



Arvamus nr 07/2013

KATSELENNUD

SEOTUD CRD 2008-20 – MDM.003A – 22/08/2013

KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Käesolevas arvamuses käsitletakse katselendude ohutuse parandamise küsimusi, erieesmärk on keskenduda katselennumeeskonna kvalifikatsiooni määratlemisele ja ühtlustamisele ning minna sujuvalt üle uute nõuete järgimisele. Käesolevas arvamuses tehakse ettepanek võtta kasutusele katselennutegevuse käsiraamat, milles määratletakse katselendude poliitika ja protseduurid organisatsioonis.

Lisaks tehakse ettepanek muuta osa 21, et lisada uus XII liide, mida kohaldatakse CS-23 õhusõidukitele suurima stardimassiga (MTOM) üle 2000 kg ning kõigile CS-25, CS-27 ja CS-29 õhusõidukitele. Liide keskendub järgmistele teemadele:

1. katselendude mõiste;
2. katselendude kategooriad;
3. 3. ja 4. kategooria katselendude pilootide kvalifikatsioon;
4. katselendude juhtinseneri mõiste ja kvalifikatsioon.

Jõustamisel soovitatakse kasutada eelnevalt kehtinud eeskirju ning üleminekumeetmeid, et toetada katselendude juhtinseneri (LFTE) loa väljaandmise valdkonna edasist võimalikku tööd. Lisaandmed ja – teave esitatakse eraldi muudatusettepaneku eelteates, millega algatatakse ühtlasi katselendude juhtinseneri litsentseerimise süsteemi loomise arutelu.

Käesolevale arvamusel järgneb otsus, millega lisatakse ossa 21 nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid ja juhismaterjalid, et anda selles dokumendis käsitletavate teemade kohta lisasuuniseid.

Kohaldatavus		Menetluskäik	
Muudetavad määrused ja otsused:	Komisjoni määrus (EÜ) nr 748/2012.	Kontseptsioonidokument:	Ei
Mõjutatud sidusrühmad:	Kõik DOAd/POAd/APDOAs, üle 2000 kg CS-23, CS-25, CS-27, CS-29 õhusõidukite katselendude meeskonnad, liikmesriigid, katselendude koolitusorganisatsioonid, kutseliidud.	Õigusloomerühm:	Jah
Juht/päritolu:	Ühtlustamine, ohutus	Pädevu:	08/12/2004
Viide:	–	Mõjuhinnangu tüüp:	Täis
		Tehniline konsultatsioon NPA koostamise ajal:	Jah
		NPA avaldamise kuupäev:	2008/03
		NPA konsultatsiooni kestus:	5 kuud
		Ekspertühm:	Jah
		Keskendatud konsultatsioon:	Ei
		Otsuse avaldamise kuupäev:	2014/03

Sisukord

1. Menetlusteave	3
1.1. Eeskirjade koostamise menetlus.....	3
1.2. Arvamuse struktuur ja seotud dokumendid.....	3
1.3. Järgmised menetlusetapid	4
2. Seletuskiri.....	5
2.1. Käsitletavad teemad	5
2.2. Eesmärgid	5
2.3. Konsultatsioonide tulemused	6
2.4. Regulaatiivse mõju hindamise kokkuvõte	8
2.5. Ülevaade kavandatavatest muudatustest	9
3. Viited	11
3.1. Muudetavad määrused.....	11
3.2. Muudetavad otsused.....	11
3.3. Viitedokumendid	11

1. Menetlusteave

1.1. Eeskirjade koostamise menetlus

Euroopa Lennundusohutusamet (edaspidi „amet“) on koostanud käesoleva arvamuse vastavalt määrusele (EÜ) nr 216/2008¹ (edaspidi „algmäärus“) ning eeskirjade koostamise korrale².

Käesolevate eeskirjade koostamine lisati ameti 2013. aasta eeskirjade koostamise kavva ülesandena MDM.003a. Ülesande ulatus ja ajakava on määratud seonduvate tingimustega (ToR) MDM.003(a)³.

