



ΓΝΩΜΗ ΑΡΙΘ. 04/2009

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 11^{ης} Δεκεμβρίου 2009

για κανονισμό της Επιτροπής που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα

«Άδειες συντήρησης αεροσκαφών για μη πολύπλοκα αεροσκάφη»

I. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να προτείνει στην Επιτροπή την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003¹ της Επιτροπής. Οι λόγοι για την εν λόγω δράση θέσπισης κανόνων περιγράφονται στη συνέχεια.
2. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο² του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (ο Οργανισμός), όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008³ (ο «βασικός κανονισμός»).

II. Διαβούλευση

3. Μολονότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής θεσπίζει στο παράρτημα III (Μέρος-66) ένα σύστημα αδειοδότησης για το προσωπικό πιστοποίησης, κατά την διάρκεια της αναθεώρησης του Μέρους-Μ για αεροσκάφη που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές (καθήκον Μ.017) και, επίσης, ως αποτέλεσμα της διαβούλευσης που διεξήχθη μέσω της Προαναγγελλθείσας Κοινοποίησης Προτεινόμενης Τροποποίησης (Α-NPA) Α-NPA14/2006, ένας σημαντικός αριθμός ενδιαφερομένων εξέφρασαν την ανησυχία τους σχετικά με το γεγονός ότι το ισχύον σύστημα αδειοδότησης δεν είχε προσαρμοστεί σε μικρά αεροσκάφη της γενικής αεροπορίας με κατώτερο βαθμό πολυπλοκότητας.
4. Για την αντιμετώπιση του εν λόγω ζητήματος, ο Οργανισμός δρομολόγησε το καθήκον της διαδικασίας θέσπισης κανόνων (66.022), και συγκρότησε την αντίστοιχη συντακτική ομάδα, αποτελούμενη από εκπροσώπους εθνικών αρχών, επαγγελματιών ενώσεων ελαφρών αεροσκαφών και του κλάδου των πολύ ελαφρών αεροσκαφών. Σκοπός ήταν η αξιολόγηση της κατάστασης, η υποβολή πρότασης και η κατάρτιση κατευθυντήριων οδηγιών για την έκδοση γνώμης σχετικά με την τροποποίηση του Μέρους-66 ή/και απόφασης για την τροποποίηση των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης (ΑΜC) στο εν λόγω μέρος σε σχέση με τους όρους αναφοράς (ToR) 66-022.
5. Κατά την εκπόνηση του σχεδίου γνώμης, η ομάδα εστίασε τις εργασίες της στις άδειες που αφορούσαν στη δομή του αεροσκάφους, το προωθητικό σύστημα και τα ηλεκτρικά συστήματα, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων περιορισμένων δικαιωμάτων για τα ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας. Το ισοδύναμο της άδειας Β2 προσαρμοσμένης στο περιβάλλον της γενικής αεροπορίας δεν εξετάστηκε από την ομάδα και θα αποτελέσει αντικείμενο μελλοντικής δράσης θέσπισης κανόνων (καθήκον 66.027).

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2003, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 315, 28.11.2003, σ. 1). Κανονισμός όπως τελευταία τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθμ. 1056/2008 της Επιτροπής της 27^{ης} Οκτωβρίου 2008 (ΕΕ L 283, 28.10.2008).

² Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης (κανονιστική διαδικασία). EASA MB 08-2007 της 13.06.2007.

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για την θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της Οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79, 19.03.2008, σ. 1).

6. Με τη συμβολή της συντακτικής ομάδας, ο Οργανισμός δημοσίευσε την Κοινοποίηση Προτεινόμενης Τροποποίησης (NPA) αριθμ. 2008-03 (NPA 2008-03) στις 28 Μαρτίου 2008 στο δικτυακό του τόπο: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
7. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 28^{ης} Ιουνίου 2008, ο Οργανισμός είχε λάβει 177 παρατηρήσεις από 39 εθνικές αρχές αεροπορίας, επαγγελματικούς και ιδιωτικούς φορείς/φυσικά πρόσωπα.
8. Προκειμένου να ανασκοπήσει τις παρατηρήσεις αυτές, ο Οργανισμός συγκρότησε μια ομάδα εξέτασης, που απαρτιζόταν από τα μέλη της ομάδας εργασίας της 66.022, συν ένα πρόσωπο από το τμήμα Τυποποίησης και Εγκρίσεων (Οργανισμός) και έναν εκπρόσωπο του κλάδου ο οποίος είχε εκφράσει διαφορετική άποψη επί της NPA2008-03. Ως αποτέλεσμα αυτής της επανεξέτασης, ο Οργανισμός δημοσίευσε στις 16 Σεπτεμβρίου 2009 το Έγγραφο Απάντησης στις Παρατηρήσεις (ΕΑΠ) (ΕΑΠ2008-03) που περιείχε τις απαντήσεις σε κάθε παρατήρηση και το προτεινόμενο κείμενο για τους κανόνες, τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) και το σχετικό υλικό καθοδήγησης (GM).
9. Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η ομάδα εξέτασης έλαβε επίσης υπόψη της τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν κατά τη διαβούλευση της NPA2007-07, και ιδίως εκείνες που αφορούσαν στις «ικανότητες τύπου και τις ικανότητες ομάδας».
10. Μετά τη δημοσίευση του ΕΑΠ2008-03, ο Οργανισμός διοργάνωσε μια συνάντηση εργασίας στην Κολωνία, στις 29 Οκτωβρίου 2009, με σκοπό να επεξηγήσει το περιεχόμενο του εν λόγω εγγράφου και να βοηθήσει τους ενδιαφερόμενους να κατανοήσουν την πρόταση πριν την κατάθεση οποιωνδήποτε αντιδράσεων.
11. Ως αποτέλεσμα της εξωτερικής διαβούλευσης του ΕΑΠ2008-03, η οποία ολοκληρώθηκε στις 16 Νοεμβρίου 2009, ο Οργανισμός έλαβε αντιδράσεις από:
 - 5 αρμόδιες αρχές: την AustroControl στην Αυστρία, την διοίκηση πολιτικής αεροπορίας των Κάτω Χωρών, την διοίκηση πολιτικής αεροπορίας της Σουηδίας, την διοίκηση πολιτικής αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου και την DGAC στην Γαλλία.
 - 11 φορείς και ενώσεις: British Gliding Association, European Gliding Union, Danish Soaring Association (DSvU), Europe Air Sports, Deutsche Aeroclub, European Sailplane Manufacturers, Finnish Aeronautical Association, Light Aircraft Association of the Czech Republic, Flightdesign, Royal Danish Aeroclub και Dutch Gliding Association.
 - 1 ιδιώτη.

Οι αντιδράσεις αυτές αναλύονται λεπτομερώς στο προσάρτημα.

III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

12. Η παρούσα γνώμη λαμβάνει υπόψη της, όσο το δυνατόν περισσότερο, τις υποδείξεις που έγιναν από πολλούς ενδιαφερομένους, οι οποίοι συμμετείχαν στη διαβούλευση και διατύπωσαν αντιδράσεις επί του ΕΑΠ.
13. Λαμβάνοντας υπόψη την ιεράρχηση των κανόνων του EASA, η παρούσα γνώμη επιλαμβάνεται μόνο των τροποποιήσεων που ο Οργανισμός εισηγείται να επέλθουν στους ισχύοντες κανονισμούς της Επιτροπής (Μέρος-145, Μέρος-66 και Μέρος-147). Τα σχετικά μέσα συμμόρφωσης (AMC) και το υλικό καθοδήγησης (GM), που επεξεργάστηκαν λεπτομερώς στο

ΕΑΠ, μπορούν και θα να εκδοθούν από τον Οργανισμό μόνον αφού εγκριθούν οι προαναφερόμενοι κανονισμοί από την Επιτροπή. Πρέπει, ωστόσο, να καταστεί σαφές ότι τα μέτρα που παρουσιάζονται στην παρούσα γνώμη πρέπει να διαβάζονται σε συνδυασμό με τα/το AMC/GM ως μέρος μιας συμφωνημένης δέσμης μέτρων.

α) Άδεια B3

14. Η πρώτη ενέργεια του Οργανισμού είναι η πρόταση για μια νέα άδεια B3, παρόμοια με την B1.2, αλλά με απλουστευμένες απαιτήσεις προσαρμοσμένες στο κατώτερο βαθμό πολυπλοκότητας για ελαφριά εμβολοφόρα αεροσκάφη της γενικής αεροπορίας.
15. Η εν λόγω άδεια B3 που προτάθηκε από τον Οργανισμό ισχύει για «εμβολοφόρα αεροσκάφη μη συμπιεζόμενης ατράκτου πιστοποιημένης μέγιστης μάζας απογείωσης (MTOM) των 2000 κιλών και κάτω». Μολονότι, αρχικά, στην NPA2008-03 η συγκεκριμένη άδεια ίσχυε επίσης για ανεμοπλάνα με ή χωρίς κινητήρα, ο Οργανισμός αποφάσισε να καταργήσει τις δύο τελευταίες κατηγορίες για τους εξής λόγους:
- Τα ανεμοπλάνα με ή χωρίς κινητήρα καλύπτονται ήδη από την Άδεια L.
 - Η άδεια B1.2, η οποία δεν καλύπτει ανεμοπλάνα με ή χωρίς κινητήρα, αποσκοπεί στο να συμπεριλάβει αυτόματα και την άδεια B3. Το τελευταίο είναι εφικτό μόνο εάν η άδεια B3 δεν συμπεριλαμβάνει τα ανεμοπλάνα με ή χωρίς κινητήρα.

Ωστόσο, και σύμφωνα με τις αντιδράσεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης του ΕΑΠ2008-03, ο Οργανισμός πρότεινε να επιτραπεί στους κατόχους αδειών B1.2 και B3 να αποκτήσουν, χωρίς περαιτέρω απαιτήσεις, μια πλήρη άδεια L με τις ικανότητες «αεροσκάφος ξύλινης δομής», «αεροσκάφος με δομή από σύνθετα υλικά», και «αεροσκάφος μεταλλικής δομής», δεδομένου του ότι η άδεια B1.2 και B3 δεν περιέχει περιορισμό για το αντίστοιχο δομικό υλικό (ανατρέξατε στα τροποποιημένο στοιχείο δ) της παραγράφου 66.A.25, στο στοιχείο α), σημείο 8 της παραγράφου 66.A.30 και στο προσάρτημα IV του μέρους-66). Αυτό θα επιτρέψει στους υφιστάμενους κατόχους αδειών B1.2 και B3 να εκδίδουν πιστοποιητικά διάθεσης σε υπηρεσία για ανεμοπλάνα με ή χωρίς κινητήρα.

