



STANOVISKO č. 04/2009

EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ze dne 11. prosince 2009

k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů

„Průkazy způsobilosti k údržbě nesložitých letadel“

I. Obecná ustanovení

1. Účelem tohoto stanoviska je navrhnout Komisi změnu nařízení Komise (ES) č. 2042/2003¹. Důvody tohoto legislativního opatření jsou popsány níže.
2. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“)² v souladu s ustanoveními článku 19 nařízení (ES) č. 216/2008³ (dále jen „základní nařízení“).

II. Konzultace

3. Přestože nařízení (ES) č. 2042/2003 stanoví v příloze III (část 66) systém schvalování osvědčujícího personálu, v rámci přezkumu části M pro letadla, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu (úkol M.017), – a rovněž na základě konzultací provedených v rámci A-NPA 14/2006 – vyjádřil značný počet účastníků obavy nad skutečností, že současný systém schvalování není přizpůsoben potřebám méně složitých letadel ve všeobecném letectví.
4. S cílem vyřešit tuto otázku stanovila agentura legislativní úkol 66.022 a zřídila příslušnou pracovní skupinu složenou ze zástupců vnitrostátních úřadů a asociací odvětví lehkých a ultra lehkých letadel. Cílem tohoto úsilí je zhodnotit situaci, předložit návrhy a vypracovat pokyny pro vydání stanoviska, kterým se upravuje část 66 a/nebo rozhodnutí, kterým se upravuje AMC k této části v souvislosti s dokumentem ToR 66-022.
5. Při přípravě návrhu se pracovní skupina zaměřila na průkazy způsobilosti pro draky, pohonné jednotky a elektrické systémy, včetně některých omezených práv v oblasti avioniky. Skupina se nezabývala úpravou průkazů způsobilosti kategorie B2 pro všeobecné letectví, která bude předmětem dalšího legislativního opatření (úkol 66.027).
6. Na základě podkladů pracovní skupiny zveřejnila agentura na své internetové stránce http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php dne 28. března 2008 dokument NPA 2008-03.
7. Ke dni 28. června 2008 obdržela agentura 177 připomínek od 39 vnitrostátních úřadů pro letectví, profesních organizací a soukromých společností/osob.
8. S cílem prozkoumat tyto připomínky vytvořila agentura revizní skupinu složenou z členů pracovní skupiny 66.022 a pracovníků odboru pro schvalování a standardizaci (agentury) a zástupce odvětví, které vyjádřilo nesouhlasné stanovisko s NPA2008-03. Na základě tohoto přezkumu vydala agentura dne 16. září 2009 dokument připomínek a odpovědí (CRD) CRD2008-03 obsahující reakce na každou z připomínek společně s návrhem textu předpisu a AMC/GM.

¹ Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř věst. L 315, 28.11.2003, s. 1.). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 1056/2008 ze dne 27. října 2008 (Úř věst. L 283, 28.10.2008).

² Rozhodnutí správní rady o postupu agentury při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a pokynů EASA MB 08-2007 ze dne 11. června 2007 („Postup při tvorbě pravidel“).

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř věst. L 79, 19. 3.2008, s.1.)

9. Je rovněž důležité připomenout, že revizní skupina brala v úvahu i připomínky, které obdržela během konzultací o NPA2007-07, zejména připomínky týkající se „typových kvalifikací a kvalifikací skupiny“.
10. Po zveřejnění CRD2008-03 uspořádala agentura v Kolíně nad Rýnem dne 29. října 2009 seminář s cílem přiblížit obsah tohoto dokumentu a pomoci zúčastněným stranám porozumět předloženému návrhu dříve, než předloží své připomínky.
11. V důsledku těchto veřejných konzultací CRD2008-03, které byly ukončeny dne 16. listopadu 2009, obdržela agentura reakce od:
 - pěti příslušných úřadů: AustroControl Rakousko, CAA Nizozemsko, CAA Švédsko, CAA Spojené království a DGAC Francie.
 - jedenácti organizací a sdružení: Britská asociace bezmotorového létání, Evropská federace bezmotorového létání, Dánská federace plachtění (DSvU), sdružení „Europe Air Sports“, Deutscher Aero Club, Evropští výrobci kluzáků, Finská letecká asociace, Letecká amatérská asociace České republiky, Flightdesign, Dánský královský Aero Club a Nizozemská federace bezmotorového létání.
 - jedné soukromé osoby.

Tyto reakce jsou podrobně rozebrány v příloze.

III. Obsah stanoviska agentury

12. Toto stanovisko v nejvyšší možné míře zohledňuje návrhy jednotlivých zúčastněných stran, které se podílely na konzultacích a vyjádřily se k dokumentu CRD.
13. S ohledem na hierarchii předpisů EASA řeší toto stanovisko pouze změny, které agentura navrhuje k platným nařízením Komise (část 145, část 66 a část 147). Příslušné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM), které jsou podrobně uvedeny v dokumentu CRD, může agentura vydat až poté, co výše zmíněná nařízení přijme Komise. Je však třeba uvést, že opatření navržená v tomto stanovisku je třeba vnímat v kontextu uvedených dokumentů AMC a GM a jako součást jednoho schváleného souboru opatření.

a) Průkaz způsobilosti kategorie B3

14. Prvním opatřením agentury je návrh zavedení nového průkazu způsobilosti B3 podobného průkazu způsobilosti kategorie B1.2, avšak se zjednodušenými požadavky přizpůsobenými menší složitosti lehkých letounů s pístovými motory ve všeobecném letectví.
15. Tento průkaz způsobilosti kategorie B3 navrhovaný agenturou se vztahuje na „*letouny s pístovými motory bez přetlakových kabin, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je 2 000 kg nebo nižší*“. I když v původním návrhu NPA2008-03 se tento průkaz způsobilosti vztahoval rovněž na kluzáky a motorové kluzáky, rozhodla se je agentura vyjmout z těchto důvodů:
 - kluzáky a motorové kluzáky již spadají do průkazu způsobilosti kategorie L,
 - záměrem je, aby průkaz způsobilosti kategorie B1.2, který kluzáky a motorové kluzáky nezahrnuje, zahrnoval automaticky průkaz způsobilosti kategorie B3. To bude možné jen

tehdy, pokud ani průkaz způsobilosti kategorie B3 nebude zahrnovat kluzáky a motorové kluzáky.

Avšak na základě reakcí v rámci konzultací CRD2008-03 navrhuje agentura umožnit držitelům průkazu způsobilosti kategorie B1.2 a B3 získat bez dalších požadavků průkaz způsobilosti plné kategorie L pro kvalifikace „dřevěná letadla“, „kompozitová letadla“ a „kovová letadla“, pokud průkazy způsobilosti kategorie B1.2/B3 neobsahují omezení pro příslušné konstrukční materiály (viz pozměněné body 66.A.25 písm. d), 66.A.30 písm. a) odst. 8 a dodatek IV části 66). To umožní stávajícím držitelům průkazu způsobilosti B1.2 a B3 vydávat osvědčení o uvolnění do provozu pro kluzáky a motorové kluzáky.

