



**EUROOPA LENNUNDUSOHUTUSAMETI**

**ARVAMUS nr 06/2010,**

**29. november 2010,**

**võimaluse kohta muuta komisjoni määrust (EÜ) nr 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta**

***„145. osa – üks tõend või mitu“***

## I. Üldist

1. Käesoleva arvamuse eesmärk on selgitada ameti seisukohta võimaluse kohta muuta komisjoni määrust (EÜ) nr 2042/2003<sup>1</sup> seoses teemaga „145. osa – üks tõend või mitu“. Määruse muutmise põhjused on kirjeldatud allpool.
2. Arvamus on vastu võetud Euroopa Lennundusohutusameti (edaspidi „amet“) haldusnõukogu kehtestatud korra<sup>2</sup> kohaselt kooskõlas määruse (EÜ) nr 216/2008<sup>3</sup> (edaspidi „almäärus“) artikli 19 sätetega.
3. Komisjoni määruse (EÜ) nr 2042/2003 II lisa punkti 145.A.50 lõikes a sätestatakse järgmist: „Asjakohaste volitustega lennundustehnilised töötajad väljastavad hooldustõendi organisatsiooni nimel siis, kui nad on tuvastanud, et organisatsioon on punktis 145.A.70 määratletud korras teinud ära kõik tellitud hooldustööd, võttes seejuures arvesse, et punktis 145.A.45 määratletud tehnilised normdokumendid on olemas ning neid on kasutatud, ja et täitmata ei ole jäänud ühtki nõuet, mille kohta oleks teada, et see ohustab tõsiselt lennuohutust.“

Samuti sätestatakse punkti 145.A.50 lõikes b: „Hooldustõend antakse välja enne lendu pärast hooldustöid.“

Punkti 145.A.50 lõike b sõnastust on võimalik tõlgendada kahel viisil:

- **1. tõlgendus:** olemas peab olema üks hooldustõend, mis hõlmab kõiki enne lendu tehtud hooldustöid (sest punkti 145.A.50 lõikes b sätestatakse ainsuses „**hooldustõend**...“).
  - **2. tõlgendus:** enne lendu tehtud hoolduse saab jagada kui tahes mitme hooldusüksuse peale (sest punkti 145.A.50 lõikes b sätestatakse mitmuses „...pärast **hooldustöid**“) ja iga sellise hooldusüksuse kohta väljastatakse hooldustõend.
4. Määruse sellise mitmetimõistetavuse tõttu on Euroopas tekkinud mitu õhusõiduki hooldustõendite väljastamise viisi, sealhulgas ühe tõendi väljastamine, mitme tõendi väljastamine ja mõlema variatsioonid või kombinatsioonid; neist igaühel on oma eelised ja puudused, mis on kokkuvõttes järgmised:
    - **Üks tõend.** Õhusõiduki hooldustõendi väljastab üks isik pärast üht või mitut hooldustööd, mis on asjakohaselt kinnitatud volitatud töötajate allkirjadega.
      - o Eelised:

<sup>1</sup> 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 26. oktoobri 2010. aasta määrusega (EÜ) nr 962/2010 (ELT L 281, 27.10.2010, lk 78).

<sup>2</sup> Haldusnõukogu otsus arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhendmaterjali väljastamisel ameti poolt rakendatava korra kohta. EASA MB 08-2007, 11.6.2007 (eeskirjade koostamise kord).

<sup>3</sup> 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). Määrust on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 1108/2009 (ELT L 309, 24.11.2009, lk 51).

- Piloot saab ühe tõendi selle kohta, et kõik käitaja tellitud hooldustööd on lõpule viidud.
  - Nõuetekohase rakendamise korral on tagatud, et kõik hooldustööd on nõuetekohaselt koordineeritud.
  - Puudused:
    - Eeldab, et ühe hooldustõendi allkirjastanud isiku (ja tema organisatsiooni) tegevusluba hõlmavad tööd/volitused peavad sisaldama kõiki tõendiga hõlmatud hooldustöid.
    - Kõnealune isik vastutab täielikult kõigi hooldustööde eest.
    - Väga raske rakendada, kui samal hoolduskorral osaleb mitu organisatsiooni.
  - **Mitu tõendit.** Väljastatakse mitu hooldustõendit, millest igaüks hõlmab teatud hooldustöid.
    - Eelised:
      - Iga organisatsioon ja iga lennundustehniline töötaja saab vastutada üksnes enda tehtud ja sertifitseeritud hooldustöö eest.
    - Puudused:
      - Piloot saab mitu hooldustõendit, mistõttu on raskem kontrollida, kas kõik käitaja tellitud hooldustööd on valmis.
      - Mitme tõendi korral on selgelt käsitlemata eri lennundustehniliste töötajate või eri organisatsioonide vahelised vajalikud koordineerimistegevused.
5. Nende küsimustega tegelemiseks algatas amet eeskirjade koostamise ülesande (145.012) ning loodi ametiasutuste, õhusõidukite hooldustöötajate liitude ja tegevusvaldkonna esindajatest ning EASA ekspertidest koosnev tööühm.
6. Rühma ülesannet kirjeldatakse ameti veebilehel avaldatud asjakohases juhendis (<http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php>).
- Selles sätestati: „Euroopas on praegu korruga kasutusel kaks hooldustõendite väljastamise süsteemi: ühe hooldustõendi ja mitme hooldustõendi väljastamise süsteem. See võib viia arusaamatusteni ja võimalik, et ka ohutusprobleemideni. Seetõttu nõuadsid nii sektor kui ka riikide lennundusametid probleemi lahendamist, nii et võimaluse korral säiliks vaid üks süsteem.“
7. Samas viis ülesandega 145.012 tehtud töö järelaluseni, et ei ole mõistlik säilitada üksnes üht süsteemi, sest kummalgi süsteemil on oma eelised ja puudused. Parem on luua süsteem, milles ühendatakse kummagi süsteemi eelised ning ühtlasi võimaldatakse käitajale ja hooldusorganisatsioonidele paindlikkust. See süsteem peaks piloodile tagama ja selgelt teatama, et kõik hooldustööd on tehtud ning asjakohasel viisil koordineeritud, peaks selgelt osutama vastutavatele isikutele ning samal ajal võimaldama tüüpilisi tegevusi, näiteks hooldustõend defektide avastamise korral (nt mittepurustavatel katsetel) või kui õhusõiduk jäetakse sertifitseerimata konfiguratsiooni (nt mootor eemaldatakse selle säilitamiseks).
- Kõik see koos piisava nõuete täitmise vastuvõetavate viiside ja suunistega peaks rakendamisel tagama suurema ühtluse ja täiustatud ohutuse.