16. Τα δικαιώματα της εν λόγω άδειας περιλαμβάνουν τη δομή του αεροσκάφους, το προωθητικό σύστημα, τα μηχανικά και ηλεκτρικά συστήματα και τα περιορισμένα ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας, και είναι παρόμοια με τα δικαιώματα της άδειας B1.2 εξαιρουμένων του καλυπτόμενου πεδίου δραστηριότητας του αεροσκάφους και του γεγονότος ότι η άδεια B3 δεν περιλαμβάνει καμία υποκατηγορία A.
17. Οι απαιτήσεις σχετικά με τις βασικές γνώσεις και τις σχετικές εξετάσεις για την λήψη της άδειας B3 έχουν συμπεριληφθεί στα υπάρχοντα προσάρτηματα I και II του μέρους-66. Στην περίπτωση των εξετάσεων, έχει διασφαλιστεί ότι ο αριθμός των ερωτήσεων για κάθε ενότητα είναι πάντοτε πολλαπλάσιο του 4, προκειμένου να επιτευχθεί ο ελάχιστος βαθμός επιτυχίας που είναι 75%.
18. Για τις περιπτώσεις εκείνες όπου ένας φορέας κατά το μέρος-147 προσφέρει έναν κύκλο μαθημάτων βασικής εκπαίδευσης για την λήψη της άδειας B3, η χρονική διάρκεια εκπαίδευσης ανέρχεται στις 1000 ώρες όπως καθορίζεται στο προσάρτημα I στο μέρος-147. Η χρονική διάρκεια εκπαίδευσης είναι μικρότερη κατά το ήμισυ σε σχέση με εκείνη που απαιτείται για τον κύκλο μαθημάτων για την λήψη της άδειας B1.2 (2000 ώρες), γεγονός που δικαιολογείται από τα παρακάτω:
- Το επίπεδο κατάρτισης στα διαφορετικά γνωστικά αντικείμενα έχει μειωθεί σε σχέση με την κατηγορία B1.2 λόγω του μικρότερου βαθμού πολυπλοκότητας των καλυπτόμενων αεροσκαφών.

- Δημιουργήθηκαν χωριστά γνωστικά αντικείμενα, τα 7B, 9B, 11C και 17B, για την άδεια B3, ενώ τα τρέχοντα γνωστικά αντικείμενα 7, 9 και 17 έχουν μετονομαστεί σε 7A, 9A και 17A. Αυτό έγινε προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ακόμα και όταν το επίπεδο κατάρτισης (επίπεδα 1, 2, ή 3) σε ορισμένα γνωστικά αντικείμενα είναι το ίδιο με το αντίστοιχο για την κατηγορία B1.2, αυτό δεν συνεπάγεται ότι το εκπαιδευτικό περιεχόμενο είναι πανομοιότυπο. Για την ακρίβεια, το περιεχόμενο του κύκλου μαθημάτων για την άδεια B3 πρέπει να αναπτυχθεί δεδομένου του μικρότερου βαθμού πολυπλοκότητας όσον αφορά στην τεχνολογία και το περιβάλλον συντήρησης αυτής της κατηγορίας αεροσκαφών.
19. Η δημιουργία χωριστών γνωστικών αντικειμένων για την λήψη της άδειας B3 σημαίνει ότι τα εν λόγω γνωστικά αντικείμενα 7B, 9B, 11C και 17B δεν μπορούν αυτομάτως να χαρακτηριστούν ισοδύναμα με τα αντίστοιχα 7A, 9A, 11A, 11B και 17A όταν επεκτείνεται το εύρος μιας υπάρχουσας άδειας B3 για την προσθήκη άλλων κατηγοριών/υποκατηγοριών, ακόμα κι αν το επίπεδο εκπαίδευσης είναι το ίδιο. Αυτό είναι συνέπεια του κύριου στόχου του καθήκοντος, που συνίσταται στην λήψη μιας άδειας με σημαντικά λιγότερες απαιτήσεις εκπαίδευσης συγκριτικά με εκείνες για την υπάρχουσα κατηγορία B1.2
20. Οι απαιτήσεις βασικής πείρας (της παραγράφου 66A.30) παρέμειναν οι ίδιες με εκείνες που ορίζονται για την άδεια B1.2, με μια χρονική διάρκεια κυμαινόμενη από 1 ως 3 χρόνια ανάλογα με την προηγούμενη τεχνική κατάρτιση του αιτούντος.
21. Το προσάρτημα IV του μέρους-66 τροποποιήθηκε προκειμένου να συμπεριλάβει τη χρονική περίοδο πρόσθετης πείρας που απαιτείται για την επέκταση της άδειας B3 με σκοπό την προσθήκη άλλων κατηγοριών/υποκατηγοριών ή για την επέκταση υφιστάμενης κατηγορίας/υποκατηγορίας σε μια άδεια B3.
22. Για την άσκηση δικαιωμάτων πιστοποίησης, στην άδεια B3 πρέπει να καταχωριστεί ο εξής τύπος: «εμβολοφόρα αεροσκάφη μη συμπιεζόμενης ατράκτου πιστοποιημένης μέγιστης μάζας απογείωσης (MTOM) των 2000 κιλών και κάτω». Η καταχώριση της ικανότητας αυτής διενεργείται βάσει τεκμηριωμένης δέουσας πείρας, η οποία θα επεξηγηθεί περαιτέρω στο αντίστοιχα AMC, υπό την έννοια:
- Της εφαρμογής του 50% των καθηκόντων του προσαρτήματος II ως προς τα AMC που ισχύουν για αυτήν την ικανότητα.
 - Ότι θα είναι υπό την εποπτεία εξουσιοδοτημένου προσωπικού πιστοποίησης.
23. Ωστόσο, η εν λόγω ικανότητα θα υπόκειται στους εξής περιορισμούς αν ο αιτών δεν μπορεί να αποδείξει ότι κατέχει τη δέουσα σχετική πείρα για:
- Αεροσκάφη ξύλινης δομής
 - Αεροσκάφη μεταλλικής σωληνωτής δομής καλυμμένης με ύφασμα.
 - Αεροσκάφη μεταλλικής δομής
 - Αεροσκάφη με δομή από σύνθετα υλικά
- Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι στην NPA2008-03 υπήρχε μεγαλύτερος αριθμός περιορισμών, συμπεριλαμβανομένων περιορισμών για:
- Ανασυρόμενο σύστημα προσγείωσης
 - Έλικα μεταβλητού βήματος
 - Υπερτροφοδοτούμενος κινητήρας
 - Ηλεκτρικός κινητήρας ή/και κινητήρας αεριοπρώσεως (σε ανεμοπλάνα με κινητήρα).
 - Σύστημα ηλεκτρονικού ελέγχου κινητήρα και σύστημα μέτρησης καυσίμου (FADEC)

Εντούτοις, οι πρόσθετοι αυτοί περιορισμοί διαγράφηκαν από την τελική πρόταση σε συντονισμό με την ομάδα εξέτασης που αντιστοιχούσε στην NPA2007-07 όπου είχαν θεσπιστεί παρόμοιοι περιορισμοί για τα αεροσκάφη της ομάδας 2 και ομάδας 3 (καθήκον 66.009).

Οι λόγοι για την άρση των περιορισμών που αφορούσαν στα συστήματα αυτά ήταν οι εξής:

- Θα μπορούσαν να εκφραστούν διαφωνίες για τους λόγους επιλογής των συγκεκριμένων συστημάτων και όχι άλλων.
- Το σύστημα για την καταχώριση και την κατάργηση περιορισμών ενδέχεται να επιβαρύνει σημαντικά τις αρμόδιες αρχές και τους κατόχους αδειών.
- Ωστόσο, ο κάτοχος άδειας πρέπει και πάλι να πληροί όλες τις απαιτήσεις βασικών γνώσεων και πείρας.

Επιπλέον, ως αντισταθμιστικό μέτρο, θα θεσπιστεί μια διάταξη στη γνώμη που προέκυψε από το ΕΑΠ2007-07, στην παράγραφο 66.A.20 στοιχείο β), με πρόσθετα AMC, προκειμένου να καταστεί απόλυτα σαφές ότι το προσωπικό πιστοποίησης δεν δύναται να ασκεί δικαιώματα εκτός κι αν έχει τη δέουσα αρμοδιότητα για το συγκεκριμένο αεροσκάφος. Το τελευταίο ενισχύει την τρέχουσα ευθύνη που φέρει ο φορέας συντήρησης ή το ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης προκειμένου να διασφαλιστεί η εν λόγω αρμοδιότητα, προτού το αεροσκάφος διατεθεί προς υπηρεσία.

24. Οι περιορισμοί που έχουν καταχωριστεί στην άδεια:

- Σημαίνουν «αποκλεισμό» από τα δικαιώματα πιστοποίησης.
- Ισχύουν για ολόκληρο το αεροσκάφος. Τίποτα δεν μπορεί να διατεθεί προς υπηρεσία στο αεροσκάφος εκτός των καθηκόντων συντήρησης του χειριστή-ιδιοκτήτη.
- Μπορούν να καταργηθούν κατόπιν:
 1. Απόδειξης δέουσας πείρας (επεξηγείται περαιτέρω στο αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης-AMC), ή
 2. Πρακτικής αξιολόγησης που διενεργείται από την αρμόδια αρχή.

Η παράγραφος 66.B.115 έχει τροποποιηθεί αναλόγως προκειμένου να συμπεριλάβει τις απαιτήσεις για την αρμόδια αρχή, η οποία είναι επιφορτισμένη με την άρση περιορισμών (πέραν αυτών που προκύπτουν από μετατροπή των εθνικών αξιολογήσεων κατά την 66.A.70).

25. Στο προσάρτημα V του μέρους-66, το έντυπο 19 (έντυπο αίτησης) και το έντυπο 26 (υπόδειγμα τυποποιημένης μορφής άδειας) τροποποιήθηκαν προκειμένου να εμφανίζονται οι νέες κατηγορίες άδειας (τόσο την άδεια B3 όσο και την άδεια L). Το έντυπο 26 χωρίζεται στο έντυπο 26A (όλες οι άδειες εξαιρουμένης της άδειας L) και το έντυπο 26B (άδεια L).