16. Práva vyplývající z tohoto průkazu způsobilosti se vztahují na konstrukci letadla, pohonnou jednotku, mechanické a elektrické systémy a v omezené míře i na avioniku, tedy podobně jako práva vyplývající z průkazu způsobilosti kategorie B1.2, kromě letadel této kategorie a kromě skutečnosti, že průkaz způsobilosti kategorie B3 nezahrnuje žádnou z podkategorií A.
17. Základní požadavky na znalosti a zkoušky průkazu způsobilosti B3 jsou předmětem stávajícího dodatku I a dodatku II části 66. Bylo zajištěno, aby počet otázek u zkoušek byl pro každý modul násobkem čtyř, což umožní splnění kritéria 75 % správných odpovědí.
18. Pokud některá organizace podle části 147 ohlásí kurz základních znalostí kategorie B3, bude trvat 1 000 hodin v souladu s dodatkem I části 147. Jedná se o polovinu z 2 000 hodin, potřebných pro kurzy B1.2, což je odůvodněno takto:
 - úroveň školení pro jednotlivé předměty je pro kategorii B1.2 nižší, protože letadla, která tato kategorie zahrnuje, jsou méně složitá.
 - pro průkaz způsobilosti B3 byly vytvořeny samostatné moduly 7B, 9B, 11C a 17B a stávající moduly 7, 9 a 17 byly přejmenovány na moduly 7A, 9A a 17A. Důvodem tohoto opatření je zajistit, že i když úroveň školení (úrovně 1, 2 nebo 3) je u některých předmětů stejná jako u kategorie B1.2, obsah školení nebude stejný. Ve skutečnosti je teprve zapotřebí vypracovat obsah učebních plánů pro průkaz způsobilosti kategorie B3, které budou zohledňovat méně složitá technologická prostředí a prostředí údržby u této kategorie letadel.
19. Vytvoření samostatných modulů pro průkaz způsobilosti kategorie B3 znamená, že tyto moduly 7B, 9B, 11C a 17B nemohou být automaticky vytvářeny jako rovnocenná obdoba odpovídajících modulů 7A, 9A, 11A, 11B a 17A, pokud rozšiřují stávající průkaz způsobilosti kategorie B3 na další kategorie/podkategorie, i tehdy pokud je školení stejné. Je to důsledek hlavního cíle tohoto úkolu, kterým je vytvořit průkaz způsobilosti s nižšími požadavky na školení, než u stávajícího průkazu způsobilosti kategorie B1.2.
20. Požadavky na praxi (66.A.30) jsou stejné jako požadavky u průkazu způsobilosti kategorie B1.2, v trvání od 1 do 3 roků v závislosti na předchozím technickém školení, které žadatel získal.
21. Dodatek IV části 66 byl upraven tak, aby zahrnoval období dodatečné praxe vyžadované ke stávajícímu průkazu způsobilosti kategorie B3 k dalším kategoriím/podkategoriím nebo pro rozšíření stávajících kategorií/podkategorií průkazu způsobilosti B3.
22. Výkon práv k osvědčování je možný jen tehdy, pokud průkaz způsobilosti B3 uvádí kvalifikaci „letouny s pístovými motory bez přetlakových kabin, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je 2 000 kg nebo nižší“. Tato kvalifikace se uvede po doložení příslušné praxe, která je dále vysvětlena v příslušném materiálu AMC a která:

- představuje 50 % úkolů uvedených v dodatku II AMC vztahujících se k dané kvalifikaci,
- je provedena pod dohledem příslušného osvědčujícího personálu.

23. Tato kvalifikace však podléhá následujícím omezením, pokud dotčená osoba nemůže v dané oblasti prokázat příslušnou praxi:

- letouny dřevěné konstrukce,
- letouny s kovovými výztužemi a tkaninou,
- letouny kovové konstrukce,
- letouny kompozitní konstrukce.

Je důležité, že v NPA2008-03 je větší počet omezení zahrnující:

- zatahovací podvozek,
- nastavitelnou polohu vrtule,
- motory s přeplňováním,
- elektrické a/nebo tryskové motory (na motorových kluzácích),
- FADEC.

Tato další omezení však byla ve spolupráci s revizní skupinou k dokumentu NPA2007-07 ze závěrečného návrhu vypuštěna tam, kde byla podobná omezení zavedena pro letadla skupiny 2 a skupiny 3 (úkol 66.009).

Důvody pro odstranění omezení související s těmito systémy jsou následující:

- mohly by být vzneseny námitky ohledně důvodů, proč byly zvoleny právě dané systémy a nikoli jiné,
- systémy pro uvádění a odstranění omezení mohou pro příslušné úřady a držitele průkazů způsobilosti představovat značnou zátěž,
- držitel průkazu způsobilosti však musí splňovat veškeré požadavky na základní znalosti a praxi.

Kromě toho bude dané opatření kompenzováno ustanovením přijatým ve stanovisku vyplývajícím z dokumentu CRD2007-07, v bodě 66.A.20 písm. b), spolu s dalším materiálem AMC, s cílem vyjasnit, že osvědčující personál nemůže vykonávat svá práva, pokud pracovník nemá příslušné oprávnění pro dané letadlo. Tím se posiluje už existující povinnost organizace oprávněné k údržbě nebo nezávislých osvědčujících pracovníků opatřit si toto příslušné oprávnění před uvolněním letadla do provozu.

24. Omezení uvedená v průkazu způsobilosti:

- představují výjimku z práva k osvědčování.
- se týkají celého letadla. Osvědčení o uvolnění do provozu mohou na letadle získat pouze úkoly údržby provedené pilotem-vlastníkem.
- mohou být odstraněna na základě:
 1. prokázané příslušné praxe (je dále vysvětleno v AMC), nebo
 2. praktického posouzení provedeného příslušným úřadem.

Bod 66.B.115 byl odpovídajícím způsobem pozměněn tak, aby zahrnoval požadavky pro odstranění omezení příslušným úřadem (kromě požadavků vyplývajících z převedení vnitrostátních kvalifikací podle bodu 66.A.70).

25. V dodatku V části 66 formuláře 19 (formulář žádosti) a formuláře 26 (příklad formátu průkazu způsobilosti) byly pozměněny tak, aby odrážely nové kategorie průkazů způsobilosti (kategorie průkazů způsobilosti B3 a L). Formulář 26 byl rozdělen na formuláře 26A (všechny kategorie

průkazů způsobilosti s výjimkou průkazu způsobilosti kategorie L) a formulář 26B (průkaz způsobilosti kategorie L).