## II. Konsulteerimine

8. Töörühma töö põhjal avaldas amet 28. juunil 2007 muudatusettepaneku teate 2007-09 oma veebilehel ([http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)).
9. Märkuste esitamise lõpptähtpäevaks, 28. oktoobriks 2007 (mis hõlmas ka esialgse kolmekuise konsultatsiooniperioodi ühe kuu kestnud pikendust), sai amet riiklikelt lennuametitelt, kutseorganisatsioonidelt ja eraettevõttelt 242 märkust.
10. Muudatusettepaneku teate väliskonsultatsiooni käigus laekunud märkustest nähtus, et riiklikud lennuametid ja sidusrühmad on väga mures muudatusettepaneku teates pakutud kontseptsiooni keerukuse ja võimalike tagajärgede pärast.
11. Nimetatud probleemide lahendamiseks moodustati läbivaatusrühm, mis koosneb muudatusettepaneku teate koostanud töörühma liikmetest ning lisaks neile ka ühest EASA standardimisosakonna eksperdist ja ühest Euroopa Piirkondlike Lennuettevõtjate Ühendust (ERA) esindavast valdkonnaekspertidest. Eesmärk oli koostada vastav märkuste vastusdokument.
12. Pärast märkuste läbivaatamist otsustas läbivaatusrühm soovitatud kontseptsiooni märkimisväärselt lihtsustada, säilitades samas ülesande eesmärgid. Muudatused on kokkuvõttes järgmised:
  - a. Muudatusettepaneku teates soovitatud põhimõte, mis põhines kolme eri sertifikaadi väljastamisel (hooldussertifikaat (*Maintenance Release Certificate*, MRC), baashooldussertifikaat (*Base Maintenance Release Certificate*, BMRC) ja hooldustõend (*Certificate of Release to Service*, CRS)), asendati tunduvalt lihtsustatud põhimõttega, et väljastatakse üks hooldustõend või mitu hooldustõendit ja lõplik hooldustõend.
    1. Hooldustõendid (CRS).
      - Neid väljastasid kõik samas hoolduskorras osalevad 145. osa organisatsioonid.
      - Hooldustõendite eesmärk oli sertifitseerida sellise organisatsiooni tehtud hooldust ja seetõttu pidid neid väljastama vastavate kategooriate lubade ja tüübi-/rühmapädevustega lennundustehnilised töötajad.
      - Osa M alajao G organisatsioon (jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon) võis otsustada, kas eelistas kasutada sellist tehnilist päevikut, kus tõend antakse iga hooldustöö kohta, või sellist, kus hooldustööd kinnitatakse allkirjaga ja seejärel antakse tõend hooldustööde rühma kohta.
      - Hooldustõendeid võidi väljastada isegi mittevastavuste leidmisel (nt D1-pädevusega organisatsiooni tehtud mittepurustava katse käigus leitakse mõrasid) või isegi juhul, kui õhusõiduk oli jäetud lennukõlbmatusse konfiguratsiooni (nt kui tööde järjestus nõuab mootorite eemaldamist nende säilitamiseks), kui see oli hooldustõendis nõuetekohaselt dokumenteeritud ja kui sellest oli teatatud jätkuvat lennukõlblikkust tagavale organisatsioonile.

Kõik need mittevastavused või heakskiitmata konfiguratsioonid tuli sellegipoolest vastava hooldustõendiga parandada või nõuetekohaselt edasi lükata.

- Lennundustehnilised töötajad pidid täielikult vastutama nende väljastatud hooldustõendiga hõlmatud hooldustööde ja edasilükatud tööde eest.

2. Lõplik hooldustõend (lõplik CRS).

- Selle väljastas 145. osa organisatsioon, mille oli määranud jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon.
  - Lõpliku hooldustõendi eesmärk oli piloodile kinnitada ja teatada, et kõik jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni tellitud hooldustööd on tehtud või nõuetekohaselt edasi lükatud. See aga ei toiminud ei tehtud hooldustööde sertifikaadina ega edasilükatud tööde sertifikaadina, sest seda ülesannet täitis juba ülalpool kirjeldatud vastav hooldustõend. See oli ka põhjus, miks näiteks asjakohase tüübi-/rühmapädevusega B1-kategooria lennundustehnilised töötajad said väljastada liini- ja baashooldust hõlmavaid lõplikke hooldustõendeid.
  - Selle tulemusena tuginesid lõplikke hooldustõendeid väljastavad lennundustehnilised töötajad täielikult iga 145. osa organisatsiooni väljastatud hooldustõenditele ja koordineeritult vastavalt jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni kehtestatud menetlustele ning vastavalt jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni ja 145. osa organisatsiooni vahelise lepingu tingimustele.
- b. Hooldustõendis ja lõplikus hooldustõendis sisalduv lennukõlblikkust käsitlev avaldus oli identne praegu kehtivas eeskirjas sisalduva avaldusega.
- c. Sertifitseerimisprotsessi paremaks kirjeldamiseks ja tehniliste päevikute näidete toomiseks muudatusettepaneku teatisesse lisatud suunise punkt 145.A.50 eemaldati järgmistel põhjustel:
1. Uus soovitatud süsteem oli palju lihtsam, mis muutis sertifitseerimisprotsessi suunised tarbetuks.
  2. Tehnilise päeviku näited on nüüd lisatud osale M (käitaja vastutus) nõuete täitmise vastuvõetavate viiside materjalina nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti M.A.306 lõikes a. Lisaks hõlmab nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkt 145.A.50 nüüd suuniseid, kuidas võib 145. osa organisatsioon täita käitaja tehnilist päevikut.
- d. Eemaldati muudatusettepaneku teatisesse lisatud mõiste „peamine hooldusorganisatsioon”. Selle asemel rõhutatakse punkti M.A.708 lõike b alapunktis 7 ja nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti M.A.708 lõike b alapunktis 7, et vastutus koordineerimise eest jääb jätkuvat lennukõlblikkust tagavale organisatsioonile. Seda selgitatakse ka nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti M.A.306 lõike a alapunktis 3.
- e. Nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti M.A.306 lõike a alapunktis 3 selgitatakse, et kuigi 145. osa organisatsiooni väljastatav lõplik hooldustõend kinnitas, et kõik jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni tellitud hooldustööd on tehtud või nõuetekohaselt edasi lükatud, ei tähendanud see tingimata, et õhusõiduk oli sel hetkel lennukõlblik. Jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon vastutas siiski õhusõiduki lennukõlblikkuse eest ning selle eest, et enne lendu oleks tagatud kõigi

jätkuva lennukõlblikkuse nõuete täitmine. See oli punkti M.A.306 lõike a alapunktis 3 nõutud hooldusdeklaratsiooni eesmärk.