26. Το προσάρτημα II του μέρους-147 τροποποιήθηκε προκειμένου να περιληφθούν οι κύκλοι μαθημάτων βασικής εκπαίδευσης για τις νέες κατηγορίες αδειών (τόσο για την άδεια B3 όσο και την άδεια L).

β) Άδεια L

27. Η δεύτερη ενέργεια του Οργανισμού είναι η εισήγηση για τη δημιουργία της νέας άδειας L, με πολύ απλοποιημένες απαιτήσεις και η οποία είναι εφαρμόσιμη σε ανεμοπλάνα με ή χωρίς κινητήρα, σε αερόστατα και στα περισσότερα αερόπλοια. Η εν λόγω ενέργεια θα τυποποιήσει το σύστημα αδειοδότησης για ανεμοπλάνα με ή χωρίς κινητήρα, αερόστατα και αερόπλοια, τα οποία αυτή τη στιγμή καλύπτονται από εθνικούς κανονισμούς, επιτυγχάνοντας ένα ομοιόμορφο επίπεδο ασφαλείας και βελτιώνοντας την κοινή αγορά. Οι κάτοχοι αυτών των αδειών θα είναι σε

θέση να εργαστούν ως ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης ή εντός οποιουδήποτε εγκεκριμένου φορέα συντήρησης και θα είναι σε θέση να πιστοποιούν αεροσκάφη καταχωρημένα σε οποιοδήποτε κράτος μέλος. Επιπλέον, η άδεια L θα ισχύει και για αεροπλάνα πιστοποιημένης μέγιστης μάζας απογείωσης (MTOM) μικρότερης των 1000 κιλών.

28. Οι προθέσεις του Οργανισμού κατά την επιλογή των αεροσκαφών που καλύπτονται από την άδεια L ήταν οι εξής:
- Να αξιοποιήσει τις κατηγορίες αεροσκαφών που ορίζονται στην (NPA) 2008-07 (καθήκον MDM.032), όπου είναι σε εξέλιξη ο καθορισμός μίας διαδικασίας πιστοποίησης για ευρωπαϊκά ελαφρά αεροσκάφη (ELA1 και ELA2).
 - Να συμπεριλάβει όλα τα αεροσκάφη που πληρούν τις προϋποθέσεις της διαδικασίας ELA1, καθώς και όλα τα αεροσκάφη που πληρούν τις προϋποθέσεις της διαδικασίας ELA2, με εξαίρεση τα αεροπλάνα πιστοποιημένης μέγιστης μάζας απογείωσης (MTOM) μεταξύ των 1000 και 2000 κιλών και τα πολύ ελαφρά ελικοφόρα, τα οποία εξαιρούνται επειδή είναι πολύ πολύπλοκα για το απλοποιημένο αναλυτικό πρόγραμμα μαθημάτων που έχει θεσπιστεί για την άδεια L.
- Αυτό σημαίνει ότι η άδεια L δε θα καλύπτει ούτε τα επανδρωμένα αερόπλοια με αέριο που δεν συμπεριλαμβάνονται στη διαδικασία ELA2.
29. Παρ' όλα αυτά, ο Οργανισμός σημειώνει στο σημείο αυτό ότι το όριο των 1000 κιλών που περιλαμβάνεται στην NPA2008-07 για τη διαδικασία ELA1 ενδέχεται να μετατραπεί σε 1200 κιλά μετά την εξέταση λόγω των παρατηρήσεων που ελήφθησαν ως απάντηση στην παραπάνω NPA. Στην περίπτωση αυτή, η γνώμη που θα εκδοθεί από τον Οργανισμό μετά το επερχόμενο έγγραφο απάντησης σε παρατηρήσεις (EAP) 2008-07 θα εισάγει την ίδια τροποποίηση στα όρια της άδειας L.
30. Η προτεινόμενη άδεια L χωρίζεται σε 2 επίπεδα: περιορισμένη-L και πλήρης-L. Η διαφορά είναι ότι η περιορισμένη-L δεν επιτρέπει την έκδοση πιστοποιητικού διάθεσης σε υπηρεσία μετά από επιθεωρήσεις με ενδιάμεσο χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 100 ωρών / ετησίως ή μετά την εκτέλεση σημαντικών επισκευών και μετατροπών. Πρόκειται για μία τροποποίηση που θεσπίστηκε μετά από τις αντιδράσεις που εκφράστηκαν σχετικά με το EAP2008-03.
31. Κάθε ένα από τα εν λόγω επίπεδα αδειών μπορεί να περιλαμβάνει διάφορες κατηγορίες, τις οποίες μπορεί να επιλέγει ο αιτών ανάλογα με το πεδίο στο οποίο σκοπεύει να εξασκήσει τα δικαιώματά της πιστοποίησης.
32. Παρομοίως με την άδεια B3, η NPA2008-03 εξέτασε την θέσπιση των παρακάτω περιορισμών στην άδεια L, σε περίπτωση που ο αιτών δε θα μπορούσε να επιδείξει την κατάλληλη πείρα:
- Ανασυρόμενο σύστημα προσγείωσης.
 - Έλικας μεταβλητού βήματος.
 - Υπερτροφοδοτούμενος κινητήρας
 - Ηλεκτρικός κινητήρας ή/και κινητήρας αεριοπρώσεως (σε ανεμοπλάνα με κινητήρα).
 - Σύστημα ηλεκτρονικού ελέγχου κινητήρα και σύστημα μέτρησης καυσίμου (FADEC)

Ωστόσο, οι παραπάνω περιορισμοί αποσύρθηκαν από την τελική πρόταση, όπως έγινε και στην περίπτωση της άδειας B3, σε συντονισμό με την ομάδα εξέτασης που αντιστοιχούσε στην NPA2007-07, όπου είχαν θεσπιστεί παρόμοιοι περιορισμοί για αεροσκάφη της ομάδας 2 και της ομάδας 3 (καθήκον 66.009).

Οι λόγοι για την άρση των περιορισμών που αφορούσαν στα συστήματα αυτά ήταν οι εξής:

- Θα μπορούσε να υποστηριχθεί για ποιο λόγο επελέγησαν τα συγκεκριμένα συστήματα και όχι άλλα.
- Το σύστημα για την καταχώριση και την κατάργηση περιορισμών ενδέχεται να επιβαρύνει σημαντικά τις αρμόδιες αρχές και τους κατόχους αδειών.
- Ωστόσο, ο κάτοχος άδειας πρέπει να συνεχίσει να πληροί όλες τις απαιτήσεις βασικών γνώσεων και πείρας.

Επιπλέον, ως αντισταθμιστικό μέτρο, θα θεσπιστεί μια διάταξη στη γνώμη που προέκυψε από το ΕΑΠ2007-07, στην παράγραφο 66.A.20 σημείο β), με πρόσθετα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC), προκειμένου να καταστεί απόλυτα σαφές ότι το προσωπικό πιστοποίησης δεν δύναται να ασκεί δικαιώματα εκτός κι αν έχει τη δέουσα αρμοδιότητα για τα συγκεκριμένα αεροσκάφη. Το τελευταίο ενισχύει την τρέχουσα ευθύνη που φέρει ο φορέας συντήρησης ή το ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης προκειμένου να διασφαλιστεί η εν λόγω αρμοδιότητα, προτού το αεροσκάφος διατεθεί προς υπηρεσία.

Προφανώς, οι περιορισμοί που σχετίζονται με τα υλικά κατασκευής (ξύλο, μεταλλικές σωληνώσεις με ύφασμα, συνθετικά υλικά και μέταλλα) που υπάρχουν στην άδεια Β3 δεν έχουν εφαρμογή στην άδεια L, λόγω του ότι τα υλικά αυτά είναι ήδη περιορισμένα από τις κατηγορίες που έχουν καταχωρηθεί στην άδεια L.

Κατά συνέπεια, η άδεια L που προτείνεται από τον Οργανισμό δεν περιλαμβάνει κανένα περιορισμό.

33. Όσον αφορά τα δικαιώματα της άδειας L, αυτά περιλαμβάνουν τη δομή του αεροσκάφους, το προωθητικό σύστημα, τα μηχανικά και ηλεκτρικά συστήματα και τα περιορισμένα ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας. Η άδεια L δεν μπορεί να επεκταθεί σε καμία άλλη κατηγορία/υποκατηγορία λόγω των πολύ απλοποιημένων αξιολογήσεων της. Ωστόσο, αυτό δεν αποτρέπει τις αρμόδιες αρχές από το να χορηγούν αναγνώριση εξετάσεων εφόσον μπορεί να καταδειχθεί ισοδυναμία σύμφωνα με το 66.A.25(e).
34. Όσον αφορά τώρα στις απαιτήσεις εκπαίδευσης και εξετάσεων, αυτές συνοψίζονται ως εξής:
- Εκπαίδευση σύμφωνα με το νέο αναλυτικό πρόγραμμα μαθημάτων που περιλαμβάνεται στο προσάρτημα VII του μέρους-66. Τα αντικείμενα θα εξαρτώνται από το επίπεδο της άδειας (περιορισμένη ή πλήρης) και από τις ικανότητες που επιδιώκει ο αιτών, με ένα κύκλο μαθημάτων σε μία μόνο κατηγορία για την περιορισμένη άδεια L που μπορεί να ολοκληρωθεί μέσα σε 2 με 3 εβδομάδες. Η εκπαίδευση μπορεί να αντικατασταθεί από πρόσθετη πείρα.
 - Εξέταση σύμφωνα με το νέο προσάρτημα VII στο Μέρος-66, η οποία δε μπορεί να αντικατασταθεί από πείρα.
35. Επιπλέον, έχουν θεσπιστεί απαιτήσεις πείρας στην παράγραφο 66.A.30, στοιχείο α), σημεία 6 και 7, οι οποίες συνοψίζονται ως εξής:
- Για την περιορισμένη άδεια L:
 1. Έξι μήνες για αιτούντες που παρακολούθησαν το πρόγραμμα εκπαίδευσης του παραρτήματος VII και πέρασαν την εξέταση του παραρτήματος VIII.
 2. Ένα έτος για αιτούντες που πέρασαν την εξέταση του Παραρτήματος VIII αλλά δεν παρακολούθησαν το πρόγραμμα εκπαίδευσης.
 - Για την πλήρη άδεια L, ένας χρόνος άσκησης των προνομίων της περιορισμένης άδειας L.