Amet koostas käesoleva arvamuse eelnõu õigusloomerühmalt MDM.003 kohta saadud sisendinfo põhjal. Kõikide huvitatud isikutega konsulteeriti⁴ 29. augustil 2008 avaldatud muudatusettepaneku teate (NPA) 2008-20⁵ alusel.

Huvitatud isikutelt, sh ettevõtjatelt, riikide lennuametitelt, koolitajatelt ja kutseliitidelt laekus lõppkuupäevaks 31. jaanuariks 2009 ametile 315 eraldi kommentaari.

Amet on muudatusettepaneku teate kohta laekunud kommentaarid läbi vaadanud ja neile vastanud. Kommentaarid ja ameti vastused on dokumenteeritud kommentaaride vastusdokumendis (CRD) 2008-20⁶, mis avaldati 13. septembril 2012.

Huvitatud isikutelt, sh ettevõtjatelt, riikide lennuametitelt, koolitajatelt ja kutseliitidelt laekus kommentaaride vastusdokumendi kohta lõppkuupäevaks 13. novembriks 2012 ametile 11 kommentaari.

Käesoleva arvamuse (s.o seletuskiri ja määruse eelnõu) teksti koostas amet kommentaaride vastusdokumendi kommentaare arvesse võttes.

Eeskirja koostamise ajakava on kokku võetud tiitellehel menetluskäigus.

1.2. Arvamuse struktuur ja seotud dokumendid

Arvamuse 1. peatükis on ülesandega seotud menetlusteave. 2. peatükis „Seletuskiri“ selgitatakse tehnilist põhisisu. Ameti esitatud eeskirja eelnõu tekst on avaldatud eraldi dokumendina ameti veebilehel⁷. 3. peatükis võetakse kokku seonduvad tulevased tegevdirektori otsused nõuete täitmise aktsepteeritud meetodite ja juhismaterjali kohta.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. veebruari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 216/2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ, (ELT L 79, 19.3.2008, lk 1), viimati muudetud komisjoni määrusega (EL) nr 6/2013 (ELT L 4, 9.1.2013, lk 34).

² Amet on algmääruse artikli 52 lõike 1 kohaselt kohustatud järgima eeskirjade koostamise struktureeritud menetlust. Ameti haldusnõukogu on menetluse vastu võtnud ning seda nimetatakse eeskirjade koostamise korraks. Vt haldusnõukogu otsus menetluse kohta, mida amet rakendab arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhismaterjali väljaandmisel („eeskirjade koostamise menetlus“), EASA MB otsus nr 01-2012, 13. märts 2012.

³ [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/tor/mdm/EASA-ToR-MDM.003\(a\)-02-11012010.pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/tor/mdm/EASA-ToR-MDM.003(a)-02-11012010.pdf).

⁴ Vastavalt algmääruse artiklile 52 ning eeskirjade koostamise menetluse artikli 5 lõikele 3 ja artiklile 6.

⁵ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/npa/2008/NPA%202008-20.pdf>.

⁶ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2012/CRD%202008-20.pdf>.

⁷ <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

1.3. Järgmised menetlusetapid

Arvamus sisaldab osa 21 reguleerimise muudatusettepanekuid ja on adresseeritud Euroopa Komisjonile, kes kasutab seda õigusakti eelnõu koostamise tehnilise alusena.

Amet avaldab seonduvaid nõuete täitmise aktsepteeritud meetodeid ja juhismaterjale sisaldava otsuse, kui osa 21 reguleerimisega seotud muudatused on vastu võetud.

2. Seletuskiri

2.1. Käsitletavat teemasid

Vastusena lennundussektori soovile käsitleb käesolev arvamus Euroopas katselennumeeskonna kvalifikatsiooni ühtlustamise vajadust. Lennundussektor puutus kokku mitme juhtumiga, kus ühe riigi kvalifitseeritud katselennumeeskonda teistes riikides alati ei tunnustatud.

Seetõttu võeti teadmiseks, et tuleb parandada isikute (katselennumeeskondade) ja teenuste (katselendude) vaba liikumist.