26. Dodatek II části 147 byl pozměněn tak, aby zahrnoval základní kurzy nových kategorií průkazů způsobilosti (průkazy způsobilosti kategorie B3 a L).

b) Průkaz způsobilosti kategorie L

27. Druhým opatřením ze strany agentury je návrh na nové průkazy způsobilosti kategorie L s výrazně zjednodušenými požadavky, které se vztahují na kluzáky, motorové kluzáky, balony a většinu vzducholodí. Tímto opatřením se standardizuje vydávání průkazů způsobilosti pro kluzáky, motorové kluzáky, balony a vzducholodě, které se v současnosti řídí podle vnitrostátních předpisů, a zajistí se tak dosažení jednotné úrovně bezpečnosti a zlepšení vnitřního trhu. Držitelé těchto průkazů způsobilosti budou moci pracovat jako nezávislí osvědčující pracovníci nebo v rámci organizace oprávněné k údržbě a budou moci vydávat osvědčení pro letadla registrovaná v kterémkoli členském státě. Průkaz způsobilosti kategorie L se bude navíc vztahovat i na letouny, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je nižší než 1 000 kg.

28. Záměry agentury při volbě letadel, na které se vztahuje průkaz způsobilosti kategorie L, jsou následující:

- využít kategorií letadel uvedených v NPA2008-07 (úkol MDM.032), kde se v současnosti stanovuje certifikační proces ELA1 a ELA2.;
- zahrnout všechna letadla způsobilá pro proces ELA1, včetně letadel způsobilých pro proces ELA2, s výjimkou letadel s maximální schválenou vzletovou hmotností od 1 000 kg do 2 000 kg a s výjimkou velmi lehkých letadel s rotující nosnou plochou, která jsou vyňata proto, že jsou příliš složitá pro zjednodušený učební plán pro průkazy způsobilosti kategorie L.

To znamená, že průkaz způsobilosti kategorie L nebude zahrnovat ani řízené plynové vzducholodi, které nejsou způsobilé pro proces ELA2.

29. Agentura nicméně bere na vědomí, že mezní hodnoty vzletové hmotnosti 1 000 kg uvedené v NPA2008-07 pro proces ELA1 se po přezkumu připomínek přijatých v reakci na NPA pravděpodobně změní na 1 200 kg. V takovém případě agentura přijme po vydání dokumentu CRD2008-07 stanovisko, kterým se zavede stejná změna mezní hodnoty pro průkaz způsobilosti kategorie L.

30. Navrhovaný průkaz způsobilosti kategorie L se dělí do dvou úrovní: omezené kategorie L a plné kategorie L. Rozdíl je, že průkaz způsobilosti omezené kategorie L neumožňuje vydání osvědčení o uvolnění do provozu po kontrolách provedených s odstupem delším než 100 nalétaných hodin / 1 rok nebo po provedení větších oprav či rozsáhlejších úprav. Tato změna byla přijata na základě připomínek k CRD2008-03.

31. Každá z těchto kategorií průkazu způsobilosti může zahrnovat různé kvalifikace, které si žadatel zvolí podle toho, v jaké oblasti hodlá provádět výkon svých práv. Tyto kvalifikace jsou uvedeny v bodě 66.A.1 písm. d).

32. Podobně jako u průkazu způsobilosti kategorie B3 se v NPA2008-03 uvažuje o zavedení níže uvedených omezení v průkazu způsobilosti kategorie L, jestliže žadatel nemá odpovídající praxi:

- zatahovací podvozek,

- nastavitelná poloha vrtule,
- motory s přeplňováním,
- elektrické a/nebo tryskové motory (na motorových kluzácích),
- FADEC.

Tato omezení však byla z konečného návrhu – stejně jako u průkazu způsobilosti kategorie B3 – po dohodě s revizní skupinou k dokumentu NPA2007-07 vypuštěna tam, kde byla podobná omezení zavedena pro letadla skupiny 2 a skupiny 3 (úkol 66.009).

Důvody pro odstranění omezení související s těmito systémy jsou následující:

- mohly by být vzneseny námitky ohledně důvodů, proč byly zvoleny právě dané systémy a nikoli jiné,
- systémy pro uvádění a odstranění omezení mohou pro příslušné úřady a držitele průkazů způsobilosti představovat značnou zátěž,
- držitel průkazu způsobilosti však musí splňovat veškeré požadavky na základní znalosti a praxi.

Kromě toho bude dané opatření vyvažovat ustanovení přijaté ve stanovisku plynoucím z dokumentu CRD2007-07, v bodě 66.A.20 písm. b), spolu s dalším materiálem AMC, s cílem vyjasnit, že osvědčující personál nemůže vykonávat svá práva, pokud pracovník nemá příslušné oprávnění pro dané letadlo. Tím se posiluje už existující povinnost organizace oprávněné k údržbě nebo nezávislých osvědčujících pracovníků opatřit si toto příslušné oprávnění před uvolněním letadla do provozu.

Omezení související s konstrukčním materiálem (dřevo, kovové výztuže a textilie, kompozity a kovy), které existují pro průkaz způsobilosti kategorie B3, se nevztahují na průkaz způsobilosti L, protože tyto materiály jsou již omezeny kvalifikacemi uvedenými v průkazu způsobilosti kategorie L.

Průkaz způsobilosti kategorie L podle návrhu agentury proto neobsahuje žádná omezení.

33. Práva vyplývající z průkazu způsobilosti kategorie L se vztahují na konstrukci letadla, pohonnou jednotku, mechanické a elektrické systémy a v omezené míře na avioniku. Tento průkaz způsobilosti kategorie L nemůže být rozšířen na žádné další kategorie/podkategorie, protože je vydáván na základě zjednodušených kvalifikačních požadavků. To však nebrání příslušnému úřadu v udělení zápočtu, pokud žadatel prokáže, že splňuje požadavky v souladu s bodem 66.A.25 písm. e).

34. Požadavky na školení a zkoušky lze shrnout takto:

- školení v souladu s novým učebním plánem obsažené v dodatku VII k části 66. Předměty budou záviset na úrovni průkazu způsobilosti (omezené nebo plné kategorie) a na kvalifikaci, o kterou se žadatel uchází, přičemž kurz pro jednu kvalifikaci na průkaz způsobilosti omezené kategorie L může být ukončen během 2 až 3 týdnů. Školení může nahradit další praxe.
- školení v souladu s novým dodatkem VIII k části 66, které nemůže být nahrazeno praxí.

35. Dále byly v bodě 66.A.30 písm. a) podbodech 6 a 7 stanoveny požadavky na praxi, které lze shrnout takto:

- pro průkaz způsobilosti k údržbě letadel omezené kategorie L:
 1. 6 měsíců u žadatelů, kteří prošli školením podle dodatku VII a složili zkoušku podle dodatku VIII.

