



AZ EURÓPAI REPÜLÉSBIZTONSÁGI ÜGYNÖKSÉG

04/2009 SZ. VÉLEMÉNYE

(2009. december 11.)

a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló 2042/2003/EK bizottsági rendelet módosításáról szóló bizottsági rendeletről

„Nem komplex légi járművekre vonatkozó légijármű-karbantartói engedély”

I. Általános megjegyzések

1. E vélemény célja, hogy a Bizottságnak javasolja a 2042/2003/EK bizottsági rendelet¹ módosítását. E szabályalkotási tevékenység okai lentebb kerülnek kifejtésre.
2. A véleményt az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (az Ügynökség) igazgatósága által meghatározott eljárást² követően a 216/2008/EK rendelet³ (az alaprendelet) 19. cikkének rendelkezéseivel összhangban fogadták el.

II. Konzultáció

3. Noha a 2042/2003/EK rendelet III. mellékletében (a 66. részben) már megállapítja az engedélyezés rendszerét az igazolásra jogosult személyekre vonatkozóan, az M. résznek a kereskedelmi légi fuvarozásban nem érintett légi jármű esetében (M.017. feladat) való felülvizsgálata során és egyben az A-NPA14/2006 értesítés révén folytatott konzultáció eredményeként jelentős számú érdekelt fél fejezte ki aggodalmát azzal kapcsolatban, hogy a jelenlegi engedélyezési rendszert nem igazították hozzá az általános célú repülésre használt, kisméretű légi járművek kevésbé összetett jellegéhez.
4. A kérdés rendezése érdekében az Ügynökség létrehozta a 66.022 sz. szabályalkotási feladatot és az ahhoz kapcsolódó szerkesztői csoportot, amelyet a nemzeti hatóságok és a könnyű légi járművek, illetve a nagyon könnyű légi járművek ágazata szervezeteinek képviselői alkotnak. A cél a helyzet értékelése, a javaslat benyújtása, valamint a 66. rész módosításával kapcsolatos vélemény és/vagy a megfelelés e résszel kapcsolatos elfogadható eszközeinek (Acceptable Means of Compliance, AMC) a 66-022 sz. feladatmeghatározással (Terms of reference, ToR) kapcsolatban való módosítására irányuló határozat kibocsátására vonatkozó iránymutatások kidolgozása volt.
5. Ennek megszövegezése során a csoport munkája a törzsre, a hajtóműre és az elektromos rendszerekre, valamint egyes korlátozott repüléselektronikai jogosultságokra kiterjedő engedélyekre összpontosult. Az általános célú repülés környezetéhez igazított B2 engedéllyel egyenértékű engedéllyel a csoport nem foglalkozott, e kérdés egy jövőbeni szabályalkotási intézkedés (a 66.027 sz. feladat) tárgyát képezi majd.
6. A szerkesztői csoport hozzájárulása alapján az Ügynökség 2008. március 28-án tette közzé a 2008-03 sz. NPA-t weboldalán, a következő címen: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

¹ A Bizottság 2003. november 20-i 2042/2003/EK rendelete a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról (HL L 315., 2003.11.28., 1. o.). A legutóbb a 2008. október 27-i 1056/2008/EK bizottsági rendelettel (HL L 283., 2008.10.28.) módosított rendelet.

² Az igazgatóság határozata az Ügynökség által a vélemények, tanúsítási előírások és útmutatók kibocsátásakor alkalmazandó eljárásról. 08-2007. számú EASA igazgatósági határozat, 2007.06.11. („Szabályalkotási eljárás”).

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2008. február 20-i 216/2008/EK rendelete a polgári repülés területén a közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK tanácsi irányelv, az 1592/2002/EK rendelet és a 2004/36/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 79., 2008.3.19., 1. o.)