γ) Διατάξεις μετατροπής και μετάβασης

36. Παρ' ότι η επεξηγηματική σημείωση της NPA2008-03 όριζε ότι δεν είχε προβλεφθεί διαδικασία μετατροπής εθνικών αξιολογήσεων στις νέες άδειες B3 και L, ο ιδιαίτερα σημαντικός αριθμός των παρατηρήσεων που ελήφθησαν κατά τη διαδικασία διαβούλευσης της NPA που ήταν αντίθετες στην εν λόγω προσέγγιση και που αιτιολογούσαν επαρκώς την αναγκαιότητα μετατροπών αυτού του είδους οδήγησαν τον Οργανισμό στο να τις επιτρέψει. Οι μετατροπές αυτές μπορούν να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με την υπάρχουσα διαδικασία που περιγράφεται στη παράγραφο 66.A.70.
37. Η εν λόγω μετατροπή, αφού πραγματοποιηθεί, θα επιτρέπει την χορήγηση αδειας B3 ή L στο υφιστάμενο προσωπικό πιστοποίησης βάσει των προνομίων που είχαν πριν την έναρξη ισχύος του νέου κανονισμού.
38. Επιπλέον, και προκειμένου να διευκολυνθεί περαιτέρω η μετάβαση στο νέο σύστημα για αεροσκάφη, όπου ο υφιστάμενος κανόνας επιτρέπει τη χρήση εθνικών αξιολογήσεων (για αεροσκάφη εκτός αεροπλάνων και ελικοπτήρων), έχει προστεθεί στο άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) 2042/2003 η νέα παράγραφος 8, η οποία επιτρέπει την συνύπαρξη της άδειας L και των εθνικών αξιολογήσεων για 3 έτη μετά την έναρξη της ισχύος του νέου κανονισμού. Μετά από την παραπάνω χρονική περίοδο θα γίνεται δεκτή μόνο η άδεια L (η οποία μπορεί να αποκτηθεί μέσω μετατροπής ή εκπλήρωσης των νέων απαιτήσεων για την έκδοση της εν λόγω αδειας).
39. Ο Οργανισμός σημειώνει στο σημείο αυτό ότι η NPA2008-03 εξέτασε το ενδεχόμενο θέσπισης μίας μεταβατικής περιόδου 5 ετών, λόγω του ότι δεν είχε προβλεφθεί διαδικασία μετατροπής. Συνεπώς, όλα τα άτομα που θα υπέβαλλαν αίτηση για την άδεια L θα ήταν υποχρεωμένα να αποκτήσουν πλήρη επάρκεια σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις (εκπαίδευση/εξετάσεις/πείρα) και το διάστημα των 5 ετών θεωρήθηκε εύλογο. Ωστόσο, όπως εξηγείται παραπάνω, στην παρούσα τελική πρόταση θεσπίζεται η μετατροπή των υφιστάμενων εθνικών αξιολογήσεων, γεγονός το οποίο σημαίνει ότι τα παραπάνω άτομα δεν είναι υποχρεωμένα να ακολουθήσουν τη διαδικασία εκπαίδευσης/εξετάσεων/πείρας. Συνεπώς, η μεταβατική περίοδος μειώθηκε σε 3 έτη, την οποία ο Οργανισμός θεωρεί επαρκή για τις αρμόδιες αρχές να εφαρμόσουν το νέο σύστημα αδειοδότησης.
40. Τέλος, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι υπάρχουν ακόμα ορισμένες περιπτώσεις, για αεροσκάφη εκτός αεροπλάνων και ελικοπτήρων, οι οποίες δεν καλύπτονται από τη άδεια L. Οι περιπτώσεις αυτές είναι:
- Αερόπλοια που δεν καλύπτονται από την άδεια L λόγω της πολυπλοκότητάς τους.
 - Εργασίες σε ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας για αεροσκάφη εκτός αεροπλάνων και ελικοπτήρων.
- Αυτό σημαίνει ότι για τις περιπτώσεις αυτές θα συνεχίσουν να εφαρμόζονται οι κανονισμοί των σχετικών κρατών μελών (66.A.100). Ωστόσο, ιδιαίτερα για την περίπτωση εργασίας σε ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας, το θέμα αυτό θα αντιμετωπιστεί, όπως εξηγείται παραπάνω, σε μελλοντική δραστηριότητα θέσπισης κανόνων (έργο 66.027).

IV. Εκτίμηση κανονιστικών επιπτώσεων

41. Ολόκληρη η εκτίμηση κανονιστικών επιπτώσεων περιλαμβάνεται στην NPA 2008-03.

Κολωνία, 11 Δεκεμβρίου 2009

P. GOUDOU
Εκτελεστικός διευθυντής

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ: Αντιδράσεις στο ΕΑΠ2008-03**Αντιδράσεις που σχετίζονται με τη διαδικασία μετατροπής δικαιωμάτων προσωπικού πιστοποίησης στη γενική αεροπορία:**

- 1) Οι φορείς και ενώσεις «European Sailplane Manufacturers», «European Gliding Union», «British Gliding Association», «Europe Air Sports», «Danish Soaring Association», «Royal Danish Aeroclub» και ένας ιδιώτης εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με το τρόπο που θα εφαρμοστούν οι κείμενες διατάξεις μετατροπής της παραγράφου 66.A.70 και ζήτησαν από τον Οργανισμό να διασφαλιστεί στον κανονισμό η πλήρης μεταβίβαση των δικαιωμάτων που απορρέουν από τους υφιστάμενες εθνικές αξιολογήσεις του προσωπικού πιστοποίησης για τις αντίστοιχες άδειες του μέρους-66.

Σχετικά με το παραπάνω, ο Οργανισμός σημειώνει ότι η υφιστάμενη πολιτική συγκρίσεως των εθνικών προτύπων αξιολόγησης και των προτύπων του μέρους-66, η οποία συνδέεται με το 66.A.70, δεν έχει αλλάξει και θα συνεχίσει να εφαρμόζεται όπως προηγουμένως.

Συγχρόνως, ο Οργανισμός θεωρεί ότι, επιπλέον της υφιστάμενης πολιτικής, είναι εύλογο να εφαρμοστεί ειδική προσέγγιση για την μετατροπή αξιολογήσεων στο πεδίο της γενικής αεροπορίας (αεροσκάφη που δε σχετίζονται με εμπορικές αερομεταφορές εκτός των μεγάλων) βάσει της υφιστάμενης πολιτικής για την γενική αεροπορία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, η οποία θα υπόκειται στην θέσπιση μίας πιο αυστηρής δέσμης περιορισμών.

Η προσέγγιση αυτή θα επέτρεπε στον κάτοχο της άδειας να συνεχίσει να πραγματοποιεί τις ίδιες δραστηριότητες συντήρησης τις οποίες νομίμως πραγματοποιούσε σύμφωνα με το εθνικό σύστημα.

Από την στιγμή που εκδίδεται η τροποποιημένη άδεια του μέρους 66, ο κάτοχός της υπόκειται πλήρως στο μέρος 66. Συνεπώς, εάν ο κάτοχος επιθυμεί να επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της τροποποιημένης άδειας του μέρους 66 προκειμένου να πιστοποιεί και άλλες δραστηριότητες συντήρησης, θα απαιτείται πλήρης συμμόρφωση με το μέρος 66, το οποίο σημαίνει επίσης ότι θα πρέπει να καλυφθούν και όλες οι διαφορές ανάμεσα στην προηγούμενη εθνική αξιολόγηση πιστοποίησης και το μέρος 66.

Το αποτέλεσμα της μετατροπής και το είδος των περιορισμών που θα επιβληθούν στα πλαίσια της άδειας κατά το μέρος 66 μπορούν να καθοριστούν μόνο από το κάθε κράτος μέλος, λόγω των υφισταμένων διαφορών μεταξύ των εθνικών συστημάτων αδειοδότησης των Κρατών Μελών. Η εν λόγω απόφαση πρέπει να λαμβάνεται ακολουθώντας μία κατά περίπτωση προσέγγιση και βάσει μελημάτων ασφαλείας. Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, πρέπει να δοθεί προσοχή όχι μόνο στις συγκεκριμένες εργασίες που δικαιούτο να εκτελεί ο αιτών στα πλαίσια του εθνικού συστήματος, αλλά και στο «περιβάλλον» στο οποίο εκτελούνταν οι εν λόγω εργασίες, δηλαδή το σύστημα διαχείρισης και τις διαδικασίες του φορέα όπου εκτελούσε τις εργασίες του ο αιτών.

Η εξέταση των παραπάνω παραγόντων θα μπορούσε να οδηγήσει σε περιορισμούς πέραν αυτών που συνδέονται με τα συστήματα ή τη δομή των αεροσκαφών, όπως, για παράδειγμα:

- Ισχύει μόνο στον φορέα XXXX.
- Ισχύει μόνο για μονοκινητήρια εμβολοφόρα αεροσκάφη Cessna.
- Ισχύει μόνο για Cessna 172.

- Ισχύει μόνο για Cessna 172, με αριθ. καταχώρησης XXXX.

Είναι σημαντικό να σημειωθούν και τα παρακάτω:

- Ο περιορισμός «ισχύει για αεροσκάφη που δε σχετίζονται με εμπορικές αερομεταφορές» πρέπει να υπάρχει σε όλες τις περιπτώσεις.
- Ανεξαρτήτως οποιωνδήποτε άλλων περιορισμών, η άδεια δεν ισχύει για μεγάλα αεροσκάφη.

Ο Οργανισμός θα εκδώσει το σχετικό υλικό AMC/GM προκειμένου να εξηγήσει την παρούσα ειδική προσέγγιση για τη γενική αεροπορία.

