



EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI

ARVAMUS NR 05/2009,

15. 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

“B1- ja B2-kategooria lennundustehniliste töötajate lubadega kaasnevad õigused

JA

tüübi- ja rühmapädevused

JA

tüübipädevuse koolitus”

I. Üldosa

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

II. Kooskõlastamine

3. Kuigi määruse (EÜ) nr 2042/2003 III lisas (66. osa) on juba sätestatud lennundustehniliste töötajate sertifitseerimissüsteem, viitas sidusrühmadelt ja riiklikelt asutustelt saadud tagasiside vajadusele vaadata kõnealune määrus uuesti läbi seoses järgmiste teemadega:
 - B1- ja B2-kategooria lennundustehniliste töötajate lubadega kaasnevad õigused;
 - tüübi- ja rühmapädevused;
 - tüübipädevuse koolitus.

Nimetatud teemade korral vajavad eraldi kaalumist järgmised asjaolud:

B1- ja B2-kategooria lennundustehniliste töötajate lubadega kaasnevad õigused:

4. Praegu on iga määruse (EÜ) nr 2042/2003 III lisa 66. osas sätestatud õhusõiduki lennundustehnilise töötaja loaga seotud õigusi kirjeldatud alljärgnevalt:
 - A-kategooria lennundustehnilise töötaja loa omanikul on lubatud anda välja hooldustööendeid lihtsamate plaanijärgsete liinihooldustööde ja lihtsamate defektide kõrvaldamise kohta vastavalt oma volituses määratletud piirangutele. Hooldustööendite väljastamise õigused kehtivad üksnes nende tööde suhtes, mida loa omanik on isiklikult teinud 145. osa nõuetele vastavas organisatsioonis.
 - B1-kategooria lennundustehnilise töötaja loa omanikul on lubatud anda välja hooldustööendeid hooldustööde kohta, mis hõlmavad õhusõidukite konstruktsiooni, jõuseadmeid ning mehaanilisi ja elektrisüsteeme. Samuti on tal lubatud vahetada liinihooldustöödel vahetatavaid avioonikamooduleid, mille töökõlblikkuse väljaselgitamiseks tuleb teha lihtsaid katseid. B1-kategooria sisaldab automaatselt A-kategooria vastavat alamkategoriat.
 - B2-kategooria lennundustehnilise töötaja loa omanikul on lubatud anda välja hooldustööendeid avioonika- ja elektrisüsteemidel tehtud hooldustööde kohta.

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 menetluse kohta, mida amet rakendab arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhismaterjali väljaandmisel. Euroopa Lennundusohutusamet MB 08-2007, 11.06.2007 (eeskirjade koostamise menetlus).

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviilennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnustatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ (ELT L 79, 19.03.2008, lk 1).

- C-kategooria lennundustehnilise töötaja loa omanikul on lubatud anda välja hooldustöödeid õhusõidukite baashooldustööde kohta. Need õigused kehtivad kogu õhusõiduki kohta 145. osa nõuetele vastavas organisatsioonis.
5. Sidusrühmadelt ja riiklikelt asutustelt ametile laekunud tagasiside osutas, et praeguses määruses ei ole elektri- ja avioonikasüsteem selgelt määratletud. Lisaks tundub, et praegustes nõuete täitmise vastuvõetavates viisides ja suunistes pole piisavalt selgitatud, milliseid avioonikaülesandeid võib B1-kategooria loa omanik läbi viia ja mis on lihtne katse.
6. Sidusrühmadelt ja riiklikelt asutustelt ametile laekunud täiendavas tagasisides leiti, et B2-kategooria loa omanike õigused on liiga piiratud. Pealegi on B2-kategooria loa saamiseks ette nähtud baaskoolitus (2400 tundi) sama, mis B1-kategooria korral, kuigi 66. osa I liite sisu järgi võiks arvata, et B2 koolitus peaks olema B1 koolitusest lühem.

Tüübi- ja rühmapädevused:

7. Määruse (EÜ) nr 2042/2003 III lisa 66. osas on õhusõiduki tüübipädevuste kinnitamiseks klassifitseeritud õhusõidukid praegu järgmiselt:
- Õhusõidukid, mille korral peab loa omanikul olema loal märgitud konkreetse õhusõidukitüübi pädevus. See kehtib kõigi suurte õhusõidukite kohta, nagu need on määratletud määruses (EÜ) 2042/2003 (st lennukid, mille suurim stardimass ületab 5700 kg, ja mitmemootorilised helikopterid) ning õhusõidukite kohta, mille korral amet nõuab kõnealuse õhusõiduki keerukuse tõttu tüübi pädevust. Nende õhusõidukite korral on nõutav tüübikoolitus.
 - Õhusõidukid, mille hooldustehnilise töötaja loa omanikel võib olla loale märgitud kas konkreetse õhusõidukitüübi pädevus või asjakohane rühmapädevus või tootja rühmapädevus. Sel juhul pole rühmakoolitus vajalik. Kuid on siiski vajalik sooritada tüübieksam ja praktika (vähemalt 50% ulatuses tööd, mis on kirjeldatud 66. osa nõuete täitmise vastuvõetavate viiside II liites⁴).
8. Ametile sidusrühmadelt ja riiklikelt asutustelt laekunud tagasisides tunti muret järgmiste asjaolude üle:
- Hooldustööde seisukohalt pole selge, mis on „õhusõiduki tüüp“ ja selle tulemusena jääb segaseks ka see, millal on õhusõiduki kaks eri mudelit/variatsiooni küllalt sarnased, et neid võiks lugeda sama tüübipädevuse alla kuuluvaks. See on tingitud 66. osa nõuete täitmise vastuvõetavate viiside I liites toodud tüübipädevuste loetelus esinevatest ebatäpsustest.
 - Praegu puudub ühtne seisukoht, millal lugeda õhusõidukit hooldustööde seisukohalt keerukaks, mis võib erineda algmääruses esitatud määratlusest „keerukas mootoriga õhusõiduk“.
 - Praegused erinevad õhusõidukite rühmad ei kajasta õhusõiduki keerukust. Mõned õhusõidukid ei ole oma ehituse poolest lihtsad ja nende puhul on vajalik üksnes rühmapädevus, mis on selle määratlusega vastuolus.
 - B2-kategooria loa omanike õigused on tootja rühmapädevusi arvestades liiga suurte piirangutega. On mõistlik võtta arvesse, et rühmapädevusi tuleks

⁴ Ameti tegevdirektori otsus nr 2003/19/RM, 28.11.2003, komisjoni 20. novembri 2003 määruse (EÜ) nr 2042/2003 (õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta) nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja suuniste kohta. Otsust on viimati muudetud 1. detsembri 2009 otsusega 2009/016/R.

paremini kohandada B2-kategooria loa omaniku tööga, juhul kui eri tootjate tehnoloogia on väga sarnane.

- Tootja rühmapädevuse ja täieliku rühmapädevuse alla kuuluvate õhusõidukite korral hõlmab tüübieksam praegu suurt hulka õhusõidukeid. Kuid paljudel juhtudel on raske leida nende eksamite läbiviijat (heakskiidetud organisatsiooni või pädevat asutust).

Tüübipädevuse koolitus:

9. Praegu tohib B1-, B2- või C-kategooria lennundustehnilise töötaja loa omanik vastavalt määruse (EÜ) nr 2042/2003 III lisa 66. osale, kui punkti 66.A.45 alapunktis g ei ole märgitud teisiti, kasutada oma loast tulenevaid õigusi teatud kindla õhusõiduki korral üksnes juhul, kui lennundustehnilise töötaja loale on märgitud asjakohane tüübipädevus.
10. Kui punkti 66.A.45 alapunktis h ei ole märgitud teisiti, antakse pädevused pärast pädeva asutuse poolt heakskiidetud või 147. osa nõuetele vastava organisatsiooni poolt korraldatud B1-, B2- või C-kategooria õhusõiduki tüübipädevuse koolituse edukat läbimist.
11. Lisaks peavad B1- ja B2-kategooria heakskiidetud tüübikoolitused praeguse määruse ja selle nõuete täitmise vastuvõetavate viiside kohaselt hõlmama III lisa 66. osaga kooskõlas olevaid teoreetilisi ja praktilisi elemente. Praktilise õppe nõude rahuldamiseks võib koostada töökohal toimuva struktureeritud koolituse programmi. Loa taotlejal, kellel puudub samalaadse ehituse, süsteemide ja mootoritega õhusõiduki suhtes hiljutine dokumenteeritud praktiline kogemus, peab praktiline õpe kestma neli kuud, ent seda perioodi võib vähendada kuni kahe nädalani, kui loa taotlejal on vastav eelnev kogemus olemas.
12. Ametile sidusrühmadelt ja riiklikelt asutustelt laekunud tagasisides tundi muret järgimiste asjaolude üle:
 - III lisa 66. osas kirjeldatud elemendid (kuigi üsna põhjalikud) ei näi olevat piisavalt üksikasjalikud, et hõlmata kõiki õhusõiduki tüübikoolituse võimalusi, neid võib liiga vabalt tõlgendada ning on esinenud ebavõrdse kohtlemise juhtumeid. On teatatud juhtumitest, kus sama koolituse teoreetilise, praktilise, töökohal läbiviidava koolituse ja praktika tase, kestus ja sisu varieeruvad ning praktiline õpe kestis kõigi loa taotlejate korral kaks nädalat, olenemata loa taotleja kogemustest. Ka erinevuste koolitust ei ole piisavalt käsitletud.
 - Lisaks osutavad praegused nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja suunised sellele, et pädevuse saamiseks vajaliku praktilise õppe piisavuse ja pikkuse üle (mis võib ulatuda kahest nelja nädalani) otsustab pädev asutus. See on tekitanud olukordi, kus 147. osa nõuetele vastavas organisatsioonis läbitud heakskiidetud, teoreetilist ja praktilist õpet hõlmav tüübikoolitus ei ole pädeva asutuse arvates olnud pädevuse andmiseks piisav ja pädev asutus on nõudnud täiendavat koolitust.
13. Nende probleemide lahendamiseks esitas amet kolm eeskirjade kehtestamisega seotud ülesannet:
 - 66.006: B1- ja B2-kategooria lennundustehniliste töötajate load.
 - 66.009: Tüübi- ja rühmapädevused.
 - 66.011: Tüübipädevuse koolitus.

Iga ülesandega tegelemiseks asutas amet vastava töörühma, kuhu kuuluvad riiklike asutuste ja tööstuse esindajad. Eesmärgiks oli hinnata olukorda, esitada

ettepanek ja töötada välja suunised 66. osa muutmist käsitleva arvamuse esitamiseks ja/või otsuse tegemiseks, millega muuta selle osa aktsepteeritavaid nõuete täitmise viise ja suuniseid kooskõlas vastavate volitustega. Ülesanne 66.011 hõlmas eelkõige vaid neid õhusõidukeid, mille korral on vajalik tüübipädevuse koolitus.