7. A 2008. június 28-i határidőig az Ügynökség 177 észrevételt kapott 39 nemzeti légügyi hatóságtól, szakmai szervezettől és magánvállalattól/magánszemélytől.
8. Az Ügynökség ezen észrevételek áttekintése érdekében létrehozott egy felülvizsgálati csoportot, amely a 66.022 sz. munkacsoport tagjaiból, a szabványosítással és a jóváhagyásokkal foglalkozó osztály (Ügynökség) egy tagjából, valamint az iparágat képviselő személyből állt, aki az NPA2008-03 értesítéssel kapcsolatos kisebbségi véleményt fejezte ki. Az áttekintés eredményeképpen az Ügynökség 2009. szeptember 16-án kiadta a CRD2008-03 dokumentumot, amely az egyes észrevételekre adott válaszokat, valamint a szabályra és az AMC-re/GM-re vonatkozóan javasolt szöveget tartalmazta.
9. Itt fontos megjegyezni azt, hogy a felülvizsgálati csoport figyelembe vette az NPA2007-07 konzultációja során kapott észrevételeket is, különösen azokat, amelyek a „Típusminősítés és csoportminősítés” témakörhöz kapcsolódtak.
10. A CRD2008-03 dokumentum közzétételét követően az Ügynökség 2009. október 29-én műhelytalálkozót szervezett Kölnben a dokumentum tartalmának ismertetése, valamint annak elősegítése érdekében, hogy az érintettek az észrevételek benyújtása előtt megérthessék a javaslatot.
11. A CRD2008-03 dokumentummal kapcsolatos, 2009. november 16-án befejeződött külső konzultáció eredményeképpen az Ügynökséghez a következőktől érkeztek be válaszok:
 - 5 illetékes hatóság: AustroControl-Austria (az osztrák polgári légiközlekedési hatóság), CAA-Hollandia (a holland polgári légiközlekedési hatóság), CAA-Sweden (a svéd polgári légiközlekedési hatóság), CAA-United Kingdom (az Egyesült Királyság polgári légiközlekedési hatósága) és DGAC-France (a francia polgári légiközlekedési hatóság).
 - 11 szervezet és szövetség: British Gliding Association (Brit Vitorlázórepülő Szövetség), European Gliding Union (Európai Vitorlázórepülő Unió), Danish Soaring Association (Dán Vitorlázórepülő Szövetség), Europe Air Sports (Európai Légisport Szövetség), Deutsche Aeroclub, az európai vitorlázórepülő-gyártók, Finnish Aeronautical Association (Finn Légügyi Szövetség), Light Aircraft Association of the Czech Republic (a Cseh Köztársaság könnyű légi járművekkel foglalkozó szövetsége), Flightdesign, Royal Danish Aeroclub (Dán Királyi Repülőklub) és a Dutch Gliding Association (Holland Vitorlázórepülő Szövetség).
 - 1 magánszemély.

Ezeket a válaszokat részletesen elemezzük a függelékben.

III. Az Ügynökség véleményének tartalma

12. Ez a vélemény – amennyire csak lehetséges – figyelembe veszi a konzultációban részt vevő és a CRD-re válaszoló számos érdekelt fél által előterjesztett javaslatokat.
13. Tekintettel az EASA-szabályok hierarchiájára, ez a vélemény csak azon változtatásokkal foglalkozik, amelyeket az Ügynökség az alkalmazandó bizottsági rendeletek (145. rész, 66. rész és 147. rész) tekintetében javasol; a kapcsolódó, a megfelelés elfogadható eszközeit (AMC) és az útmutató dokumentumot (GM) – amelyeket a CRD részletesen ismertetett – csak akkor bocsáthatja ki és csak akkor fogja kibocsátani, amikor a Bizottság elfogadja a fent említett rendeleteket. Egyértelművé kell tenni azonban, hogy a véleményben ismertetett

intézkedéseket az említett AMC-vel és GM-mel összefüggésben kell értelmezni egy elfogadott csomag részeként.

