



СТАНОВИЩЕ № 04/2009

на ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ за АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

от 11 декември 2009 г.

**относно Регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003
на Комисията относно поддържане на летателната годност на
въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за
одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи**

„Лицензи за техническо обслужване на несложни въздухоплавателни средства“

I. Общи коментари

1. Целта на настоящото становище е да предложи на Комисията изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията¹. Причините за тази нормотворческа дейност са описани по-долу.
2. Становището е прието съгласно процедурата, определена от Управителния съвет на Европейската агенция за авиационна безопасност (Агенцията)², в съответствие с разпоредбите на член 19 от Регламент (ЕО) № 216/2008³ („Основния регламент“).

II. Консултация

3. Въпреки че Регламент (ЕО) № 2042/2003 вече постановява в приложение III (част-66) лицензионна система за персонала, отговарящ за сертифицирането, по време на преразглеждането на част М за въздухоплавателни средства, които не извършват търговски въздушен транспорт (задача М.017), както и в резултат на консултациите, извършени чрез А-NPA14/2006, значителен брой участници изразяват своята загриженост относно факта, че сегашната система за лицензиране не е адаптирана към по-ниската сложност на малки въздухоплавателни средства за обща авиация.
4. За да отговори на този въпрос, Агенцията създава нормотворческа задача 66.022 и съответна редакционна група, състояща се от представители на националните органи и асоциациите на леки въздухоплавателни средства и авиационна промишленост за много леки въздухоплавателни средства. Целта е да се оцени ситуацията, да се внесе предложение и да се разработят насоки за издаване на становище за промяна на част-66 и/или решение за промяна на приемливите средства за съответствие за частта, свързана с техническо задание 66-022.
5. По време на редакцията, групата фокусира работата си върху лицензите, обхващащи конструкцията, двигателя и електрическите системи, плюс някои ограничени предимства на авиониката. Еквивалентът на лиценз В2, адаптиран към средата на общата авиация, не е разгледан от групата и ще бъде предмет на бъдеща нормотворческа дейност (задача 66.027).
6. Въз основа на данните, получени от редакционната група, Агенцията публикува NPA 2008-03 на 28 март 2008 г. на своя уеб сайт на адрес: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

¹ Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 г. относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи (ОВ L 315, 28.11.2003, стр. 1). Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 1056/2008 на Комисията от 27 октомври 2008 г. (ОВ L 283, 28.10.2008).

² Решение на Управителния съвет относно процедурата, която да се прилага от Агенцията при публикуване на становища, спецификации за сертифициране и ръководства. EASA MB 08-2007 от 11.6.2007 г. („Нормотворческа дейност“).

³ Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1).

7. До крайния срок на 10 юли 2008 г., Агенцията е получила 177 коментара от 39 национални органа, професионални организации и частни организации/лица.
8. С цел преглед на тези коментари, Агенцията създава група за разглеждане, съставена от членовете на работна група 66.022, плюс лице от „Стандартизация и одобрения“ (Агенцията) и човек от индустрията, които бе изразил особено становище за NPA2008-03. В резултат на този преглед, на 16 септември 2009 г. Агенцията публикува CRD2008-03, който съдържа отговорите на всеки коментар и предложения текст за правилото и за съответния разяснителен материал/инструктивен материал.
9. Тук е важно е да се отбележи, че групата за разглеждане също така взема предвид коментарите, получени по време на консултациите за NPA2007-07, особено тези, свързани с „Квалификационни класове за тип и за група“.
10. След като бе публикуван CRD2008-03, на 29 октомври 2009 г. Агенцията организира работна среща в Кьолн, за да разясни неговото съдържание и да помогне на заинтересованите страни да разберат предложението преди представяне на техните реакции.
11. В резултат на външна консултация за CRD2008-03, която завърши на 16 ноември 2009 г., Агенцията получи реакции от:
 - 5 компетентни органа: AustroControl-Австрия, CAA-Нидерландия, CAA-Швеция, CAA-Обединеното кралство и DGAC-Франция.
 - 11 организации и асоциации: British Gliding Association, European Gliding Union, Danish Soaring Association (DSvU), Europe Air Sports, Deutsche Aeroclub, European Sailplane Manufacturers, Finnish Aeronautical Association, Light Aircraft Association от Чешката република, Flightdesign, Royal Danish Aeroclub и Dutch Gliding Association.
 - 1 частно лице.

Тези реакции са анализирани по-подробно в приложението.

III. Съдържание на становището на Агенцията

12. Настоящото становище отчита възможно най-голяма част от предложенията, направени от множеството заинтересовани страни, участвали в обсъждането и реагирани на документа за отговор на коментари.
13. Предвид йерархията на нормите на Европейската агенция за авиационна безопасност, настоящото становище се отнася само до промените, които Агенцията предлага към приложимите регламенти на Комисията (част-145, част-66 и част-147), приемливите средства за съответствие и инструктивни материали, които са подробно описани в документа с отговори на коментарите, може и ще бъдат издадени от Агенцията само когато горепосочените регламенти бъдат приети от Комисията. Въпреки това, трябва да се изясни, че мерките, представени в настоящото становище, трябва да бъдат тълкувани във връзка с посочените приемливи средства за съответствие и инструктивни материали като част от договорения пакет.