14. Amet avaldas 28. juunil 2007 oma veebilehel töörühmade aruannete põhjal muudatusettepaneku teate 2007-07: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
15. Tähtajaks, milleks oli 28 oktoober 2007 (see hõlmas esialgse 3-kuulise konsulteerimise pikendamist ühe kuu võrra), laekus ametile riiklikelt lennuametitelt, kutseorganisatsioonidelt, erasektori organisatsioonidelt ja eraisikutelt 409 märkust.
16. Märkuste läbivaatamiseks moodustas amet iga ülesande jaoks läbivaatusrühma, kuhu kuulusid asjaomase töörühma liikmed, samuti ameti standardimise ja lubade osakonna esindaja ja üks tööstuse esindaja, kes oli väljendanud muudatusettepaneku teate 2007-07 suhtes eriarvamust. Läbivaatamise tulemusena andis amet 6. oktoobril 2009 välja märkuste vastusdokumendi 2007-07, mis sisaldas vastuseid kõikidele märkustele ning eeskirjade ja nõuete täitmise vastuvõetavate viiside / suuniste ettepaneku teksti.
17. Siinkohal on oluline märkida, et läbivaatusrühm võttis arvesse ka muudatusettepaneku teate 2008-03 ajal laekunud kommentaare.
18. Märkuste vastusdokumendi 2007-07 avaldamise järel korraldas amet 29. oktoobril 2009 Kölnis seminari, et enne märkuste laekumist selgitada sidusrühmadele dokumendi sisu ja aidata neil seda mõista.
19. Märkuste vastusdokumendi 2007-07 väliskonsultatsiooni tulemusena, mis lõppes 5. detsembril 2009, esitasid ametile märkusi
 - 4 pädevat asutust: Madalmaade tsiviillennundusamet, Rootsi tsiviillennundusamet, Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet ja Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat.
 - 12 organisatsiooni ja liitu: Airbus SAS, British Airways Engineering, Flight Safety International, Helicopters Italia, KLM Engineering & Maintenance, Monarch, Thomas Cook Aircraft Engineering, Air France, Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Tyrolean Airways, European Aircraft Maintenance Training Committee (EAMTC) and EAT-DHL Technical Training Department.
 - 4 eraisikut.

Nende märkusi on üksikasjalikult analüüsitud lisas.

III. Ameti arvamuse sisu

20. Käesolevas arvamus esitatakse nii palju kui võimalik arvesse konsulteerimises osalenud ja märkuste vastusdokumendi kohta märkusi esitanud paljude sidusrühmade ja riiklike asutuste soovitusi.
21. Võttes arvesse EASA eeskirjade hierarhiat, käsitleb käesolev arvamus üksnes muudatusi, mida amet soovib teha komisjoni määruses (EÜ) nr 2042/2003; asjaomased nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja suunised, mida käsitleti üksikasjalikult märkuste vastusdokumendis, saab amet välja anda ja annabki siis, kui komisjon on eespool nimetatud määruse vastu võtnud. Ometi tuleb meeles pidada, et käesolevas arvamus esitatud meetmeid tuleb tõlgendada koostoimes osutatud nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja suunistega, mis kuuluvad heakskiidetud määruste juurde.

a) Ülesandega 66.006 seotud muudatused: B1- ja B2-kategooria lennundustehniliste töötajate load

22. B1-kategooria lennundustehniliste töötajate õiguste osas teeb amet ettepaneku lubada „töötada avioonikasüsteemidega“ praeguse loa asemel „vahetada liinihooldustöödel vahetatavaid avioonikamooduleid“, juhul kui asjaomane katse on lihtne ja puudub tõrkeotsingu vajadus.

Seda muudatust toetavad ka nõuete täitmise vastuvõetavad viisid ja suunised, et selgitada:

- mis on „elektrisüsteem“ ja mis on „avioonikasüsteem“;
- mis on „lihtne katse“;
- mis on „tõrkeotsing“;
- et mooduliga 7.7 hõlmatud peamised valdkonnad on „elektriga seotud ülesanded“, mis tähendab, et neid võib teostada nii B1- kui B2-kategooria luba omavad lennundustehnilised töötajad.

23. B2-kategooria lennundustehniliste töötajate osas teeb amet ettepaneku lisada nende õiguste hulka jõuseadmete ja mehaaniliste süsteemide elektri- ja avioonikatõõde tegemise (66. osa punkti 66.A.20 alapunkt (a)3(i)). Seetõttu on I, II ja III liide kohaldatavate süsteemide osas läbi vaadatud, et suurendada B2-kategooria teadmiste/koolituse taset, nii et see oleks vastavuses B1-kategooriaga, ja lisada vastavatele eksamitele uusi küsimusi.

24. Selleks, et kõik praegused B2-kategooria loa omanikud ei oleks kohustatud uuesti koolitust läbima ja eksamit sooritama, teeb amet määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 7 lõike 9 punkti a suhtes ettepaneku anda neile see õigus automaatselt. Kuigi seda õigustab osaliselt asjaolu, et heakskiidetud hooldusorganisatsioon peab enne asjakohase loa väljaandmist alati hindama lennundustehniliste töötajate pädevust, on amet kehtestanud 66. osa punkti 66.A.20 lõike b punktis a täiendava kompenseeriva meetme, mille kohaselt ei saa hooldustehnilised töötajad neid õigusi rakendada, kui nad ei oma vastava õhusõiduki osas pädevust.

Seda täiendavad 66.A.20 lõike b punkti 3 nõuete täitmise vastuvõetavad viisid, kus on selgitatud, et loa omanik peab kinnitama, et ta on omandanud antud õhusõidukile hooldustööde tegemiseks vajalikud teadmised ja kogemuse. See on ülimalt oluline, sest teatud õhusõidukite mõned süsteemid ja tehnika ei pruugi olla hõlmatud punktis 66.A.25 esitatud baasteadmiste nõuetes või punktis 66.A.45 esitatud tüübipädevuse nõuetes.

See on nii järgmistel juhtudel:

- Tüübipädevused, mis on lisatud loale vastavalt nõuete täitmise vastuvõetavate suuniste „Tüübipädevuste loetelu“ I liites määratletud viisidele pärast tüübikoolitust ja eksamit, mis ei hõlmanud kõiki antud pädevuse alla kuuluvaid variante.
- Töö, mis on tehtud mudelil, mis on algse, tüübikoolitusel ja -eksamil kasutatud mudeliga võrreldes tehniliselt edasi arenenud.
- Baasteadmiste nõuete muutumine, mille korral enam ei nõuta olemasolevate lubade omanikel eksami uuesti sooritamist.
- Kliendi valitud spetsiifiline tehnika ja variandid, mida tüübikoolituses ja -eksamil ei käsitletud.
- Rühma/alarühma pädevused on lisatud vajaliku hulga ülesannete täitmise kogemuse põhjal või vajalikul hulgal õhusõidukitel läbitud tüübikoolituse või -eksami põhjal.

25. Lisaks teeb amet B2-kategooria lennundustehniliste töötajate kohta ettepaneku lisada võimalus, et 145. osa nõuetele vastav organisatsioon võiks anda B2-kategooria loa omanikule õiguse teha A-kategooria töid (66. osa punkti 66.A.20 lõike 2 punkti 3 alapunkt ii). Kuigi B2-kategooria loa saamiseks nõutavad baasteadmised ei kattu täielikult A-kategooria loa saamiseks nõutavate baasteadmistega, ja amet on selgelt rõhutanud, et B2-kategooria luba ei hõlma automaatselt ühtegi A-kategooria alamkategooriat, leiab amet, et on mõistlik suurendada õigusi järgnevate kompenseerivate meetmetega:

- A-kategooria õigus kehtib ainult neile õhusõiduki tüüpidele, mis on juba B2-kategooriaga hõlmatud;
- iga õhusõiduki tüübi puhul tuleb luba väljastava 145. osa nõuetele vastava organisatsiooni juures läbida asjakohane ülesannete koolitus;
- luba väljastava 145. osa nõuetele vastava organisatsiooni juures tuleb läbida dokumenteeritud 6-kuuline praktika. Saadud praktiline kogemus peab hõlmama väljastatava loa kogu kehtivusala;
- nii töökoolitusele kui praktikale järgneb asjakohane eksam/hindamine.

26. 66. osa I liidet on muudetud, et:

- Hõlmata uut tehnoloogiat, nagu „integreeritud modulaaravioonika (ATA42), „salongisüsteemid (ATA44) ja „infosüsteemid (ATA46)“,
- Laiendada mooduleid 13 ja 14, et need hõlmaksid 66. osa punkti 66.A.20 lõike a punkti 3 alapunktis i sisalduvaid B2-kategooria loa õigusi.

I liite sisu laiendamisega ei kaasne muudatust 147. osas sätestatud baaskoolituses nõutavate koolitustundide osas järgmistel põhjustel:

- B1-kategooria õppekavas tehtud muudatused (uus tehnoloogia) on terve koolituse kestusega võrreldes tühised.
- B2-kategooria õiguste suurendamiseks tehtud muudatused, kuigi need on oluliselt suuremad, tasakaalustatakse sellega, et vähendatakse tundide arvu, mida amet kavatses nõuda, olles kinnitanud, et praegune B2-kategooria koolitus peab olema B1-kategooria koolitusest lühem. Nimetatud tundide arvu vähendamine on õppekava sisu (moodulid, alammodulid ja punktid) ning iga üksiku punkti jaoks ettenähtud koolitustaseme üksikasjaliku analüüsi tulemus. Selle tulemusena jääb B2-kategooria baaskoolituse kestuseks 2400 tundi.

27. 66. osa II liidet on muudetud järgmiselt:

- Küsimuste arvu on muudetud nii, et see oleks kooskõlas I liites esitatud muudatustega.

- Küsimuste arv igas moodulis jaguneb neljaga, nii on võimalik saada 75% tulemus. See lahendab praeguse probleemi, kus mõnedel juhtudel on vaja eksami läbimiseks saada tulemus, mis ületab 75%.
28. 66. osa III liidet on muudetud nii, et see oleks kooskõlas I liitesse tehtud muudatustega.
29. 145. osa punkti 145.A.30 alapunkti g on lisatud sõna „vajadusel“, et pädev asutus võiks kiita heaks organisatsiooni, kus on ainult B1- või B2-kategooriat omavad lennundustehnilised töötajad, kui töö seda selgelt õigustab.

Nõuete täitmise vastuvõetavate viiside osasse 145.A.30 lisatakse alapunkt g, milles selgitatakse, et see on võimalik üksnes juhul, kui kõnealuse töö jaoks, nagu see on määratletud hooldusorganisatsiooni käsiraamatus, ei ole vaja mõlema, B1- ja B2-kategooria pädevusega hooldustehnilisi töötajaid. Erilist tähelepanu tuleb pöörata sellele, et planeeritud ja mitteplaneeritud liinihooldustööd (defektide kõrvaldamine) oleksid selgelt piiritletud, nii et need hõlmaksid ainult hooldustehnilise töötaja kategooriaga lubatud töid.

30. Amet on ka lisanud määruse (EP) nr 2042/2003 artikli 7 lõike 9 punktidesse b ja c sätteid, et tagada piisav üleminekuajad 147. osa nõuetele vastavatele organisatsioonidele, mis pakuvad baaskoolituskursusi ja viivad läbi eksameid, ning pädevatele asutustele, mis viivad läbi baaseksameid.

b) Ülesandega 66.009 seotud muudatused: Tüübi- ja rühmapädevused

31. Seoses otsustamisega, millal on õhusõiduki mudeli/variandi jaoks vaja eraldi tüübipädevust või kas saab kohaldada olemasolevat tüübipädevust, vaadatakse praegu ülesande 21.039 raames läbi käitamissobilikkuse andmeid. See ülesanne näeb teiste muudatuste hulgas ette tüübiloa ja täiendava tüübiloa omanike kohustust määrata kindlaks hooldustehniliste töötajate tüübipädevuse koolituse minimaalne õppekava.
32. Seoses kriteeriumitega, mille alusel otsustatakse, kas õhusõiduk on hooldustööde seisukohast keerukas ja vajab seega konkreetsel tüübikoolitusel põhinevat konkreetset tüübipädevust, on amet rühmitanud õhusõidukid 1. rühma, mis on uue punkti 66.A.42 kohaselt määratletud järgmiselt:

1. rühm: "Kõik keerukad mootoriga õhusõidukid ja sellised lihtsa konstruktsiooniga õhusõidukid, mille korral on nõutav õhusõiduki tüübipädevus. Lihtsa konstruktsiooniga, mootoriga õhusõiduki korral on vajalik õhusõiduki tüübipädevus, kui amet on selle määratlenud".