2. jeden rok u žadatelů, kteří složili zkoušku podle dodatku VIII, neabsolvovali však školení.
- U průkazu způsobilosti plné kategorie L se vyžaduje jeden rok praxe v údržbě letadel při výkonu práv omezené kategorie L.

c) Ustanovení pro převod průkazu a přechod

36. I když ve vysvětlujícím prohlášení k dokumentu NPA2008-03 se uvádí, že proces převodu vnitrostátních kvalifikací na nové průkazy způsobilosti kategorie B3 a L se nepředpokládá, značný počet připomínek během procesu konzultace k NPA vyjadřoval nesouhlas s tímto přístupem a odůvodněná potřeba vedla nakonec agenturu k tomu, že převody umožnila. Tyto převody se provádí na základě existujících postupů stanovených v bodě 66.A.70.
37. Provedení tohoto převodu umožní stávajícímu osvědčujícímu personálu získat průkaz způsobilosti kategorie B3 nebo L na základě práv, která měl před vstupem nového nařízení v platnost.
38. V zájmu usnadnění přechodu na nový systém pro letadla, na která se podle stávajících předpisů vztahují vnitrostátní kvalifikace (letadla jiná než letouny a vrtulníky), byl navíc do článku 7 nařízení (ES) č. 2042/2003 vložen nový odstavec 8, který umožní souběžnou existenci průkazu způsobilosti kategorie L a vnitrostátních kvalifikací po dobu 3 let od vstupu nového nařízení v platnost. Po uplynutí této lhůty bude platný výhradně průkaz způsobilosti kategorie L (který lze získat na základě převodu průkazu nebo splnění nových požadavků pro vydání tohoto průkazu způsobilosti).
39. Agentura si je vědoma skutečnosti, že v dokumentu NPA2008-03 se počítalo s přechodným obdobím v délce 5 let, protože se nepředpokládalo zavedení procesu převodu. V důsledku toho by museli všichni žadatelé o průkaz způsobilosti kategorie L splňovat veškeré předpoklady podle nových požadavků (školení/zkoušky/praxe), přičemž 5 let bylo považováno za přiměřenou lhůtu. V tomto konečném návrhu, jak již bylo řečeno, se však zavádí proces převodu stávajících vnitrostátních kvalifikací, což znamená, že žádný z těchto žadatelů nemusí procházet školením/zkouškami/praxí. Proto byla lhůta zkrácena na 3 roky, což je podle agentury doba dostatečná na to, aby příslušné úřady mohly zavést nový systém osvědčování.
40. Závěrem je třeba připomenout, že stále existují některá letadla jiná než letouny a vrtulníky, na která se průkaz způsobilosti kategorie L nevztahuje. Tak je tomu například u:
 - vzducholodí, na které se průkaz způsobilosti kategorie L nevztahuje, pro jejich složitost,
 - prací na systémech avioniky u letadel jiných než letounů a vrtulníků.Znamená to, že v těchto případech zůstávají nadále v platnosti nařízení příslušných předpisů členských států (66.A.100). Nicméně prací na systémech avioniky se bude, jak již bylo řečeno, podrobněji zabývat některé další legislativní opatření (úkol 66.027).

IV. Posouzení dopadu právních předpisů

41. Úplné posouzení dopadu právních předpisů se nachází v NPA 2008-03.

V Kolíně nad Rýnem dne 11. prosince 2009

P. GOUDOU
výkonný ředitel

PŘÍLOHA: Reakce na CRD2008-03**Reakce související s procesem převodu kvalifikací ve všeobecném letectví:**

- 1) Evropští výrobci kluzáků, Evropská federace bezmotorového létání, Britská asociace bezmotorového létání, sdružení „Europe Air Sports“, Dánská federace plachtění, Dánský královský Aero Club a jedna soukromá osoba vyjádřili obavy nad tím, jak budou jednotlivé vnitrostátní úřady uplatňovat stávající ustanovení o převodu stanovené v bodě 66.A.70, a žádali agenturu, aby prostřednictvím nařízení zajistila úplný přenos práv stávajících vnitrostátních kvalifikací osvědčujícího personálu na průkaz způsobilosti k příslušné části 66.

V této souvislosti agentura konstatuje, že stávající politika v souvislosti s bodem 66.A.70 v oblasti srovnatelných norem vnitrostátních kvalifikací a kvalifikací podle části 66 se nezměnila a bude nadále uplatňována jako doposud.

Agentura je rovněž toho názoru, že kromě stávající politiky je rovněž vhodné uplatňovat specifický přístup k převodu kvalifikací v oblasti všeobecného letectví (letadla používaná v obchodní letecké dopravě jiná než velká) založených na stávající politice EASA v oblasti všeobecného letectví spolu se zavedením souboru přísnějších omezení.

Tento přístup by umožňoval, aby držitel průkazu způsobilosti nadále prováděl stejné činnosti údržby, k nimž ho v současnosti opravňuje vnitrostátní systém.

Jakmile je vydáno povolení v souladu s částí 66, plně podléhá části 66. Proto pokud chce držitel tohoto povolení rozšířit oblast působnosti svého převedeného průkazu způsobilosti podle části 66 s cílem získat způsobilost k vydávání osvědčení pro jiné činnosti údržby, vyžaduje se plný soulad s ustanoveními části 66, což znamená, že musí být splněna i všechna ustanovení, která jsou v části 66 odlišná od dřívějších kvalifikací vnitrostátní certifikace.

Výsledek převodu a druh omezení vázaných na průkaz způsobilosti podle části 66 mohou stanovit pouze členské státy na základě stávajících rozdílů mezi vnitrostátními systémy udělování průkazů způsobilosti mezi členskými státy. Při tomto stanovení by se měl uplatňovat individuální přístup a zohledňovat bezpečnostní hlediska. V tomto smyslu je třeba vzít v úvahu nejen konkrétní úkoly, k jejichž výkonu byl žadatel způsobilý podle vnitrostátního systému, ale rovněž prostředí, v němž byly úkoly vykonávány, např. systém a postupy řízení uplatňované v organizaci, kde žadatel úkoly plnil.

Přihlédnutí k těmto hlediskům může mít za následek stanovení i dalších omezení, než jsou systémy letadel nebo konstrukce, například:

- Platí pouze v organizaci XXXX.
- Platí pouze pro letadla Cessna s jedním pístovým motorem.
- Platí pouze pro letadla Cessna 172.
- Platí pouze pro letadla Cessna 172, registrace XXXX.

Rovněž je důležité uvést následující:

- vždy musí být vyznačeno omezení „platí pouze pro letadla, která se nepoužívají v obchodní letecké dopravě“,

- bez ohledu na jiná omezení tento průkaz způsobilosti neplatí pro velká letadla.

Agentura vypracuje materiál AMC/GM, v němž upřesní tento specifický přístup pro všeobecné letectví.