- f. Muudatusettepaneku teatise punktis 145.A.55 „Hooldustööde dokumendid“ soovitatud muudatused eemaldati, sest sertifitseerimisprotsess oli lihtsustunud ja peamine hooldusorganisatsioon eemaldatud.
  - g. Et anda mõjutatud sidusrühmadele ja pädevatele asutustele piisavalt aega, tehti ettepanek uue määruse jõustumiseks üks aasta pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.
13. Soovitatud muudatused ja vastused kõigile muudatusettepaneku teate väliskonsultatsioonide ajal saadud märkustele avaldati 5. augustil 2010 ameti märkuste vastusdokumendis 2007-09, mis on avaldatud ameti veebilehel ([http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)).
  14. Märkuste vastusdokumendi 2007-09 avaldamise järel korraldas amet 30. septembril 2010 Kölnis seminari, et selgitada dokumendi sisu ja aidata sidusrühmadel ettepanekut enne märkuste esitamist paremini mõista. Seminaril saadud tagasiside hõlmas järgmist:
    - Mõni pädev asutus nõudis märkuste vastusdokumendile märkuste esitamiseks ajapikendust, et neil oleks rohkem aega seminaril saadud teabe üle järele mõelda. Amet nõustus ja pikendas tavapäraselt 2-kuist märkuste esitamise aega veel 3 nädala võrra, kuni 26. oktoobrini 2010.
    - Mitu pädevat asutust, hooldusorganisatsiooni ja lennuettevõtjate liitu olid ikka veel soovitatud põhimõtte vastu, peamiselt lõpliku hooldustõendi tõttu, mis nende arusaamise kohaselt tähendas vastutuse siirdumist käitajalt ja jätkuvat lennukõlblikkust tagavalt organisatsioonilt 145. osa organisatsioonile.
    - Selgus, et käitaja ja jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni kohustuste selgitamist on vaja jätkata, mis küsimust peab amet tulevase eeskirjade koostamise osaks (ülesanne M.029, mis kavakohaselt algab 2011. aastal).
  15. 26. oktoobril 2010 lõppenud märkuste vastusdokumendi 2007-09 väliskonsultatsiooni tulemusena sai amet arvamusi järgmistelt asutustelt ja isikutelt:
    - 5 pädevat asutust: Austria transpordiministeerium, Taani tsiviillennundusamet, Madalmaade tsiviillennundusamet, Rootsi tsiviillennundusamet, Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet;
    - 11 organisatsiooni ja liitu: Aerlyper, rahvusvaheline õhusõidukiinseneride liit (AEI), Madalmaade lennundustehnikute liit (NFLT), Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus (AEA), Ühendkuningriigi litsentsitud õhusõidukiinseneride liit (ALAE), Baines Simmons Limited, Rahvusvaheline Lennutranspordiettevõtjate Ühendus (IACA), KLM Engineering & Maintenance, Nayak Aircraft Service NL, Norra litsentsitud inseneride liit (NFO) ja Transavia.com.
    - 89 erasikut (enamik neist litsentsitud hooldustöötajad).

Arvamusi käsitletakse üksikasjalikult lisas.

### III. Ameti arvamuse sisu

#### a. Põhimõttelised kaalutlused

16. Käesolevas arvamusel võetakse võimalikult palju arvesse konsulteerimises osalenud ja märkuste vastusdokumendi kohta märkusi esitanud paljude sidusrühmade ja riiklike ametiasutuste soovitusi.
17. Siinkohal soovib amet märkida, et õhusõidukite hooldustöötajate kogukonnalt ja lennundustehnilise töötaja loa omanikelt (nii liitunud kui ka eraisikutelt) saadud tagasiside toetas selgelt märkuste vastusdokumendi ettepanekut.
18. Sellele vaatamata ja kuigi negatiivset tagasisidet andnud sidusrühmade ja pädevate asutuste arv on muudatusettepaneku teatega võrreldes märgatavalt vähenenud, nähtub tagasisidest (vt käesoleva arvamuse lisa), et järgmised sidusrühmad ja pädevad asutused on ettepanekuga märgatavalt rahulolematud:
  - pädevad asutused: Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet, Madalmaade tsiviillennundusamet, Taani tsiviillennundusamet, Rootsi tsiviillennundusamet ja Austria transpordiministeerium;
  - lennuettevõtjate liidud: Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus (AEA) ja Rahvusvaheline Lennutranspordiettevõtjate Ühendus (IACA);
  - üksikud lennuettevõtjad: Transavia.com;
  - hooldusorganisatsioonid: KLM Engineering & Maintenance ja Nanyang Aircraft Service NL;
  - koolitus-/nõustamisorganisatsioonid: Baines & Simmons Limited;
  - mõni eraisik.
19. Tagasisides rõhutatakse järgmisi põhiprobleeme:
  - Arvatakse, et ülesanne ei ole ohutuse seisukohast korralikult põhjendatud ja ülesande järele ei ole vajadust.
  - Arvatakse, et vajadus menetlusi ja dokumente muuta ning vajadus koolitust pakkuda avaldab sektorile märkimisväärset mõju.
  - Arvatakse, et jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide mõni kohustus (peamiselt koordineerimisülesanded ja lõplike hooldustõendite väljastamine) on siirdunud hooldusorganisatsioonile. Kaheldakse ka lõpliku hooldustõendi otstarbekuses.
  - Liini- ja baashoolduse kohta oleks tulnud välja töötada eri menetlused.
  - Osa M on vaja veel selgitada, eelkõige järgmist:
    - lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide kohustused ja menetlused;
    - hooldusdeklaratsiooni väljastamine, ajakohastamine ja levitamine;
    - hooldustõendi, lõpliku hooldustõendi ja hooldusdeklaratsiooni erinevused ja nende seos õhusõiduki hoolduse/lennukõlblikkuse olekuga.