Selles määratluses on kasutatud mõistet „keerukas mootoriga õhusõiduk“, mis on määratletud algmääruses.

Amet liigitab lihtsa konstruktsiooniga, mootoriga õhusõiduki 1. rühma järgmistel alustel:

- kui hooldustööde tegemiseks on vajalik erikoolitus (kui üks tööetappidest ei ole 66. osa I liite baaskoolituskavas piisavalt käsitletud leidnud),
- kui õhusõiduki suurim sertifitseeritud käitamiskõrgus ületab FL 290,
- kui õhusõiduk on mitme mootoriga helikopter,
- kui õhusõiduk on varustatud elektroonilise lennujuhtimissüsteemiga.

Need on lihtsad kriteeriumid ja on lihtne tuvastada, kas õhusõiduk kuulub 1. rühma või mitte.

33. Mis puudutab õhusõidukite rühmitamist, siis need 13 hooldustööde tüübipädevuste rühma, mis on praegu loetletud 66. osa nõuete täitmise vastuvõetavate viiside I liites ja mida siin nimetatakse tüübipädevuste loeteluks, asendatakse 3 rühmaga (66. osa uus punkt 66.A.42):
- 1. rühm: kõik keerukad mootoriga õhusõidukid ja need lihtsa konstruktsiooniga, mootoriga õhusõidukid, mille korral on nõutav ameti poolt määratletud õhusõiduki tüübipädevus.
 - 2. rühm: muud kui 1. rühma õhusõidukid, mis kuuluvad järgmistesse alarühmadesse:
 - alarühm 2a: ühe turbopropeller mootoriga lennukid
 - alarühm 2b: ühe turbiin mootoriga helikopterid
 - alarühm 2c: ühe kolbmootoriga helikopterid
 - 3. rühm: kolbmootoriga lennukid, mis ei kuulu 1. rühma.
34. Lähtudes 66. osa punktis 66.A.42 määratletud rühmadest ja alarühmadest, on amet lisanud 66. osasse punkti 66.A.45 erinevad loa andmise võimalused koos vastavate koolituse/eksami/kogemuste nõuetega. Allolevaga samalaadne tabel lisatakse suunistesse (suunised 66.A.45), mis annab ülevaate kõigist võimalustest ja nõuetest:

Õhusõiduki pädevusnõuded			
	B1-kategooria luba	B2-kategooria luba	C-kategooria luba
1. rühm Keerukad mootoriga õhusõidukid + muud ameti poolt määratletud õhusõidukid	Konkreetsed TÜÜBI PÄDEVUS <i>Tüübipädevus:</i> - Teooria + eksam - Praktika + hindamine <i>Koolitus töökohal (loa alamkategooria esimese õhusõiduki kohta)</i>	Konkreetsed TÜÜBI PÄDEVUS <i>Tüübipädevus:</i> - Teooria + eksam - Praktika + hindamine <i>Koolitus töökohal (loa alamkategooria esimese õhusõiduki kohta)</i>	Konkreetsed TÜÜBI PÄDEVUS <i>Tüübipädevus:</i> - Teooria + eksam
2. rühm: (välja arvatud 1. rühma kuuluvad) Alarühmad: 2a: ühe turbo-propeller-mootoriga lennukid 2b: ühe turbiin-mootoriga helikopterid 2c: ühe kolb-	(B1.1-, B1.3-, B1.4-kategooria loa omanikud) Konkreetsed TÜÜBI PÄDEVUS <i>(tüübikoolitus + koolitus töökohal) või (tüübieksam + praktilised kogemused)</i> või Tootja ALARÜHMA PÄDEVUS <i>(tüübikoolitus + koolitus töökohal) või (tüübieksam + praktika) vähemalt kahe antud tootja alarühmale iseloomuliku õhusõidukiga</i> või Täielik ALARÜHMA PÄDEVUS <i>(tüübikoolitus + koolitus töökohal) või (tüübieksam + praktika) vähemalt kolme antud</i>	Konkreetsed TÜÜBI PÄDEVUS <i>(tüübikoolitus + koolitus töökohal) või (tüübieksam + praktilised kogemused)</i> või Tootja ALARÜHMA PÄDEVUS <i>(nõuetekohase kogemuse esitamisel)</i> või Täielik alarühma PÄDEVUS <i>(nõuetekohase</i>	Konkreetsed TÜÜBI PÄDEVUS <i>(tüübikoolitus) või (tüübieksam)</i> või Tootja ALARÜHMA PÄDEVUS <i>(tüübikoolitus või tüübieksam) vähemalt kahe antud tootja alarühmale iseloomuliku õhusõidukiga</i> või Täielik ALARÜHMA PÄDEVUS <i>(tüübikoolitus või</i>

mootoriga helikopterid	<i>alarühma kuuluva eri tootjate õhusõidukitega</i>	<i>kogemuse esitamisel)</i>	<i>tüübieksam) vähemalt kolme antud alarühma kuuluva eri tootjate õhusõidukiga</i>
3. rühm kolbmootoriga lennukid (väljaarvatud need, mis kuuluvad 1. rühma)	(B1.2-kategooria loa omanikud) Konkreetses TÜÜBI PÄDEVUS (tüübikoolitus + koolitus töökohal) või (tüübieksam + praktilised kogemused) või Täielik 3. rühma pädevus (nõuetekohase kogemuse tõendamise alusel) Piirangud: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Survestatud lennukid ▪ Konstruktsioonid (metall / komposiit / puit / metalltorud ja kangas) <i>(Piirangud kõrvaldatakse lähtuvalt nõuetekohasest kogemusest)</i>	Konkreetses TÜÜBI PÄDEVUS (tüübikoolitus + koolitus töökohal) või (tüübieksam + praktilised kogemused) või Täielik 3. rühma pädevus (nõuetekohase kogemuse tõendamise alusel)	Konkreetses TÜÜBI PÄDEVUS (tüübikoolitus) või (tüübieksam) või Täielik 3. rühma pädevus (nõuetekohase kogemuse tõendamise alusel)

35. On oluline märkida, et mõnede õhusõidukirühmade ja lubade jaoks on võimalik saada rühma/alarühma pädevus nõuetekohase kogemuse alusel, ilma et oleks vajadust tüübikoolituse või tüübieksami järele. See kehtib järgmistel juhtudel:

- 3. rühma õhusõidukite korral kõigi lubade suhtes (B1.2-, B2- ja C-kategooria).
- 2. rühma õhusõidukite korral B2-kategooria lubade suhtes.

Põhjus, miks B2-kategooria loale on võimalik kogemuste põhjal lisada 2. rühma õhusõidukite alarühma pädevus vajaduseta läbida tüübikoolitus või sooritada tüübieksam teatud hulga vastavate õhusõidukite kohta, on see, et eri õhusõidukitüüpides kasutatav avioonikatehnika kipub olema ühesugune.

B1- ja C-kategooria lubade korral on konstruktsiooni ja mehaaniliste süsteemide tehnoloogia hoopis mitmekesisem. Seetõttu ei saa B1- ja C-kategooria lubadele lisada 2. rühma õhusõidukite alarühma pädevust kogemuse alusel. Kuigi B1.2-kategooria loale saab kogemuse alusel lisada täieliku 3. rühma pädevuse, kehtivad pädevusele järgmised piirangud, kui asjaomane isik ei suuda tõestada nõuetekohast kogemust:

- Survestatud õhusõiduk.
- Puitkonstruktsiooniga õhusõiduk.
- Kangaga kaetud metalltorukonstruktsiooniga õhusõiduk.
- Metallkonstruktsiooniga õhusõiduk.
- Komposiitkonstruktsiooniga õhusõiduk.

Siinkohal on oluline märkida, et muudatusettepaneku teates 2007-07 oli piirangute arv suurem ja see sisaldas ka järgmisi piiranguid:

B1.2- ja C-kategooria lubade korral:

- Sissetõmmatav telik.
- Reguleeritav propeller.

- Turbolaaduriga mootor.
- Täisautomaatne digitaalne mootorijuhtimine (FADEC).

B2-kategooria loa korral:

- helikopteri autopiloodid
- lennuki autopiloodid
- Elektrooniliste lennuinstrumentide süsteem (EFIS)
- Täisautomaatne digitaalne mootorijuhtimine (FADEC)

Need lisapiirangud siiski kõrvaldati lõplikust ettepanekust läbivaatusrühmaga kooskõlastatult vastavalt muudatusettepaneku teatele 2008-03, kus samalaadsed piirangud olid kehtestatud B3- ja L-kategooria lubadele.

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 tekitada pädevatele asutustele ja lubade omanikele märkimisväärse töökoormuse.
- Sellele vaatamata peavad loa omanikul olema kõik alusteadmised ja nõutud kogemused.

Lisaks on tasakaalustava meetmena lisatud 66. osa punkti 66.A.20 lõikesse b sätte, et rõhutada, et lennundustehniline töötaja saab neid õigusi kasutada vaid juhul, kui ta on pädev kindlat õhusõidukit hooldama. See suurendab hooldusorganisatsiooni või sõltumatute lennundustehniliste töötajate senist vastutust, et tagada sellise pädevuse olemasolu enne õhusõidukile loa andmist.

36. Loale kehtestatud piirangud:

- tähendavad teatud õiguste puudumist;
- kehtivad kogu õhusõiduki suhtes. Õhusõiduki kohta ei saa välja anda ühtegi hooldustõendit, välja arvatud omanik-piloodi tehtavad hooldustööd.
- Piirangud saab kõrvaldada:
 1. nõuetekohase kogemuse tõendamisega (on üksikasjalikult selgitatud nõuete täitmise vastuvõetavates viisides),
 2. nõuetekohase kogemuse tõendamisega või pärast pädeva asutuse poolt läbi viidud praktilise hindamise rahuldavat läbimist.

37. 66. osa punkti 66.B.125 on muudetud, nii et see sisaldab juhiseid pädevale asutusele, kuidas olemasolevaid 66. osa lubasid kohaldada uute pädevustega, mida on kirjeldatud 66. osa punktis 66.A.45. See kohaldamine pole siiski kohustuslik kuni olemasoleva 66. osa loa aegumiseni või kuni see luba vajab muutmist (vt määruse (EÜ) 2042/2003 artikli 7 lõike 9 punkt h). Lisaks ei pea 66. osa loale lisatud tüübipädevusi kohaldama ja need jäävad loale edasi.

c) Ülesandega 66.011 seotud muudatused: Tüübikoolitus

38. Tüübipädevuse koolitus ja koolitus töökohal

Tüübipädevuse koolitus koosneb alati:

- teoreetilisest osast ja eksamist;
- praktilisest osast ja hindamisest

Töökohal tehtavat koolitust ei loeta tüübipädevuse koolituse alla kuuluvaks. Töökohal läbiviidav koolitus on lisaks tüübipädevuse koolitusele ja on kohustuslik üksnes juhul, kui taotletakse õhusõiduki lennundustehnilise töötaja kategooria / alamkategooria loa esimest tüübipädevust, et mehaanik saaks lisaks tüübipädevuse koolituse praktilisele osale ka kogemusi.