- 2) Za Deutscher Aero Club byla zaslána připomínka, že v rámci německého systému personál s průkazem způsobilosti k údržbě vydaným klubem Deutscher Aero Club potvrzuje svou práci a uvolňuje letadla do provozu. Jak se zde připomíná, po provedení údržby se neprovádí kontrola s formálním potvrzením o uvedení do provozu (Prüfer Klasse 3) dříve než v rámci každoroční kontroly zachování letové způsobilosti. Proto požadují změnu v bodu 66.A.70, neboť se obávají, že pokud by bylo zachováno stávající znění, příslušné úřady v Německu nebudou převádět kvalifikace držitelů těchto průkazů způsobilosti.

Jestliže kvalifikace držitelů těchto průkazů způsobilosti jsou z právního hlediska dostatečné na to, aby mohli potvrzovat, že údržba byla provedena řádně a že příslušné letadlo je z tohoto hlediska způsobilé k letu, pak podle názoru agentury lze tyto kvalifikace považovat za „kvalifikace osvědčujícího personálu“ a mohou být v rámci procesu podle bodu 66.A.70 převedeny. Není podstatné, zda držitel průkazu způsobilosti přímo uvolňoval letadla do provozu nebo zda se vyžadovala následná kontrola zachování letové způsobilosti držitelem Prüfer Klasse 3.

V nařízení (ES) č. 2042/2003 jsou údržba a zachování letové způsobilosti zcela oddělené procesy. Osvědčující personál se podílí pouze na uvolnění údržby. Proto jsou „kvalifikace osvědčujícího personálu“ podle bodu 66.A.70 zcela nezávislé na postupu kontroly zachování letové způsobilosti.

- 3) DGAC Francie požaduje v souvislosti s procesem převodu vyjasnění referenčního data, o kterém je zmínka v odstavci bodu 66.A.70: „*Držiteli kvalifikace osvědčujícího personálu platné v členském státě před datem vstupu této části v platnost musí...*“

Agentura vypracuje materiál AMC/GM, v němž upřesní, že „*datem vstupu v platnost*“ je:

- pro průkaz způsobilosti kategorie B3 datum vstupu v platnost tohoto pozměňujícího nařízení.
- pro kluzáky, motorové kluzáky, balony a vzducholodě, na které se vztahuje průkaz způsobilosti kategorie L v souladu s bodem 66.A.1 písm. d), 3 roky po vstupu tohoto pozměňujícího nařízení v platnost (viz čl. 7 odst. 8). Pro letouny s nižší vzletovou hmotností než 1 000 kg, na které se rovněž vztahuje průkaz způsobilosti kategorie L, je toto datum stejné jako u průkazu způsobilosti kategorie B3 v předchozím bodě.

- 4) Některé reakce jsou dokladem určitého nepochopení procesu převodu.

V tomto ohledu chce agentura upřesnit následující:

- Na převod průkazu způsobilosti kategorie L se nevztahuje tříleté přechodné období podle čl. 7 odst. 8. V rámci převodu se přenáší stávající vnitrostátní kvalifikace na průkaz způsobilosti podle části 66 a tento průkaz je nadále platný a jeho platnost není časově omezena s výjimkou standardního pětiletého postupu přezkumu. Přechodné období 3 let představuje dobu, během níž je možné nadále používat vnitrostátní kvalifikace.
- Převody provádí vždy příslušné úřady.

- Převod není dobrovolným úkonem příslušného úřadu. Je to proces, který musí povinně úřad provést na základě žádosti kteréhokoli držitele platné kvalifikace osvědčujícího personálu v členském státě.
- K převodu vnitrostátní kvalifikace není zapotřebí zkoušky. Zkoušky jsou potřebné pouze k odstranění případných omezení zavedených během převodu.

Reakce související s tříletým přechodným obdobím podle čl. 7 odst. 8:

- 5) Podle názoru Evropských výrobců kluzáků je tříleté přechodné období příliš krátké.

Agentura je si vědoma skutečnosti, že v dokumentu NPA2008-03 se počítalo s přechodným obdobím v délce 5 let, protože se nepředpokládalo zavedení procesu převodu. V důsledku toho by museli všichni žadatelé o průkaz způsobilosti kategorie L splňovat veškeré předpoklady podle nových požadavků (školení/zkoušky/praxe). V tomto konečném návrhu, jak již bylo řečeno, se však zavádí proces převodu stávajících vnitrostátních kvalifikací, což znamená, že žádný z těchto žadatelů nemusí procházet školením/zkouškami/praxí. Proto byla lhůta zkrácena na 3 roky, což je podle agentury doba dostatečná na to, aby příslušné úřady mohly zavést nový systém certifikací.

Reakce související s právy vyplývajícími z průkazu způsobilosti kategorie B3:

- 6) Evropští výrobci kluzáků požadují, aby průkaz způsobilosti kategorie B3 zahrnoval práva pro kluzáky a motorové kluzáky, případně, aby držitelé průkazů způsobilosti kategorie B3 mohli snadno získat průkaz způsobilosti kategorie L.

Agentura není nakloněna tomu, aby byla tato práva zahrnuta do průkazů způsobilosti kategorie B3, a to z těchto důvodů:

- nebylo by možné, aby průkaz způsobilosti kategorie B1.2 automaticky zahrnoval průkaz způsobilosti B3, pokud by průkaz způsobilosti B1.2 nezahrnoval rovněž práva pro kluzáky a motorové kluzáky. Tím by však byla rovněž dotčena definice průkazu způsobilosti kategorie B1.2, protože by se nevztahoval pouze na letouny (kluzák není letoun).
- mohl by vzniknout dojem, že pro získání kvalifikace „letouny s pístovými motory bez přetlakových kabin, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je 2 000 kg nebo nižší“, v průkazu způsobilosti kategorie B3 (podle bodu 66.A.45 písm. i)) nebo kvalifikace 3 v průkazu způsobilosti kategorie B1.2 (podle CRD2007-07) je dostačující praxe na kluzácích.

Agentura má však zájem na zvýšení počtu osob způsobilých k certifikaci kluzáků a motorových kluzáků, a proto navrhla, aby držitelé průkazů způsobilosti kategorie B1.2 a B3 mohli bez nutnosti splňovat další požadavky získat průkaz způsobilosti plné kategorie L pro kvalifikace „dřevěná letadla“, „kompozitová letadla“ a „kovová letadla“, pokud tyto průkazy způsobilosti kategorie B1.2/B3 neobsahují omezení pro příslušné konstrukční materiály (srov. pozměněné body 66.A.25 písm. d), 66.A.30 písm. a) 8 a dodatek IV části 66). To umožní stávajícím držitelům průkazů způsobilosti kategorie B1.2 a B3 vydávat osvědčení o uvolnění do provozu pro kluzáky a motorové kluzáky.

Agentura vypracuje materiál AMC/GM, v němž upřesní, že držitel průkazu způsobilosti kategorie B1.2 / B3 chce získat průkaz způsobilosti kategorie L s kvalifikací „dřevěná

letadla", věta „pokud průkazy způsobilosti kategorie B1.2 / B3 neobsahují omezení pro příslušné konstrukční materiály" znamená, že neobsahuje ani omezení pro „dřevěná letadla", ani omezení pro „letadla s kovovými výztužemi a tkaninou".