- 2) Ο φορέας «Deutsche Aeroclub» παρατήρησε ότι, στο γερμανικό σύστημα, το προσωπικό με άδεια συντήρησης που έχει εκδοθεί από την Deutsche Aeroclub υπογράφει για τις εργασίες του και διαθέτει το αεροσκάφος για πτήση. Ανέφερε, ωστόσο, ότι η εν λόγω συντήρηση δεν υπόκειται σε επιθεώρηση ούτε διατίθεται επισήμως σε υπηρεσία (από το Prüfer Klasse 3) έως την ετήσια επιθεώρηση της διαρκούς αξιοπλοΐας. Κατά συνέπεια, ζήτησε να τροποποιηθεί η παράγραφος 66.A.70 γιατί φοβάται ότι με το τρέχον κείμενο η αρμόδια αρχή, στην οποία υπάγεται ο εν λόγω φορέας, δε θα μετατρέψει τις αξιολογήσεις των παραπάνω κατόχων άδειας.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι, εφόσον οι αξιολογήσεις των εν λόγω κατόχων άδειας είναι επαρκείς σύμφωνα με το νόμο για την πιστοποίηση ότι η συντήρηση έχει εκτελεστεί σωστά και ότι, από την άποψη αυτή, το αεροσκάφος είναι σε θέση να εκτελέσει πτήση, τότε οι εν λόγω αξιολογήσεις θεωρούνται «αξιολογήσεις προσωπικού πιστοποίησης» και υπόκεινται στη διαδικασία μετατροπής που ορίζεται στη 66.A.70. Αυτό ισχύει ανεξαρτήτως του εάν ο κάτοχος της άδειας διαθέτει όντως το αεροσκάφος σε χρήση και επίσης ανεξαρτήτως του εάν υπάρχει ανάγκη για επιθεώρηση της διαρκούς αξιοπλοΐας η οποία υπογράφεται σε μεταγενέστερη ημερομηνία από την Prüfer Klasse 3.

Στον κανονισμό EK 2042/2003, η διαδικασία συντήρησης και ο έλεγχος διαρκούς αξιοπλοΐας είναι τελείως ξεχωριστές διαδικασίες. Το προσωπικό πιστοποίησης εμπλέκεται μόνο στη διάθεση σε υπηρεσία μετά από συντήρηση. Συνεπώς, οι «αξιολογήσεις προσωπικού πιστοποίησης» που περιγράφονται στη 66.A.70 είναι τελείως ανεξάρτητες από τη διαδικασία ελέγχου διαρκούς αξιοπλοΐας.

- 3) Ο φορέας «DGAC-France» ζήτησε διευκρινήσεις ως προς την ημερομηνία αναφοράς για τη διαδικασία μετατροπής, σε σχέση με το στοιχείο που περιλαμβάνεται στη 66.A.70, στο οποίο αναφέρεται ότι: «...προσωπικό πιστοποίησης που έχει αξιολογηθεί σε κράτος μέλος, πριν την ημερομηνία θέσης σε ισχύ του παρόντος μέρους...».

Ο Οργανισμός θα εκδώσει πρόσθετο υλικό AMC/GM προκειμένου να διευκρινίσει το ότι η «ημερομηνία έναρξης ισχύος» είναι η ακόλουθη:

- Για την άδεια B3, η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού τροποποίησης.
- Για ανεμοπλάνα με ή χωρίς κινητήρα, τα αερόστατα και αερόπλοια που καλύπτονται από την άδεια L σύμφωνα με την παράγραφο 66.A.1, στοιχείο δ), σημείο 1, τρία (3) έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού τροποποίησης (βλέπε άρθρο 7, παράγραφος 8). Για αεροπλάνα κάτω των 1000 κιλών, τα οποία

περιλαμβάνονται επίσης στην άδεια L, η ημερομηνία εφαρμογής θα είναι η ίδια με εκείνη της άδειας B3, όπως παραπάνω.

- 4) Ορισμένες αντιδράσεις έδειξαν ότι υπήρχαν κάποιες παρανοήσεις σε σχέση με τη διαδικασία μετατροπής.

Σχετικά με αυτό, ο Οργανισμός επιθυμεί να διευκρινίσει τα εξής:

- Η διαδικασία μετατροπής για την άδεια L δε σχετίζεται με τη μεταβατική περίοδο των 3 ετών που ορίζεται στο άρθρο 7, παράγραφος 8. Η διαδικασία μετατροπής μεταβιβάζει κάποια υφιστάμενη εθνική αξιολόγηση σε άδεια του μέρους 66, η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί στη συνέχεια και δεν έχει ημερομηνία λήξεως εκτός της συνηθισμένης διαδικασίας 5ετούς ανανέωσης. Η μεταβατική περίοδος των 3 ετών καθιερώνει μία περίοδο κατά την οποία μπορεί ακόμα να χρησιμοποιηθεί η εθνική αξιολόγηση.
- Οι μετατροπές διενεργούνται πάντα από τις αρμόδιες αρχές.
- Οι μετατροπές δεν είναι προαιρετική διαδικασία για τις αρμόδιες αρχές. Είναι μία υποχρεωτική διαδικασία που πρέπει να διενεργείται κατόπιν αιτήματος οποιουδήποτε ατόμου που ως προσωπικό πιστοποίησης έχει αξιολογηθεί σε κράτος μέλος όπου έχει ισχύ η εν λόγω αξιολόγηση.
- Δεν απαιτούνται εξετάσεις για τη μετατροπή της εθνικής αξιολόγησης. Οι εξετάσεις είναι απαραίτητες μόνο προκειμένου να αρθούν ενδεχόμενοι περιορισμοί που θεσπίζονται κατά τη μετατροπή. Η προαναφερόμενη δυνατότητα αποτελεί επιλογή του κατόχου της άδειας.

Αντιδράσεις σχετικά με την μεταβατική περίοδο των 3 ετών που ορίζεται στο άρθρο 7, παράγραφος 8:

- 5) Ο φορέας «European Sailplane Manufacturers» εξέφρασε την άποψη ότι η μεταβατική περίοδος 3 ετών ήταν πολύ σύντομη.

Στο σημείο αυτό, ο Οργανισμός σημειώνει ότι στην NPA2008-03 εξετάστηκε το ενδεχόμενο της 5-ετούς μεταβατικής περιόδου, λόγω του ότι δεν είχε προβλεφθεί διαδικασία μετατροπής. Συνεπώς, όλα τα άτομα που πρόκειται να υποβάλλουν αίτηση για την άδεια L θα ήταν υποχρεωμένα να αποκτήσουν πλήρη επάρκεια σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις (εκπαίδευση/εξετάσεις/πείρα). Ωστόσο, όπως εξηγείται παραπάνω, στην παρούσα τελική πρόταση θεσπίζεται η μετατροπή των υφιστάμενων εθνικών αξιολογήσεων, γεγονός το οποίο σημαίνει ότι τα παραπάνω άτομα δεν είναι υποχρεωμένα να ακολουθήσουν τη διαδικασία εκπαίδευσης/εξετάσεων/εμπειρίας. Συνεπώς, η μεταβατική περίοδος μειώθηκε σε 3 έτη, την οποία ο Οργανισμός θεωρεί ως επαρκή για τις αρμόδιες αρχές προκειμένου να εφαρμόσουν το νέο σύστημα αδειοδότησης.

Αντιδράσεις σχετικά με τα δικαιώματα της άδειας B3:

- 6) Ο φορέας «European Sailplane Manufacturers» ζήτησε να συμπεριληφθούν στην άδεια B3 δικαιώματα για ανεμοπλάνα με ή χωρίς κινητήρα ή, εναλλακτικά, έναν πολύ πιο προσιτό από οικονομική άποψη οικονομικό τρόπο για να λάβουν οι κάτοχοι άδειας B3 την άδεια L.

Ο Οργανισμός δεν είναι υπέρ της συμπερίληψης των εν λόγω δικαιωμάτων στην άδεια B3 για τους παρακάτω λόγους:

- Δεν θα ήταν εφικτό η άδεια B1.2 να περιλαμβάνει αυτόματα τη B3, εκτός εάν η B1.2 περιλάμβανε κι αυτή τα δικαιώματα για ανεμοπλάνα με ή χωρίς κινητήρα. Ωστόσο, αυτό θα επηρέαζε επίσης τον ορισμό της άδειας B1.2 διότι δε θα ήταν εφαρμόσιμος μόνο σε αεροπλάνα (τα ανεμοπλάνα δεν είναι αεροπλάνα).
- Ενδέχεται να δοθεί η εντύπωση ότι η απόκτηση πείρας σε ανεμοπλάνα δεν αρκεί για την απόκτηση της ικανότητας «εμβολοφόρο αεροσκάφος μη συμπιεζόμενης ατράκτου με πιστοποιημένη μέγιστη μάζας απογείωσης (MTOM) 2000 κιλών και κάτω» στην άδεια B3 (όπως περιγράφεται στο στοιχείο i) της παραγράφου 66.A.45) ή για την ικανότητα της ομάδας 3 στην άδεια B1.2 (όπως περιγράφεται στο ΕΑΠ2007-07).

Παρ' όλα αυτά, καθώς ο Οργανισμός είναι υπέρ της αύξησης των προσώπων που έχουν το δικαίωμα να πιστοποιούν ανεμοπλάνα με ή χωρίς κινητήρα, έχει εισηγηθεί να επιτρέπεται στους κατόχους αδειών B1.3 και B3 να αποκτήσουν, χωρίς άλλες απαιτήσεις, πλήρη άδεια L για τις ικανότητες «αεροσκάφη ξύλινης δομής», «αεροσκάφη με δομή από σύνθετα υλικά» και «αεροσκάφη μεταλλικής δομής», εφόσον η άδεια B1.2 / B3 δεν περιλαμβάνει κάποιο περιορισμό για τα αντίστοιχα υλικά κατασκευής της δομής (ανατρέξτε στο τροποποιημένο στοιχείο δ) της παραγράφου 66.A.25, στο επίσης τροποποιημένο στοιχείο α), σημείο 8 της παραγράφου 66.A.30 και στο τροποποιημένο Προσάρτημα IV στου μέρους-66). Αυτό θα επιτρέψει στους υφιστάμενους κατόχους αδειών B1.2 και B3 να εκδίδουν πιστοποιητικά διάθεσης σε υπηρεσία για ανεμοπλάνα με ή χωρίς κινητήρα.

Ο Οργανισμός θα εκδώσει το σχετικό υλικό AMC/GM προκειμένου να διευκρινίσει ότι, εάν κάποιος κάτοχος άδειας B1.2 / B3 επιθυμεί να αποκτήσει την άδεια L για την ικανότητα «αεροσκάφη ξύλινης δομής», η πρόταση «εφόσον η άδεια B1.2 / B3 δεν περιλαμβάνει περιορισμό για τα αντίστοιχα υλικά δομής» σημαίνει ότι δεν περιλαμβάνει ούτε τον περιορισμό «αεροσκάφη ξύλινης δομής», ούτε τον περιορισμό «αεροσκάφη με δομή από μεταλλικές σωληνώσεις και ύφασμα».