Koolitus töökohal on programm, mida viiakse läbi päris hooldustööde keskkonnas ning selleks määratud juhendaja juhendamisel. Lisaks lõpeb töökohal läbiviidav koolitus hindamisega. Kõik need elemendid peavad olema tüübipädevust andvale pädevale asutusele vastuvõetavad.

Neil põhjustel on tüübipädevuse koolituse kirjeldus esitatud nüüd 66. osa punkti 66.A.45 lõikes k, erinevalt koolitusest töökohal, mille kirjeldus on 66. osa punkti 66.A.45 lõikes l.

39. Töökohal läbiviidavaks koolituseks sobivad õhusõidukitüübid

Töökohal koolituseks võib kasutada vaid neid õhusõiduki tüüpe, mille kohta pädevust taotletakse, ent mitte sama või teise alamkategooria õhusõidukeid. Põhjus on selles, et see on esimene õhusõidukitüüp antud alamkategoorias ja loa omanikul peab olema sellel õhusõidukil töötamise kogemus, et asjakohaseid tõendeid.

40. Tüübipädevuse koolitus ja hooldustõendite väljastamise õigused

Lennundustehniliste töötajate loale tüübipädevuse lisamine ei anna veel hooldustõendite väljastamise õigust. On ka teised nõuded, mida on kirjeldatud 66. osa punkti 66.A.20 lõikes b ja 145. osa punktis 145.A.35. Et asi oleks selgem, on lisatud 66. osa alapunkti 66.A.20 lõikesse b uus alapunkt 3 ja seetõttu esitatakse nii punktide 66.A.20(b)3 kui ka 145.A.35 (a) jaoks nõuete täitmise vastuvõetavad viisid.

41. Tüübipädevuse koolituse teoreetiline osa: minimaalne kestus

Et vältida liiga lühikesi tüübipädevuskoolitusi, millest on teatanud EASA standardiseerimismeeskonnad, on kehtestatud kompromissina tüübipädevuskoolituse teoreetilise osa minimaalne kestus. Ei olnud siiski võimalik soovitada sellist kestust, mis oleks täiel määral hõlmanud tehnoloogia, keerukuse ja massi suurt mitmekesisust. Seetõttu tuli piirduda muudatustega üldistes ja laiemates kategoorias.

Lisaks tiivikõhusõidukite kategooriale soovitatakse jagada lennukid suurima stardimassi põhjal kolme üldkategooriasse:

- suurim stardimass alla 5700 kg
- suurim stardimass 5700–30 000 kg
- suurim stardimass üle 30 000 kg

Lisaks pöörati erilist tähelepanu neile õhusõidukitüüpidele, mille suurim stardimass jääb alla 2 t (kergõhusõidukid): kolbmootoriga survestamata lennukite korral, mille suurim stardimass on alla 2000 kg, võib minimaalset kestus vähendada 50% võrra.

2. rühma kuuluvate helikopterite korral, mis on nüüd määratletud punktis 66.A.42, võib minimaalset kestust vähendada 30% võrra.

Kõik teoreetilise tüübipädevuskoolituse minimaalsed kestused põhinevad õhusõidukite üldkategoriatel ja minimaalsel standardvarustusel ning nende kehtestamisel on muu hulgas arvestatud järgmist:

- 147. osaga kooskõlas olevate olemasolevate tüübipädevuskoolituste kestus kõikjal Euroopas, mille on esitanud Euroopa õhusõidukite hoolduse koolituskomitee (EAMTC).
- 147. osaga kooskõlas olevate koolituste kestus, mille on esitanud ameti järelevalve all välismaised organisatsioonid.

42. Minimaalse kestuse paindlikkuse sätted – tüübipädevuskoolituse kestuse põhjendus

Tüübipädevuskoolituse sisu ja kestuse üle otsustamine peab põhinema üksikasjalikel koolitusvajaduste analüüsil.

66. osa III liite suunistes esitatakse koolitusvajaduste määratlemise metodoloogia.

Selleks, et ei ole võimalik hõlmata õhusõidukite, tehnoloogia jne kogu mitmekesisust, ja et on kohustuslik järgida 66. osa III liidet, milles sellist kestust soovitatakse, tuleb iga kõrvalekalde puhul lähtuda algmääruse artiklist 14.

Sellise ummikseisu vältimiseks on amet teinud ettepaneku kohaldada paindlikkusesätteid, mis:

- on lubatud üksnes erandjuhtudel;
- on pädeva asutuse poolt põhjendatud, aktsepteeritud ja arhiveeritud;
- põhinevad koolitusvajaduste analüüsil.

Koolituse kestus võib jääda alla soovitatud miinimumi, kui see on üksikasjalikult põhjendatud, või koolitus võib olla soovitatud miinimumist pikem, kui see on vajalik nõutavate punktide õpetamiseks ning täidab kõik koolitusvajadused ja õppe-eesmärgid.

Selles dokumendis esitatakse ka koolitustunni määratlus.

43. Koolitustundide maksimaalne arv päevas

Võttes arvesse koolituse tõhusust ja inimteureid, ei tohi teoreetilise koolituse tundide arv ületada päevas 6 tundi; erandjuhtudel võib pädev asutus lubada sellest kõrvalekaldumist, kui see on nõuetekohaselt põhjendatud. See maksimaalne tundide arv kehtib ka

- teoreetilise ja praktilise koolituse kombinatsiooni korral, kui need toimuvad samaaegselt;
- koolituse ja tavapärase igapäevaste hooldustööde kombinatsiooni korral (näiteks hooldusülesannete või töökohal koolitamise korral), kui need toimuvad samaaegselt.

44. Osavõtt (korduvad põhjuseta puudumised)

Minimaalne osalus on 90% teoreetilise koolituse tundidest. Selle kriteeriumi mittetäitmisel tõendit välja ei anta. Koolitusorganisatsioon võib anda lisakoolitust, et minimaalse osaluse nõue oleks täidetud.

45. Tüübipädevuskoolituse teoreetilise osa olemasoleva sisu ja taseme parandamine

66. osa III liites oleva tabelit (tüübikoolituse standard/teoreetilised elemendid) on uuendatud ja täiendatud, et see oleks vastavuses uute süsteemide, tehnoloogiaga jne, ning seda on kooskõlastatud spetsifikatsiooniga ATA104(Lennutranspordi Assotsiatsiooni spetsifikatsioon). Lisaks on tabeli iga punkti loetud eksami tarbeks eraldi peatükiks.

Kooskõlastamine oli ette nähtud eeskirjade kehtestamise ülesandega 66.006, kus on uuesti läbi vaadatud B1- ja B2-kategooria loa omanike õigused.

Mootori käitamist maapinnal ei loeta tüübipädevuse koolituse osaks.

46. Tüübipädevuse koolituse praktiline osa (sisu)

Praktiline koolitus koosneb nüüd kindlastest punktidest, mis on esitatud 66. osa III liites sisalduvas praktiliste tööde loetelus.

Ülesanded peavad vastama õhusõiduki tüübile nii oma keerukuse kui ka ülesande täitmiseks vajalike tehniliste oskuste poolest. Kui mõned ülesanded võivad olla suhteliselt lihtsad, tuleb vastavalt õhusõiduki tüübile kaasata ka teisi, keerukamaid ülesandeid.

Tabel sisaldab järgmisi ülesandekategooriaid:

- LOC: asukoht
- FOT: talitluskatse / välikatse
- SGH: hooldus ja maapealne käitlus
- R/I: eemaldamine/paigaldamine
- MEL: minimaalvarustuse loetelu
- TS: tõrkeotsing

Nõuete täitmise vastuvõetavates viisides on käsitletud järgmisi aspekte:

- hindamise läbiviimine ja praktilise koolituse hindaja roll tüübipädevuse praktilisel koolitusel,
- praktiliste osade nõude järgimine, mis on kajastatud kas üksikasjalikus õppekavas või praktilistel töölehtedel/päevikus (tüübipädevuse lisamiseks loale tuleb esitada dokumenteeritud tõend);
- praktilise koolituse sooritamise dokumenteeritud tõendite säilitamine.

47. Tüübipädevuskoolituse praktiline osa (kestus)

Kuigi tüübipädevuskoolituse praktiline osa on orienteeritud sisule (66. osa III liite tabel), olenemata ülesannete sooritamiseks kuluvale ajale, peab lennukite korral, mille suurim stardimass on üle 30 000 kg, praktiline osa kestma vähemalt 2 nädalat (10 tööpäeva), kui pädev asutus ei ole esitanud asjakohast teistsuguse kestuse põhjendust. Seda käsitletakse nõuete täitmise vastuvõetavates viisides.

48. Koolitus töökohal

Nagu eespool selgitatud, peab koolitusel osaleja esimese tüübipädevuse puhul antud loa (alam)kategoorias läbima koolituse töökohal või tegelikult hooldustööde

keskkonnas. Töökohal läbitava koolituse käigus täidetavad ülesanded peavad olema selle õhusõiduki ja süsteemide suhtes tüüpilised nii keerukuselt kui ka nende ülesannete täitmiseks vajalike tehniliste teadmiste poolest.

Amet annab välja asjakohased nõuete täitmise vastuvõetavad viisid, selgitamaks sõna „tüüpilised“ tähendust. Seda tehakse 66. osa II liites, mida samuti kohaldatakse õhusõidukitele, mille korral on tüübipädevuskoolitus vajalik.

Töökohal läbiviidav koolitus kajastatakse töölehtedel/päevikutes, mille koolitusel osalejad peavad esitama.

Lisaks peab selleks määratud hindaja esitav aruanne kinnitama, et koolitusel osaleja läbitud koolitus töökohal vastas nõuetele. Hindaja tugineb hindamisel dokumentidele, mille ta ise või töökohal läbiviidava iga koolitusülesande jaoks määratud juhendaja(d) on iga päev allkirjastanud. Hindaja ja juhendaja(te) roll ja kvalifikatsioon esitatakse täpsemalt nõuete täitmise vastuvõetavates viisides.

49. Pädevate riiklike asutuste kohustused seoses tüübipädevuse andmisega

66. osa punkti 66.B.115 on muudetud, et paremini määratleda pädeva asutuse kohustusi tüübipädevuse andmisel.

Muu hulgas on rõhutatud, et teise või järgmise tüübipädevuse andmisel samas loakategoorias või alamkategoorias, mille annab tõendi välja 147. osa nõuetele vastav organisatsioon, piisab tüübipädevuse andmiseks täielikust tüübipädevusest. See punkt on lisatud juurde pädevuste vähesest tunnustamisest liikmesriikide vahel, mille puhul automaatset lubade heakskiitmist ei täheldatud.

Kui tüübikoolitus toimub korraga mitmes eri organisatsioonis (147 osa ja/või heakskiidetud hooldusorganisatsioonid või luba vahetuks tegutsemiseks) peab ametiasutus veenduma, et eri etapid toimuvad nõuetekohaselt.

50. Eksam – täiendavad pisimuudatused, mis aitavad kohaldada üldisi muudatusi

On arutatud mõningaid täiendusi:

- Tüübipädevuse eksamiküsimuste pikkus on küsimuste esitamise standardiseerimise eesmärgil muudetud 75-120 sekundilt 90 sekundile kõigi tasemete puhul.
- Muudatused küsimuste arvu osas peatüki kohta
 - et lihtsustada praegu kehtivat süsteemi ja
 - viia see vastavusse koolitusel antud teema peale kulutatud ajaga
- Eksamiküsimused peavad tasemelt olema vastavuses koolitustasemega.

