittaa, että rajoitus koskee tehtäviä, joista voidaan antaa huoltotodiste.

Vaikka virasto on päättänyt todeta, että B3-lupakirjan rajoitukset ovat tehtäviä, joista ei voida antaa huoltotodistetta, virasto on kuitenkin yhtä mieltä siitä, että tietyissä tapauksissa voi olla käytännöllisempää viitata tehtäviin, joista voidaan antaa huoltotodiste. Näin on esimerkiksi silloin, kun huoltotodisteen antamisoikeudet ovat hyvin vähäisiä verrattuna niihin tehtäviin, joista henkilöllä ei ole valtuutuksia antaa

huoltotodisteita. Näissä tapauksissa ei ole käytännöllistä luetella kaikkia niitä tehtäviä, joista ei voida antaa huoltotodisteita.

Tulevaisuudessa on ehkä tarpeen jatkaa näiden sääntöjen kehittämistä kaikkien tällaisten epäjohdonmukaisuuksien poistamiseksi.

L-lupakirjan oikeuksia koskevat huomautukset:

- (9) British Gliding Association, Dutch Gliding Association ja European Gliding Union pyysivät että "vuositarkastukset" kuuluisivat rajoitetun L-lupakirjan oikeuksiin. Lisäksi CAA Ruotsi pyysi, että eritasoiset L-lupakirjat (rajoitettu ja täydellinen) yhdistettäisiin yhdeksi tasoksi.

Virasto katsoo, että kahta eri tasoa tarvitaan sen vuoksi, että vähemmän kokenut huoltohenkilöstö pääsisi toimialalle töihin heti, kun se täyttää tarkoituksenmukaiset vaatimukset. Henkilöstön oikeudet suhteutetaan kuitenkin hankittuihin perustietoihin ja käytännön kokemuksen määrään.

Virasto on kuitenkin päättänyt sallia sen, että rajoitetun L-lupakirjan haltijat saavat suorittaa vuositarkastuksia ja 100 tunnin tarkastuksia. Tämän vuoksi rajoitettua L-lupakirjaa koskevia, osan 66 lisäyksen VII moduuleja L4.5, L5.7, L6.7 ja L8.14 on muutettu siten, että niihin on lisätty 100 tunnin tarkastukset ja vuositarkastukset. Lisäksi moduuli L9, "Fyysiset tarkastusmenetelmät", on siirretty täydellisen L-lupakirjan opetusohjelmasta rajoitetun L-lupakirjan opetusohjelmaan.

- (10) British Gliding Association, European Gliding Union ja Itävallan AustroControl ilmaisivat huolensa siitä, miten purjelentokoneiden avioniikkaan kohdistuvista huoltotöistä annetaan huoltotodiste.

Tämän osalta virasto on arvioinut seuraavia vaihtoehtoja ja hylännyt ne:

- Avioniikkajärjestelmiä koskevien täysien oikeuksien sisällyttäminen L-lupakirjaan. Tämä ei ole kuitenkaan mahdollista tässä vaiheessa, koska nämä järjestelmät eivät sisälly osan 66 lisäyksessä VII olevaan opetusohjelmaan.
- B2-lupakirjan oikeuksien laajentaminen purjelentokoneisiin, kuumailmapalloihin ja ilmalaivoihin. Tämä ei kuitenkaan ratkaisisi yleisilmailuyhteisön ongelmaa, koska luultavasti vain harvat B2-lupakirjan haltijat ovat valmiita työskentelemään tällä alueella. Lisäksi B2-lupakirjan kelpuutukset olisi määritettävä uudelleen.

Näin ollen virasto päätyi esittämään sellaista lopullista vaihtoehtoa, että muiden ilmailusten kuin lentokoneiden ja helikoptereiden avioniikkajärjestelmiä koskevat työt pysyvät edelleen kansallisten määräysten alaisina (66.A.100), ja aloitetaan sääntöjen laatimista koskeva uusi tehtävä yleisilmailussa sovellettavan lupakirjajärjestelmän kehittämiseksi avioniikkainsinööreille (tehtävä 66.027).

L-lupakirjan nojalla voi kuitenkin yhä antaa huoltotodisteen seuraavista töistä (66.A.20(a)5):

- Yksinkertaisia testejä vaativa työ, joka kohdistuu avioniikkajärjestelmään sen toimintakyvyn varmistamiseksi ja joka ei vaadi vianetsintää.