Αντιδράσεις σχετικά με τους περιορισμούς της άδειας B3:

- 7) Οι αρχές «CAA-United Kingdom» και «AustroControl-Austria» παρατήρησαν ότι για την άδεια L, η ικανότητα «αεροσκάφη ξύλινης δομής» περιλαμβάνει μεταλλικές σωληνώσεις με ύφασμα. Ωστόσο, υπάρχουν ξεχωριστοί περιορισμοί για «αεροσκάφη ξύλινης δομής» και «αεροσκάφη με δομή από μεταλλικές σωληνώσεις και ύφασμα» για τις άδειες B3 και B1.2.

Ο Οργανισμός σημειώνει ότι πρόκειται για διαφορετικά ζητήματα:

- Στην περίπτωση της άδειας L, αναφερόμαστε σε ικανότητες και όχι σε περιορισμούς. Όλοι οι κάτοχοι άδειας για την ικανότητα «αεροσκάφη ξύλινης δομής» πρέπει να έχουν παρακολουθήσει το πρόγραμμα εκπαίδευσης που αφορά στο γνωστικό αντικείμενο L4, το οποίο περιλαμβάνει το συνδυασμό ξύλινης δομής με μεταλλικές σωληνώσεις και ύφασμα.
- Στην περίπτωση των αδειών B3 και B1.2, αναφερόμαστε σε περιορισμούς που μπορούν να αρθούν ως αποτέλεσμα πείρας. Η γνώμη του Οργανισμού είναι ότι είναι καλύτερο να παραμείνουν χωριστοί οι παραπάνω περιορισμοί, προκειμένου να μπορεί να αρθεί ο ένας ή ο άλλος, στην περίπτωση που ο κάτοχος δεν έχει πείρα σε κάποια από τις δομές.

- 8) Η διοίκηση πολιτικής αεροπορίας των Κάτω Χωρών («CAA-Netherlands») και η διοίκηση πολιτικής αεροπορίας της Σουηδίας («CAA-Sweden») ζήτησαν να διευκρινιστεί τι σημαίνει «περιορισμός» και, ειδικότερα, εάν σημαίνει μία δραστηριότητα που μπορεί να πιστοποιηθεί ή μία δραστηριότητα που δεν μπορεί να πιστοποιηθεί.

Ο Οργανισμός συμφωνεί ότι υπάρχουν ορισμένες ανακολουθίες στον κανονισμό. Για παράδειγμα:

- Η παράγραφος 66.B.305 αναφέρεται σε *«εξετάσεις που απαιτούνται ώστε να διασφαλίζεται η άνευ ορίων μετατροπή»*, το οποίο σημαίνει ότι ο περιορισμός αναφέρεται σε εργασίες που δεν μπορούν να πιστοποιηθούν.
- Το στοιχείο 15 του μέρους-66 της άδειας (προσάρτημα V στο μέρος-66) ορίζει ότι *«Εάν δεν ισχύουν περιορισμοί, η σελίδα ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ θα εκδοθεί με τη φράση «Άνευ περιορισμών»»*. Αυτό σημαίνει, και πάλι, ότι ο περιορισμός αναφέρεται σε εργασίες που δεν μπορούν να πιστοποιηθούν.
- Το μέρος-145 χρησιμοποιεί περιορισμούς προκειμένου να περιορίσει το εύρος των δραστηριοτήτων, το οποίο σημαίνει ότι ο περιορισμός αναφέρεται σε εργασίες που μπορούν να πιστοποιηθούν.

Παρότι η απόφαση του Οργανισμού ήταν να ορίσει ότι οι περιορισμοί που υιοθετήθηκαν στην άδεια B3 είναι εργασίες που δε μπορούν να πιστοποιηθούν, συμφωνεί ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, ίσως είναι πιο πρακτικό να αναφερόμαστε σε εργασίες που μπορούν να πιστοποιηθούν όπως, για παράδειγμα, όταν τα δικαιώματα είναι πολύ λίγα σε σχέση με τις μη εξουσιοδοτημένες εργασίες. Στις περιπτώσεις αυτές, δεν είναι πρακτικό να απαριθμήσουμε όλες οι εργασίες που δε μπορούν να πιστοποιηθούν.

Ενδέχεται να απαιτηθεί πρόσθετη δράση θέσπισης κανόνων στο μέλλον, προκειμένου να εξεταστούν όλες οι παραπάνω ανακολουθίες.

Αντιδράσεις σχετικά με τα δικαιώματα της άδειας L:

- 9) Οι φορείς/ενώσεις «British Gliding Association», «Dutch Gliding Association» και «European Gliding Union» ζήτησαν να αποτελούν οι «ετήσιες επιθεωρήσεις» μέρος των δικαιωμάτων της περιορισμένης άδειας L. Επιπλέον, η CAA-Sweden ζήτησε να συγχωνευθούν τα επίπεδα περιορισμένη-L και πλήρης-L σε ένα ενιαίο επίπεδο.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι τα δύο επίπεδα παραμένουν απαραίτητα προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα πρόσβασης στον κλάδο σε προσωπικό συντήρησης με λιγότερη πείρα, εφόσον συμμορφώνεται προς ορισμένα εύλογα πρότυπα. Ωστόσο, τα δικαιώματά τους θα είναι ανάλογα των βασικών γνώσεων και της πείρας που απέκτησαν.

Παρότι όλα αυτά, ο Οργανισμός αποφάσισε να επιτρέψει σε κατόχους της περιορισμένης άδειας L να εκτελούν ετήσιες επιθεωρήσεις και επιθεωρήσεις 100 ωρών. Προκειμένου να επιτευχθούν τα παραπάνω, τροποποιήθηκαν τα γνωστικά αντικείμενα L4.5, L5.7, L6.7 και L8.14 του προσαρτήματος VII του μέρους 66, τα οποία έχουν εφαρμογή στην περιορισμένη άδεια L, ώστε να περιλαμβάνουν επιθεωρήσεις 100 ωρών και ετήσιες επιθεωρήσεις. Επιπλέον, το γνωστικό αντικείμενο L9 «Διαδικασίες φυσικού ελέγχου» μεταφέρθηκε από το αναλυτικό πρόγραμμα μαθημάτων της πλήρους-L στο αναλυτικό πρόγραμμα μαθημάτων της περιορισμένης-L.

- 10) Οι φορείς/ενώσεις «British Gliding Association», «European Gliding Union» και «AustroControl-Austria» εξέφρασαν ανησυχίες σχετικά με τον τρόπο διάθεσης εργασιών σε υπηρεσία για τα ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας σε ανεμοπλάνα.

Σχετικά με το ζήτημα αυτό, ο Οργανισμός εξέτασε και απέρριψε τις παρακάτω επιλογές:

- Να συμπεριληφθούν στην άδεια L πλήρη δικαιώματα για τα ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας. Ωστόσο, αυτό δεν ήταν εφικτό στο στάδιο αυτό διότι το αναλυτικό πρόγραμμα μαθημάτων που περιλαμβάνεται στο προσάρτημα VII του μέρους-66 δεν καλύπτει τα εν λόγω συστήματα.
- Να επεκταθούν τα δικαιώματα της άδειας B2 ώστε να καλύπτουν ανεμοπλάνα, αερόστατα και αερόπλοια. Αυτό, ωστόσο, δε θα επέλυε το πρόβλημα για την κοινότητα της γενικής αεροπορίας, καθώς υπάρχουν ελάχιστοι κάτοχοι της άδειας B2 που μπορεί να είναι σε θέση να εργαστούν στο εν λόγω πεδίο. Επιπλέον, θα απαιτούνταν επαναπροσδιορισμός των ικανοτήτων για την άδεια B2.

Κατά συνέπεια, η τελική επιλογή του Οργανισμού είναι να διατηρήσει τις εργασίες σε ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας για αεροσκάφη εκτός αεροπλάνων και ελικοπτέρων υπό τη δικαιοδοσία των εθνικών κανόνων (66.A.100) και να προχωρήσει σε πρόσθετες δράσεις θέσπισης κανόνων (καθήκον 66.027) προκειμένου να αναπτύξει συστήματα αδειοδότησης για μηχανικούς ηλεκτρονικών συστημάτων αεροπλοΐας προσαρμοσμένα στη γενική αεροπορία.

Ωστόσο, η άδεια L επιτρέπει ακόμα τη διάθεση σε υπηρεσία των παρακάτω (κατά το σημείο 5, στοιχείο α) της παραγράφου 66.A.20):

- Εργασίες σε οποιοδήποτε ηλεκτρονικό σύστημα αεροπλοΐας, όπου απαιτούνται απλοί έλεγχοι προκειμένου να αποδειχθεί η λειτουργικότητά του και εφόσον δεν απαιτείται ανίχνευση και αποκατάσταση βλαβών.
- Εργασίες σε συστήματα ραδιοεπικοινωνίας και αναμετάδοσης, εφόσον έχει καταχωρηθεί η ικανότητα «Ραδιοεπικοινωνία/Αναμεταδότη» στην πλήρη άδεια L.

- 11) Ορισμένες αντιδράσεις έδειξαν ότι υπήρχαν κάποιες παρανοήσεις σε σχέση με τα δικαιώματα της άδειας L.

Σχετικά με το παραπάνω ζήτημα, ο Οργανισμός επιθυμεί να διευκρινίσει τα εξής:

- Η άδεια L δεν περιλαμβάνει ικανότητες, που αφορούν στις ικανότητες αεροσκάφους ή κινητήρα και, ως εκ τούτου, δεν απαιτείται εκπαίδευση ή εξέταση τύπου είτε για αεροσκάφη είτε για κινητήρες.
- Οι διαφορετικές ικανότητες, που εμπεριέχονται στην άδεια L, αποκτώνται αφού εκπληρωθούν οι απαιτήσεις βασικών γνώσεων και πείρας.
- Η ικανότητα «προωθητικό σύστημα», που έχει καταχωρηθεί στην περιορισμένη άδεια – L, επιτρέπει τη διάθεση σε υπηρεσία εργασιών που εκτελούνται σε οποιοδήποτε προωθητικό σύστημα που είναι εγκατεστημένο σε αεροσκάφος και το οποίο καλύπτεται από την άδεια L.
- Το ίδιο πρόσωπο μπορεί να διαθέτει την ικανότητα για τη δομή του αεροσκάφους και την ικανότητα για το προωθητικό σύστημα. Η εκπαίδευση που καλύπτει αμφότερες τις ικανότητες έχει διάρκεια περίπου ενός μηνός. Δεν είναι, ωστόσο, υποχρεωτική, καθώς αρκεί η ικανοποιητική ολοκλήρωση των αντίστοιχων εξετάσεων.