Eksamil ei ole enam minimaalset küsimuste arvu peatüki kohta nagu soovitati varem, sest mõned sidusrühmad leidsid, et pole mingit vajadust, et iga peatüki kohta oleks süstemaatiliselt üks küsimus, kui asja tuum on väga lihtne: seetõttu peab olema küsimusi vähemalt üks küsimus koolitustunni kohta ja küsimuste arv peab vastama:

- selle peatüki ja taseme õpetamiseks kulutatud tegelikele koolitustundidele;
- koolitusvajaduste analüüsis selgunud õppe-eesmärkidele.

Lisaks on eksami läbimiseks vajalik minimaalne hinne 75%. See tähendab, et kui tüübikoolituse eksam jaguneb mitmeks eksamiks, peab iga eksami hinne olema selle läbimiseks vähemalt 75%. Selleks, et oleks võimalik saada täpselt 75%, peab eksamiküsimuste arv jaguma neljaga.

Koolitust korraldav organisatsioon teeb vastavalt eeskirjale ettepaneku küsimuste ja taseme jaotuseks. Liikmesriigi pädev asutus hindab kursust heaks kiites küsimuste arvu ja taset, eriti kui antud konkreetsele peatükile kuluv koolituse kestus on alla tunni.

51. Erinevuste koolitus

Erinevuste koolitusena määratletakse nüüd koolitust, mis on vajalik selleks, et omandada ameti poolt määratud sama tootja kahe eri tüüpi õhusõiduki vahelised erinevused.

Erinevuste koolitus tuleb iga kord uuesti määratleda, võttes arvesse III liidet tüübipädevuse koolituse nii teoreetiliste kui ka praktiliste elementide osas.

Tüübipädevus lisatakse loale alles pärast erinevuste koolitust, kui loataotleja vastab ühele järgmistest tingimustest:

- loal on juba olemas selle õhusõiduki tüübipädevus, mille erinevused on käsitlemisel, või
- ta on läbinud selle õhusõiduki tüübikoolituse, mis on erinevuste koolituse aluseks.

Need sätted, mis olid varem puudu, on nüüd kirjeldatud punkti 66.A.45 lõikes k tüübipädevuse nõuete hulgas.

52. Õhusõiduki tüübikoolituse vahetu heakskiitmise protseduur

Kuigi 147. osa juba sisaldab nõudeid, mis on kohustuslikud 147. osale vastavatele organisatsioonidele tüübikoolituste väljatöötamiseks, ei kehti need nõuded koolituste puhul, mis on vahetult pädeva asutuse poolt heakskiidu saanud. Seetõttu on lisatud 66. osale uus punkt 66.B.130, milles nähakse ette, et pädeval asutusel peavad olema kindlaksmääratud menetlused tagamaks, et vahetult heakskiidetud õhusõidukite tüübipädevuste kursused on vastavuses 66. osa III liitega.

Amet annab välja täiendavad nõuete täitmise vastuvõetavad viisid.

53. Üleminekusätted

Eespool selgitatu põhjal tuleb kõik olemasolevad tüübipädevuste koolitused (sisu, eksam ja vajadusel kestus) läbi vaadata tagamaks, et need vastavad uutele nõuetele. Et üleminek oleks ladus, soovib amet lükata täitmine edasi 15 kuu võrra pärast käesoleva muudatusmääruse jõustumist. Selle tähtaja järel peavad koolitused täielikult vastama käesoleva muudatusmääruse nõuetele, välja arvatud see, et koolitusvajaduste analüüsi ei nõuta nende koolituste puhul, mis on kinnitatud enne seda tähtaega, juhul kui nende kestus juba ületab 66. osa III liites kirjeldatud miinimumkestuse.

Kõigi uute kursuste puhul, mis on välja töötatud pärast seda 15-kuulist tähtaega, on vajalik koolitusvajaduste analüüs ja õppe-eesmärgid.

147. osas on lubatud hooldustööde koolitusorganisatsioonidel, mis taotleavad uute tüübipädevuskoolituste kinnitamist, mitte rakendada käesolevat määrust kuni selle jõustumisest on möödunud 15 kuud. Käesoleva määruse valitud punktide osaline rakendamine ei ole lubatud.

Tüübipädevuskoolitustest, mis on kinnitatud vastavalt nõuetele, mis kehtivad enne käesoleva määruse jõustumist, saab teatada ainult kuni 15 kuud pärast käesoleva määruse jõustumist. Nende tüübikoolituste tõendid, mis on välja antud

enne 15 kuu möödumist käesoleva määruse jõustumisest, loetakse väljastatuks kooskõlas käesoleva määrusega, mis tähendab, et koolitust ei pea kordama.

Esialgse 147. osa kohase hooldustööde koolitusorganisatsiooni heakskiitu taotlevate isikute puhul, kes on juba alustanud loa taotlemist käesoleva määruse jõustumise ajaks, kehtivad nõuded, mis on jõus enne käesoleva määruse jõustumist.

IV. Regulatiivse mõju hindamine

54. Täielik regulatiivse mõju hindamine sisaldub muudatusettepaneku teates 2007-07.

Köln, 15. detsember 2009

Tegevdirektor
P. GOUDOU

LISA: märkused vastusdokumendi 2007-07 kohta**Märkused seoses ülesandega 66.006, „B1- ja B2-kategooria lubadega kaasnevad õigused“:**

(1) MONARCH esitas järgmised märkused:

- Soovitakse teada, miks koolitusnõudeid sisaldavad tabelid 66. osas ei vasta Lennutranspordiassotsiatsiooni spetsifikatsioonile 104 (ATA104).

Amet märgib, et tüübikoolituse ja töökohal toimuva väljaõppe (66. osa III liide) puhul on spetsifikatsiooni ATA104 järgitud mõistlikul määral. Kuid alusteadmiste (66. osa I liide) puhul ei ole seda tehtud, et säilitada I liite praegune ülesehitus;

- Mainitakse, et ameti ettepanek võimaldab B2-kategooria loaga hõlmata ka A-kategooria loa, samal ajal kui B2-kategooria õppekava ei hõlma täielikult A-kategooria õppekava.

Amet märgib siinkohal, et B2-kategooria luba ei sisalda A-alamkategoriasid (vt punkti 66.A.20 lõike a alapunkti 3). Punkti 66.A.20 lõike a punkti 3 alapunkti ii on lisatud B2-kategooria loast tulenev õigus teatavate kompenseerivate meetmete korral;

- Ei nõustuta kohustusega korrata kuuekuulist kogemust, et säilitada punkti 66.A.20 lõike a punkti 3 alapunktis ii kirjeldatud õigused, kui B2-kategooria loa omaniku tööandja vahetub. Sama märkus on laekunud ka Madalmaade tsiviillennundusametilt.

Ameti seisukoht on, et see on hädavajalik, kuivõrd tegu on ühe meetmega, et tasakaalustada A-kategooria alusteadmiste ebatäielikkust. Nõude eesmärk on tagada, et loa omanikul on kuus kuud kogemust konkreetsete ülesannete alal, mida ta uue tööandja juures hakkab täitma ning mis võivad erineda eelmise tööandja ülesannetest.

(2) Üks eraisik esitas järgmised märkused:

- nõue laiendada punkti 66.A.20 lõike a punkti 3 alapunktis ii sisalduvat õigust alajaos F osutatud hooldusorganisatsioonidele.

Ameti seisukoht on, et õigus kehtib vaid 145. osa organisatsioonide puhul, nagu ka punkti 66.A.20 lõike a punktis 1 sisalduv õigus A-kategooria lennundustehniliste töötajate puhul. Alajaos F osutatud hooldusorganisatsioonidel ei ole õigust kasutada A-kategooria loa lennundustehnilisi töötajaid järgmistel põhjustel:

- jao M alajagu F ei sisalda liini- ega baashoolduse mõistet;
 - jao M alajagu F ei sisalda liinihoolduskoha mõistet;
 - alajao F hooldusorganisatsioonid ei pea kvaliteedi tagamise korra kohaselt seda liiki kvalifikatsiooni või volitusi kontrollima.
- soovitus viia B1-kategooria alt B2-kategooria alla nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti 66.A.20 lõikes a sisalduv õigus, mis võimaldab korraldada Pitot' rõhku kasutavate komponentide kontrolli, kuivõrd lennuandmete EFIS-süsteemidega ühendatud transponderite ja autopiloodi kontrollimisel on vaja keerulisi katseid.

Amet nõustub märkusega ning nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti 66.A.20 lõiget a muudetakse järgmiselt:

„Instrumendid kuuluvad ametlikult B2-kategooria loa omanike õiguste hulka. Kuid elektromehaanilisi ja Pitot' rõhku kasutavaid komponente võivad kasutusse anda ka B1-kategooria loa omanikud”;

- märkus, et B2-kategooria loa omaniku õigusi on kitsendatud, kuivõrd kaasatud on punkti 66.A.20 lõike a punkti 3 alapunktis ii sisalduvad õigused teha „plaanijärgseid liinihooldustöid ja kõrvaldada lihtsamaid defekte”.

Amet märgib, et õigusi ei ole kitsendatud, vaid täiendatud. Loa omanikule jäävad kõik varasemad B2-kategooria õigused ning lisaks omandab ta oma õiguste hulka mittekuuluvate ülesannete puhul õiguse teha „plaanijärgseid liinihooldustöid ja kõrvaldada lihtsamaid defekte”.

- (3) THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING märkis, et uus punkti 66.A.20 punkti a alapunkti 3 alapunktis i kirjeldatud õigus, mille B2-kategooria loa omanikud saavad ja mis võimaldab neil teha jõuseadmeid ja mehaanilisi süsteeme hõlmavaid elektri- ja avioonikatöid, piirdub ülesannetega, mis nõuavad lihtsaid kasutuskõlblikkuse katseid. Samuti märgib kõnealune organisatsioon, et see tähendab, et kui nõutav katse ei ole lihtne, ei saa ei B2-kategooria loa omanik ega B1-kategooria loa omanik seda ülesannet täita, sest B1-kategooria loa omanik saab avioonikatöid teha vaid siis, kui katse on lihtne.

Amet selgitab, et B1-kategooria loa omanik võib neid ülesandeid täita. Juhitakse tähelepanu sellele, et need on „elektri- ja avioonikatöid, mis hõlmavad jõuseadmeid ja mehaanilisi süsteeme”. B1-kategooria loa omaniku õigused hõlmavad jõuseadmete ja mehaaniliste süsteemide töid, olenemata töö konkreetsest laadist. B1-kategooria loa omanikele kehtestatud piirang mõjutab avioonikasüsteemide kasutuselevõttu, kui ülesanne ei ole lihtne, ent õigus puudutab jõuseadmeid ja mehaanilisi süsteeme.

- (4) Üks eraisik nõudis, et 66. osa I liite moodulis 13 asendataks B2-kategooria loa omaniku lennujuhtimisseadmete koolituse tase 1 tasemega 2, et see oleks kooskõlas tüübikoolituse teoreetilise õpetuse puhul nõutava tasemega.

Amet on märkusega nõustunud ja asendanud selle tasemega 2.

- (5) Üks eraisik tegi ettepaneku lisada moodulisse 11.11 „Hüdraulikaseadmed” jaotis „Filtrid” ja moodulisse 11.13 „Telik” jaotis „Maapinna seire õhust”.

Amet on märkusega nõustunud ning muutnud 66. osa I liites moodulit 11A (alamooduleid 11.11 ja 11.13), moodulit 11B (alamooduleid 11.11 ja 11.13), moodulit 12 (alamooduleid 12.12 ja 12.14) ning moodulit 13 (alamooduleid 13.14 ja 13.16).

- (6) TYROLEAN AIRWAYS nõudis, et punkti 66.A.20 lõike a alapunkti 3 alapunktis i asendataks sõna ... avioonika „varuosad” ... sõnaga ... avioonika „seadmed”. Madalmaade tsiviillennundusamet pakkus sõna „ülesanded”.