а) Лиценз В3

14. Първото действие, предприето от Агенцията, е предложението за нов лиценз В3, подобен на В1.2, но с опростени изисквания, адаптирани към по-малката сложност на самолетите с бутални двигатели от общата авиация.
15. Този лиценз В3, предложен от Агенцията, е приложим за „нехерметизирани самолети с бутални двигатели с 2000 кг максимална излетна маса или по-малко“. Въпреки че първоначално в NPA2008-03 този лиценз е приложим и за планери и мотопланери, Агенцията реши да ги премахне поради следните причини:
- Планерите и мотопланерите вече са обхванати от лиценз L.
 - Намерението е лиценз В1.2, който не обхваща планери и мотопланери, да включва автоматично лиценз В3. Това е възможно, само ако лиценз В3 не включва планери и мотопланери.
- Независимо от това, и въз основа на реакциите, получени по време на обсъждането на Документа за отговор на коментари 2008-03 (CRD2008-03), Агенцията е предложила да позволи на притежателите на лицензи В1.2 и В3 да получат, без допълнителни изисквания, пълен лиценз-L с квалификационните класове „въздухоплавателни средства с дървена конструкция“, „въздухоплавателни средства с композитна конструкция“ и „въздухоплавателни средства с метална конструкция“, доколкото лицензи В1.2 и В3 не съдържат ограничение за съответния материал на конструкцията (виж изменените 66.A.25, буква г), 66.A.30 буква а), точка 8 и допълнение IV към част-66) Това ще позволи на съществуващите притежатели на лицензи В1.2 и В3 да издават сертификати за повторно пускане в експлоатация на планери и мотопланери.
16. Правата на този лиценз включват конструкцията на въздухоплавателното средство, двигателя, механични и електрически системи и ограничена авионика, които са подобни на привилегиите на лиценз В1.2, с изключение на обхвата на включените въздухоплавателни средства и на факта, че лиценз В3 не включва подкатегория А.
17. Основните знания и изпитни изисквания за лиценз В3 са включени в съществуващите допълнения I и II до част-66. В случай на изпит е гарантирано, че броят на въпросите за всеки модул ще е винаги кратен на 4, за да бъдат изпълнени критериите за оценка за успешно положен изпит при 75 % правилни отговори.
18. За случаите, в които организация по част-147 осигурява курс за придобиване на основни познания за лиценз В3, продължителността ще бъде 1000 часа, както е посочено в допълнение I към част-147. Тази продължителност е половината от 2000-те часа, необходими за курс за лиценз В1.2, което е обосновано от следното:
- Нивото на обучение за различните предмети е намалено по отношение на категория В1.2 поради по-ниската сложност на обхванатите въздухоплавателни средства.
 - Разделените модули 7В, 9В, 11С и 17В са създадени за лиценз В3, а текущите модули 7, 9 и 17 са преименувани на 7А, 9А и 17А. Това е направено, с цел да се гарантира, че дори когато нивото на обучение (нива 1, 2 или 3) за някои теми е същото като за лиценз В1.2, това не означава, че съдържанието на обучението е едно и също. В интерес на истината, съдържанието на курса за лиценз В3 трябва да бъде разработено, като се има предвид по-ниската сложност на технологиите и околната среда за техническо обслужване в тази категория въздухоплавателни средства.
19. Създаването на отделни модули за лиценз В3 означава, че тези модули 7В, 9В, 11С и 17В не могат да бъдат автоматично приети като еквивалентни на съответните модули 7А, 9А,

11А, 11В и 17А, когато се разширява съществуващият лиценз В3 за други категории/под-категории, дори нивото на обучение да е едно и също. Това е последица от основната цел на задачата, която бе да има лиценз със значително по-ниски изисквания за обучение, отколкото съществуващия В1.2

20. Основните изисквания за професионален опит (66.А.30) са запазени идентични с тези на лиценз В1.2, като варират от 1 до 3 години, в зависимост от предишното техническо обучение, получено от кандидата.
21. Допълнение IV към част-66 е изменено, с цел включване на периода на допълнителен професионален опит, необходим за разширяване на лиценз В3 за други категории/под-категории или за разширяване на вече съществуваща категория/под-категория към лиценз В3.
22. За да бъдат упражнявани права за сертифициране, лиценз В3 трябва да съдържа квалификационния клас *„нехерметически затворени самолети с бутални двигатели с 2000 кг максимална излетна маса или по-малко“*. Този квалификационен клас е включен на базата на демонстриране на подходящ професионален опит, който ще бъде допълнително обяснен в съответния материал за приемливи начини на съответствие в следния смисъл:
- 50 % от задачите от приложение II към приемливите начини на съответствие, приложими към този квалификационен клас.
 - Под ръководството на упълномощен персонал, отговарящ за сертифицирането.
23. Въпреки това, този квалификационен клас ще бъде предмет на следните ограничения, ако лицето не може да докаже подходящ професионален опит в тях:
- Самолети с дървена конструкция.
 - Самолети с метална тръбна конструкция, покрита с тъкан.
 - Самолети с метална конструкция.
 - Самолети с композитна конструкция.

Важно е да се отбележи, че в NPA2008-03 броят на ограниченията бе по-голям, включително ограничения за:

- Прибираем колесник.
- Витло с променлива стъпка.
- Двигател с турбокомпресор.
- Електрически и/или реактивен двигател (на мотопланери).
- Електронни системи за управление на работата на двигателите и системи за измерване на горивото (FADEC).

Въпреки това, тези допълнителни ограничения са премахнати от окончателното предложение, съгласувано с групата за преразглеждане, отговаряща за NPA2007-07, където подобни ограничения са въведени за въздухоплавателни средства от група 2 и група 3 (задача 66.009).

Причините за премахване на ограниченията, свързани с тези системи, са следните:

- Може да се спори защо са избрани тези системи, а не други.
- Системата за включване и премахване на ограниченията може да създаде значителна тежест за компетентните органи и притежателите на лицензи.
- Независимо от това, притежателят на лиценз все пак трябва да покрива всички изисквания за основни познания и професионален опит.

В допълнение, като компенсаторна мярка ще бъде въведена разпоредба в становището, произтичаща от CRD2007-07, в точка 66.A.20, буква б), с допълнителен материал за приемливи средства на съответствие, за да стане ясно, че персоналът, отговарящ за сертифицирането, не може да упражнява права, освен ако не е компетентен по отношение на конкретното въздухоплавателно средство. Това засилва текущата отговорност на организациите за техническо обслужване или на независимия персонал, отговарящ за сертифицирането, да гарантират тази компетентност преди повторното въвеждане в експлоатация на въздухоплавателното средство.

24. Ограниченията, включени в лиценза:

- Означават „изключения“ от правата за сертифициране.
- Засягат цялото въздухоплавателно средство. Нищо не може да бъде изпълнявано на борда на въздухоплавателно средство с изключение на задачите по техническо обслужване на пилота-собственика.
- Могат да бъдат отстранени чрез:
 1. Доказване на подходящ опит (ще бъде допълнително обяснено в приемливите начини за съответствие, или
 2. Практическа оценка, извършена от компетентния орган.

66.B.115 е съответно изменен, за да бъдат включени изискванията на компетентния орган за премахване на ограниченията (различни от тези, които идват от преобразуването на националните квалификации за 66.A.70).