Ο Οργανισμός θα εκδώσει πρόσθετο υλικό AMC/GM.

Αντιδράσεις σχετικά με τις απαιτήσεις βασικών γνώσεων για την άδεια L (στοιχείο β) της παραγράφου 66.A.25):

12) Η ένωση «The British Gliding Association» εξέφρασε την ανησυχία ότι δε θα εμφανίζονταν αρκετοί φορείς κατά το μέρος-147 προκειμένου να προσφέρουν βασική εκπαίδευση για την άδεια L και ζήτησε να επιτραπεί σε εθνικές αθλητικές ενώσεις που χαίρουν της εμπιστοσύνης της αρμόδιας αρχής τους να συνεχίσουν να εκπληρώνουν την λειτουργία αυτή.

Η θέση του Οργανισμού είναι η εξής:

- Η βασική εκπαίδευση για την άδεια L (παράγραφος 66.A.25, στοιχείο β)) δεν είναι υποχρεωτική, όπως ορίζεται από το στοιχείο γ) της παραγράφου 66.A.25 μολονότι, στην περίπτωση αυτή, απαιτείται πείρα ενός έτους αντί 6 μηνών.
- Η βασική εξέταση είναι υποχρεωτική.
- Η βασική εκπαίδευση και η βασική εξέταση μπορούν να παρέχονται από εθνικές αθλητικές ενώσεις εφόσον και για τα δύο έχει δοθεί η έγκριση της αρμόδιας αρχής (βλέπε παράγραφο 66.A.25 στοιχείο β)). Κατά συνέπεια, η έλλειψη φορέων του μέρους-147 μπορεί να αντισταθμιστεί με τη λύση αυτή.

Αντιδράσεις σχετικά με την αναβάθμιση της άδειας L:

13) Η ένωση «British Gliding Association» ζήτησε να υπάρχει η δυνατότητα αναγνώρισης γνώσεων και πείρας που αποκτήθηκαν στο επίπεδο της άδειας L, με σκοπό τη λήψη άδειας «A» ή «B».

Ο Οργανισμός σημειώνει ότι η άδεια L δεν μπορεί να επεκταθεί σε καμία άλλη κατηγορία/υποκατηγορία λόγω των πολύ απλοποιημένων απαιτήσεων αξιολόγησης που αφορούν σε αυτήν και του μεγάλου αριθμού διαθέσιμων ικανοτήτων. Ωστόσο, το γεγονός αυτό δεν αποτρέπει τις αρμόδιες αρχές από το να αναγνωρίζουν εξετάσεις εφόσον μπορεί να καταδειχθεί η σχετική ισοδυναμία σύμφωνα με το στοιχείο ε) της παραγράφου 66.A.25.

Αντιδράσεις σχετικά με τους διαφορετικούς τύπους ανεμοπλάνων με ή χωρίς κινητήρα:

14) Η διοίκηση πολιτικής αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου («CAA-United Kingdom») ζήτησε να διευκρινιστούν οι ικανότητες που είναι απαραίτητες στην άδεια L για τη διάθεση σε υπηρεσία των διαφορετικών τύπων ανεμοπλάνων με ή χωρίς κινητήρα, τα οποία περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τα «ανεμόπτερα περιήγησης με κινητήρα», τα «αυτοεκτοξευόμενα ανεμόπτερα με κινητήρα» και τα «αυτοσυγκρατούμενα ανεμόπτερα με κινητήρα».

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι όλα τα ανεμοπλάνα που είναι εξοπλισμένα με κινητήρα θεωρούνται ως «μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα» και απαιτείται η ικανότητα «προωθητικό σύστημα» για τη διάθεση εργασιών σε υπηρεσία των εν λόγω κινητήρων. Αυτός είναι και ο λόγος που η παρούσα γνώμη αναφέρεται μόνο σε «ανεμοπλάνα χωρίς κινητήρα» και «ανεμοπλάνα με κινητήρα», σε αντιστοιχία με τον τίτλο του CS-22 «Προδιαγραφές

πιστοποίησης, συμπεριλαμβανομένων των κωδικών αξιοπλοΐας και των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης για ανεμοπλάνα με ή χωρίς κινητήρα».

Αντιδράσεις σχετικά με την ανανέωση των αδειών του μέρους-66:

- 15) Η «British Gliding Association» εξέφρασε ανησυχίες σχετικά με το κόστος της διαδικασίας ανανέωσης των αδειών του μέρους-66 και πρότεινε την τροποποίηση της απόφασης 2007/018/R. Ο εν λόγω φορέας εξέφρασε επίσης αμφιβολίες σχετικά με την αναγκαιότητα της ανανέωσης και πρότεινε την αντικατάστασή της με απαιτήσεις πείρας.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι υφίστανται ήδη απαιτήσεις επικαιρότητας προκειμένου να ασκηθούν τα δικαιώματα πιστοποίησης. Η θέσπισή τους ως προς τις απαιτήσεις αδειοδότησης θα επιβάρυνε σημαντικά τις αρμόδιες αρχές και τους κατόχους αδειών, καθότι η άδεια θα καθίστατο άκυρη και θα έπρεπε να επανεκδοθεί.

Όσον αφορά την αναγκαιότητα της ανανέωσης, το θέμα αυτό αξιολογήθηκε στα πλαίσια του καθήκοντος 66.008, το οποίο οδήγησε στην απόφαση 2007/018/R. Η εν λόγω ανανέωση πραγματοποιείται κάθε 5 χρόνια και δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκη σημαντικό κόστος, καθώς πρόκειται για μία καθαρά διοικητική ανανέωση προκειμένου να ελεγχθεί το ότι η άδεια είναι σύμφωνη με τα αρχεία της αρμόδιας αρχής και ότι δεν εκκρεμούν δράσεις σύμφωνα με την 66.B.500.

Αντιδράσεις σχετικά με την χρήση αδειών B3 και L για το προσωπικό επιθεώρησης αξιοπλοΐας:

- 16) Ο φορέας «European Sailplane Manufacturers» ζήτησε την αναθεώρηση της M.A.707 στο μέρος-M προκειμένου να επιτραπεί η χρήση αδειών B3 και L για το προσωπικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας.

Ο Οργανισμός δέχεται την παραπάνω πρόταση και θα τροποποιήσει αναλόγως τα AMC κατά το στοιχείο α) σημείο 4 της παραγράφου M.A.707(a).

Αντιδράσεις με τις οποίες προτείνονται συγκεκριμένες απαιτήσεις αδειοδότησης για ελαφρά αθλητικά αεροσκάφη (LSA):

- 17) Οι φορείς «Finnish Aeronautical Association», «Light Aircraft Association of the Czech Republic» και «Flightdesign» ζήτησαν τη δημιουργία ειδικής άδειας για ελαφρά αθλητικά αεροσκάφη (LSA) κάτω των 600 κιλών διότι θεωρούν τις απαιτήσεις της άδειας L υπερβολικές. Έθεσαν, επίσης, το επιχείρημα ότι το βασικό αναλυτικό πρόγραμμα μαθημάτων για πλήρη άδεια L που καλύπτει διάφορα υλικά μπορεί να διαρκέσει ως και 190 ώρες, ενώ το σύστημα της ομοσπονδιακής υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας (FAA) διαρκεί μόνο 120 ώρες.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι σκοπός του καθήκοντος που οδήγησε στην εν λόγω γνώμη ήταν η δημιουργία ενός συστήματος αδειοδότησης προσαρμοσμένου στην κοινότητα της γενικής αεροπορίας. Αυτό επιτεύχθηκε με τη δημιουργία της άδειας B3 και της άδειας L. Επιπλέον, η άδεια L χωρίστηκε σε περιορισμένη-L και πλήρη-L προκειμένου

να επιτρέψει σε προσωπικό συντήρησης με λιγότερη πείρα να έχει πρόσβαση στον κλάδο, εφόσον συμμορφώνεται προς ορισμένα εύλογα πρότυπα.

Επιπλέον, ο προτεινόμενος ευρωπαϊκός ορισμός των LSA περιλαμβάνει πιο πολύπλοκα αεροσκάφη από τον αντίστοιχο των Η.Π.Α. Αυτό σημαίνει ότι δεν είναι δυνατόν να συγκρίνεται απλώς η διάρκεια εκπαίδευσης της άδειας L με τη διάρκεια εκπαίδευσης της άδειας FAA.

Η δημιουργία ειδικής άδειας για τα LSA θα σήμαινε πρόσθετο φόρτο για τις εθνικές αρχές και θα καθιστούσε δυσκολότερη την εργασία κατόχων της άδειας LSA σε άλλα αεροσκάφη κάτω των 1000 κιλών (οι οποίοι θα έπρεπε να αποκτήσουν ξεχωριστή άδεια L). Ο Οργανισμός δε θεωρεί την εν λόγω επιβάρυνση αιτιολογημένη, λαμβανομένου υπόψη ότι αναφερόμαστε στην πιθανή εξοικονόμηση μόλις λίγων ωρών εκπαίδευσης.

Αντιδράσεις σχετικά με τη συντήρηση των παρελκομένων:

- 18) Ο φορέας «Europe Air Sports» εισηγήθηκε την εξαίρεση των αλεξιπτώτων βάσει ευρωπαϊκών τεχνικών προδιαγραφών (ETSO) από τις απαιτήσεις του μέρους-66 και τη χρήση, αντ' αυτού, εθνικών κανονισμών.

Ο Οργανισμός σημειώνει ότι αυτό ισχύει ήδη. Η συντήρηση των αλεξιπτώτων ETSO θεωρείται «συντήρηση παρελκομένων» και συνεπώς η 66.A.200 παραπέμπει σε εθνικούς κανόνες.