Selgitamaks, et täiendav õigus on seotud ülesannete laadiga, on amet eelistanud lõike järgmiselt ümber sõnastada:

„elektri- ja avioonikaülesanded, mis hõlmavad jõuseadmeid ja mehaanilisi süsteeme, mille kasutuskõlblikkuse väljaselgitamiseks tuleb teha lihtsaid katseid”.

- (7) Üks eraisik nõudis „lihtsa katse” määratlusest etappide arvu piirangu kõrvaldamist nõuete täitmise vastvõetavate viiside punkti 66.A.20 lõikes a. Sama inimene

nõudis ka selgitust, kas katset, mille tulemus hõlmab antud hälbe piirides näitaja tuvastamist, loetakse keeruliseks.

Ameti seisukoht on, et katse pikkus on enamikul juhtudel seotud selle keerukusega. Nendel konkreetsetel juhtudel, mille puhul pikem katse on selgelt lihtne, võib selles kokku leppida pädeva asutusega, kuivõrd tegu on nõuete täitmise vastuvõetavate viisidega ja vastuvõetavaid viise võib välja pakkuda kas pädev asutus või organisatsioon.

Teise küsimuse puhul ei välista asjaolu, et katse hõlmab antud hälbe piirides näitaja tuvastamist, katse lihtsust senikaua, kui hälve on sätestatud tehnilistes normdokumentides ja mitte loa omaniku poolt. Seda selgitatakse täpsemalt nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti 66.A.20 lõikes a.

- (8) Rootsi tsiviillennundusamet on vastu ameti poolt punkti 66.A.20 lõike a punkti 3 alapunktis ii kavandatud õigusele, mis võimaldab B2-kategooria loa omanikel kasutada õigust teha „plaanijärgseid liinihooldustöid ja kõrvaldada lihtsamaid defekte“. Nad väidavad, et B2-kategooria loal ei ole erinevalt A-kategooria loast alamkategooriaid. Lisaks usuvad nad, et see tähendab sama, kui jätta A-kategooria luba kõrvale ja anda selle loaga kaasnevad kõik õigused loa väljastanud hooldusorganisatsiooni äranägemisel ükskõik kellele, kellel on 66. osa luba.

Amet märgib, et B2-kategooria loa omanike uued õigused on piiratumad ja neid antakse rangemate nõudmiste alusel kui need, mis kehtivad A-kategooria loa puhul. Selle tulemusena ei ole plaanis A-kategooria luba kõrvale jätta.

Pealegi on amet teadlik, et B2-kategooria loal ei ole alamkategooriaid. See on üks põhjusi, miks piirata B2-kategooria loa olemasolevaid õhusõidukite tüüpidega seotud õigusi. Seda toetavad täiendavad kompenseerivad meetmed, mis tagavad, et B2-kategooria loa omanikul on alusteadmiste esialgsete puuduste tasakaalustamiseks vajalikud teadmised ja kogemused.

Pealegi on 66. osa I liite moodulis 13 sisalduvat teavet muudetud, et hõlmata mehaanilised süsteemid.

- (9) Rootsi tsiviillennundusamet nõudis selgitust selle kohta, mida hõlmab punkti 66.A.45 lõikes b osutatud kuuekuuline kogemus (täielik tööhõive või ainult juhuslik hõivamine konkreetsete ülesannetega ettenähtud ajalises raamistikus).

Amet selgitab seda küsimust lähemalt nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti 66.A.45 lõikes b.

- (10) Madalmaade tsiviillennundusamet usub, et märkuste vastusdokumentidest 2008-03 ja 2007-07 tulenevad loa väljastamise süsteemid on väga keerulised, ning teeb ettepaneku alustada kogu loa väljastamise süsteemi ümberkorraldamist ja lihtsustamist.

Amet võtab märkuse teadmiseks.

- (11) Madalmaade tsiviillennundusamet märkis, et uut, B2-kategooria loa omanikele antud õigust täita avioonika- ja elektriülesandeid, mis hõlmavad jõuseadmeid ja mehaanilisi süsteeme, tuleks kohaldada ainult süsteemide puhul, mida hõlmab 3. taseme tüübikoolitus, ehkki nad märkisid samuti, et õiguste piiramine lihtsaid katseid nõudvate ülesannetega võib madalamat koolitustaset õigustada.

Amet märgib, et mõlemad, nii 66. osa I liidet kui ka II liidet on muudetud, et hõlmata õiguste suurendamine. 3. tase on olnud nõutav kõigi teemade puhul, millega B2-kategooria loa omanik on reeglina seotud, nagu „Näiturid ja hoiatussignalisatsioon“, „Juhtimine“ jms. Muud teemad, mis on rohkem seotud nende süsteemide ülesehituse ja füüsilise seadistusega, on jäetud 1. või 2. tasemele. Lisaks sellele juhtis Madalmaade tsiviillennundusamet tähelepanu, et õigused kehtivad ainult lihtsaid katseid nõudvate ülesannete puhul.

- (12) Madalmaade tsiviillennundusamet tegi ettepaneku punkti 66.A.45 lõiked a ja b ümber kirjutada, et need oleksid teineteisega sarnasemad.

Amet märgib, et punkte ei ole võimalik teineteisele sarnasemaks muuta, kuivõrd punkti 66.A.45 lõikele b lisati kompenseeriv meede, et anda B2-kategooria loa omanikele õigus teha „plaanijärgseid liinihooldustöid ja kõrvaldada lihtsamaid defekte“.

- (13) Madalmaade tsiviillennundusamet nõudis täpsemat selgitust, kas nende uute õiguste jaoks on vaja uusi eksameid. Eelkõige näiteks juhul, kui B1.1-kategooria loa omanik taotleb B1.2-kategooriat.

Amet on täiendavalt muutnud artikli 7.9 lõiget a järgmiselt:

*„Isikud, kellel on kehtiv teatud kategooria/alamkategooria luba, mis on väljastatud 66. osa alusel enne **(15 kuu möödumist jõustumiskuupäevast)**, saavad automaatselt selle kategooria/alamkategooria õigused, mida on kirjeldatud muudetud jaotise 66.A.20 punktis a. Loa laiendamisel uuele kategooriale/alamkategooriale loetakse neile uutele õigustele vastavate alusteadmiste nõuded täidetuks“.*

Seega kui isikul on juba enne eespool kindlaksmääratud kuupäeva B1.1-kategooria luba, säilitab kõnealune isik B1.1-kategooria loa õigused, ilma et tal oleks vaja teha eksam 66. osa I liitesse lisatud erinevuste kohta. Lisaks tunnistatakse neid erinevusi B1.1-kategooria loa laiendamiseks teistele kategooriatele/alamkategooriatele, isegi kui laiendamine toimub pärast eespool kindlaksmääratud kuupäeva.

- (14) Madalmaade tsiviillennundusamet märkis, et B2-kategooria loa omanik peaks saama A-kategooria täielikud õigused, selle asemel, et piirduda loale juba kehtestatud tüübipädevusega. Seda põhjendatakse asjaoluga, et B2-kategooria loa omanikel on puudulikud alusteadmised, mis ei ole seotud õhusõiduki tüübiga.

Amet ei nõustu ettepanekuga, sest kõnealune piirang on lisatud ühe kompenseeriva meetmena. Amet on seisukohal, et on tõenäolisem, et B2-kategooria loa omanik saab paremini aru mehaanilistest ülesannetest nende õhusõidukitüüpide puhul, mis on loale juba kehtestatud ning millega seoses ta on saanud tüübikoolitust ja tegeleb reeglina hooldusega.

- (15) Madalmaade tsiviillennundusamet nõudis, et A-kategooria lennundustehniliste töötajate õigused peaksid hõlmama vigade tuvastamist niivõrd, kuivõrd see kuulub nende lihtsate ülesannetega seotud õiguste hulka. Seda põhjendatakse asjaoluga, et kõikide defektide puhul on vaja enne nende kõrvaldamist teatavat vigade tuvastamist.

Amet ei nõustu sellega, et kõikide defektide puhul on vaja viga tuvastada. Näiteks:

- rataste väljavahetamine (kui rehvid on kulunud);

- rattapidurite väljavahetamine (kui pidurid on kulunud);
 - klaasipuhastite väljavahetamine (kui need ei puhasta korralikult);
 - staatiliste lahendite väljavahetamine (kui need on purunenud või kadunud).
- (16) Madalmaade lennundustehnikute ühendus (NVLT) esitas järgmised märkused ja küsimused:
- NVLT märkis, et EASA veebisaidil esitatud korduma kippuvad küsimused näitavad, et „A-kategooria lennundustehnilistel töötajatel lubatakse vigu tuvastada või defektide kõrvaldamist edasi lükata lennundustehniliste töötajate volituse ulatuses”, samal ajal kui CRD2007-07 kavandatav tekst osutab, et vigade tuvastamist ei tohiks lubada.
Amet märgib, et korduma kippuv küsimus nr 34 EASA veebisaidil käsitleb vaid „edasilükkamist” ja mitte „vigade tuvastamist”.
 - NVLT ei nõustunud dokumendis CRD2007-07 nende märkusele nr 311 antud vastusega. Küsitakse, miks amet vastas märkusele „TEADMISEKS VÕETUD”, ja nõutakse, et amet vastaks kõigile märkuses sisalduvatele küsimustele.
Amet vastas märkusele „TEADMISEKS VÕETUD,” sest märkus ei sisaldanud taotlust nõuete täitmise vastuvõetavate viiside või suuniste materjali muutmiseks.
Lisaks esitati märkuses vaid üks küsimus, millele amet vastas. Märkuse ülejäänud osasse olid kopeeritud EASA veebisaidilt võetud küsimused ja vastused.
 - NVLT märkis, et kui uus ettepanek ei võimalda vigade tuvastamist, siis kuidas saavad A-kategooria lennundustehnilised töötajad tuvastada rikke allikat minimaalvarustuses kirjeldatud artikli defekti kõrvaldamise edasilükkamisel.
Ameti seisukoht on, et A-kategooria lennundustehnilised töötajad ei tohiks edasi lükata defektide kõrvaldamist, mille puhul on vaja välja selgitada rikke allikas. Isik peaks edasi lükkama vaid nende minimaalvarustuse seadmete defektide kõrvaldamise, mida on võimalik edasi lükata ilma vigade tuvastamiseta, näiteks:
 - staatilise lahendi väljavahetamise edasilükkamine (kui need on purunenud või kadunud);
 - avariivarustuse väljavahetamise edasilükkamine (kui minimaalvarustus seda lubab).Sellegipoolest sisaldab nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti 145.A.30 lõige g väidet, et „vigade tuvastamist ei tohiks lubada,” mis tähendab, et pädev asutus või organisatsioonid võivad teha ettepanekuid teiste nõuete täitmise vastuvõetavate viiside kehtestamiseks senikaua, kui konkreetne ülesanne kuulub selgelt A-kategooria lennundustehniliste töötajate pädevusse.
 - NVLT nõudis selgitust A-kategooria lennundustehniliste töötajate kohta seoses ülesande edasilükkamise ja sellise ülesande täitmise vahelise erinevusega.
Ameti seisukoht on selge nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti 145.A.30 lõikes g:
 - lõike 2 artikli q puhul lubatakse defektide kõrvaldamist edasi lükata, mis tähendab, et kui viga ei ole vaja tuvastada, sisaldub ülesanne

minimaalvarustuses ja pädev asutus lubab minimaalvarustuse puhul lihtsat hooldust;

- sellise defekti kõrvaldamist võib edasi lükata senikaua, kui ülesanne sisaldub lõike 2 nimekirjas, mis hõlmab artiklit q. See artikkel lubab täita mis tahes muid ülesandeid, mida pädev asutus lubab lugeda lihtsaks ülesandeks.