Teine käsitletav probleem oli katselende korraldavate tootja- ja projekteerimisorganisatsioonide vajadus määratleda katselendude poliitika ja seotud menetlused ühes dokumendis, mille kiidaks heaks organisatsiooni pädev asutus (mis võib olla riigi ametiasutus või amet).

Ülesanne pärineb Ühinenud Lennuametite (JAA) varasemast tööst, ent võtab arvesse ameti praegust reguleerivat raamistikku.

2.2. Eesmärgid

EASA süsteemi üldeesmärgid on määratletud algmääruse artiklis 2. Käesolev ettepanek aitab üldeesmäärke saavutada jaotises 2.1. kirjeldatud küsimuste käsitlemise abil.

Käesoleva ettepaneku üldeesmärgid on tagada nõuded katselendude ohutuks korraldamiseks, ühtlustades selleks meeskonna kvalifikatsiooni nõudeid, täpsustades katselennutegevuse käsiraamatut ning kehtestades piisava üleminekuperioodi ja seniste meetmete rakendamise.

Konkreetsed eesmärgid on järgmised:

- a) kehtestada katselennutegevuse käsiraamatu (FTOM) nõue; käsiraamatus on määratletud katselennuga seotud poliitika ja menetlused ning käsiraamat on seotud katselennumeeskonna kvalifikatsiooni ühtlustamisega;
- b) katselennumeeskonna kvalifikatsiooni ühtlustamine toimub järgmiste etappidena:
 - 1) katselendude mõiste määratlemine;
 - 2) katselendude kategooriate määratlemine;
 - 3) 3. ja 4. kategooria katselendude puhul pilootidelt nõutava kvalifikatsiooni sätestamine;
 - 4) Katselendude juhtinseneri mõiste määratlemine ja nõutava kvalifikatsiooni täpsustamine;
- c) üleminekumeetmed

Mõjutatud funktsioone juba täitvatele lennumeeskonna liikmetele kohaldatakse eelnevalt kehtinud eeskirju ning üleminekumeetmeid, et toetada katselendude juhtinseneri loa väljaandmisega seotud edasist tööd ja otsust.

Eraldiseisvas muudatusettepaneku eelteates esitatakse lisaandmed ja -teave ning algatatakse katselendude juhtinseneri loa väljaandmise süsteemi loomise arutelu. Kui muudatusettepaneku eelteate konsultatsiooni tulemuseks on otsus jätkata tööd

katselendude juhtinseneri loa väljaandmise teemal, kavandatakse selleks uus eeskirjade koostamise ülesanne.

2.3. Konsultatsioonide tulemused

Muudatusettepaneku teates NPA 2008-20 esitati märkused mitme teema kohta, mis käsitlesid XII liite kohaldatavust, katselennutegevuse käsiraamatut, katselendude kategooriate ja katselendude juhtinseneri mõisteid ning pilootide ja katselendude juhtinseneri kogemust ja pädevusnõudeid. Vastused esitati märkuste vastusdokumendis CRD 2008-20. Esitati märkusi arvestav läbivaadatud tekst.

Mõnedes märkustes küsiti selgitusi XII liite kohaldatavuse, katselendude kategooriate ning katselendude juhtinseneri pädevusnõuete muutmise ettepaneku kohta. Lisamärkused laekusid katselendude juhtinseneri loa väljaandmise vastuolulise teema ning 2000 kg kaaluvate ja kergemate õhusõidukite täiendavate regulatiivsuuniste kohta. Käsitleti ka teatud redaktsioonilisi probleeme.

2.3.1 Katselennutegevuse käsiraamatu (FTOM) nõude kohaldatavus

Arvamuses öeldakse, et kõikidel sertifitseeritud projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonidel, kes teevad katselende, peab olema katselennutegevuse käsiraamat (FTOM). Käesolevale arvamusel vastavas otsuses vaadatakse läbi nõuete täitmise aktsepteeritud meetodid ja vajaduse korral täpsustatakse katselennutegevuse käsiraamatu nõuet projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise alternatiivsete menetluste korral ja sertifitseerimisprogrammide jaoks.