Reakce související s omezeními v průkazu způsobilosti kategorie B3:

- 7) Připomínky „CAA Spojené království" a „AustroControl Rakousko" se týkaly skutečnosti, že u průkazu způsobilosti kategorie L zahrnuje kvalifikace „dřevěná letadla" i železné výztuže s tkaninou. U průkazů způsobilosti kategorií B3 a B1.2 jsou však samostatná omezení pro „dřevěná letadla" a „letadla s kovovou výztuží a tkaninou".

Agentura konstatuje, že se jedná o odlišná témata:

- u průkazu způsobilosti kategorie L se jedná o kvalifikace a nikoliv omezení. Všichni držitelé průkazů způsobilosti s kvalifikací „dřevěná letadla" absolvovali školení obsažené v modulu L4, který zahrnuje kombinaci dřevěných konstrukcí s kovovými výztužemi a tkaninou.
- v případě průkazu způsobilosti kategorie B3 a B1.2 jde o omezení, která mohou být odstraněna na základě získané praxe. Podle názoru agentury je lépe ponechat tato omezení oddělena, aby mohla být jednotlivě odstraněna v případě, kdy držitel nemá praxi v jedné z uvedených konstrukcí.

- 8) „CAA Nizozemsko" a „CAA Švédsko" požadují vyjasnění pojmu „omezení" a konkrétně, zda se jedná o činnost, která může být certifikována, nebo o činnost, která certifikována být nemůže.

Agentura připouští, že nařízení obsahuje některé nesrovnalosti. Například:

- v bodě 66.B.305 se uvádí, že „je potřebná zkouška pro zajištění převodu průkazu způsobilosti k údržbě letadel bez omezení", což znamená, že omezením se zde rozumí úkoly, které nemohou být certifikovány.
- v bodě 15 průkaz způsobilosti podle části 66 (dodatek V části 66) se uvádí, že „jestliže nejsou použitelná omezení, stránka OMEZENÍ bude uvádět „Bez omezení"". To opět znamená, že se omezením označují úkoly, které nemohou být certifikovány.
- v části 145 se takto omezuje oblast činností, což znamená, že omezením se označují úkoly, které mohou být certifikovány.

I když se agentura rozhodla v průkazu způsobilosti kategorie B3 uvádět omezení jako úkoly, které nemohou být certifikovány, souhlasíme s tím, že v některých případech by bylo vhodnější uvádět úkoly, které certifikovány být mohou, například pokud je rozsah práv velmi malý ve srovnání s úkoly, na které se oprávnění nevztahuje. V těchto případech není vhodné uvádět všechny úkoly, které nemohou být certifikovány.

Řešení všech těchto nesrovnalostí bude vyžadovat další legislativní opatření.

Reakce související s právy v průkazu způsobilosti kategorie L:

- 9) „Britská asociace bezmotorového létání“, „Nizozemská federace bezmotorového létání“ a „Evropská federace bezmotorového létání“ požadují, aby byly „roční kontroly“ součástí průkazu způsobilosti omezené kategorie L. CAA Švédsko dále požaduje, aby byly úrovně omezené kategorie L a plné kategorie L spojeny do jedné úrovně.

Podle názoru agentury je potřebné zachovat dvě úrovně, protože to umožní personálu údržby s menší praxí získat co nejdříve přístup k práci v odvětví, jakmile splňuje dané standardy. Tato práva však budou přiměřená získaným základním znalostem a praxí.

Agentura se však rozhodla umožnit držitelům průkazu způsobilosti omezené kategorie L provádět roční kontroly a kontroly po 100 letových hodinách. V tomto smyslu byly rovněž pozměněny moduly L4.5, L5.7, L6.7 a L8.14 dodatku VII části 66, které se vztahují na průkazy způsobilosti omezené kategorie L tak, aby zahrnovaly kontroly po 100 letových hodinách a roční kontroly. Dále byl modul L9 „postupy fyzické kontroly“ přesunut z učebního plánu průkazů způsobilosti plné kategorie L do učebního plánu omezené kategorie L.

- 10) „Britská asociace bezmotorového létání“, „Evropská federace bezmotorového létání“ a „AustroControl Rakousko“ vyjádřily obavy ohledně uvolňování do provozu prací na avionice kluzáků.

Agentura po úvaze odmítla tyto možnosti:

- Zahrnout do průkazů způsobilosti kategorie L plná práva pro systémy avioniky. V této fázi to však nebylo možné, protože učební plán obsažený v dodatku VII části 66 tyto systémy nezahrnuje.
- Rozšířit práva průkazu způsobilosti kategorie B2 tak, aby zahrnovala kluzáky, balony a vzducholodě. Tím se však nevyřeší problémy v oblasti všeobecného letectví, protože jen velmi málo držitelů průkazů způsobilosti kategorie B2 bude připraveno na práci v této oblasti. Navíc bude zapotřebí nově definovat kvalifikace průkazu způsobilosti kategorie B2.

Proto se agentura rozhodla ponechat nadále v platnosti vnitrostátní předpisy (66.A.100) v oblasti práce na systémech avioniky u jiných letadel než letounů a vrtulníků a v rámci dalšího legislativního opatření (úkol 66.027) vytvořit systém přiznání způsobilosti pro techniky v oblasti avioniky přizpůsobený podmínkám všeobecného letectví.

Průkaz způsobilosti kategorie L však přesto umožňuje uvolnění do provozu (66.A.20 písm. a) 5):

- prací provedených na systémech avioniky, jejichž provozuschopnost se prokazuje jen pomocí jednoduché zkoušky a nevyžaduje odstraňování závad.
- po vykonání údržby na radiokomunikačních a odpovídacích systémech, pokud průkaz způsobilosti plné kategorie L uvádí kvalifikaci „radiová stanice/odpovídač“.

- 11) Z některých reakcí je zřejmé jisté nepochopení, pokud jde o práva plynoucí z průkazu způsobilosti kategorie L.

V tomto ohledu chce agentura upřesnit následující:

- Průkaz způsobilosti kategorie L neobsahuje typové kvalifikace letadel nebo motorů, a proto se ani nevyžaduje typové školení nebo typové zkoušky pro letadla nebo motory. Účast výrobců se nevyžaduje.
- Jednotlivé kvalifikace obsažené v průkazu způsobilosti kategorie L se získávají na základě splnění požadavků na základní znalosti a praxi.
- Kvalifikace „pohonné jednotky“ obsažené v průkazu způsobilosti omezené kategorie L umožňuje uvedení do provozu prací na pohonných jednotkách zastavěných v letadlech, na které se vztahuje průkaz způsobilosti kategorie L.
- Jedna osoba může mít kvalifikaci pro drak i kvalifikaci pro pohonné jednotky. Školení pro obě kvalifikace trvá přibližně jeden měsíc, není však povinné, stačí úspěšné složení příslušných zkoušek.