- Radio-, viestintä- ja toisiotutkavastainjärjestelmiin kohdistuva työ, jos täydellisessä L-lupakirjassa on kelpuutus "Radio/viestintä/toisiotutkavastain".

(11) Joissakin huomautuksissa oli muutamia L-lupakirjan oikeuksiin liittyviä väärinkäsityksiä.

Tämän osalta virasto esittää seuraavat selvennykset:

- L-lupakirjassa ei ole lentokoneita tai moottoreita koskevia tyyppikelpuutuksia, joten tyyppikoulutusta tai tyyppikoetta ei vaadita kummankaan osalta. Valmistajien osallistuminen ei ole tarpeen.
- L-lupakirjan erilaiset kelpuutukset katsotaan hankituiksi, kun perustietoja ja kokemusta koskevat vaatimukset täyttyvät.
- Rajoitetussa L-lupakirjassa oleva kelpuutus "voimalaite" antaa oikeuden antaa huoltotodisteen L-lupakirjan mukaisen ilma-aluksen voimalaitteeseen kohdistuneesta työstä.
- Samalla henkilöllä voi olla ilma-aluksen runkoa ja voimalaitetta koskevat kelpuutukset. Molemmat kelpuutukset sisältävä koulutus kestää noin yhden kuukauden, ja vaikka se ei ole pakollinen, vastaavat kokeet on suoritettava hyväksyttävästi.

Virasto laatii tästä lisää AMC/GM-aineistoa.

L-lupakirjan perustietovaatimuksia (66.A.25(b)) koskevat huomautukset:

(12) British Gliding Association ilmaisi huolensa siitä, että L-lupakirjan vaatimaa peruskoulutusta tarjoavia osan 147 mukaisia organisaatioita on kenties liian vähän. Järjestö pyysi, että jotkin muut kunkin jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen luottamusta nauttivat urheilujärjestöt voisivat myös tarjota koulutusta.

Virasto katsoo, että

- peruskoulutus L-lupakirjaa varten (66.A.25(b)) ei ole pakollinen, kuten kohdassa 66.A.25(c) esitetään, vaikka tässä tapauksessa vaaditaan yhden vuoden pituinen kokemus kuuden kuukauden sijasta
- perustutkintokoe on pakollinen
- jäsenvaltioiden urheilujärjestöt voivat tarjota peruskoulutusta ja ottaa vastaan perustutkintokokeita, jos niillä on toimivaltaisen viranomaisen hyväksyntä (katso kohta 66.A.25(b)). Osan 147 mukaisten organisaatioiden puutetta voidaan siis korvata tämän ratkaisun avulla.

L-lupakirjan laajentamista koskevat huomautukset:

(13) British Gliding Association tiedusteli mahdollisuutta saada L-lupakirjan myötä hankituista tiedoista ja kokemuksesta hyvitystä A- tai B-lupakirjaa hankittaessa.

Virasto toteaa, että L-lupakirjaa ei voida laajentaa muuhun luokkaan tai alaryhmään, koska sen kelpoisuusvaatimukset ovat hyvin yksinkertaiset ja koska saatavilla olevia erilaisia kelpuutuksia on hyvin paljon. Tämä ei kuitenkaan estä toimivaltaista

viranomaista myöntämästä koehyvityksiä, jos vastaavat tiedot ja taidot voidaan osoittaa kohdan 66.A.25(e) mukaisesti.

Erityyppisiä purjelentokoneita ja moottoripurjelentokoneita koskevat huomautukset:

- (14) CAA Yhdistynyt kuningaskunta pyysi selventämään, mitkä kelpuutukset L-lupakirjassa on oltava erityyppisiä purjelentokoneita ja moottoripurjelentokoneita koskevien huoltotodisteiden antamiseksi. Erityyppisiä purjelentokoneita ovat esimerkiksi TMG-moottoripurjelentokoneet, itselähtevät purjelentokoneet ja paluumoottorilla varustetut purjelentokoneet.