2.3.2 XII liite nõude kohaldatavus

Nagu allpool lähemalt selgitatud, kohaldatakse XII liitele vastavuse nõuet CS-23 õhusõidukitele massiga üle 2000 kg ning kõigile CS-25, CS-27 ja CS-29 õhusõidukitele.

CS-23 õhusõidukid massiga üle 2000 kg ja kõik CS-25, CS-27 ja CS-29 õhusõidukid

Eri sidusrühmad esitasid küsimusi CS-23 õhusõidukite suhtes XII liite kohaldatavuse alampiiriks valitud väärtuse 2000 kg kohta. Tuleb märkida, et 2000 kg künnise sätestas ekspertrühm õhusõiduki keerukuse ning kehtestatavate katselendude kulude ja kahjuliku mõju vahel õige tasakaalu saavutamiseks. See väärtus on kooskõlas ELA2 lennukitele kehtiva massi ülempiiriga.

Mõnes märkuses märgiti, et märkuste vastusdokumendis antud ja esitatud vastused ei selgitanud täielikult kohaldatavuse ulatust ja mõnel juhul ei olnud need järjepidevad. Seetõttu oli küsimus siiani aktuaalne, kas mass alla 2000 kg on XII liite kohaldatavuse piir vaid CS-23 õhusõidukite korral või kehtib see kõikide CS-23, CS-25, CS-27 ja CS-29 õhusõidukite kohta.

Kuigi XII liite kohaldatavust käsitleti selgelt osa 21 kavandatavas tekstis ning see oli mõnede märkustega kooskõlas, soovis amet küsimust põhjalikumalt selgitada.

XII liite kohaldatavus piirdub vaid CS-23 õhusõidukitega, mille mass on üle 2000 kg, ja kõigi CS-25, CS-27 ja CS-29 õhusõidukitega.

Gaasõhulaevad

Gaasõhulaevade puhul täheldati teistsugust olukorda. Teatud gaasõhulaevad ei mahtunud ELA2 määratluse alla. Sellest tulenevalt seati ühes märkuses kahtluse alla asjaolu, kas gaasõhulaevadele saab kohaldada kavandatavaid katselendude nõudeid ja eelkõige XII liidet. Tuleb märkida, et eesmärk ei olnud kohaldada XII liidet gaasõhulaevadele.

Seetõttu rõhutatakse veel kord, et XII liidet kohaldatakse vaid CS-23 õhusõidukitele massiga üle 2000 kg ning kõigile CS-25, CS-27 ja CS-29 õhusõidukitele.

Tuleb siiski märkida, et katselennutegevuse käsiraamatu (FTOM) nõue jääb kehtima kõikide katselendused tegevate projekteerimisorganisatsioonide, tootjaorganisatsioonide ja alternatiivse menetlusega projekteerimisorganisatsioonide sertifitseerimise, sh õhulaevade kohta. Käsiraamatus määratletakse katselendude poliitika ja menetlused organisatsioonis.

2.3.3 Eelnevalt kehtinud eeskirjad

Vastuseks laekunud märkusele tuleb mainida, et 3. ja 4. kategooria katselendude pilootidele ja katselendude juhtinseneridele kohaldatakse eelnevalt kehtinud eeskirju. 1. ja 2. kategooria katselendude pilootide pädevusnõuded ja muutmiseeskirjad on juba määratletud komisjoni 3. novembri 2011. aasta määruse (EL) nr 1178/2011 FCL-osas.

2.3.4 Katselennu mõiste, -kategooriad ja -meeskonna kvalifikatsioon

NPA 2008-20 konsulteerimisperioodi jooksul laekus ametile palju märkusi katselennu kategooriate mõiste ning mitmesuguste katselennukategooriate jaoks vajaliku kvalifikatsiooni ja kogemuste ulatuse ning samuti koolituskavade kohta.