Agentura vypracuje další materiál AMC/GM.

Reakce související s požadavky na základní znalosti pro průkaz způsobilosti kategorie L (66.A.25 písm. b)):

- 12) „Britská asociace bezmotorového létání“ vyjádřila obavy nad nedostatkem organizací podle části 147, které by poskytovaly základní školení pro získání průkazu způsobilosti kategorie L, a požaduje, aby tuto funkci mohly i nadále vykonávat vnitrostátní sportovní asociace, které získají povolení příslušných orgánů.

Názor agentury je následující:

- Pro získání průkazu způsobilosti kategorie L (66.A.25 písm. b)) není základní školení povinné, jak stanoví bod 66.A.25 písm. c), i když se v takovém případě vyžaduje praxe v délce 1 roku namísto 6 měsíců.
- Zkouška základních znalostí je povinná.
- Základní školení a zkoušky základních znalostí mohou provádět vnitrostátní sportovní asociace, pokud mají povolení příslušného úřadu (viz 66.A.25 písm. b)). Nedostatek organizací podle části 147 proto může být nahrazen tímto řešením.

Reakce související s rozšířením průkazu způsobilosti kategorie L:

- 13) „Britská asociace bezmotorového létání“ požaduje, aby se znalosti a praxe získané v rámci průkazu způsobilosti kategorie L započítávaly pro získání průkazů způsobilosti kategorie „A“ nebo „B“.

Agentura konstatuje, že průkaz způsobilosti kategorie L nelze rozšířit na žádnou další kategorii/podkategorii vzhledem k velmi zjednodušeným kvalifikačním požadavkům a ke značnému počtu různých kvalifikací. To však nebrání příslušnému úřadu v přiznání zkušebních zápočtů, pokud může žadatel prokázat úroveň znalostí odpovídající požadavkům bodu 66.A.25 písm. e).

Reakce související s různými druhy kluzáků a motorových kluzáků:

- 14) „CAA Spojené království“ požaduje vyjasnění ohledně kvalifikací, které musí být uvedeny v průkazu způsobilosti kategorie L, aby bylo možno na jeho základě vydávat osvědčení o uvolnění do provozu jednotlivých typů kluzáků a motorových kluzáků, jako např. „vyhlídkový motorový větroň“, „samostatně startující motorový větroň“ či „samonosný motorový větroň“.

Agentura konstatuje, že každý motorem vybavený kluzák je „motorovým kluzákem“ a pro certifikace prací na motoru se vyžaduje kvalifikace pro „pohonné jednotky“. Z tohoto důvodu stanovisko uvádí pouze pojmy „kluzáky“ a „motorové kluzáky“, čímž se také přidržuje terminologie certifikačních specifikací CS-22: *certifikační specifikace, včetně předpisů letové způsobilosti a přijatelných způsobů průkazu, pro kluzáky a motorové kluzáky*.

Reakce související s obnovením průkazů způsobilosti podle části 66:

- 15) „Britská asociace bezmotorového létání“ vyjádřila obavy v souvislosti s náklady procesu obnovy průkazů způsobilosti podle části 66 a navrhuje změnu rozhodnutí 2007/018/R. Tato organizace rovněž zpochybnila potřebu obnovy a navrhuje její nahrazení požadavkem rozlétanosti.

Agentura konstatuje, že požadavek rozlétanosti již tvoří podmínku pro výkon práv certifikace. Jeho zavedení jako požadavku pro vydání průkazů způsobilosti by představovalo značnou zátěž pro příslušné úřady a držitele průkazů způsobilosti, protože průkazy způsobilosti by se staly neplatnými a musely by být vydávány nové.

Pokud jde o obnovování průkazů, tato otázka byla hodnocena v rámci úkolu 66.008, který vedl k přijetí rozhodnutí 2007/018/R. Toto obnovení se provádí každých 5 let a nemělo by vyžadovat výraznější náklady, protože se jedná o čistě administrativní obnovení s cílem ověřit, zda daný průkaz způsobilosti odpovídá záznamům příslušného úřadu a zda se neočekává žádná činnost podle bodu 66.B.500.

Reakce související s použitím průkazů způsobilosti kategorie B3 a L pro personál kontroly letové způsobilosti:

- 16) „Evropští výrobci kluzáků“ požadují, aby byl bod M.A.707 části M pozměněn tak, aby umožňoval použití průkazů způsobilosti kategorie B3 a L pro personál, který provádí kontrolu letové způsobilosti.

Agentura tento návrh přijímá a odpovídajícím způsobem změní AMC M.A.707 písm. a), podbod 4.

Reakce navrhuující zvláštní požadavky na vydávání průkazů způsobilosti pro lehké sportovní letouny (Light Sport Aeroplanes, LSA):

- 17) „Finská letecká asociace“, „Letecká amatérská asociace České republiky“ a „Flightdesign“ požadují zavedení zvláštních průkazů způsobilosti pro kategorii lehkých sportovních letadel (LSA) o vzletové hmotnosti do 600 kg, protože považují požadavky pro vydání

průkazů způsobilosti kategorie L za nadbytečné. Dále tvrdí, že běžný učební plán pro průkaz způsobilosti plné kategorie L zahrnující různé druhy konstrukčních materiálů může trvat přibližně 190 hodin, zatímco v rámci systému FAA je to pouze 120 hodin.

Podle názoru agentury bylo cílem úkolu, který vedl k přijetí tohoto stanoviska, vytvořit systém vydávání průkazů způsobilosti přizpůsobený podmínkám všeobecného letectví. Toho bylo dosaženo zavedením průkazů způsobilosti kategorie B3 a L. Průkaz způsobilosti kategorie L byl navíc rozdělen na průkaz omezené kategorie L a plné kategorie L s cílem umožnit personálu s menší praxí v oblasti údržby získat co nejdříve přístup k práci v odvětví, jakmile splní dané standardy.

Kromě toho evropská definice LSA zahrnuje i složitější letadla než definice platná v USA. Proto není možné srovnávat trvání průkazu způsobilosti kategorie L s trváním průkazů způsobilosti FAA.

Vytvoření samostatného průkazu způsobilosti pro lehká sportovní letadla by představovalo další zátěž pro vnitrostátní úřady a zkomplikovalo by držitelům průkazů způsobilosti kategorie LSA možnost práce na jiných letadlech se vzletovou hmotností do 1 000 kg (museli by získat samostatný průkaz způsobilosti kategorie L). Podle agentury je taková zátěž neodůvodněná s ohledem na to, že výsledkem by byla pouze úspora několika hodin školení.

Reakce související s údržbou letadlových celků:

- 18) „Europe Air Sports“ doporučuje, aby byly padáky ETSO vyňaty z požadavků podle části 66 a namísto toho aby se na ně vztahovaly vnitrostátní předpisy.