20. Amet on arvamusel – vastupidi sellele, mida mõni sidusrühm ja pädev asutus on väljendanud –, et eeskirjade koostamisega saab aidata kaasa ohutuse parandamisele isegi siis, kui puuduvad tõendid konkreetse probleemiga otseselt seotud õnnetuste kohta. Eeskirjade koostamist ei ajenda üksnes õnnetused: seda võidakse alata ka siis, kui sidusrühmadelt ja pädevatelt asutustelt saadud tagasisidest nähtub ühete ja samade nõuete väga erinevaid tõlgendusi, paljud nendest seadusandja kavatsustele vastupidised. Nii juhtub ilmselgelt siis, kui määrus on mitmetimõistetav või kui puuduvad suunised.
21. Konkreetsetel käesoleva ülesande korral algatati ülesanne sidusrühmade ja pädevate asutuste nõudel, nagu märgitud juhendis. Muudatusettepaneku teate ja märkuste vastusdokumendi väliskonsultatsioonide ajal saadud märkustest, 30. septembril 2010 toimunud seminaril saadud märkustest ning praegustel standardimiskonverentsidel ameti ja pädevate asutuste vahel toimunud aruteludest nähtub ka, et ikka veel leidub märkimisväärset hulgal väärtõlgendusi ning samuti valdkondi, kus reguleerimine ei pruugi olla täielikult kooskõlas ega korrektne seoses 145. osaga ja jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide kohustustega, aga ka seoses lennundustehniliste töötajate vastutusega hooldustõendite väljastamisel.
22. Ka on ametile saanud teatavaks, et Ühendkuningriigi lennuõnnetuste uurimise büroo (AAIB) büllätäänis AAIB 9/2010 käsitletakse 12. jaanuaril 2009 Boeing 737-ga (registreerimistunnus G-EZJK) toimunud rasket intsidenti. Intsident toimus pärast protsessi, kus käitaja valmistus tagastama varem liisitud õhusõidukit ning kus käitaja ja tema baashoolduse pakkuja olid sõlminud mitmesuguseid lepinguid kolmandate ettevõtetega kõigi seonduvate hooldustööde tegemiseks ja nende järele valvamiseks eraldi töopaketenä. Muude kõnealuses väljaandes (AAIB büllätään) sisalduvate ohutussoovituste seas soovitatakse ohutussoovituses 2010-072 ametil vaadata läbi OPS1, osa M ja 145. osa regulatsioonid ning suunised, et veenduda, kas nendes on piisavalt käsitletud keerukate ja mitmeastmeliste allhankena tehtavate hooldustööde korda ja töökorda. Selles rõhutatakse ka vajadust hinnata organisatsiooni üldist struktuuri, liideseid, menetlusi ning põhitöötajate rolle, kohustusi ja kvalifikatsiooni/pädevust kõigil alltöövõtu tasanditel.
23. See on tugevdanud ameti arvamust, et sel teemal oli ja on senini vajadus eeskirjade koostamise järele.
24. Samuti usub amet, et igasugusel eeskirjade koostamisel on teatud kahjulik mõju – ja see tuleb viia miinimumini. Asjaolu, et menetlusi ja dokumente tuleb muuta, või asjaolu, et tuleb pakkuda koolitust, on tavapärane määruse peaaegu kõigi muudatuste korral, kuid eeskirjade koostamise kasulikkus peab olema suurem.
25. Ülesandega seoses on amet endiselt arvamusel, et märkuste vastusdokumendis soovitatud tekstil on järgmised eelised:
- Kohustuste selge jaotus.
    - Hooldustööde sertifikaat (CRS): iga 145. osa organisatsioon sertifitseerib oma töö ja vastutab oma töö eest hooldustööde sertifikaadi väljastamisega isegi juhtudel, kui töö ei ole valmis või kui õhusõiduk jäetakse lennukõlbmatusse olekusse. Siin saab minna veel üksikasjalikumaks, nii et iga lennundustehniline töötaja sertifitseerib ise oma tööd (nende oma hooldustõend).
    - Lõplik hooldustõend piloodile:



- Ainult seoses jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni tellitud hooldustöödega.
- Tugineb hooldustõendi kohaselt tehtud hoolduse sertifikaadil.
- Õhusõiduki lennukõlblikkuse eest ja koordineerimiskorra kehtestamise eest vastutab jätkuvat lennukõlblikkust tagav organisatsioon.
- Tööd on võimalik sertifitseerida isegi siis, kui leitakse mittevastavusi (nt D1-pädevusega organisatsiooni tehtud mittepurustava katse käigus leitakse mõrasid) või isegi juhul, kui õhusõiduk oli jäetud lennukõlbmatusse konfiguratsiooni (nt kui tööde järjestus nõuab mootorite eemaldamist nende säilitamiseks).
- Piloot saab ühe tõendi (lõplik hooldustõend) selle kohta, et käitaja tellitud hooldus on valmis.
- Nõuetekohase rakendamise korral on tagatud, et kõik hooldustööd on nõuetekohaselt koordineeritud.

26. Amet tegi märkuste vastusdokumendis ka ettepaneku üleminekumeetmete kohta, millega vähendada kahjulikku mõju sidusrühmadele ja pädevatele asutustele.

#### b. Kokkuvõte

27. Amet on seega arvamusel, et eeskirjade koostamine on vajalik ühe või mitme hooldustõendi küsimusega tegelemiseks ning et märkuste vastusdokument täitis selle eesmärgi. Sellele vaatamata tunnistab amet saadud märkusi arvesse võttes, et ettepanek vajab veel täiendamist. AAIB bülletäänis 9/2010 avaldatud ohutussoovitusest 2010-072 nähtub ka, et käesolevast ülesandest ei pruugi teatud probleemide lahendamisel piisata – ettepanekus ei käsitleta jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide kohustusi ja nende seost õhusõiduki lennukõlblikkusega. Seda on vaja selgitada. Jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide kohustusi kavatakse käsitleda aga plaanide kohaselt 2011. aastal algava eeskirjade koostamise programmi ülesandes M.029. Amet on seetõttu otsustanud need kaks omavahel seotud tegevust ühendada.