25. В допълнение V към част-66, се изменят формуляр 19 (формуляр за кандидатстване) и формуляр 26 (пример за лицензионен формат), с цел отразяване на новите лицензионни категории (лиценз В3 и лиценз L). Формуляр 26 е разделен на формуляр 26А (всички лицензи, с изключение на лиценз L) и формуляр 26В (лиценз L).

26. Допълнение II към част-147 се изменя, с цел включване на основните курсове за новите лицензионни категории (лиценз В3 и лиценз L).

б) Лиценз L

27. Второто действие, предприето от Агенцията, е предложението на нов лиценз L, с доста опростени изисквания, приложим за планери, мотопланери, балони и повечето дирижабли. Това действие ще стандартизира лицензионния режим за планери, мотопланери, балони и дирижабли, които в момента са обхванати от националните правила, постигайки еднакво ниво на безопасност и подобрявайки общия пазар. Лицата, които притежават тези лицензи, ще могат да работят като независим персонал, отговарящ за сертифицирането, или в рамките на одобрени организации за техническо обслужване и ще могат да сертифицират въздухоплавателни средства, регистрирани във всяка държава-членка. В допълнение, лиценз L ще бъде приложим и за самолети с максимална излетна маса под 1000 кг.

28. Намерението на Агенцията, при избора на въздухоплавателни средства, които да се обхващат от лиценз L, е следното:

- Да се възползва от категориите въздухоплавателни средства, определени в NPA2008-07 (задача MDM.032), за които процесът на сертифициране ELA1 и ELA2 в момента е в процес на определяне.
- Да включи всички въздухоплавателни средства, отговарящи на условията на процес ELA1, както и всички въздухоплавателни средства, отговарящи на условията на процес

ELA2, с изключение на самолети с максимално излетно тегло между 1000 кг и 2000 кг и с изключение на много леки хеликоптери (роторни апарати), които са изключени, защото са твърде сложни за опростената учебна програма, установена за лиценз L. Това означава, че лиценз L няма да обхваща също така тези пилотирани дирижабли с газ, които не са включени в процеса на ELA2.

29. Независимо от това, тук Агенцията отбелязва, че границата от 1000 кг, включени в NPA2008-07 за процес ELA1, има вероятност да се промени до 1200 кг след разглеждането на получените коментари към това уведомление за предложено изменение. Ако случаят е такъв, становището, което ще бъде издадено от Агенцията след предстоящата CRD2008-07, ще въведе същата промяна в ограниченията за лиценз L.
30. Предложеният лиценз L е разделен на 2 нива: Ограничен лиценз L и пълен лиценз L. Разликата е, че ограниченият лиценз L не позволява издаването на сертификат за повторно пускане в експлоатация след инспекции с интервал по-дълъг от 100 часа годишно или след извършването на основни ремонти и големи модификации. Това изменение се прави в следствие на реакциите, получени във връзка с CRD2008-03.
31. Всяко едно от тези нива на лиценз може да включва различни квалификационни класове, които могат да бъдат избрани от кандидатите в зависимост от областта, в която те биха искали да упражняват права за сертифициране. Тези квалификационни класове са определени в 66.A.1, буква г).
32. Подобно на лиценз В3, NPA2008-03 разглежда въвеждането на следните ограничения в лиценз L, ако кандидатът не може да покаже нужния опит:
 - Прибираем колесник.
 - Витло с променлива стъпка.
 - Двигател с турбокомпресор.
 - Електрически и/или реактивен двигател (на мотопланери).
 - Електронни системи за управление на работата на двигателите и системи за измерване на горивото (FADEC).

Въпреки това, тези допълнителни ограничения бяха премахнати от окончателното предложение, по идентичен начин с този на лиценз В3, съгласувано с групата за преразглеждане, отговаряща за NPA2007-07, където подобни ограничения са въведени за въздухоплавателни средства от група 2 и група 3 (задача 66.009).

Причините за премахване на ограниченията, свързани с тези системи, са следните:

- Може да се спори защо са избрани тези системи, а не други.
- Системата за включване и премахване на ограниченията може да създаде значителна тежест за компетентните органи и притежателите на лицензи.
- Независимо от това, притежателят на лиценз все пак трябва да покрива всички изисквания за основни познания и професионален опит.

В допълнение, като компенсаторна мярка ще бъде въведена разпоредба в становището, произтичаща от CRD2007-07, в точка 66.A.20, буква б), с допълнителен материал за приемливи средства на съответствие, за да стане ясно, че персоналят, отговарящ за сертифицирането, не може да упражнява права, освен ако не е компетентен по отношение на конкретното въздухоплавателно средство. Това засилва текущата отговорност на организациите за техническо обслужване или на независимия персонал,

отговарящ за сертифицирането, да гарантират тази компетентност преди повторното въвеждане в експлоатация на въздухоплавателното средство.

Очевидно, ограниченията, свързани с материала на конструкцията (дърво, метална тръбна конструкция с тъкан, композитна и метална), съществуващи в лиценз В3, не се прилагат по отношение на лиценз L, защото тези материали вече са ограничени от квалификационните класове, включени в лиценз L.

В резултат на това, лиценз L, предложен от Агенцията, не съдържа никакви ограничения.

33. Що се отнася до правата на лиценз L, те включват конструкцията на въздухоплавателното средство, двигателя, механични и електрически системи и ограничена авионика. Настоящият лиценз L не може да бъде разширен в никоя друга категория/под-категория поради неговите изключително опростени изисквания по отношение на квалификацията. Независимо от това, това не пречи на компетентните органи да предоставят кредити за взети изпити, ако може да бъде доказана еквивалентност в съответствие с 66.A.25, буква д).
34. По отношение на изискванията за обучение и изпити, те могат да бъдат обобщени по следния начин:
- Обучение в съответствие с новата учебна програма, съдържаща се в допълнение VII на част-66. Темите ще зависят от нивото на лиценза (ограничен или пълен) и от квалификационните класове, които кандидатът желае, с курс за единична квалификация за ограничен лиценз L, който може да бъде завършен в рамките на 2 до 3 седмици. Обучението може да бъде заменено с допълнителен опит.
 - Изпит, в съответствие с новото допълнение VIII към част-66, който не може да се замени с опит.
35. Освен това, изискванията за опит са установени в 66.A.30, буква а), точки 6 и 7, и могат да бъдат обобщени по следния начин:
- За ограничен лиценз L:
 1. Шест месеца за кандидатите, които са преминали обучението според допълнение VII и са взели изпита според допълнение VIII.
 2. Една година за кандидатите, които са взели изпита според допълнение VIII, но не са преминали обучението.
 - За пълен лиценз L, една година упражняване на правата на ограничен лиценз L.