Virasto katsoo, että kaikki purjelentokoneet, joissa on moottori, ovat moottoripurjelentokoneita, ja moottoria koskevan huoltotodisteen antamiseksi tarvitaan kelpuutus "voimalaite". Tämän vuoksi tässä lausunnossa puhutaan vain "purjelentokoneista" ja "moottoripurjelentokoneista" otsikon CS-22 "Purjelentokoneiden ja moottoripurjelentokoneiden sertifiointiperusteet, lentokelpoisuusmääräykset sekä hyväksyttävät keinot vaatimusten täyttämiseksi" mukaisesti.

Osan 66 mukaisten lupakirjojen uusimista koskevat huomautukset:

- (15) British Gliding Association toi esiin huolensa osan 66 mukaisten lupakirjojen uusimisesta syntyvistä kustannuksista ja ehdotti päätöksen 2007/018/R muuttamista. Lisäksi järjestö piti uusimisen tarvetta kyseenalaisena ja ehdotti menettelyn korvaamista vaatimuksella viimeaikaisesta kokemuksesta.

Virasto katsoo, että vaatimus viimeaikaisesta kokemuksesta sisältyy jo huoltotodisteen antamisoikeuksiin. Uusien vaatimusten sisällyttäminen lupakirjavaatimukseen kuormittaisi toimivaltaisia viranomaisia ja lupakirjojen haltijoita tuntuvasti, koska tällöin lupakirja lakkaisi olemasta voimassa ja se pitäisi myöntää uudestaan.

Uudistamisen tarvetta arvioitiin osana tehtävää 66.008, minkä perusteella annettiin päätös 2007/018/R. Lupakirja uusitaan viiden vuoden välein, mistä ei tulisi syntyä merkittäviä kustannuksia, koska se on puhtaasti hallinnollinen toimenpide sen tarkistamiseksi, että lupakirja vastaa toimivaltaisen viranomaisen tietoja ja ettei meneillään ole kohdan 66.B.500 mukaisia toimia.

Lentokelpoisuustarkastuksia tekevän henkilöstön B3- ja L-lupakirjojen käyttämistä koskevat huomautukset osalta :

- (16) European Sailplane Manufacturers pyysi, että osan M kohtaa M.A.707 muutetaan siten, että lentotarkastuksia tekevä henkilöstö voisi käyttää B3- ja L-lupakirjoja.

Virasto hyväksyi ehdotuksen ja tekee vastaavan muutoksen AMC-aineiston kohdan M.A.707(a) alakohtaan 4.

Huomautukset, joissa ehdotetaan erityisiä lupakirjavaatimuksia kevyille urheilulentokoneille

- (17) Suomen Ilmailuliitto, Light Aircraft Association of the Czech Republic ja Flightdesign ehdottivat, että alle 600 kilon painoisille kevyille urheilulentokoneille (LSA) luotaisiin erityislupakirja, koska järjestöt pitävät L-lupakirjan vaatimuksia kohtuuttomina. Lisäksi järjestöt totesivat, että tyypillinen opetusohjelma eri materiaaleja koskevaa täydellistä L-lupakirjaa varten on noin 190 tunnin mittainen, kun taas FAA-järjestelmässä vastaavan koulutuksen kesto on vain 120 tuntia.

Virasto katsoo, että tämän lausunnon perusteena olleen tehtävän tavoitteena oli luoda yleisilmailuyhteisön tarpeisiin sopiva lupakirjajärjestelmä. Nyt luotujen B3- ja L-lupakirjojen myötä tämä tavoite on saavutettu. Lisäksi L-lupakirja on jaettu rajoitettuun L-lupakirjaan ja täydelliseen L-lupakirjaan, jotta vähemmän kokenut huoltohenkilöstö pääsisi toimialalle töihin heti, kun se täyttää tarkoituksenmukaiset vaatimukset.

Kevyiden urheilulentokoneiden eurooppalainen määritelmä koskee monimutkaisempia ilma-aluksia kuin sen amerikkalainen vastine. Tämä tarkoittaa, että L-lupakirjan koulutuksen kestoa ei voi verrata FAA-lupakirjan mukaisen koulutuksen kesto.

Erytyislupakirjan luominen kevyille urheilulentokoneille toisi kansallisille viranomaisille lisää työtä ja myös LSA-lupakirjan haltijoiden olisi vaikeampaa työskennellä alle 1 000 kilon painoisten ilma-alusten parissa (heidän olisi hankittava erillinen L-lupakirja). Virasto katsoo, ettei erityislupakirjasta aiheutuvalle lisätyölle ole perusteita, koska kyse on vain muutamasta mahdollisesti säästyvästä koulutustunnista.