#### 28. Selle tulemusena on ameti lõplik arvamus järgmine:

- **Lõpetada ülesanne 145.012, tegemata selles etapis praegu kehtivate määruste või nõuete täitmise vastuvõetavate viiside / suuniste muudatuse ettepanekuid.**
- **Kooskõlas bülletäänis 9/2010 avaldatud AAIB ohutussoovitusega 2010-072 kasutada ära ülesande 145.012 käigus tehtud töö ning laiendada plaanide kohaselt 2011. aastal algava ülesande M.029 ulatust ning käsitleda korraga järgmisi küsimusi:**
  - **jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide ja 145. osa organisatsioonide kohustused; ja**
  - **hooldustööde, koordineerimise, õhusõiduki tõendi ja lennukõlblikkuse tuvastamise menetlused.**

#### **IV. Regulasiivmõju hinnang**

29. Käesolevas arvamuses ei tehta ühtegi praeguse määruse või praeguste nõuete täitmise vastuvõetavate viiside / suuniste muudatusettepanekut ja arvamusega ei kaasne seega regulatiivmõju.

Köln, 29. november 2010

P. GOUDOU  
tegevdirektor

**LISA: Märkuste vastusdokumendi 2007-09 kohta esitatud märkused****Märkused, milles toetatakse soovitatud muudatusi**

- (1) **Rahvusvaheline õhusõidukiinseneride liit (AEI), Madalmaade lennundustehnikute liit (NVLT), Ühendkuningriigi litsentsitud õhusõidukiinseneride liit (ALAE), , Norra litsentsitud inseneride liit (NFO) ja 75 eraisikut 89-st (enamik neist litsentsitud hooldustöötajad)** toetasid märkuste vastusdokumendis 2007-09 soovitatud teksti. Nende põhjendused olid muu hulgas järgmised:
- Ettepanekuga kaotatakse praeguse määruse mitmetimõistetavused ning soodustatakse sertifitseerimismenetluste ühtlustamist, mida on eriti vaja praeguse suundumuse tõttu kasutada üha laialdasemalt allhanget ja kolmanda osapoolle osutatavaid hooldustöid.
  - Ettepanekus määratletakse selgelt kohustused.
  - Ettepanekus ei sekkuta jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide järelevalvekohustustesse.
  - Lennumeeskond saab konkreetset teada, milline on õhusõiduki hoolduse seis.
  - Ettepanek suurendab ohutust.

**Märkused, milles nõutakse soovitatud muudatusesse väikeste paranduste tegemist**

- (2) **Madalmaade lennundustehnikute liit (NVLT)** tegi lisaks väikestele sõnastusmuudatustele järgmised ettepanekud:
- Selgitada nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti 145.A.50 lõike b alapunktis 1, et lõpliku hooldustööendi väljastamisel peab õhusõiduk pärast hooldust olema täiesti töökorras.
  - Lõplikku hooldustööendit väljastav lennundustehniline töötaja peab tagama, et kõik hooldust vajavad probleemid parandatakse ja/või lükatakse edasi nõuetekohaste volitatud isikute poolt, selle asemel et üksnes kontrollida vastava hooldustööendi väljastamist.
  - Selgitada punkti 145.A.50 lõikes b sisalduva lause „kõik käitaja tellitud hooldustööd on tehtud või nõuetekohaselt edasi lükatud“ tähendust.
  - Selgitada täpsemalt nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punkti 145.A.65 lõike b alapunktis 3 sisalduvat väljendit „allkirjaga kinnitamine“.
- (3) **Rahvusvaheline õhusõidukiinseneride liit (AEI), Ühendkuningriigi litsentsitud õhusõidukiinseneride liit (ALAE) ja mõningad eraisikud** nõudsid, et tehtaks täielikult selgeks, et A-kategooria õigused ei hõlma süsteemirike kõrvaldamist.

Amet märgib, et seda küsimust käsitleti ülesandes 66.006 ja arvamus 05/2009.

- (4) **Aerlyper** nõudis, et selgitataks täpsemalt, mis pädevusi on vaja hooldusorganisatsioonidel ja 66. osas sätestatud loa omanikel lõpliku hooldustõendi väljastamiseks.
- (5) **Üks eraisik** nõudis, et võimalust teha igapäevast või võrdväärset kontrolli pärast lõpliku hooldustõendi väljastamist laiendataks nii, et see hõlmaks ka kuni seitsmepäevase vahega ülesandeid MRB/MPD kohta.

### **Märkused, milles ollakse soovitatud muudatuste vastu**

- (6) **Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus (AEA) ja KLM Engineering & Maintenance** on lisaks arvamusele, et muudatusettepaneku teade oleks tulnud tervikuna tagasi võtta, lükanud märkuste vastusdokumendis toodud ettepaneku tagasi järgmiste põhjendustega:
- Jätkuvat lennukõlblikkust tagavatel organisatsioonidel on palju parem positsioon õhusõiduki hooldusega seotud kohustuste täitmiseks kui 145. osa organisatsioonidel.
  - Soovitatud muudatused on vastuolus praeguse määruse end õigustanud põhimõtetega, sest kannavad jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide kohustused üle 145. osa organisatsioonidele.
  - Soovitatud lõplik hooldustõend sisaldab deklaratsioone hooldustõendi olemasolu kohta ning jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide tellitud ja muude hooldusorganisatsioonide tehtud hooldustööde lõpetamise kohta, mis nende arvates on jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide kohustus ja õigus.
  - Ettepanekuga ei võimaldata A-kategooria lennundustehnilistel töötajatel allkirjastada lõplikku hooldustõendit, kui hooldustöodes osaleb ka muid isikuid.
  - Ohutusrisiki ei ole tõestatud ja kasulikkus ohutusele on ülehinnatud, kusjuures muudatus ise oleks üleminekuperioodi ajal riskiks.
  - Alahinnatud on 145. osa organisatsioonidele muu hulgas koolituse ja menetluste ning tehnilise päeviku muutmistest tulenevat majanduslikku mõju.