в) Преобразуване и преходни разпоредби

36. Въпреки че обяснителната бележка към NPA2008-03 заявява, че не е предвиден процес на преобразуване на националните квалификации в новите лицензи В3 и L, по-големият брой коментари, получени по време на процеса на консултация за уведомлението за предложено изменение, които се противопоставят на този подход и адекватно обосновават необходимостта от подобно преобразуване, принуждава Агенцията да го позволи. Тези преобразувания могат да се извършват при изпълнение на съществуващата процедура, описана в 66.A.70.
37. След като веднъж е извършено, това преобразуване ще позволи на съществуващия персонал, отговарящ за сертифицирането, да има лиценз В3 или L, издаден въз основа на права, които те са имали преди новият регламент да влезе в сила.

38. Допълнително, и с цел по-нататъшно улесняване на прехода към новата система за въздухоплавателни средства, в която настоящото правило позволява използването на националните квалификации (въздухоплавателни средства, различни от самолети и хеликоптери), в член 7 от Регламент (ЕО) № 2042/2003, е записана нова точка 8, която позволява съвместното съществуване на лиценз L и на националните квалификации в течение на 3 години след влизането в сила на новия регламент. След този период единствено лиценз L ще бъде приемлив (той може да се получи чрез преобразуване или чрез изпълнение на новите изисквания за издаването на такъв лиценз).
39. Тук Агенцията отбелязва, че в NPA2008-03 е обмислен преходен период от 5 години, тъй като не е предвиден процес за преобразуване. В резултат на това, за всички лица, кандидатстващи за лиценз L, би било необходимо пълно квалифициране вследствие на новите изисквания (за обучение/изпити/професионален опит) и период от 5 години е сметен за разумен период. Въпреки това, в това окончателното предложение, както това е обяснено по-горе, е въведено преобразуване на съществуващата национална квалификация, което означава, че всички тези лица не трябва да преминават през процес на обучение/изпити/професионален опит). Следователно, преходният период е намален до 3 години, който Агенцията счита за достатъчен за компетентните органи да приложат новата система за лицензиране.
40. И накрая, важно е да се отбележи, че все още има някои ситуации за въздухоплавателни средства, различни от самолети и хеликоптери, които не са обхванати от лиценз L. Такъв е случаят с:
- Дирижабли, които не са предмет на лиценз L поради своята сложност.
 - Работа по системите за авионика за въздухоплавателни средства, различни от самолети и хеликоптери.
- Това означава, че за тези случаи ще продължава да се прилага законодателството на съответните държави-членки (66.A.100).
Въпреки това, в конкретния случай на работа по системите за авионика, този въпрос ще бъде разрешен от бъдещите нормотворчески действия, както беше обяснено преди това (задача 66.027).

IV. Оценка на регулаторното въздействие

41. Пълната оценка на регулаторното въздействие се съдържа в NPA 2008-03.

Кьолн, 11 декември 2009 г.

P. GOUDOU
Изпълнителен директор

ПРИЛОЖЕНИЕ: Реакции на CRD2008-03**Реакции, свързани с процеса на преобразуване на квалификациите на персонала, отговарящ за сертифицирането, в общата авиация:**

- (1) Организациите „European Sailplane Manufacturers“, „European Gliding Union“, „British Gliding Association“, „Europe Air Sports“, „Danish Soaring Association“, „Royal Danish Aeroclub“ и едно частно лице изразяват загриженост за начина, по който съществуващите разпоредби за преобразуване на 66.A.70 ще се прилагат от различните национални органи и искат от Агенцията регламентът да осигури пълно прехвърляне на права от сегашните квалификации на националния персонал, отговарящ за сертифицирането, към съответните лицензи на част-66.

В тази връзка, Агенцията отбелязва, че съществуващата политика, свързана с 66.A.70, за сравняване на националните квалификационни стандарти и квалификационните стандарти на част-66, не се е променила и ще продължи да се прилага както преди.

В същото време, Агенцията изказва мнението, че в допълнение към съществуващата политика, е удачно да се прилага специфичен подход за преобразуването на квалификацията в областта на общата авиация (не големи въздухоплавателни средства, които не участват в търговски въздушен транспорт) въз основа на съществуващата обща авиационна политика на Европейска агенция за авиационна безопасност, предмет на въвеждането на по-строг набор от ограничения.

Този подход ще позволи на притежателя на лиценза да продължи да изпълнява същите дейности по техническото обслужване, за които той/тя е бил законно упълномощен от националната система.

След като бъде издаден преобразуваният лиценз по част-66, той ще бъде напълно подчинен на част-66. Следователно, ако притежателят желае да разшири обхвата на своя преобразуван лиценз по част-66, за да сертифицира други дейности по техническото обслужване, ще се изисква пълно съответствие с част-66, което означава, че и всички разлики между предишната национална сертифицираща квалификация и част-66 трябва да се вземат предвид.

Резултатът от преобразуването и вида на ограниченията, които трябва да бъдат наложени в рамките на лиценз по част-66, могат да бъдат определени единствено от всяка държава-членка, поради съществуващите различия между националните лицензионни системи на държавите-членки. Това определяне следва да бъде направено на базата на подход за всеки конкретен случай и въз основа на съображенията за безопасност. С цел да се постигне това, трябва да се разглеждат не само конкретните задачи, които кандидатът е имал право да изпълнява в рамките на националната система, но също и „околната среда“, в рамките на която са извършвани тези задачи, а именно системата за управление и процедурите на организацията, в която кандидатът е разработил задачите си.

Разглеждането на тези фактори може да доведе до ограничения, различни от тези, конкретно свързани с въздухоплавателни системи или структури, като например:

- Валидни само за организация XXXX.
- Валидни само за Чесна с един бутален двигател.

- Валидни само за Чесна 172.
- Валидни само за Чесна 172, регистрация XXXX.

Важно е също така да се отбележи следното:

- Ограничението, „валидно за въздухоплавателни средства, които не участват в търговски въздушен транспорт“, трябва винаги да бъде налице.
- Независимо от всякакви други ограничения, лицензът не е валиден за големи въздухоплавателни средства.