a) B3 engedély

14. Az Ügynökség által meghozott első intézkedés a B1.2 engedélyhez hasonló, ám a könnyű, általános légi közlekedési, dugattyús hajtóműves repülőgépek kevésbé összetett jellegéhez igazított, egyszerűsített követelményekkel rendelkező új B3 engedélyre vonatkozó javaslat volt.
15. Az Ügynökség által javasolt B3 engedély a „*legfeljebb 2000 kg legnagyobb felszálló tömegű (MTOM), dugattyús hajtóműves, nem túlnyomósos kabinú repülőgépek*”-re alkalmazandó. Noha eredetileg az NPA2008-03 dokumentum szerint ez az engedély a vitorlázórepülőkre és a segédmotoros vitorlázógépekre is kiterjedt volna, az Ügynökség úgy határozott, hogy a következő okokból kivonja őket az engedély hatálya alól:
- A vitorlázórepülőket és a segédmotoros vitorlázógépeket már az L engedély hatálya alá tartoznak.
 - Az Ügynökség szándéka, hogy a B1.2 engedély – amely nem terjed ki a vitorlázórepülőkre és a segédmotoros vitorlázógépekre – automatikusan magában foglalja a B3 engedélyt. Ez csak akkor lehetséges, ha a B3 engedély sem a vitorlázórepülőket, sem pedig a segédmotoros vitorlázógépeket nem foglalja magában.
- Ugyanakkor – és a CRD2008-03 sz. dokumentum konzultációja során kapott észrevételek alapján – az Ügynökség azt javasolta, tegyék lehetővé a B1.2 és a B3 engedély jogosultjai számára, hogy további követelmények nélkül kapják meg a teljes L engedélyt, „*faszerkezetes légi jármű*”, „*kompozitszerkezetes légi jármű*” és „*fémszerkezetes légi jármű*” minősítéssel, amennyiben a B1.2 / B3 engedély nem tartalmaz korlátozást az adott szerkezeti anyagra vonatkozóan (lásd a módosított 66.A.25. d), 66.A.30. a) 8. pontot és a 66. rész IV. függelékét). Ez lehetővé teszi a B1.2 és a B3 engedély meglévő jogosultjainak, hogy a vitorlázórepülőkre és segédmotoros vitorlázógépekre vonatkozóan üzembe helyezési bizonyítványt bocsássonak ki.
16. Az engedély jogosultsági magukban foglalják a légi jármű szerkezetét, a hajtóművet, a mechanikus és elektromos rendszereket és korlátozott mértékben a repülés-elektronikai rendszereket, amelyek hasonlóak a B1.2 engedély jogosultságaihoz, azzal a különbséggel, hogy nem terjednek ki az engedély szerinti légi jármű alkalmazási körére, valamint hogy a B3 engedély nem tartalmaz semmilyen A alkategóriát.
17. A B3 engedélyre vonatkozó alapismereti és vizsgakövetelményeket már belefoglalták a 66. rész meglévő I. függelékébe és II. függelékébe. A vizsgák esetében biztosították, hogy az egyes modulokra vonatkozó kérdések száma a 75%-os megfelelési szint követelményének elérése érdekében minden esetben 4 többszöröse legyen.
18. Az olyan esetekben, amikor a 147. rész szerinti szervezet B3 szintű alapismereti kurzust tart, az időtartam a 147. rész I. függelékében megadott módon 1000 óra lesz. Ez az időtartam a fele a B1.2 szintű kurzushoz szükséges 2000 órának, amit a következők indokolnak:
- Az érintett légi jármű kevésbé összetett jellege miatt a különböző tárgyak oktatásának szintjét a B1.2 szintjéhez képest lecsökkentették.
 - Elkülönített 7B, 9B, 11C és 17B modulokat hoztak létre a B3 engedélyhez, és a jelenlegi 7., 9. és 17. modulot 7A, 9A és 17A modulra nevezték át. Ezt annak biztosítása érdekében eszközölték, hogy ha egyes tárgyak esetében megegyezne is a képzés szintje (1., 2. vagy 3. szint) a B1.2 engedély képzésének szintjével, ez ne azt jelentse, hogy a képzés tartalma

is azonos. Ami azt illeti, a B3 engedélyhez szükséges tanfolyam tartalmát az e légijármű-kategóriára jellemző technológia és karbantartási környezet kevésbé összetett jellegének figyelembevételével kell kidolgozni.