AEA ja KLM teevad ettepaneku, et kui kehtivatest määrustest tulenev arvatav risk tõestatakse, peaks EASA hindama osa M valdkonna menetlusi ja jätma 145. osa muutmata.

- (7) **Rahvusvaheline Lennutranspordiettevõtjate Ühendus (IACA)** lükkas märkuste vastusdokumendis toodud ettepaneku tagasi järgmiste põhjendustega:
- Nad ei nõustu sellega, et praeguse süsteemi puudulik standardiseeritus viib võimalike täiendavate ohutusprobleemideni.
  - Ettepaneku soodsat mõju ohutusele on üle hinnatud, aga mitte põhjendatud.
  - Lõplik hooldustõend viib organisatsioonide ja ametiasutuste arvates võimalike ohutusprobleemideni.
  - Nad ei näe vajadust lõpliku hooldustõendi järele, sest arvavad järgmist:

- Kui õhusõidukiga töötab ainult üks 145. osa organisatsioon, on sellel võimalus väljastada hooldustõend kas iga hooldustöö kohta eraldi või hooldustööde rühma kohta. Pealegi saab 145. osa organisatsioon väljastada ühe hooldustõendi kogu enda töö kohta, mis on tehtud ja koordineeritud jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni tunnustatud töödejärjestusele vastavalt – see ei ole midagi uut ja on üldtunnustatud.
- Kui 145. osa organisatsioonil on alltöövõtjaks teised 145. osa organisatsioonid, võib see 145. osa organisatsioon oma otsuse kohaselt väljastada ühe hooldustõendi kõigi tööde kohta, mis on tehtud ja koordineeritud jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni tunnustatud töödejärjestusele vastavalt – see ei ole midagi uut ja on üldtunnustatud.
- Kui jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni töövõtjateks on mitu 145. osa organisatsiooni, kantakse jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni kohustused lõpliku hooldustõendiga üle 145. osa organisatsioonile.
- Piloodi seisukohast tekitab lõplik hooldustõend petliku mulje, et tööd on valmis, sest piloot peab igal juhul kontrollima korralise ja erakorralise hooldusega ning edasilükatud ülesannetega jne seotud hooldusdeklaratsioonide.
- See avaldab negatiivset mõju, sest tekib vajadus uute käsiraamatute, menetluste, tööjuhendite, koolituste, tehniliste päevikute, lepingute järele.
- See avaldab sektorile sotsiaalset ja kultuurilist mõju.

IACA teeb järgmised ettepanekud:

- Säilitada mõlemad, nii ühe kui ka mitme hooldustõendi võimalused.
- Mitte rakendada lõpliku hooldustõendi põhimõtet.
- Kui EASA peab olukorras, kus jätkuvat lennukõlblikkust tagaval organisatsioonil on töövõtjaks mitu 145. osa organisatsiooni, vajalikuks ühte tõendit, ei tohi seda dokumenti nimetada hooldustõendiks, vaid kokkuvõttekaardiks.

(8) **Nayak Aircraft Service NL** lükkas märkuste vastusdokumendis toodud ettepaneku tagasi järgmistel põhjustel:

- Neile näib, et ülesanne on põhjendamata, ja nad ei usu, et ettepanek suurendaks lennuohutust.
- Jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide kohustused kantakse üle töövõtjast 145. osa organisatsioonile. Lõpliku hooldustõendi korral peaks vastutus jääma jätkuvat lennukõlblikkust tagavale organisatsioonile.
- Lõplik hooldustõend on haldusdokument ning seda peaks nimetama hooldusdeklaratsiooniks või lõplikuks haldusdokumendiks.
- Lõplikku hooldustõendit nõutakse kõigi liini- ja baashooldustööde korral, aga Nayak usub, et liini- ja baashooldust tuleks eristada.
- A-kategooria lennundustehnilistel töötajatel tuleks sarnaselt B-kategooria ja C-kategooria lennundustehniliste töötajatega samuti lubada tööde ulatusest sõltumata väljastada lõplikku hooldustõendit, sest see on haldustoiming.

Nayak Aircraft Service NL teeb ettepaneku võtta soovitatud muudatused tervikuna tagasi.

(9) **Transavia.com** lükkas märkuste vastusdokumendis toodud ettepaneku tagasi järgmistel põhjustel:

- Neile näib, et ülesanne on põhjendamata.
- Positiivset mõju ohutusele on üle hinnatud.
- Ettepanekuga hajutatakse kohustusi.
- Üksnes ühelt 145. osa organisatsioonilt töid tellivate käitajate korral ei ole lõpliku hooldustõendi põhimõtet vaja.
- See avaldab negatiivset mõju, sest tekib vajadus uute käsiraamatute, menetluste, tööjuhendite, koolituste, tehniliste päevikute, lepingute järele.
- See avaldab sektorile ning riiklikele ametiasutustele sotsiaalset ja kultuurilist mõju.

(10) **Baines Simmons Limited** lükkas märkuste vastusdokumendis toodud ettepaneku tagasi järgmistel põhjustel:

- Ettepanekuga kantakse vastutus hooldustööde koordineerimise eest jätkuvat lennukõlblikkust tagavatelt organisatsioonidelt üle 145. osa organisatsioonidele.
- Ettepanekus käsitletakse kahte eri tüüpi tõendeid (hooldustõend ja lõplik hooldustõend) samas sõnastuses.
- Praeguses määruses on selge mitmetimõistetavus osa M ja 145. osa vahel, kus hooldusorganisatsioon „annab õhusõidukile hooldustõendi“ seoses üksiktöödega, aga see ei tähenda tingimata, et õhusõiduk on lennukõlblik.

Baines Simmons Limited teeb järgmised ettepanekud:

- EASA peaks osa M puhul suunama oma pingutused määruse / nõuete täitmise vastuvõetavate viiside väljatöötamisele seoses punkti M.A.306 lõike a alapunkti 3 „hooldusdeklaratsiooniga“, eelkõige sellele, kuidas seda tuleks igal hoolduskorral, mitte üksnes baashoolduskorral ajakohastada ja aegsasti levitada.
- EASA peaks takistama omanikke/käitajaid loomast keerukaid allhankega hoolduskorraldusi – need võivad viia keeruliste olukordadeni, kus piloodile pakutakse mitut 145. osa organisatsiooni, eelkõige liinihoolduse puhul.
- Kui EASA tahab säilitada kahte eri tõendit, peaksid need olema küllaltki erinevad, eristades hooldussertifikaati ja hooldustõendit.
- Tuleb luua 145. osa raames asjakohasem „hooldustööde tõend“ ja osas M korrektsemalt määratletud „õhukõlblikkustõend“.