Neid küsimusi arutati töörühmas ja jõuti kokkulepeteni. Algset muudatusettepaneku teadet muudeti ja esitati märkuste vastusdokumendis CRD 2008-20 muudetud tekstina.

Ühes märkuses peeti koolituskava paiguti liiga mahukaks (nt katselendude juhtinseneri 1. pädevustaseme puhul 350 tundi maapealset koolitust ja 60 tundi lennutreeningut) eelkõige CS-23 õhusõidukite kontekstis.

Tuleb märkida, et lisaks XII liite kohaldamisalas olevate eelmainitud CS-23 õhusõidukite 2000 kg künnise koostati sätted, millega jagatakse pädevusnõue sõltuvalt CS-23 õhusõidukite lennuomadustest kahte ossa. See võib olla abiks õhusõidukite korral, mille projekteeritud pikeerimiskiirus (Md) on alla 0,6 ja maksimaalne lennukõrgus alla 7620 m (25 000 jalga).

Ühes märkuses soovitati kasutada käesolevas ettepanekus esitatust erinevat koolitustundide suuremate ja väiksemate arvude kombinatsiooni (nt katselendude juhtinseneri 1. pädevustaseme korral 300 tundi maapealset koolitust ja 90 tundi lennutreeningut). Käesolevas ettepanekus esitatud koolitustundide arv tugineb ekspertrühma läbivaatusele ja amet soovib säilitada märkuste vastusdokumendi CRD 2008-20 kohane koolituskava.

Veel üks märkus laekus hoolduslendude teemal. Hoolduskontroll-lendude lennukõlblikkus- ja tegevusaspektide teemal (RMT.0393/.0394) saab lisateavet ameti praegu koostatavast regulatiivmaterjalist.

Samuti tuleb märkida, et amet on koostamas ka muudatusettepaneku teadet tootmise ja projekteerimisega seotud lendude teemal (RMT.0348/.0349).

2.3.5 Lennumeeskonna pädevuse/kogemuse nõuded alla 2000 kg massiga õhusõidukite korral

Saadud tagasisidele tuginedes tunnustatakse vajadust uurida alla 2000 kg õhusõidukite katselendude lennumeeskonna pädevuse ja kogemuse standardimist või vastavate suuniste andmist. See võib olla tulevase eeskirjade koostamise ülesande teema.

2.3.6 Katselendude juhtinsener

Eraldi rühm kommentaare esitati katselendude juhtinseneri loa väljaandmise muudatusettepaneku teate teemal. Märkuste esitamise perioodil laekus samalaadseid eriarvamusi. Märkustes ja asjaomase töörühma läbivaatuses ühtset suunda ei ilmnenud. Kuigi osa 21 katselennuinseneri pädevus- ja kogemusnõuete määratlemises saavutati üldkokkulepe, lükati lubade teema edasi, et rohkem teavet koguda.

Seetõttu on katselendude juhtinseneri loa väljaandmine nüüd muudatusettepaneku eelteate teema, mille eesmärk on selgitada ja toetada teemakohast otsust.

Ühes märkuses nõuti katselendude juhtinseneri mõiste läbivaatamist, et jätta välja sõnastus, mis viitab piloodi abistamisele „õhusõiduki ja selle süsteemide kasutamisel“. Sellise sõnastusega rõhutatakse katselendude juhtinseneri põhirolli, mis võib otseselt mõjutada õhusõiduki ohutust katselennu ajal. Seetõttu teeb amet ettepaneku jätta katselendude juhtinseneri mõiste samaks. Täiendavad selgitused lisatakse katselendude juhtinseneri juhendmaterjali.

Nagu juba eelnevalt märkuste vastusdokumendis CRD 2008-20 mainitud, otsustab projekteerimisorganisatsiooni, tootjaorganisatsiooni või alternatiivse menetlusega projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi omanik, kas katselendude juhtinseneri kohalolek pardal on vajalik. Kui on, tuleb talle tagada kohustuslik koolitus. Kui aga projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi omanik otsustab katselendude juhtinseneri asemel rakendada muud katselennuinseneri, peab sertifikaadi omanik määratlema ja tagama koolituse, mis vastab katselennuinsenerile määratud ülesannetele. Ameti eesmärk ei ole katselennuinseneri volitamine. Meeskonna koosseis kuulub projekteerimisorganisatsiooni, tootjaorganisatsiooni või alternatiivse menetlusega projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi omaniku vastutusalasse.