Osien huoltoa koskevat huomautukset:

- (18) Europe Air Sports suositteli, että ETSO-laskuvarjot poistetaan osan 66 vaatimuksista ja että vaatimuksissa sen sijaan sovellettaisiin jäsenvaltioiden lainsäädäntöä.

Virasto toteaa, että näin toimitaan jo nyt. ETSO-laskuvarjojen huollon katsotaan kuuluvan "osien huoltoon", jolloin sovelletaan jäsenvaltioiden lainsäädäntöä kohdan 66.A.200 mukaisesti.

- (19) CAA Ruotsi pyysi selvennystä siihen, miten purjelentokoneisiin asennettuihin suihku- ja sähkövoimalaitteisiin kohdistuva huolto luokitellaan.

Virasto katsoo, että voimalaitteen liitäntään, sisäänveto- ja syöttöjärjestelmiin kohdistuvaa huoltoa pidetään ilma-aluksen huoltona, ja siitä voidaan antaa huoltotodiste L-lupakirjan nojalla (osan 66 lisäyksen VII moduulit L7.9 ja L7.10 koskevat tätä). Sen sijaan suoraan voimalaitteeseen kohdistuvan huollon katsotaan olevan "osien huoltoa", jolloin sovelletaan jäsenvaltioiden lainsäädäntöä 66.A.200 kohdan mukaisesti.

CAA Alankomaiden toimittamat huomautukset vastausasiakirjan CRD 2008–03 vastauksiin:

- (20) CAA Alankomaat huomautti, että kohdassa 66.A.30 vaadittu kokemus liikenteessä toimivan ilma-aluksen huollosta voidaan hankkia missä tahansa huolto-organisaatiossa

(esimerkiksi osa 145, luku F, FAR-145) tai itsenäisesti toimivan valtuutetun huoltohenkilöstön valvonnassa.

Virasto hyväksyi huomautuksen. Virasto toimittaa tätä koskevaa AMC-aineistoa.

- (21) CAA Alankomaat pyysi selvennystä siihen, miksi AMC-aineiston kohdissa 66.A.30(a)6 ja 7 on otettu käyttöön 80 prosentin hyväksymisraja kuumailmapallojen ja ilmalaivojen osalta.

Virasto on ottanut 80 prosentin rajan käyttöön, koska osan 66 AMC-aineiston lisäyksessä II olevassa kuumailmapalloja ja ilmalaivoja koskevassa taulukossa on vähemmän kohtia kuin muita ilma-aluksia koskevassa taulukossa. Virasto pitää 80 prosentin rajaa tärkeänä sen varmistamiseksi, että hakija voi hankkia tarkoituksenmukaista kokemusta.

- (22) CAA Alankomaat on viraston kanssa eri mieltä siitä, että tyyppikelpuutusluettelo (osan 66 AMC-aineiston lisäys I) ei sisällä kuhunkin kelpuutukseen oikeuttavan lupakirjan tyyppiä (B1, B3, L) ilma-aluksen painon kannalta.

Virasto katsoo, ettei tämä ole mahdollista, koska sama ilma-alusmalli, joka on varusteltu asiakkaiden erilaisten tarpeiden mukaan, saattaa edellyttää toisenlaista lupakirjaa. Ilma-aluksen paino määräytyy kunkin ilma-aluksen rekisteröinnin mukaan. Tämä paino on ilmoitettu lentokäsikirjassa, jota on säilytettävä ilma-aluksessa.

- (23) CAA Alankomaat ehdotti samaa vähimmäisikärajaa osan 145 mukaisten huolto-organisaatioiden ja luvun F mukaisten huolto-organisaatioiden valtuutetulle huoltohenkilöstölle. Nyt vähimmäisikärajat ovat 21 (osa 145) ja 18 vuotta (luku F).

Virasto toteaa, että 21 vuoden ikäraja noudatetaan vain osan 145 mukaisten huolto-organisaatioiden valtuutetun huoltohenkilöstön osalta, koska organisaatio ja siihen liittyvät menettelyt ovat vaativampia. Luvun F mukaisten huolto-organisaatioiden osalta virasto pitää 18 vuoden vähimmäisikää sopivana.