19. A külön a B3 engedélyhez kapcsolódó modulok kialakítása azt jelenti, hogy ezeket a 7B, 9B, 11C és 17B modulokat akkor sem lehet automatikusan a nekik megfelelő 7A, 9A, 11A, 11B és 17A modullal egyenértékűnek tekinteni valamely meglévő B3 engedélynek az egyéb kategóriákra/alkategóriákra való kiterjesztésekor, ha a képzés szintje azonos. Ez a feladat azon fő célkitűzésének a következménye, hogy legyen egy olyan engedély, amely a meglévő B1.2 engedélyénél jóval alacsonyabb képzési követelményekkel bír.
20. Az alapvető szakmai tapasztalatokra vonatkozó követelmények (66.A.30) azonosak maradtak a B1.2 engedély esetében alkalmazottakkal, azaz 1–3 év a jelentkező által kapott korábbi műszaki képzés függvényében.
21. A 66. rész IV. függeléke azért módosult, hogy magába foglalja a B3 engedélynek a más kategóriákra/alkategóriákra való kiterjesztéséhez, illetve a meglévő kategóriának/alkategóriának a B3 engedélyre való kiterjesztéséhez szükséges járulékos szakmai tapasztalat időtartamát.
22. Ahhoz, hogy gyakorolni lehessen a tanúsítási jogosultságokat, a B3 engedélyben szerepelnie kell a „*legfeljebb 2000 kg legnagyobb felszálló tömegű (MTOM), dugattyús hajtóműves, nem túlnyomós kabinú repülőgépek*” minősítésnek. A minősítés bejegyzésére a megfelelő szakmai tapasztalat bizonyítása alapján kerül sor, amelynek további részletezésére a megfelelő AMC anyagban kerül sor, a következők szerint:
 - Az e minősítésre vonatkozó AMC II. függelékében felsorolt feladatok 50%-a.
 - A feljogosított tanúsító személy felügyelete mellett.
23. Mindazonáltal e minősítésre a következő korlátozásokat kell alkalmazni, ha a személy nem bizonyítja a velük kapcsolatos megfelelő szakmai tapasztalatokat:
 - Faszervezetes repülőgépek.
 - Szövetborítású fémcsőváz szerkezetű repülőgépek.
 - Fémszerkezetes repülőgépek.
 - Kompozitszerkezetes repülőgépek.

Fontos megjegyezni, hogy az NPA2008-03 dokumentumban a korlátozások száma nagyobb volt, korlátozásokat tartalmazott például a következőkre is:

- Behúzható futómű.
- Változtatható állásszögű légcsavar.
- Turbófeltöltésű hajtómű.
- Elektromos és/vagy sugárhajtómű (segédmotoros vitorlázógépeken).
- FADEC.

Ugyanakkor e további korlátozásokat a felülvizsgálati csoport álláspontjával összhangban az NPA2007-07 dokumentumnak megfelelően kivették a végleges javaslatból, mivel abban már bevezettek hasonló korlátozásokat a 2. csoportba és a 3. csoportba tartozó légi járművekre vonatkozóan (66.009 sz. feladat).

Az e rendszerekkel kapcsolatos korlátozások megszüntetésének indokai a következők voltak:

- Vitatható, hogy miért e rendszereket, és nem más rendszereket választották ki.

- A korlátozások elfogadásának és feloldásának rendszere jelentős teherként nehezedhet az illetékes hatóságokra és az engedélyek jogosultjaira.
- Ugyanakkor az engedély jogosultjának továbbra is eleget kell tennie az alapvető ismeretekre és a szakmai tapasztalatokra vonatkozó valamennyi követelménynek.

Emellett ellensúlyozó intézkedésként a CRD2007-07 dokumentumon alapuló véleménybe – a 66.A.20 b) pontba – további AMC anyagot tartalmazó rendelkezés kerül azért, hogy nagyon egyértelmű legyen: a tanúsító személy csak akkor gyakorolhatja jogosultságát, ha kompetens az adott légi járművet illetően. Ez megerősíti a karbantartó szervezet vagy a független tanúsító személy azért való aktuális felelősségét, hogy ezt a szakértelmet a légi jármű üzembe helyezése előtt biztosítsa.