2.3.7 Muud küsimused

Ühele märkusele tuginedes ajakohastati katselennu mõistet, et kasutada korrektses sõnastuses terminit „tüübiprojektile vastav“.

2.4. Regulaatiivse mõju hindamise kokkuvõte

NPA 2008-20 regulaatiivse mõju hindamise (RIA) määratletud variandid olid järgmised.

- a. Variant 0: lähtevariant (muudatused puuduvad)
- b. Variant 1: katselendude eeskirjade koostamine

Mõjutatud sidusrühmad on projekteerimisorganisatsiooni, tootjaorganisatsiooni või alternatiivse menetlusega projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi omanikud, üle 2000 kg CS-23 õhusõidukite ning kõikide CS-25, CS-27 ja CS-29 õhusõidukite tootjad, tüübisertifikaadi omanikud või taotlejad, kes võivad kasutada eeskirjade täitmise saavutamise vahendina katselende. Lisaks on otseselt mõjutatud ka tsiviillennunduse katselendude meeskonnad ja katselendude koolitusorganisatsioonid.

Regulaatiivse mõju hinnangus tuvastati ohutus-, majandus- ja sotsiaalmõjud.

Ohutusmõju hinnati aastail 1990–2005 toimunud katselendude õnnetuste (üks jäigatiivalise õhusõidukiga ja üks tiivikõhusõidukiga toimunud õnnetus) läbivaatuste põhjal. Maailma lennufirmade õnnetuste kokkuvõtte (WAAS – 479. tsiviilõhusõidukite väljaanne) põhjal koostati ülevaade. Õnnetuste probleemidena märgitud (ametliku riskihindamise puudumine, lennumeeskonna koosseis ja pädevus, ohutusseadmed) käsitletak käesoleva

arvamuse ettepaneku kohaselt katselennutegevuse käsiraamatus. Sarnaselt jäigatiivalise õhusõiduki õnnetusele näitas ka tiivikõhusõiduki õnnetuse tõenäoline põhjus katselennutegevuse käsiraamatu kasutuselevõtu vajalikkust. Edasine analüüs viitas vajadusele kehtestada katselennu lennumeeskonna pädevuse ja kogemuse asjakohased nõuded.

Majanduslikku mõju hinnati kvalitatiivselt ja tehti ettepanek leevendusmeetmete võtmiseks. Lennumeeskonnalt nõutav kogemus ja pädevus on seotud katselendude ja õhusõidukite keerukusega. Kõigi katselendude hõlmamiseks nähti ette neli eri kategooriat.

Leevendusmeetmed sisaldasid XII liite kohaldatavuse piiramist üle 2000 kg massiga CS-23 õhusõidukite ning kõigi CS-25, CS-27 ja CS-29 õhusõidukitega, eelnevalt kehtinud eeskirjade kasutamist, lennumeeskonnalt nõutava kogemuse ja pädevusnõuete kohaldamist sõltuvalt katselennu ja õhusõiduki keerukusest ning pikaajaliste üleminekumeetmete kehtestamist.

Arvamuse kokkuvõte

Arvestades, et katselendude juhtinseneri loa väljaandmist käsitlev otsus moodustab eraldi ülesande (vt katselendude juhtinseneri teemalise muudatusettepaneku eelteade RMT.0583 (MDM.003c)), mõjutab käesoleva ettepaneku vastuvõtmine kõikide katselendudega otseselt seotud organisatsioonide ja isikute ohutust eeldatavasti positiivselt. Majandusmõju on proportsionaalsete nõuete ja piisavate üleminekumeetmete tõttu minimaalne.