Агенцията ще предостави материали за приемливите средства за съответствие/инструктивни материали, за да обясни този специфичен подход при общата авиация.

- (2) „Deutsche Aeroclub“ коментира, че в германската система персоналът с лиценз за техническо обслужване, издаден от Deutsche Aeroclub, се подписва за своята работа и пуска въздухоплавателното средство за полет. Въпреки това, те споменават, че това обслужване не е официално прегледано и официално пускано в експлоатация (от Prüfer Klasse 3 (проверяващ клас 3)) до годишния преглед на летателната годност. В резултат на това, те са искат промяна на бб.А.70, тъй като се опасяват, че с настоящия текст техният компетентен орган няма да преобразува квалификациите на тези притежатели на лицензи.

Позицията на Агенцията е, че ако квалификациите на тези притежатели на лиценз са законово достатъчни, за да удостоверят, че обслужването е извършено правилно, и че в това отношение въздухоплавателното средство може да лети, то тогава тези квалификации се считат за „квалификации на персонала, отговарящ за сертифицирането“, и са предмет на процеса на преобразуване, установен в бб.А.70. Това е независимо от факта дали притежателят на лиценза действително е пускал в експлоатация въздухоплавателни средства, както и независимо от това дали е имало нужда от подписване на прегледа на летателната годност от страна на Prüfer Klasse 3 на по-късна дата.

В Регламент ЕО2042/2003 процесът на техническо обслужване и на прегледа на летателната годност са напълно отделени. Персоналът, отговарящ за сертифицирането, е включен само в извършването на техническо обслужване. В резултат на това, „квалификациите на персонала, отговарящ за сертифицирането“, описани в бб.А.70, са напълно независими от процеса на преглед на летателната годност.

- (3) „DGAC-Франция“ иска изясняване на въпроса коя ще бъде референтната дата за процеса на преобразуване във връзка с параграфа, съдържащ се в бб.А.70, който гласи „На лице с квалификация на лицензиран персонал за сертифициране, призната в дадена държава-членка преди датата на влизане в сила на тази част...“.

Агенцията ще добави материал за приемливите средства за съответствие/инструктивен материал, за да изясни, че „датата на влизане в сила“ е следната:

- За лиценз ВЗ, датата на влизане в сила на този Регламент за изменение.

- За планери, мотопланери, балони, и тези дирижабли, които са обхванати от лиценз L, в съответствие с 66.A.1 буква г), 3 години след влизането в сила на този Регламент за изменение(виж член 7, параграф 8). За самолети под 1000 кг, които също са част от лиценз L, приложимата дата ще бъде същата като за лиценз В3 по-горе.
- (4) Известен брой реакции показват някои недоразумения във връзка с процеса на преобразуване.

По този въпрос Агенцията би искала да направи следните уточнения:

- Процесът на преобразуване за лиценз L не е свързан с преходния период от 3 години, установен в член 7, параграф 8. Процесът на преобразуване прехвърля съществуващата национална квалификация в лиценз по част-66, който може да се използва след това и няма срок на изтичане, различен от стандартния 5-годишен процес на подновяване. 3-годишният преходен период установява период, през който националните квалификации все още могат да се прилагат.
- Преобразуванията винаги се извършват от компетентните органи.
- Преобразуванията не са доброволен процес за компетентните органи. Това е задължителен процес, който трябва да се извършва по искане на всяко лице, притежаващо квалификация на персонал, отговарящ за сертифицирането, валидна в държава-членка.
- Не е необходим изпит, за да се осъществи преобразуване на национална квалификация. Изпитите са необходими, само за да бъдат премахнати тези евентуални ограничения, въведени по време на преобразуването. Това е вариант за притежателя на лиценза.

Реакции, свързани с преходния период от 3 години, установен в член 7, параграф 8:

- (5) „European Sailplane Manufacturers“ твърди, че 3-годишният преходен период е твърде кратък.

Тук Агенцията отбелязва, че в NPA2008-03 е обмислен преходен период от 5 години, тъй като не е предвиден процес за преобразуване. В резултат на това, за всички лица, кандидатстващи за лиценз L, би било необходимо пълно квалифициране вследствие на новите изисквания (за обучение/изпити/професионален опит). Въпреки това, в това окончателното предложение е въведено преобразуване на съществуващата национална квалификация, което означава, че всички тези лица не трябва да преминават през процес на обучение/изпити/професионален опит). Следователно, преходният период е намален до 3 години, който Агенцията счита за достатъчен за компетентните органи да приложат новата система за лицензиране.

Реакции, свързани с правата на лиценз В3:

- (6) „European Sailplane Manufacturers“ искат лиценз В3 да включва права за планери и мотопланери или, алтернативно, много достъпен начин за получаване на лиценз L от страна на притежател на лиценз В3.

Агенцията не подкрепя включването на тези права в лиценз В3 поради следните причини:

- Не би било възможно лиценз В1.2 автоматично да включва лиценз В3, освен ако в В1.2 също така не са включени и правата за планери и мотопланери. Но това също така би оказало влияние върху дефиницията на лиценз В1.2, защото той не би бил приложим само за самолети (а планерът не е самолет).
- Може да се създаде впечатление, че натрупването на опит на планер би било достатъчно, за да се получи квалификационният клас „нехерметически затворени самолети с бутални двигатели с 2000 кг максимална излетна маса или по-малко“ в лиценз В3 (описани в 66.А.45 подточка (i)) или квалификационният клас на група 3 в лиценз В1.2 (описани в CRD2007-07).

Независимо от това, тъй като Агенцията подкрепя увеличаване на броя на хората, упълномощени да сертифицират планери и мотопланери, тя е предложила да разреши на притежателите на лицензи В1.2 и В3 да получат, без допълнителни изисквания, пълен лиценз L с квалификационните класове „въздухоплавателни средства с дървена конструкция“, „въздухоплавателни средства с композитна конструкция“ и „въздухоплавателни средства с метална конструкция“, доколкото лиценз В1.2/В3 не съдържа ограничение за съответния материал на конструкцията (виж изменените 66.А.25, буква г), 66.А.30, буква а), точка 8 и допълнение IV към част-66). Това ще позволи на съществуващите притежатели на лицензи В1.2 и В3 да издават сертификати за повторно пускане в експлоатация на планери и мотопланери.