See tähendab, et isegi kui pädev asutus nõustub, et defekti edasilükkamiseks vajalik hooldus on lihtne, võib, aga ei pruugi pädev asutus nõustuda, et sellise defekti kõrvaldamiseks vajalik hooldus on lihtne.

- NVLT küsis, kas B1-kategooria lennundustehnilised töötajad võivad edasi lükata avioonikasüsteemide/-komponentide defekte ja kas B2-kategooria lennundustehnilised töötajad võivad edasi lükata mehaaniliste süsteemide / komponentide defekte.

Ameti seisukoht on, et see ei ole võimalik.

- NVLT nõudis selgitust selle kohta, kas piloot võib edasi lükata minimaalvarustuse hooldust nõudvate seadmete defektide kõrvaldamist ja kas „vigade tuvastamist“ loetakse „hoolduseks“. Samuti nõudis NVLT selgitust, kas „lihtsat katset“ loetakse „vigade tuvastamise“ osaks.

Ameti seisukoht on, et kui minimaalvarustus nõuab minimaalvarustuses „hoolduseks“ loetavate toimingute tegemist, on vaja asjaomaste lennundustehniliste töötajate sekkumist. Amet märgib siinkohal, et nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti 145.A.30 lõike j punkt 4 lubab õhusõiduki kaptenile väljastada piiratud lennundustehnilise töötaja volituse.

Lisaks loetakse „vigade tuvastamist“ hoolduseks ja sellisena nõuab see kasutuselevõttu. Kuid seda ei kohaldata, kui selline tegevus on minimaalvarustuse osa ja tegevust ei ole minimaalvarustuse korral loetud hoolduseks. Õhusõiduki kapten võib edasi lükata mis tahes minimaalvarustuse seadme lubatud defekti kõrvaldamise senikaua, kui see ei hõlma minimaalvarustuse hoolduseks liigitatud tegevust.

„Lihtsa katse“ puhul on ameti seisukoht, et teatud juhtudel ei loeta seda „vea tuvastamise“ osaks, näiteks kui lihtne katse tehakse pärast liinihooldustöödel vahetatava mooduli (LRU – Line Replaceable Unit) väljavahetamist, et määrata selle kasutuskõlblikkus.

- NVLT märkis, et „liinihooldustööde“ määratlus nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti 66.A.20 lõige a sisaldab lauset „hooldus tehakse enne väljalendu tagamaks, et õhusõiduk on kavandatud lennuks valmis“. Nende arvates on see vastuoluline, kuivõrd määruse (EÜ) 2042/2003 artikli 2 punktis j sätestatud „lennueelne ülevaatus“ sisaldab samuti lauset „enne lendu tehtav ülevaatus, tagamaks et õhusõiduk on kavandatud lennuks valmis“. Pealegi ei loeta „lennueelset ülevaatus“ hoolduseks.

Ameti seisukoht on, et vastuolu ega ebakõla ei ole. Tagamaks, et „õhusõiduk on kavandatavaks lennuks valmis“, tuleb enne „lennueelset ülevaatus“ teha veel muid toiminguid. On vaja täita punkti M.A.201 lõike a ja punkti M.A.708 lõike b nõuded, mis hõlmavad muu hulgas kogu hooldusprogrammis nõutava hoolduse tegemist ja defektide kõrvaldamist.

„Lennueelne ülevaatus“ on viimane samm tagamaks, et „õhusõiduk on kavandatud lennuks valmis“ ning hõlmab ka tehnilise päeviku ja lennuettevõtja toimingute kontrolli tagamaks, et kõik eelmised etapid (sealhulgas hooldus) on läbitud.

Vastavalt EL-OPSi punktile 1.290 vastutab õhusõiduki kapten õhusõiduki seisundi heakskiitmise eest enne lendu. Seepärast on tehnilisse päevikusse lisatud ka lahter, kuhu õhusõiduki kapten teeb sissekande selle kohta, et „õhusõiduk on kavandatud lennuks valmis“.

Märkused seoses ülesandega 66.009 „Tüübi ja rühma pädevused“:

- (17) „HELICOPTERS ITALIA“ märkis, et vastavalt ameti ettepanekule saab 2. rühma õhusõidukitele kohaldatavale B2-kategooria loale kanda ainult konkreetse tüübi pädevused ja täieliku alamrühma pädevused. Tehakse ettepanek, et loale oleks võimalik kanda ka tootja alamrühma pädevused, kuna mõned B2-kategooria loa omanikud töötavad võib-olla üksnes teatud tootja õhusõidukil ja neil oleks keeruline tõendada täieliku alamrühma pädevusele vastavat kogemust.

Amet nõustus ettepanekuga ja muutis punkti 66.A.45 lõiget d. Sellega muutus punkti 66.A.45 eelmine lõige e tarbetuks. Punkti 66.A.45 lõiked nummerdati täielikult ümber. Suuniste punktis 66.A.45 sisaldunud tabelit muudetakse vastavalt, et see oleks kooskõlas käesolevas seletuskirjas esitatud tabeliga.

- (18) ÜHENDKUNINGRIIGI TSIVIILLENNUNDUSAMET märkis, et vastuseks CRD2007-07 märkusele 331 vastas amet, et koolitus teatud avioonikaseadmetel on hooldusorganisatsiooni vastutus, mis nende arvates läheb vastuollu nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punktiga 147.A.300, mille kohaselt võib tüübikoolituse jagada väiksemateks osadeks, et võimaldada „avioonikasüsteeme“.

Amet märkis, et Ühendkuningriigi tsiviillennundusameti ettepanek seoses märkusega 331 hõlmas B2-kategooria loa tüübipädevuse loomist konkreetsemate õhusõidukisse paigaldatud seadmete alusel, näiteks integreeritud avioonikasüsteem Primus 1000.

Amet jääb oma seisukohale kindlaks. Pole vajadust luua rühma 2 ja rühma 3 puhul erinevaid paigaldatud seadmetel põhinevaid pädevusi, kuna enamikul juhtudel on eri tootjate seadmed omavahel sarnased ja piisavaks peetakse nõutud rühmale/alamrühmale vastava kogemuse tõendamist. Sel juhul vastutab selle inimese pädevuse hindamise eest hooldusorganisatsioon, kus ta on tegev, ning pakub ka lisakoolitust, kui see osutub vajalikuks. Koolituse võib korraldada 147. osas nimetatud organisatsioonis, kuid see pole mitte osa litsentsimisnõuetest, vaid on osa lennundustehniliste töötajate volituse väljaandmisest.

- (19) BRITISH AIRWAYS ENGINEERING tegi ettepaneku, et ühis-õhusõidukeid käsitletaks kaubaõhusõidukeist eraldi rühmana, eesmärgiga määratleda 66. osa nõuete täitmise vastuvõetavate viiside I liite tüübi pädevuste loetelus sisalduvaid pädevusi. Mõeldakse, et kui kaubaveo variant ja ühistranspordivariant on hõlmatud sama pädevusega, on lennuettevõtjatel keeruline, kui mitte võimatu saada selle variandi koolitust, millega nemad ei tegele.

Ameti seisukoht on, et pole vajalik teha tüübikoolitust kõigi teatud tüübipädevusega hõlmatud variantide kohta, et saada kinnitus kogu pädevusele. Kui amet otsustab, et neid kaht varianti saab hõlmata 66. osa nõuete täitmise vastuvõetavate viiside I liite ühe ja sama pädevusega, siis on see nii sellepärast, et ameti arvates on mõlemad variandid hoolduse seisukohast piisavalt sarnased ja et litsentsi saamisel puudub vajadus erinevate koolituste järele. Niipea kui üks variant on loaga hõlmatud, saab automaatselt kinnitada ka teise variandi.

Siiski ei tähenda see, et isikul on võimalik saada lennundustehnilise töötaja volitus variandi puhul, milleks teda pole koolitatud. Selle eest vastutab hooldusorganisatsioon, kus see isik on tegev, või loa omanik ise, kui ta tegutseb

iseseisva lennundustehnilise töötajana. Seda on selgitatud punkti 66.A.20 lõike b uues punktis 3 ja sellega seotud nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti 66.A.20 lõike b punktis 3.

Seetõttu on amet arvamusel, et variante pole vaja eraldada, nagu soovitas firma BRITISH AIRWAYS ENGINEERING.

- (20) DGAC-FRANCE tegi ettepaneku kustutada 66. osa V liite punktis 15 toodud viide, milles öeldakse, et loale märgitud piirangud kitsendavad tõendite väljaandmise õigust. Tehakse ettepanek asendada see nõuete täitmise vastuvõetavate viiside materjaliga, kus selgitatakse, et piirangud peaksid olema kirja pandud nii, et on selge, kas need on tõendite väljaandmise õigused või tõendite väljaandmise õiguse kitsendused. Põhjus on selles, et mõnel juhul võib pädev asutus olla juba välja andnud lube, kus riikliku kvalifikatsiooni ülekandmisest tulenevad piirangud tähendavad tõendi väljaandmise õigust.

Siiski toetab DGAC-FRANCE ideed, et punkti 66.A.45 kohaldamisel kinnitatud piiranguid vaadeldakse ülesannetena, mis ei ole tõendite väljaandmise õigusega hõlmatud.

Sarnane märkus on saabunud ka Madalmaade tsiviillennundusametilt.

Amet mõonab, et määruses on mõningaid puudusi. Näiteks:

- Punktis 66.B.305 mainitakse „*eksameid, mis vajavad ilma piiranguteta ülekandmist*“, mis tähendab, et piirang kehtib ülesannetele, mida ei saa sertifitseerida.
- 66. osa loa punktis 15 (66. osa V liide) on sätestatud, et „*kui pole piiranguid, mida kohaldada, siis antakse välja PIIRANGUTE lehekülj kirjega „Piirangud puuduvad”*“. See tähendab jälle, et piirang puudutab ülesandeid, mis pole sertifitseeritavad.
- 145. osas on kasutatud piiranguid, et piirata tegevuste määra, 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, nõustatakse sellega, et mõnel juhul on praktilisem kõnelda ülesannetest, mida saab sertifitseerida, näiteks kui õigused on võrreldes nende ülesannetega, mis pole lubatud, väga väikesed. Neil juhtudel pole praktiline loetleda kõiki ülesandeid, mida ei saa sertifitseerida.

Kõigi nende puuduste kõrvaldamiseks võib osutada vajalikuks täiendav eeskirjade koostamine tulevikus.

- (21) MADALMAADE TSIVIILLENNUNDUSAMET soovis, et amet tagaks kogu ELis piisava standardimise kõigi 66. osa lubadele märgitavate pädevuste ja rühma pädevuste määratlemisega tüübi pädevuste loetelus.

Amet kaalub seda ettepanekut tüübi pädevuste loetelu järgmisel iga-aastasel läbivaatusel (66. osa nõuete täitmise vastuvõetavate viiside I liide).

- (22) MADALMAADE TSIVIILLENNUNDUSAMET tegi ettepaneku kaotada 3. rühma õhusõidukite puhul võimalus saada individuaalse tüübi pädevused. Eeldati, et nendele konkreetse tüübi pädevustele kohaldatakse samu piiranguid kui 3. rühmale.