- 19) Η διοίκηση πολιτικής αεροπορίας της Σουηδίας («CAA-Sweden») ζήτησε να διευκρινιστεί ο τρόπος με τον οποίο ταξινομείται η συντήρηση που πραγματοποιείται σε συστήματα αεριοπροώσεως και ηλεκτρικά προωθητικά συστήματα εγκατεστημένα σε ανεμοπλάνα.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι η συντήρηση που πραγματοποιείται στη μονάδα διασύνδεσης του προωθητικού συστήματος και στα συστήματα ανάσυρσης και παροχής θεωρείται ως συντήρηση αεροσκάφους και μπορεί να διατεθεί σε υπηρεσία με την άδεια L (αυτό καλύπτεται από τα γνωστικά αντικείμενα L7.9 και L7.10 του προσαρτήματος VII του μέρους-66). Ωστόσο, η συντήρηση που πραγματοποιείται στο ίδιο το προωθητικό σύστημα θεωρείται «συντήρηση παρελκομένων» και συνεπώς η 66.A.200 παραπέμπει σε εθνικούς κανόνες.

Αντιδράσεις που ελήφθησαν από την CAA-Netherlands σχετικά με απαντήσεις που δόθηκαν στο ΕΑΠ2008-03:

- 20) Η διοίκηση πολιτικής αεροπορίας των Κάτω Χωρών («CAA-Netherlands») παρατήρησε ότι η πείρα στο χειρισμό αεροσκαφών που απαιτείται κατά την παράγραφο 66.A.30 μπορεί να αποκτηθεί σε οποιονδήποτε φορέα συντήρησης (για παράδειγμα μέρος-145, τμήμα ΣΤ, FAR-145) ή υπό την επίβλεψη ανεξάρτητου προσωπικού πιστοποίησης.

Ο Οργανισμός συμφωνεί με την παρατήρηση. Θα προστεθεί υλικό AMC.

- 21) Η «CAA-Netherlands» ζήτησε να διευκρινιστεί ο λόγος για την θέσπιση ποσοστού ολοκλήρωσης 80% για αερόστατα και αερόπλοια στα AMC κατά τα σημεία 6 και του στοιχείου α) της παραγράφου 766.A.30.

Ο Οργανισμός θέσπισε το εν λόγω ποσοστό του 80% διότι ο πίνακας που σχετίζεται με αερόστατα και αερόπλοια, που περιλαμβάνεται στο προσάρτημα ΙΙ για τα AMC του μέρους-66, έχει αναπτυχθεί συμπεριλαμβανομένου ενός μικρότερου αριθμού στοιχείων από τον αντίστοιχο για άλλα αεροσκάφη. Ο Οργανισμός θεώρησε αυτό το 80% σημαντικό προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο αιτών θα αποκτήσει την κατάλληλη πείρα.

- 22) Η «CAA-Netherlands» διαφωνεί με τη θέση του Οργανισμού να μην συμπεριλάβει στον κατάλογο των ικανοτήτων τύπου (προσάρτημα Ι για τα AMC του μέρους-66) τον τύπο της άδειας (B1, B3, L) που εφαρμόζεται σε κάθε ικανότητα ανάλογα με το βάρος του αεροσκάφους.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι αυτό δεν είναι εφικτό διότι το ίδιο μοντέλο αεροσκάφους, εξοπλισμένο με διαφορετικές επιλογές του πελάτη, ενδέχεται να χρειάζεται διαφορετική άδεια. Το βάρος του αεροσκάφους είναι συγκεκριμένο για κάθε αριθμό καταχώρησης αεροσκάφους. Το εν λόγω βάρος αναγράφεται στο εγχειρίδιο πτήσης, το οποίο πρέπει να παραμένει επί του αεροσκάφους.

- 23) Η «CAA-Netherlands» ζήτησε να απαιτείται η ίδια ελάχιστη ηλικία για το προσωπικό πιστοποίησης φορέων συντήρησης του μέρους-145 (επί του παρόντος τα 21 έτη) και φορέων συντήρησης του τμήματος ΣΤ (επί του παρόντος τα 18 έτη).

Ο Οργανισμός σημειώνει ότι η απαίτηση των 21 ετών ηλικίας ισχύει μόνο για το προσωπικό πιστοποίησης φορέων συντήρησης του μέρους-145 λόγω της μεγαλύτερης πολυπλοκότητας του φορέα και των σχετικών διαδικασιών. Ωστόσο, για φορείς συντήρησης του τμήματος ΣΤ, ο Οργανισμός θεωρεί το όριο των 18 ετών εύλογο.

- 24) Η «CAA-Netherlands» επεσήμανε ότι η απάντηση στην παρατήρηση 22 του ΕΑΠ2008-03 θα έπρεπε να περιλαμβάνει τη δυνατότητα διάθεσης σε υπηρεσία «σύνθετων εργασιών συντήρησης» όχι μόνο από φορείς συντήρησης του τμήματος ΣΤ αλλά και από φορείς συντήρησης του μέρους-145.

Ο Οργανισμός συμφωνεί με την παρατήρηση αυτή. Παρ' όλα αυτά, δεν υπάρχει λόγος να τροποποιηθεί ο κανόνας ή το υλικό AMC/GM, διότι το παραπάνω έχει καταστεί σαφές στο τρέχον κείμενο. Το γεγονός ότι το στοιχείο β) της παραγράφου Μ.Α.801 αναφέρεται μόνο σε οργανισμούς συντήρησης του τμήματος ΣΤ οφείλεται στο ότι η Μ.Α.801 δεν εφαρμόζεται σε αεροσκάφη που διατίθενται σε υπηρεσία σύμφωνα με το μέρους-145 (ανατρέξατε στο στοιχείο α) της παραγράφου Μ.Α.801). Ένας φορέας συντήρησης του μέρους-145 ασφαλώς μπορεί να διαθέσει σε υπηρεσία εργασίες αυτού του είδους.

- 25) Η «CAA-Netherlands» εξέφρασε την άποψη ότι, έως σήμερα, εάν για διαφορετικές υποκατηγορίες αδειών στα πλαίσια ενός συγκεκριμένου γνωστικού αντικείμενου του προσαρτήματος Ι στο Μέρος-66 το επίπεδο ήταν πανομοιότυπο, αυτό σήμαινε και πανομοιότυπες απαιτήσεις, διευκολύνοντας την αναγνώριση της σχετικής εκπαίδευσης. Ως εκ τούτου, διαφωνεί με την καθιέρωση σε ορισμένα γνωστικά αντικείμενα της πρότασης «Στην περίπτωση της κατηγορίας Β3, το εύρος θεμάτων που καλύπτει το παρόν γνωστικό αντικείμενο αντιστοιχεί στην τεχνολογία των αεροπλάνων που σχετίζεται με αυτήν την κατηγορία».

Ο Οργανισμός συμφωνεί με την παρατήρηση αυτή.

Κατά συνέπεια, δημιουργήθηκαν τα χωριστά γνωστικά αντικείμενα 7B, 9B, 11C και 17B για την άδεια B3 και τα τρέχοντα γνωστικά αντικείμενα 7, 9 και 17 μετονομάστηκαν σε 7A, 9A και 17A προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ακόμα και όταν το επίπεδο εκπαίδευσης (επίπεδα 1, 2, ή 3) σε ορισμένα γνωστικά αντικείμενα είναι το ίδιο με το αντίστοιχο για την κατηγορία B1.2, αυτό δεν συνεπάγεται ότι το εκπαιδευτικό περιεχόμενο είναι πανομοιότυπο. Για την ακρίβεια, το περιεχόμενο του κύκλου μαθημάτων για την άδεια B3 πρέπει να αναπτυχθεί δεδομένου του μικρότερου βαθμού πολυπλοκότητας όσον αφορά στη τεχνολογία και το περιβάλλον συντήρησης αυτής της κατηγορίας αεροσκαφών. Σε διαφορετική περίπτωση, θα ήταν αδύνατον να επιτευχθεί η επιθυμητή μείωση της διάρκειας της εκπαίδευσης (1000 ώρες).

- 26) Η «CAA-Netherlands» παρατήρησε ότι η ικανότητα «αεροσκάφη ξύλινης δομής» δεν περιλαμβάνει το συνδυασμό ξύλινων πτερύγων με άτρακτο από μεταλλικές σωληνώσεις.

Ο Οργανισμός επαναδιατύπωσε το επιμέρους γνωστικό αντικείμενο L4.1 του προσαρτήματος VII του μέρους-66 προκειμένου να καταστεί σαφές ότι η εκπαίδευση καλύπτει οποιονδήποτε συνδυασμό δομής από ξύλο/ μεταλλικές σωληνώσεις και ύφασμα.

Ο οργανισμός τροποποίησε επίσης το στοιχείο δ) της παραγράφου 66.A.1 ώστε να έχει ως εξής:

«Οι ικανότητες «ξύλινη δομή», «αεροσκάφος ξύλινης δομής» και «ανεμοπλάνο ξύλινης δομής» καλύπτουν επίσης και το συνδυασμό ξύλινων δομών με μεταλλικές σωληνώσεις και ύφασμα.»

- 27) Η «CAA-Netherlands» παρατήρησε ότι ακόμη κι αν η άδεια B3 δεν περιλαμβάνει καμία υποκατηγορία A, ο κάτοχος της άδειας B3 μπορεί να πιστοποιεί απλές μηχανικές εργασίες σε αεροπλάνα μη συμπιεζόμενης ατράκτου κάτω των 2000 κιλών.

Ο Οργανισμός συμφωνεί με την παρατήρηση αυτή και αυτό διευκρινίστηκε με το στοιχείο 4 του GM σύμφωνα με το στοιχείο α) της παραγράφου 66.A.20 στο ΕΑΠ2008-03.

- 28) Η «CAA-Netherlands» εισηγήθηκε την τροποποίηση του τίτλου της παραγράφου 66.A.45 ώστε να αναφέρεται και σε «περιορισμούς ικανοτήτων B3».

Ο Οργανισμός συμφωνεί εν μέρει με την εν λόγω εισήγηση, με εξαίρεση ότι δεν μπορεί να αναφέρεται ειδικά στην άδεια B3 (ανατρέξατε στο ΕΑΠ2007-07 για τους περιορισμούς που εφαρμόζονται και στην άδεια B1.2 για τα αεροσκάφη της ομάδας 3). Ο τίτλος της 66.A.45 τροποποιήθηκε αναλόγως.