Agentura konstatuje, že je tomu tak už v současnosti. Údržba padáků ETSO je považována za „letadlový celek“ a na ty se podle bodu 66.A.200 vztahují vnitrostátní předpisy.

- 19) „CAA Švédsko“ požaduje vyjasnění ohledně kategorizace údržby provedené na tryskových a elektrických pohonných jednotkách zastavěných do kluzáků.

Agentura konstatuje, že údržba provedená na rozhraní pohonné jednotky, systému zasouvání podvozku nebo na palivovém systému je považována za údržbu letadla a lze ji certifikovat s průkazy způsobilosti kategorie L (tyto oblasti zahrnují moduly L7.9 a L7.10 dodatku VII části 66). Avšak údržba provedená na pohonné jednotce samotné je považována za „údržbu letadlového celku“ a na tu se podle bodu 66.A.200 vztahují vnitrostátní předpisy.

Reakce CAA Nizozemsko v souvislosti s odpověďmi uvedenými v dokumentu CRD2008-03:

- 20) „CAA Nizozemsko“ připomíná, že praxi s provozem letadla požadovanou bodě 66.A.30 může uchazeč získat v kterékoli organizaci oprávněné k údržbě (např. část 145 hlava F FAR-145) nebo pod dohledem nezávislého ověřovacího personálu.

Agentura s připomínkou souhlasí. Materiál AMC bude vypracován.

- 21) „CAA Nizozemsko“ požaduje vysvětlení, proč byl v bodě AMC 66.A.30 písm. a) 6 a 7 u balonů a vzducholodí zaveden požadavek na 80% míru dokončení.

Agentura zavedla požadavek 80% míry dokončení, protože tabulka související s balony a vzducholoděmi v dodatku II AMC části 66 obsahuje menší počet položek než u jiných letadel. Agentura považuje tuto 80% hranici za důležitou s cílem zajistit, že praxe uchazečů bude dostatečná.

- 22) „CAA Nizozemsko“ nesouhlasí se záměrem agentury nezařazovat do seznamu typových kvalifikací (dodatek I AMC části 66) typy průkazu způsobilosti (B1, B3, L) platné pro příslušnou kvalifikaci s ohledem na hmotnost letadla.

Agentura konstatuje, že je to nemožné, neboť stejný model letadla s odlišnou výbavou může vyžadovat různé průkazy způsobilosti. Hmotnost letadla je u každého zápisu v leteckém rejstříku jiná. Tuto hmotnost lze zjistit z letové příručky, která musí být přítomna na palubě letadla.

- 23) „CAA Nizozemsko“ požaduje, aby byl stanoven stejný minimální věk pro osvědčující personál organizací oprávněných k údržbě podle části 145 (v současnosti 21 let) a organizacích oprávněných k údržbě podle hlavy F (v současnosti 18 let).

Agentura konstatuje, že věková hranice 21 let se vztahuje pouze na osvědčující personál organizace oprávněné k údržbě podle části 145 z důvodu větší složitosti organizace a souvisejících postupů. V organizacích oprávněných k údržbě podle hlavy F považuje agentura věk 18 let za odpovídající.

- 24) „CAA Nizozemsko“ zdůrazňuje, že odpověď na připomínku 22 dokumentu CRD2008-03 by měla zahrnovat možnost vydávat osvědčení o uvolnění pro „složitě úkoly údržby“ nejen organizacemi oprávněnými k údržbě podle hlavy F, ale rovněž organizacemi podle části 145.

Agentura s touto připomínkou souhlasí. Není však třeba měnit předpisy nebo materiál AMC/GM, protože to vyplývá už ze stávajícího znění. Skutečnost, že bod M.A.801 písm. b) odkazuje na organizace oprávněné k údržbě podle hlavy F, je dána tím, že bod M.A.801 se nevztahuje na letadla uvolněná do provozu podle části 145 (viz bod M.A.801 písm. a)). Organizace oprávněné k údržbě podle části 145 mohou samozřejmě tyto úkoly uvádět do provozu.

- 25) „CAA Nizozemsko“ vyjadřuje názor, že jestliže dosud platilo, že různým podkategoriím průkazu způsobilosti v rámci určitého modulu podle dodatku I části 66 odpovídá stejný předmět či úroveň, byly shodné i požadavky, takže zápočet byl snadný. Proto nesouhlasí s přijetím některých modulů věty: „V případě kategorie B3 zohledňuje rozsah tohoto modulu technologii letounů týkajících se této kategorie“.

Agentura s touto připomínkou souhlasí.

Proto byly vytvořeny samostatné moduly 7B, 9B, 11C a 17B pro průkaz způsobilosti kategorie B3 a stávající moduly 7, 9 a 17 byly přejmenovány na moduly 7A, 9A a 17A s cílem zajistit, že i když úroveň školení u některých předmětů (úrovně 1, 2 nebo 3) je stejná jako u kategorie B1.2, obsah školení nebude stejný. Ve skutečnosti je teprve zapotřebí vypracovat obsah učebních plánů pro průkaz způsobilosti kategorie B3, které

budou zohledňovat méně složité technologické prostředí a prostředí údržby u této kategorie letadel. Jinak by nebylo možné dosáhnout požadovaného zkrácení školení (1 000 hodin).

- 26) „CAA Nizozemsko“ připomíná, že kvalifikace „dřevěné letadlo“ nezahrnuje kombinaci dřevěných křídel s kovem vyztuženým trupem.

Agentura změnila znění podmodulu L4.1 dodatku VII části 66 s cílem vyjasnit, že školení zahrnuje kombinaci konstrukcí vyrobených ze dřeva/kovových výtuzí s tkaninou.

Agentura rovněž změnila bod 66.A.1 písm. d) takto:

„Kvalifikace „dřevěný drak“, „dřevěná letadla“ a „dřevěné kluzáky“ rovněž zahrnuje kombinaci dřevěných konstrukcí s kovovými výtuzemi a tkaninou“.

- 27) „CAA Nizozemsko“ připomíná, že i když průkaz způsobilosti kategorie B3 nezahrnuje žádnou podkategorii A, držitel průkazu způsobilosti kategorie B3 může provádět certifikaci jednoduchých technických úkolů na letounech s pístovými motory bez přetlakových kabin, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je menší než 2 000 kg.

Agentura souhlasí s touto připomínkou a dodává, že tuto otázku vyjasňuje položka 4 GM 66.A.20 písm. a) dokumentu CRD2008-03.

- 28) „CAA Nizozemsko“ navrhuje změnu nadpisu bodu 66.A.45 tak, aby obsahoval rovněž odkaz na „omezení kvalifikací B3“.

Agentura s tímto návrhem do jisté míry souhlasí, ale nadpis se nemůže konkrétně týkat průkazu způsobilosti kategorie B3 (viz CRD2007-07, kde jsou omezení rovněž pro průkaz způsobilosti kategorie B1.2 pro letadla skupiny 3). Nadpis bodu 66.A.45 byl odpovídajícím způsobem změněn.