(11) **Madalmaade tsiviillennundusamet, Austria transpordiministeerium ja hr Walter Gessky (EASA komitee Austria liige)** on lisaks arvamusele, et muudatusettepaneku teade oleks tulnud tervikuna tagasi võtta või et seda oleks tulnud piirata nõuete täitmise vastuvõetavate viisidega / suunistega, lükanud märkuste vastusdokumendis toodud ettepaneku tagasi järgmistel põhjustel:

- Positiivne mõju ohutusele on väga piiratud, samas kui sektori bürokraatia- ja halduskoormus on suur.

- Lõplik hooldustõend hajutab kohustuste praegust jaotust jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide ja 145. osa organisatsioonide vahel, eelkõige hooldustööde koordineerimisel. Jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide kohustused siirduvad 145. osa organisatsioonidele.
- Lõplik hooldustõend tekitab piloodis petliku kindlustunde, sest ta ei tea alati (ega peagi teadma), mis hooldustöid on tellitud.
- Kui õhusõidukit ei kasutata äriliseks lennutranspordiks, võib olla oht, et ettepanek tekitab piloodis segadust, eelkõige kui hooldustöid on teinud nii 145. osa kui ka F alajao hooldusorganisatsioonid. Sellisel juhul ei pruugi lõplikku hooldustõendit olla alati olemas.

Madalmaade tsiviillennundusamet, Austria transpordiministeerium ja hr Walter Gessky teevad ettepaneku mitte midagi teha.

(12) **Taani tsiviillennundusamet** on lisaks arvamusel, et muudatusettepaneku teade oleks tulnud tervikuna tagasi võtta või et seda oleks tulnud piirata nõuete täitmise vastuvõetavate viisidega / suunistega, lükanud märkuste vastusdokumendis toodud ettepaneku tagasi järgmistel põhjustel:

- Ettepanek muudab olemasolevad süsteemid keerukamaks, mitte ei lihtsusta neid.
- Positiivne mõju ohutusele on väga piiratud, samas kui sektori bürokraatia- ja halduskoormus on suur. See hõlmab uusi menetlusi ja dokumente ning nende organisatsioonides kasutuselevõtu suurt ülesannet.
- Lõplik hooldustõend hajutab kohustuste praegust jaotust jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide ja 145. osa organisatsioonide vahel, eelkõige hooldustööde koordineerimisel. Jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide kohustused siirduvad 145. osa organisatsioonidele.
- Hooldustõend võib jätta piloodile mulje, et õhusõiduk on lennukõlblikus seisundis, sest piloot ei pruugi teada, et vaja on ka lõplikku hooldustõendit.

Taani tsiviillennundusamet teeb ettepaneku vaadata hooldustõendi tõlgenduse selgitamiseks läbi üksnes nõuete täitmise vastuvõetavad viisid / suunised.

(13) **Rootsi tsiviillennundusamet** on märkuste vastusdokumendis toodud ettepaneku lükanud tagasi järgmistel põhjustel:

- Ettepanekuga tehakse hooldustõendi põhimõttest suurem probleem, kui see on – palju keerukam ja eri versioonidega.
- Kõik käitajad peavad välja töötama oma tehnilise päeviku süsteemi ja hooldussertifikaadi, isegi kui nad kasutavad ainult üht hooldusorganisatsiooni.
- Kõik käitajad peavad muutma oma tehnilise päeviku süsteemi, sest vähesed on välja töötanud midagi muud.
- Kõik hooldusorganisatsioonid peavad välja töötama menetlused ja koolitama töötajaid. See tekitab kulusid, ent ei suurenda ohutust.
- Kui mõned jätkuvat lennukõlblikkust tagavad organisatsioonid / käitajad soovivad kasutada samal hoolduskorral mitut hooldusorganisatsiooni, peavad nad võtma täieliku

vastutuse. Praeguses õigussüsteemis on piisavalt ruumi mitme hooldusorganisatsiooni kasutamise korraldamiseks samal hoolduskorral.

- Praegune jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide ja 145. osa organisatsioonide kohustuste selguse põhimõte hägustub. See hävitab töetellimuste selguse põhimõtte.
- Koordineerimine muutub määratud 145. osa organisatsioonile raskeks, sest see ei saa ülevaadet või ei pääse juurde muudele hoolduslepingutele.
- Enamik lennundustehnilisi töötajaid peab hakkama arvukalt andma ebavajalikke allkirju; see tekitab segadust, millele nad alla kirjutavad. Allkirja väärtus väheneb ja selle eesmärk hägustub.
- Tsiivilennunduses kasutatavate õhusõidukite ja tsiivilennunduses mittekasutatavate õhusõidukitega töötaval 145. osa organisatsioonil peab olema kaks hoolduse sertifitseerimise süsteemi.
- Kuidas jaotuvad koordineerimiskohustused olukorras, kus üksikul jätkuvat lennukõlblikkust tagaval organisatsioonil on leping jaotise M.A.201 punktile i vastava käitajaga ning käitajal on lepingud 145. osa ja F alajao hooldusorganisatsioonidega?
- Kuidas toimub hoolduse sertifitseerimine juhul, kui jaotise M.A.201 punktile i vastaval käitajal, kes kasutab tehnilise päeviku süsteemi koos hooldustõendi ja lõpliku hooldustõendiga, on lepingud 145. osa ja alajao F hooldusorganisatsioonidega?

Rootsi tsiivilennundusamet teeb ettepaneku jätkuvat lennukõlblikkust tagavate organisatsioonide ja käitajate kohustusi jaotises M.A.708 üksnes selgitada.