- (24) CAA Alankomaat esitti, että vastausasiakirjan CRD 2008–03 kommenttiin 22 annettuun vastaukseen olisi sisällytettävä mahdollisuus, että luvun F mukaisten huolto-organisaatioiden lisäksi myös osan 145 mukaiset organisaatiot voisivat antaa huoltotodisteita "monimutkaisista huoltotehtävistä".

Virasto hyväksyy huomautuksen. Sääntöä tai AMC/GM-aineistoa ei kuitenkaan ole tarpeen muuttaa, koska asia on ilmaistu selvästi tämänhetkisessä tekstissä. Kohdassa M.A.801(b) viitataan vain luvun F mukaisiin huolto-organisaatioihin siksi, että kohtaa M.A.801 ei sovelleta ilma-aluksiin, joiden huoltotodiste annetaan osan 145 nojalla (katso kohta M.A.801(a)). Osan 145 mukainen huolto-organisaatio voi luonnollisesti antaa huoltotodisteen tällaisista tehtävistä.

- (25) CAA Alankomaat esitti, että tähän mennessä on ollut niin, että jos osan 66 lisäyksen I tietyn moduulin mukaisten lupakirjojen eri alaryhmien oppiaineet ja tasot ovat olleet yhtäläiset, myös vaatimukset ovat olleet yhtäläiset, ja hyvityksiä on ollut helppo saada. Tämän vuoksi CAA Alankomaat vastustaa sitä, että joihinkin moduuleihin lisätään seuraava lause: *"B3-luokan osalta tämän moduulin laajuuden on vastattava tähän luokkaan kuuluvien lentokoneiden tekniikkaa."*

Virasto hyväksyy huomautuksen.

Tämän johdosta B3-lupakirjaan on luotu erilliset moduulit 7B, 9B, 11C ja 17B. Nykyiset moduulit 7, 9 ja 17 on nimetty uudestaan ja ne ovat nyt 7A, 9A ja 17A. Tämän on tarkoitus varmistaa, että vaikka koulutuksen taso (taso 1, 2 tai 3) on joidenkin oppiaineiden osalta sama kuin B1.2-lupakirjassa, koulutuksen sisältö ei kuitenkaan ole sama. B3-lupakirjan edellyttämän kurssin sisältöä onkin kehitettävä tämän ilma-alusluokan yksinkertaisemman tekniikan ja huoltoympäristön mukaisesti. Muuten koulutuksen kestoa (1 000 tuntia) on mahdoton lyhentää.

- (26) CAA Alankomaat huomautti, että kelpuutus "puurunkoinen ilma-alus" ei edelleenkään sisällä puisten siipien ja metalliputkirungon yhdistelmää.

Virasto on muuttanut osan 66 lisäyksen VII moduulin L4.1 sanamuotoa, jotta olisi selvää, että koulutuksessa käsitellään kaikki puuta, metalliputkia ja kangasta sisältävät yhdistelmä rakenteet.

Virasto on myös muuttanut kohtaa 66.A.1(d) seuraavasti:

"Kelpuutukset 'puinen runko', 'puurunkoinen ilma-alus' ja 'puurunkoinen purjelentokone' sisältävät myös puurakenteiden, metalliputkien ja kankaan yhdistelmät."

- (27) CAA Alankomaat huomautti, että vaikka B3-lupakirjassa ei ole A-alaryhmiä, B3-lupakirjan haltija voi antaa huoltotodisteen yksinkertaisista mekaanisista tehtävistä paineistamattomien, alle 2 000 kilon painoisten lentokoneiden osalta.

Virasto hyväksyi tämän huomautuksen, ja vastausasiakirjan CRD 2008–03 GM-aineiston kohdan 66.A.20(a) alakohhta 4 selvensi juuri tätä.

- (28) CAA Alankomaat ehdotti muutosta kohdan 66.A.45 otsikkoon siten, että se koskisi myös "B3-lupakirjan kelpuutusrajoituksia".

Virasto hyväksyy ehdotuksen osittain, mutta se ei kuitenkaan voi koskea nimenomaisesti B3-lupakirjaa (katso vastausasiakirjassa CRD 2007–07 esitetyt rajoitukset, jotka koskevat myös B1.2-lupakirjaa ryhmän 3 ilma-alusten osalta). Kohdan 66.A.45 otsikkoon on tehty vastaava muutos.