Съответни материали с приемливи средства за съответствие/инструктивни материали ще бъдат публикувани от Агенцията, за да изясни, че ако притежател на лиценз В1.2/В3 желае да получи лиценз L с квалификационен клас „въздухоплавателно средство с дървена конструкция“, изречението „доколкото лиценз В1.2/В3 не съдържа ограничение върху съответния материал на конструкцията“ означава, че то не съдържа нито ограничението „въздухоплавателни средства с дървена конструкция“, нито ограничението „въздухоплавателни средства с метална тръбна конструкция, покрита с тъкан“.

Реакции, свързани с ограничения върху лиценз В3:

- (7) „САА-Обединеното кралство“ и „AustroControl-Австрия“, коментират, че за лиценз L квалификационният клас „въздухоплавателно средство с дървена конструкция“ включва метални тръби с тъкан. Въпреки това, съществуват отделни ограничения за „въздухоплавателно средство с дървена конструкция“ и „въздухоплавателни средства с метална тръбна конструкция, покрита с тъкан“ за лицензи В3 и В1.2.

Агенцията отбелязва, че това са различни случаи:

- В случай на лиценз L ние говорим за квалификационни класове, а не за ограничения. Всички притежатели на лиценз с квалификационен клас за „въздухоплавателно средство с дървена конструкция“ трябва да са получили обучението, съдържащо се в модул L4, който включва комбинацията от дървена конструкция с метални тръби и тъкан.
- В случай на лицензи В3 и В1.2, ние говорим за ограничения, които могат да бъдат отстранени с помощта на професионален опит. Становището на Агенцията е, че е по-добре тези ограничения да се запазят отделени, за да може да се

отстрани едното или другото, ако човек не разполага с опит за една от конструкциите.

- (8) „САА-Нидерландия“ и „САА-Швеция“ искат изясняване на въпроса какво означава „ограничение“ и по-специално, дали това означава дейност, която може да бъде сертифицирана или дейност, която не може да бъде сертифицирана.

Агенцията се съгласява, че има някои несъответствия в предписанието. Например:

- 66.В.305 се отнася за „изпити, необходими за осигуряване на преобразуване без ограничения“, което означава, че ограничението се отнася до задачите, които не могат да бъдат сертифицирани.
- Точка 15 в лиценза по част-66 (допълнение V към част-66) гласи, че „ако няма никакви приложими ограничения, страницата с ОГРАНИЧЕНИЯТА ще бъде публикувана с надпис „Без ограничения““. Това отново означава, че ограничението се отнася до задачи, които не могат да бъдат сертифицирани.
- Част-145 използва ограничения за ограничаване на обхвата на дейностите, което означава, че ограничението се отнася до задачите, които могат да бъдат сертифицирани.

Въпреки че Агенцията е решила да обяви, че ограниченията, включени в лиценз ВЗ, са задачи, които не могат да бъдат сертифицирани, тя се съгласява, че в някои случаи може да бъде по-практично да се отнасят за задачите, които могат да бъдат сертифицирани, например, когато правата са много малки в сравнение със задачите, които не са разрешени. В тези случаи не е практично да се изброяват всички задачи, които не могат да бъдат сертифицирани.

Освен това, в бъдеще може да бъде необходимо изготвяне на правила, за да се отговори на всички тези противоречия.

Реакции, свързани с правата на лиценз L:

- (9) „British Gliding Association“, „Dutch Gliding Association“ и „European Gliding Union“ искат „годишните проверки“ да станат част от правата на ограничения лиценз L. Освен това, САА-Швеция иска нивата ограничен лиценз L и пълнен лиценз L да бъдат обединени в едно.

Позицията на Агенцията е, че двете нива все още са необходими, за да позволи на по-малко опитен персонал по техническото обслужване да има достъп до индустрията, след като някои разумни стандарти са изпълнени. Въпреки това, техните права ще бъдат съизмерими с основните познания и придобит опит.

Независимо от това, Агенцията решава да позволи на притежателите на ограничен лиценз L да извършват годишни проверки и проверки на 100 часа. За да бъде направено това, модулите L4.5, L5.7, L6.7 и L8.14 на Допълнение VII към част-66, които са приложими за ограничения лиценз L, са изменени за да включват годишни проверки и проверки на 100 часа. В допълнение, модул L9 „Процедури за физическа проверка“ е преместен от учебната програма на пълния лиценз L в тази на ограничения лиценз L.

- (10) „British Gliding Association“, „European Gliding Union“ и „AustroControl-Австрия“ изразиха своята загриженост за това как ще бъде пусната в експлоатация работата по авионика за планери.

Относно този въпрос, Агенцията е оценила и отхвърлила следните варианти:

- Да включи в лиценз L пълните права за авионикс-системите. Но това не е възможно на този етап, тъй като учебната програма, съдържаща се в допълнение VII към част-66, не обхваща тези системи.
- Да разшири правата на лиценз B2, за да обхване планери, балони и дирижабли. Но това не би разрешило проблема за общността на общата авиация, тъй като много малко притежателите на лиценз B2 могат да бъдат готови да работят в тази област. В допълнение, ще бъде необходимо предефиниране на квалификационните класове за лиценз B2.

В резултат на това, крайният вариант, избран от Агенцията, е работата на авионикс-системите за въздухоплавателните средства, различни от самолети и хеликоптери, да се запази в обхвата на националните правила (66.A.100) и да продължи с по-нататъшна нормотворческа дейност (задача 66,027), с цел развиване на лицензионни системи за авионикс-инженери, адаптирани към общата авиация.

Въпреки това, лиценз L все още позволява пускане в експлоатация на следното (66.A.20, буква а), точка 5):

- Работа по всяка авионикс-система, която изисква прости тестове за доказване на нейната годност и за която не се изисква отстраняване на неизправности.
- Работа по радиосистемите, системите за комуникация и транспондерите, ако в пълния лиценз L е включен квалификационния клас „радио/комуникация/транспондери“.

- (11) Известен брой реакции показаха някои недоразумения във връзка с правата на лиценз L.