Amet märgib, et neid piiranguid kohaldatakse üksnes 3. rühma õhusõiduki B1.2-kategooria loale, aga mitte konkreetse tüübi pädevuste puhul. Põhjus on see, et individuaalse tüübi pädevuste saamiseks on vaja läbida kas tüübikoolituse

praktiline osa või kui tüübikoolitust ei korraldata, siis tõendada pärast tüübieksamit nõutavat praktilist kogemust.

Lisaks märgib amet, et võimalus saada individuaalse tüübi pädevused on säilitatud paindlikkuse võimaldamiseks neile loaomanikele, kes töötavad üksnes teatud tüüpi õhusõidukil, mis ei esinda kogu 3. rühma.

- (23) MADALMAADE TSIVIILLENNUNDUSAMET soovis, et kogemust 1. rühma ja 2. rühma õhusõidukiga võetaks arvesse ka 3. rühma õhusõiduki pädevuse saamiseks nõutava kogemuse puhul.

Amet nõustub ettepanekuga ning muudab vastavalt 66. osa nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti 66.A.45 lõike g punkti 3 ja lõiget h.

Märkused seoses ülesandega 66.011 „Tüübikoolitus“:

- (24) AIRBUS SAS, AIR FRANCE, DGAC-FRANCE, BRITISH AIRWAYS ENGINEERING, FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL ja KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE esitasid hulga märkusi seoses tüübikoolituse (TRT) teoreetiliste ja praktiliste osade sisuga, nagu kirjeldatud 66. osa III liite punktides 2.1(e) ja 2.2(b).

Koolituse taseme või ülesannete laadi asjus nõustus amet enamiku ettepanekutega ja parandas ülesandeid vastavalt.

Praktilise osa tabeli sisuga seoses mainis kolm organisatsiooni, et ülesannete maht on liiga suur ja seega ebarealistlik, eeskätt eemaldamis- ja paigaldamisülesannete puhul, mis on ajakulukad. Amet nõustus märkusega ning lihtsustas sisu teatava paindlikkuse võimaldamisega: kõigi märgitud punktide täitmise asemel on nüüd nõutud vähemalt 50% täitmine praktilise koolituse osana.

Samuti on lisatud, et täita tuleb vaid punktid, mis on konkreetse õhusõidukitüübi puhul asjakohased.

- (25) EUROPEAN AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING COMMITTEE (EAMTC) ja FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL ning üks eraisik soovisid selgitusi ning väljendasid teatavat muret seoses tüübipädevuse koolituse teoreetilise osa kestusega, eeskätt õppetundide päevase maksimaalse arvu tõttu. Märkuste põhjendusi kaalunud, otsustas amet

- piirata õppetundide arvu 6 tunnini päevas. „Päevas“ tuleb siin mõista kui „24 tundi“;
- kinnitada, et õppetundidena ei arvestata vahepause, ettevalmistustööd, eksameid jne;
- eemaldada „tavalise tööaja“ piirangud, kuna teatud asjaolude korral võib olla võimalik, et koolitust antakse öösel või nädalavahetusel.

See on sobivalt kooskõlas ka nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punktiga 147.A.200.

- (26) MADALMAADE LENNUTEHNIKUTE ÜHENDUS (NVLTL) soovis kinnitada, et koolituse toimumise käigus, kui praktilisi ülesandeid käsitletakse tegelike hooldusülesannetena, nagu paneelide avamine ja sulgemine, komponentide eemaldamine/paigaldamine jne, peaksid need ülesanded viima hooldustõendi väljaandmiseni lennundustehniliste töötajate poolt, isegi kui neid tehakse koolitajate või järelevalvataja järelevalve all.

Ameti seisukoht selle küsimuse puhul on, et ilmselgelt pole koolitavatel samu õigusi kui lennundustehnilistel töötajatel ja seetõttu saavad hooldustöendi välja anda üksnes hooldusorganisatsiooni lennundustehnilised töötajad. See seisukoht saab veel selgemaks töö käigus koolitamise ülesannete puhul, kuna neid täidetakse alati tegelikus hoolduskeskkonnas ja järelevaataja järelevalve all.

Teisest küljest taotles EAMTC, et 174. osa organisatsioonide edastatud praktilise koolituse elemendid ei päädiks kunagi tegelike hooldustoimingutega. Amet lükkas märkuse tagasi, kuna mõnelgi juhul päädivad need praktilised koolitused hooldustegevustega, näiteks juhul, kui 174. osa organisatsioon laseb toimingu allhanke korras teostada 145. osa organisatsioonil. Hooldustööend tuleb välja anda, sest õhusõiduki lennukõlblikkus tuleb taastada iga kord, kui komponent on näiteks eemaldatud ja taas paigaldatud.

- (27) MADALMAADE LENNUTEHNIKUTE ÜHENDUS (NVL) ja üks sõltumatu isik tegid märkusi määratud hindajate määratluse, rolli ja kvalifikatsiooni kohta.

Amet vaatas küsimuse läbi ja kiitis teksti heaks. Lisaks töötab amet välja nõuete täitmise vastuvõetavad viisid, et pakkuda paremaid selgitusi hindajate ja järelevaatajate rolli ja kvalifikatsiooni kohta. Need nähakse ette tüübipädevuse koolituse ja töö käigus koolitamise praktilise osa puhul.

- (28) Ettevõtte KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE väitis, et praeguse ettepanekuga peavad need 145. osa organisatsioonid, kus töötavad muude pädevate asutuste väljaantud lubadega töötajad, teatud tüübi esimesel tüübikinnitusel saama oma töö käigus koolitamise programmidele iga sellise asutuse heakskiidu. Nad tegid ettepaneku uue töö käigus koolitamise võimaluse kohta, kuna nad sooviksid, et töö käigus koolitamise programmi kiidaks heaks hooldusorganisatsiooni järelevalve eest vastutav pädev asutus ja et seda töö käigus koolitamise programmi tunnustaksid kõik liikmesriigid.

Esiteks soovib amet märkida, et töö käigus koolitamine on nõutav üksnes teatud kategooria/alamkategooria esimese tüübi pädevuse kinnitamisel ja mitte teatud tüübi esimese tüübi pädevuse kinnitamisel, nagu mainis KLM. Sellest tulenevalt puudutab probleem vaid organisatsioone, kellel on üksnes põhiloaga (ühegi kinnitatud pädevuseta) alltöövõtjaid eri liikmesriikidest. On küsitav, kas see on normaalne toimimisviis.

Lisaks läheb KLMi tehtud ettepanek vastuolul määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 6 nõuetega, mis ei anna hooldusorganisatsioonile õigust saada heakskiitu koolituseesmärgil. Selline õigus on üksnes 147. osa organisatsioonidel.

Kuigi on tõsi, et kui kursused ei toimu 147. osa organisatsioonis, võivad need kursused saada heakskiidu otse pädevalt asutuselt endalt, tehakse seda eelduste kohaselt iga juhtumi puhul eraldi ja ELi liikmesriigid ei pea neid vastastikku tunnustama. Otse pädevalt asutuselt heakskiidu saanud kursus kehtib üksnes sellele asutusele loa andmise eesmärgil.

- (29) Asutus FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL ja üks eraisik esitasid kaks soovitus tütüübikoolituse eksami kohta:

- esimeses märkuses, mille tegi FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL, kaheldakse selles, kas küsimuste arv peab jaguma neljaga, ja soovib selle nõude asendada ümardusmärkide keelu kehtestamisega.

Amet märgib, et see ettepanek ei lahenda praegust probleemi. Kui küsimuste arv ei jagu neljaga, on sooritamiseks vaja saavutada tulemus üle 75%, mis läheb aga reeglitega vastuollu. Sellel teemal on juba peetud ka kohtuvaidlusi. Seetõttu säilitab amet nõuded, et küsimuste arv peab jaguma neljaga, mitte üksnes 66. osa III liite tüübikoolituse standardi puhul, vaid ka 66. osa II liite baaseksamite standardi puhul.

- Teises märkuses, mille esitas eraisik, soovitatakse 66. osa III liitesse lisada igas peatükis nõutud küsimuste arvu.

Selle ettepaneku lükkas amet tagasi, kuna küsimuste arv sõltub igale peatükile pühendatud tundidest, mis tulenevad vastavatest õppe-eesmärkidest ja koolitusvajaduste analüüsist ning on iga õhusõidukitüübi puhul vaid sellele omased.

- (30) Firma AIRBUS SAS ning asutused FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL ja EAMTC märkisid, et pole selge, millistel juhtudel on koolitusvajaduse analüüs kohustuslik ja milliste puhul mitte.

Amet on 66. osa III liite lõike 2.1 punktis d selgelt öelnud, et koolitusvajaduse analüüs on alati nõutav. Ainsaid erandeid kirjeldatakse artikli 7.9 punktis f. Selle tulemusena pole vaja teha koolitusvajaduse analüüsi kursuste puhul, mis on heaks kiidetud enam kui 15 kuud enne käesolevamuutmismääruse jõustumist, kui nende kestus on juba üle 66. osa III liites kirjeldatud miinimumkestuse.

- (31) AIRBUS SAS tegi märkuse seoses nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punktiga 66.A.45(k) ja nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punktiga 66.B.115, kus amet väidab, et mootorite / konstruktsioonisüsteemide vahelise liidese puhul tuleb anda kas konstruktsiooni või jõuseadmete tüübikoolitust. Airbus SASi arvamus on selline, et liidese puhul tuleb anda jõuallika tüübikoolitust.

Amet arvab, et see sõltub õhusõiduki tüübist/kategooriast. Mõnel juhul, näiteks üldlennunduses, võib olla mõistlikum seda liidest konstruktsiooni kursuste ajal käsitleda, kuna väga paljudele õhusõidukitele võib olla paigaldatud sama tüüpi mootor.

- (32) AIR FRANCE tegi märkuse seoses 66. osa III liite lõike punktiga j. Nende arvates peaks olema olema nõuete täitmise vastuvõetavad viisid, milles kehtestatakse 3. taseme eksami puhul vajalike 1. taseme, 2. taseme ja 3. taseme küsimuste protsent.

Amet leiab, et see ei peaks olema nii ettekirjutavat laadi. Siiski kaotati III liite lõike punkt j ning lõike 3 punkti d ja lõike punkti f muudeti, et teha selgeks järgmine:

- Piiratud arvu madalama taseme küsimuste kasutamine on vastuvõetav.
- Kursuste heakskiitmisel hindab pädev asutus küsimuste arvu ja taset.

- (33) EAMTC märkis, et MPD, SRM, RVSM ja muud teemad ei peaks olema osa nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti 66.A.45 lõike k punktist 1 ja lõike k punktist 2 ning neid ei tohiks tüübikoolituse kursuse teoreetilise sisu väljatöötamisel arvesse võtta. Nad põhjendavad seda väitega, et need teemad pole õhusõidukitüübiomadused.

Amet ei nõustu ettepanekuga, kuna teatud õhusõidukitüübi kohta võib SRMIs sisalduda väga spetsiifilised remonttööd (sealhulgas RVSMi nõuetest tulenevad

hooldustoimingud), mida tuleb kursuse sisu väljatöötamisel võib-olla arvesse võtta.

- (34) EAT-DHLi TEHNILISE KOOLITUSE OSAKOND soovitas muuta punkti 147.A.100 lõiget f, et vähendada kõigi koolituste praktilise koolituse toimumisel õpilaste suurim arv ühe järelevaataja kohta 15-lt 7-le.

Amet ei saa seda ettepanekut arvesse võtta, kuna see lõige pole olnud osa töörühma aruteludest ja see pole olnud ka osa ühestki peetud väliskonsultatsioonist. Seetõttu saab sellega tegeleda vaid edaspidisel eeskirjade koostamisel.