(14) **Ühendkuningriigi tsiivilennundusamet** on märkuste vastusdokumendis toodud ettepaneku vastu järgmistel põhjustel:

- Ühendkuningriigi tsiivilennundusamet ei suuda selles valdkonnas tuvastada ühtegi konkreetset ohutusprobleemi, mis nõuaks ametilt meetmete võtmist.
- Ettepanek muudab 145. osa organisatsiooni töökorralduse keerulisemaks ja toob kaasa tarbetu bürokraatia ning määratlematu kasulikkuse ohutusele.
- See muudab keeruliseks jätkuvat lennukõlblikkust tagava organisatsiooni ja töövõtjast 145. osa organisatsiooni suhted ning muudab segaseks kummagi kohustused.
- Lõpliku hooldustõendi deklaratsioon ei peaks olema punkti 145.A.50 kohane hooldustõend, sest see on haldustoiming, mida ei hõlma määruse (EÜ) nr 2042/2003 artikli 2 hoolduse mõiste.
- Ettepanekuga ei võimaldata A-kategooria lennundustehnilistel töötajatel allkirjastada lõplikku hooldustõendit, kui hooldustöödes osaleb ka muid isikuid. Ühendkuningriigi tsiivilennundusamet teeb ettepaneku eristada plaanijärgset liinihooldust ja lihtsamate defektide kõrvaldamist, lubades sel juhul väljastada lõpliku hooldustõendi ka A-kategooria lennundustehnilistel töötajatel, isegi kui hooldustöid tegid teised isikud.
- Ühendkuningriigi tsiivilennundusamet ei poolda, et õhusõidukiga töötavad B-, C- ja D-pädevusega organisatsioonid võivad väljastada õhusõiduki taseme hooldustõendi, ning arvab, et kasutada tuleks vormi 1.



- Nõuete täitmise vastuvõetavate viiside punktis 145.A.50 esitatud tehnilise päeviku näited ei ole korrektsed, sest need ei sisalda näiteks viiteid seeriakomponentide üksikasjadele. See võib viia arvamuseni, et näidetes esitatud väljadest piisab.

(15) **Üks eraisik** lükkas märkuste vastusdokumendis toodud ettepaneku tagasi järgmistel põhjustel:

- Ettepanekus käsitletakse kahte eri tüüpi tõendeid (hooldustõend ja lõplik hooldustõend) samas sõnastuses.
- Lõpliku hooldustõendi allkirjastaja ei vastuta muu hooldustõendiga hõlmatud töö eest.
- Eraisik märkab järjepidevusetust, et pärast lõplikku hooldustõendit on lubatud allkirjastada igapäevast kontrolli, ilma et tuleks väljastada uus lõplik hooldustõend.

Isik teeb ettepaneku valida kahe võimaluse vahel:

- Jätta kõrvale lõplik hooldustõend ja asendada see tehnilises päevikus deklaratsiooniga, et nõuetekohaselt litsentsitud/volitatud/heakskiidetud töötajad on hooldustööd teinud ja/või edasi lükanud ning et õhusõidukiga saab ohutult lennata. Ühest kahe allkirjaga (B1 ja B2) hooldustõendi deklaratsioonist peaks piisama.
- Kui jäädakse lõpliku hooldustõendi juurde, peaks sellel kõigi hooldustööde sertifitseerimiseks ja nende eest vastutamiseks olema kaks allkirja (B1 ja B2).

Sama isik teeb ka ettepaneku, et B2-kategooria lennundustehnilised töötajad peaksid osalema ka igapäevaste kontrollide sertifitseerimises.

(16) **Kaks eraisikut** lükkas märkuste vastusdokumendis toodud ettepaneku tagasi järgmistel põhjustel:

- Ettepanekuga toetatakse käitajaid ohutuse arvelt, sest võimaldatakse hoolduse täiendavat allhankimist.
- Selline allhange soodustab konkreetsetele töödele spetsialiseerunud organisatsioonide teket, mistõttu lennundustehnilistel töötajatel on raske omandada õhusõiduki kui terviku kohta teadmisi ja kogemusi, mida on vaja loa saamiseks.

(17) **Üks eraisik** ei olnud nõus asjaoluga, et lõpliku hooldustõendi võib väljastada üksainus inimene, isegi kui ta ei ole hoolduse tegemises ühelgi viisil osalenud ja isegi kui teatud hooldustööd ei kuulu tema loa valdkonda.

(18) **Üks eraisik** avaldas arvamust, et hooldustõendi ettepanek on tarbetu, sest kõik valdkonnad on juba hõlmatud ning arendatud sinnamaani, et see on sektori igapäevane standardne tegevus.

(19) **Üks eraisik** tegi märkuse, et ettepanekuga võetakse vastutus õhusõiduki hoolduse eest vastutavatelt isikutelt.

### **Muud märkused**

- (20) **Madalmaade lennundustehnikute liit (NVLT)** küsis, kas märkuste vastusdokument juba sisaldab jaotise 66.A.20 punkti 3 B2-kategooria õiguste laiendusi (muudatusettepaneku teade 2007-07).

Amet märgib, et märkuste vastusdokument ei sisalda seda muudatust, sest komisjon ei ole seda veel ametlikult vastu võtnud. B2-kategooria õiguste laiendamine on osa arvamuse 05/2009 vastuvõtmise protsessist.

- (21) **Üks eraisik nõudis**, et Ühendkuningriigi tsiviillennundusamet hakkaks lennundustehnilise töötaja loa saamiseks korraldama täielikult suulisi eksameid.

Amet märgib, et praeguste Euroopa Liidu õigusaktide järgi ei ole see võimalik.

- (22) **Üks eraisik** esitas kõnealusele märkuste vastusdokumendile (2007-09) ebakorrektselt muudatusettepaneku teatega 2010-09 seotud märkuse mõistete „töövõtt“ ja „alltöövõtt“ kohta.

- (23) **Üks eraisik tegi järgmised märkused:**

- Ta toetab õhusõiduki hooldustõendite andmise viiside ühtlustamist.
- Ta toetab mitme hooldustõendi põhimõtet, sest sellega pannakse vastutus üksnes isikule, kes sertifitseerib tööd.
- Ta mainib, et ühe hooldustõendi põhimõte soodustab hooldustõendi väljastamist, ilma et oleks näha või teada, mis töid on õhusõidukil tehtud – eelkõige suurte ja keerukate tööde korral –, ja samuti soodustab see hooldustööde tegemist kvalifitseerimata töötajate poolt.
- Ta on täiesti vastu toimimisviisile, kus paljusid töid kinnitavad ettevõtte heakskiiduga, kuid vastava loata inimesed.