По този въпрос Агенцията би искала да направи следните уточнения:

- Лиценз L не съдържа квалификационни класове на въздухоплавателни средства или типове двигатели и вследствие на това не е необходимо обучение или изпит за отделните типове нито за въздухоплавателни средства, нито за двигатели. Не се изисква участие на производителите.
- Различните квалификационни класове, съдържащи се в лиценз L, се получават, след като са изпълнени изискванията за основни познания и професионален опит.
- Категорията „двигател“, включена в ограничения лиценз L, позволява пускане в експлоатация на работата, извършена по всеки двигател, монтиран на въздухоплавателно средство, обхванато от лиценз L.
- Същото лице може да има квалификационен клас за конструкцията и квалификационен клас за двигателя. Обучението, обхващащо и двата квалификационни класа, продължава около 1 месец и все пак не е задължително, като е достатъчно полагането със задоволителни резултати на съответните изпити.

Агенцията ще издаде допълнителни материали за приемливите средства за съответствие/инструктивни материали.

Реакции, свързани с изискванията за основните познания за лиценз L (66.A.25, буква б)):

- (12) „The British Gliding Association“ изразява своята загриженост, че няма да се появят достатъчно организации по част-147, с цел предоставяне на основно обучение за лиценз L и иска националните спортни асоциации, които се ползват с доверието на своя компетентен орган, да могат да продължават да изпълняват тази функция.

Позицията на Агенцията е следната:

- Основното обучение за лиценз L (66.A.25, буква б)) не е задължително, както е позволено от 66.A.25, буква в), въпреки че в този случай необходимият опит е 1 година, вместо 6 месеца.
- Задължително е полагаането на изпит за основните познания.
- Основно обучение и основен изпит могат да бъдат предоставени от национална спортна асоциация, ако тя е одобрена от компетентния орган (виж 66.A.25 буква б)). В резултат на това, може да бъде компенсирана липсата на организации по част-147.

Реакции, свързани с осъвременяването на лиценз L:

- (13) „British Gliding Association“ иска възможността да се получават кредити за знания и опит, натрупан на ниво лиценз L, с цел получаване на лицензи „А“ или „В“.

Агенцията отбелязва, че лиценз L не може да бъде разширен в друга категория/подкатегория поради неговите опростени изисквания за квалификация и големия брой различни квалификационни класове на разположение. Независимо от това, това не пречи на компетентните органи да предоставят кредити за взети изпити, ако може да бъде доказана еквивалентност в съответствие с 66.A.25, буква д).

Реакции, свързани с различните видове планери и мотопланери.

- (14) „CAA-Обединеното кралство“ иска разяснения по въпроса кои квалификационни класове са необходими за лиценз L, за да бъдат пуснати в експлоатация различните видове планери и мотопланери, сред които са „Туристически мотопланери“, „Мотопланери“, „Автономни мотопланери“.

Позицията на Агенцията е, че всеки планер, оборудван с двигател, се смята за „мотопланер“ и изисква квалификационен клас „двигател“, за да бъде пусната в действие работа върху такъв двигател. Това е причината, поради която това становище се отнася само за „планери“ и „мотопланери“, отговарящи на заглавието на CS-22, „Сертификационни спецификации, включително кодове за летателна годност и приемливи средства за съответствие за планери и мотопланери“.

Реакции, свързани с подновяването на лицензите по част-66:

- (15) „British Gliding Association“ изразява опасения, свързани с разходите за процеса на подновяване на лицензите по част-66, и предлага изменение на Решение 2007/018/R. Тази организация също така поставя под въпрос необходимостта от подновяване и предлага да се замени с изисквания за новост.

Позицията на Агенцията е, че изискванията за новост вече съществуват, за да бъдат упражнявани правата за сертифициране. Въвеждането им в изискванията за лицензиране би затруднило значително компетентните органи и притежатели на лицензи, защото лицензът би станал невалиден и ще трябва да бъде преиздаден.

Що се отнася до необходимостта от подновяване, това е оценено като част от задача 66.008, която води до Решение 2007/018/R. Това подновяване се извършва на всеки 5 години и не трябва да води до значителни разходи, тъй като е чисто административно подновяване, за да се провери дали свидетелството отговаря на досието на компетентния орган, и че няма предстоящи действия по нерешени въпроси съгласно 66.B.500.

Реакции, свързани с използването на лицензи В3 и L за персонала за преглед на летателната годност:

- (16) „European Sailplane Manufacturers“ искат преразглеждане на М.А.707 в част-М, за да бъде позволено използването на лицензи В3 и L за персонала за преглед на летателната годност.

Агенцията приема предложението и ще измени AMC М.А.707 буква а), точка 4, съобразно с това.

Реакции, предлагащи конкретни изисквания за лицензиране на леки спортни самолети:

- (17) „Finnish Aeronautical Association“, „Light Aircraft Association“ на Чешката република и „Flightdesign“ искат създаването на специален лиценз за леки спортни самолети под 600 кг, защото смятат за прекалено големи изискванията на лиценз L. Те посочват също така, че типичната учебна програма за пълен лиценз L, обхващаща различни материали, може да отнеме около 190 часа, докато системата FAA е само 120 часа.

Позицията на агенцията е, че целта на задачата, която води до това становище, е да се създаде система за лицензиране, адаптирана към общността на общата авиация. Това се постига чрез създаването на лиценз В3 и лиценз L. Освен това, лиценз L е разделен на ограничен лиценз L и пълен лиценз L, за да позволи на по-малко опитен персонал по техническото обслужване да има достъп до индустрията, след като някои разумни стандарти са изпълнени.

Освен това, предложената европейска дефиниция на леки спортни самолети признава по-сложни въздухоплавателни средства от нейното американско

съответствие. Това означава, че не е възможно да се сравнява единствено продължителността на лиценз L с продължителността на лиценз FAA.

Създаването на специфичен лиценз за леки спортни самолети би затруднило допълнително националните органи и би направило по-трудно за притежатели на лиценз за леки спортни самолети да работят по други въздухоплавателни средства под 1000 кг (те ще трябва да получат отделен лиценз L). Агенцията не намира оправдание за това допълнително затруднение, като се има предвид, че става въпрос за възможно спестяване на няколко часа обучение.

Реакции, свързани с техническото обслужване на компонентите:

- (18) „Europe Air Sports“ препоръчва да се освободят парашутите ETSO от изискванията на част-66, като се използват национални правила вместо тях.

Агенцията отбелязва, че настоящият случай е вече такъв. Техническото обслужване на парашутите ETSO се счита за „техническо обслужване на компоненти“ и като такава, 66.A.200 се отнася до националните правила.