Käesoleva regulatiivse mõju hinnangu täpsem teave on muudatusettepaneku teates NPA 2008-20.

2.5. Ülevaade kavandatavatest muudatustest

Alajagu G – tehakse ettepanek muuta alajao G „Tootjaorganisatsiooni sertifitseerimine“ punkti 21.A.143 „Käsiraamat“, lisades sellesse katselennutegevuse käsiraamatu nõude. Tootjaorganisatsioonidelt nõutakse katselennutegevuse käsiraamatu olemasolu, kui katselennud moodustavad nende tegevuse osa. Selles dokumendis täpsustatakse katselendude tegemiseks vajalik organisatsiooni poliitika ja menetlused. Katselennutegevuse käsiraamatu nõue seotakse XII liitega. Katselennutegevuse käsiraamat esitatakse pädevale ametiasutusele.

Alajagu J – tehakse ettepanek muuta alajao G „Projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi väljaandmine“ punkti 21.A.243 „Andmed“, lisades sellesse katselennutegevuse käsiraamatu nõude. Projekteerimisorganisatsioonidelt nõutakse katselennutegevuse käsiraamatu olemasolu, kui katselennud moodustavad nende tegevuse osa. Katselennutegevuse käsiraamatu nõue seotakse XII liitega. Katselennutegevuse käsiraamat esitatakse ametile.

Alajagu P – tehakse ettepanek muuta alajao P „Lennuluba“ punkti 21.A.708 „Lennutingimused“, lisades sellesse uues XII liites määratletud nõuded. Liites käsitletakse järgmisi teemasid.

Kohaldatavus: XII liidet kohaldatakse C-23 õhusõidukitele suurima stardimassiga üle 2000 kg ning kõikidele CS-25, CS-27 ja CS-29 õhusõidukitele.

Mõisted: esitatakse katselennu, katselennuinseneri (FTE) ja katselendude juhtinseneri (LFTE) mõisted.

Katselendude kategooriad: XII liites esitatakse katselendude jaotus nelja eri kategooriasse olenevalt katselendude keerukuse astmest.

Katselendude meeskondade kvalifikatsioon: XII liites esitatakse 3. ja 4. kategooria katselendude pilootide ja katselendude juhtinseneri kvalifikatsiooni nõuded.

Katselendude pilootide ja katselendude juhtinseneri pädevuse ja kogemuste nõuded olenevad kahest parameetrist: katselennu keerukus ja õhusõiduki keerukus. Katselendude 1. ja 2. kategooria pilootide puhul viitavad ettepaneku nõuded FCL-osale. Katselendude 3. ja 4. kategooria pilootide ja katselendude juhtinseneride nõutava koolitusvajaduse määrab neid tööle võttev organisatsioon.

Katselendude juhtinener (LFTE): esitatakse tegevusloa nõuete üksikasjad neid tööle võtvalt organisatsioonilt.

Muude katselennuinseneride pädevus ja kogemus: esitatakse üldkogemuse, koolituse ja andmete säilitamise nõuded.

Köln, 22. august 2013.

P. GOUDOU
Tegevdirektor
(allkirjastatud)

3. Viited

3.1. Muudetavad määrused

Komisjoni 3. augusti 2012. aasta määrus (EL) nr 748/2012, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad.

3.2. Muudetavad otsused

Euroopa Lennundusohutusameti tegevdirektori otsus, millega muudetakse ameti tegevdirektori 23. jaanuari 2013. aasta otsust 2013/001/R õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja juhismaterjali kohta (osa 21).

Märkus. Amet avaldab nõuete täitmise vastuvõetavaid viise ja juhendmaterjali sisaldava otsuse pärast rakenduseeskirjade teksti avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

3.3. Viitedokumendid

Muudatusettepaneku eelteade 2013-XX katselendude juhtinseneri loa väljaandmise kohta

ICAO 1. lisa lennundusspetsialistide lubade kohta

Muudatusettepaneku teade NPA 2008-20 ja märkuste vastusdokument CRD 2008-20 katselendude kohta