- (19) „CAA-Швеция“ иска разяснения за това как се класифицира техническо обслужване, извършвано на реактивни и електрически двигатели, монтирани на планери.

Позицията на Агенцията е, че техническо обслужване, извършвано върху интерфейса на двигателя, прибирането на колесника и системата за подхранване с гориво, се счита за техническо обслужване на въздухоплавателните средства и може да бъде извършвано с лиценз L (това е обхванато от модули L7.9 и L7.10 на допълнение VII към част-66). Въпреки това, техническото обслужване, извършвано на самия двигател, се счита за „техническо обслужване на компонентите“ и като такава, 66.A.200 се отнася до националните правила.

Реакции, получени от CAA-Нидерландия, във връзка с отговори, предоставени в CRD2008-03:

- (20) „CAA-Нидерландия“ коментира, че професионалният опит, свързан с експлоатацията на въздухоплавателни средства, необходим съгласно 66.A.30, може да бъде придобит във всяка една организация за техническо обслужване (например част-145, подчаст E, FAR-145) или под контрола на независим персонал, отговарящ за сертифицирането.

Агенцията се съгласява с коментара. Материали относно приемливи средства за съответствие ще бъдат добавени.

- (21) „CAA-Нидерландия“ иска разяснение за въвеждането на 80 % ставка на завършване за балони и дирижабли в приемливите средства за съответствие 66.A.30 буква а), точки 6 и 7.

Агенцията въвежда тази ставка от 80 %, тъй като таблицата, свързана с балони и дирижабли, съдържаща се в допълнение II на приемливите средства за съответствие на част-66, е разработена като включваща по-малък брой точки от тази за други

въздухоплавателни средства. Агенцията счита тези 80 % за важни, за да гарантира, че кандидатът получава необходимия опит.

- (22) „САА-Нидерландия“ не се съгласява с позицията на Агенцията, която не включва в списъка с квалификационните класове за тип (приложение I на приемливите средства за съответствие към част-66) типа на лиценза (B1, B3, L), приложим за всеки квалификационен клас, като се има предвид теглото на въздухоплавателното средство.

Позицията на Агенцията е, че това не е възможно, тъй като един и същ модел въздухоплавателно средство, снабдено с различни опции за клиента, може да изисква различен лиценз. Теглото е специфично за всяка регистрация на въздухоплавателно средство. Това тегло може да се намери в наръчника за полети, който трябва да остане на борда на въздухоплавателното средство.

- (23) „САА-Нидерландия“ иска да се изисква същата минимална възраст за персонал, отговарящ за сертифицирането, в организации за техническо обслужване по част-145 (в момента 21 години) и в организации за техническо обслужване по подчаст E (в момента 18 години).

Агенцията отбелязва, че изискването за 21-годишна възраст е приложимо само за персонал, отговарящ за сертифицирането, в организациите по част-145 поради високата сложност на организацията и свързаните процедури. Въпреки това, за организации за техническо обслужване по подчаст E, Агенцията счита за разумен лимит от 18 години.

- (24) „САА-Нидерландия“ посочва, че отговорът на коментар 22 от CRD2008-03 трябва да включва възможността за извършване на „сложни задачи по техническото обслужване“ не само от организации за техническо обслужване по подчаст E, но и от организации за техническо обслужване по част-145.

Агенцията се съгласява с коментара. Въпреки това, не е необходимо да се променя правилото или материалите за приемливите средства за съответствие/инструктивните материали, защото това става ясно в настоящия текст. Факт е, че MA801, буква б) се отнася само за организации за техническо обслужване по подчаст E, защото MA801 не се прилага за въздухоплавателни средства, пуснати в експлоатация съгласно част-145 (виж MA801, буква а)). Организации за техническо обслужване по част-145 със сигурност могат да извършват тези задачи.

- (25) „САА-Нидерландия“ изразява становище, че до сега, ако за различните подкатегории на лицензите в рамките на определен модул от допълнение I към част-66 предметът/нивото е било идентично, това е означавало идентични изисквания, правейки го лесно за признаване на кредити. В резултат на това, те не са съгласни с въвеждането в някои модули на изречението „В случай на категория B3, обхватът на този модул отразява технологията на самолетите, отнасящи се до тази категория“.

Агенцията се съгласява с коментара.

В резултат на това, са създадени разделените модули 7B, 9B, 11C и 17B за лиценз B3, а текущите модули 7, 9 и 17 са преименувани на 7A, 9A и 17A, с цел да се гарантира, че дори когато нивото на обучение (нива 1, 2 или 3) за някои субекти е

същото като за В1.2, учебното съдържание не е същото. В интерес на истината, съдържанието на курса за лиценз В3 трябва да бъде разработено, като се има предвид по-ниската сложност на технологиите и околната среда за техническо обслужване в тази категория въздухоплавателни средства. В противен случай, би било невъзможно да се получи желаното намаляване на продължителността на обучение (1000 часа).

- (26) „САА-Нидерландия“, коментира, че квалификационният клас „въздухоплавателни средства с дървена конструкция“ все още не включва комбинация от дървени крила с метален тръбен фюзелаж.

Агенцията дава друга дефиниция на подмодул L4.1 на допълнение VII към част-66, за да стане ясно, че обучението обхваща всяка комбинация от дърво/конструкции от метални тръби и тъкан.

Агенцията също така изменя точка 66.A.1 буква г), която трябва да се чете по следния начин:

„Квалификационните класове „дървена конструкция“, „въздухоплавателни средства с дървена конструкция“ и „планери с дървена конструкция“ също така обхващат комбинация от дървени конструкции с метална тръби и тъкан“.

- (27) „САА-Нидерландия“ коментира, че дори ако лиценз В3 не включва никаква подкатегория А, притежателят на лиценз В3 може да сертифицира прости механични задачи по нехерметически затворени самолети под 2000 кг.

Агенцията се съгласява с коментара и това се изяснява в точка 4 от инструктивен материал 66.A.20 буква а) в CRD2008-03.

- (28) „САА-Нидерландия“ предлага да се смени заглавието на точка 66.A.45, за да се отнася също така за „ограничения на квалификационен клас В3“.

Агенцията частично се съгласява с предложението, но то не може да бъде специфично за лиценз В3 (виж CRD2007-07 с ограниченията за лиценз В1.2 за въздухоплавателни средства от група 3). Заглавието на 66.A.45 е съответно е изменено.