24. Az engedélyben szereplő korlátozások:

- A tanúsítási jogosultságokból való „kizárást” jelentenek.
- Az egész légi járművet érintik. A pilóta-tulajdonos által elvégezhető karbantartási munkák kivételével semmi más nem hagyható jóvá a légi járművön.
- A korlátozásokat a következő oldhatja fel:
 1. A megfelelő (az AMC-ben tovább részletezett) szakmai tapasztalat bizonyítása, vagy
 2. Az illetékes hatóság által elvégzett gyakorlati értékelés.

A 66.B.115. pont módosítására ennek megfelelően került sor azért, hogy magába foglalja az illetékes hatóságokkal szemben a korlátozások megszüntetését illetően támasztott (a nemzeti szakképesítéseknek a 66.A.70. pont szerinti elismeréséből eredőktől eltérő) követelményeket.

25. A 66. rész V. függelékében a 19. sz. űrlap (Kérelem-formanyomtatvány) és a 26. sz. űrlap (Engedélyminta) olyan módon módosult, hogy megfeleljen az új engedélykategóriáknak (mind a B3, mind pedig az L engedély tekintetében). A 26. sz. űrlap 26A. űrlapra (valamennyi engedély az L engedély kivételével) és 26B. űrlapra (L engedély) vált ketté.

26. A 147. rész II. függeléke olyan módon módosult, hogy magába foglalja az új engedélykategóriákkal (azaz mind a B3 engedéllyel, mind pedig az L engedéllyel) kapcsolatos alaptanfolyamokat.

b) L engedély

27. Az Ügynökség által meghozott második intézkedés a nagyon leegyszerűsített követelményekkel rendelkező, a vitorlázórepülőkre, a segédmotoros vitorlázógépekre, a léggömbökre és a legtöbb léghajóra vonatkozó új L engedélyre vonatkozó javaslat volt. Ez az intézkedés – megteremtve ezzel a biztonság egységes szintjét és előmozdítva a közös piacot – szabványosítja az engedélyezés rendszerét a jelenleg a nemzeti előírások hatálya alá tartozó vitorlázórepülőkre, a segédmotoros vitorlázógépekre, a léggömbökre és léghajókra vonatkozóan. Az ilyen engedélyekkel rendelkező személyek független tanúsító személyként, illetve valamely jóváhagyott karbantartó szervezet keretében dolgozhatnak, és elvégezhetik a bármely tagállamban nyilvántartásba vett légi jármű tanúsítását. Emellett az L engedély az 1000 kg-nál kisebb legnagyobb felszálló tömegű repülőgépekre is alkalmazható.

28. Az L engedély hatálya alá tartozó légi járművek kiválasztásakor az Ügynökség szándéka a következő volt:

- Az NPA2008-07 dokumentumban meghatározott légi jármű-kategóriák felhasználása (MDM.032 feladat), olyankor, amikor az ELA1 és az ELA2 tanúsítási folyamat meghatározása folyamatban van.
- Az ELA1 folyamatra jogosult valamennyi légi jármű, továbbá az ELA2 folyamatra jogosult valamennyi légi jármű belefoglalása, az 1000 kg és 2000 kg legnagyobb felszálló tömegű repülőgépek és a nagyon könnyű forgószárnyas légi járművek kivételével, amelyek azért maradnak ki, mert túl összetettek az L engedélyhez összeállított egyszerűsített tananyaghoz.

Ez azt jelenti, hogy az L engedély nem terjed ki az ELA2 folyamatban nem szereplő, ember által irányított, gázzal töltött léghajókra sem.

29. Ugyanakkor az Ügynökség itt megjegyzi, hogy az ELA1 folyamatra az NPA2008-07 dokumentumba foglalt 1000 kg-os határ valószínűleg 1200 kg-ra módosul az említett NPA-val kapcsolatban kapott észrevételek felülvizsgálatát követően. Amennyiben ez így lesz, akkor a soron következő CRD2008-07 dokumentumot követően az Ügynökség által kiadott vélemény ugyanezeket a korlátozásokat vezeti be az L engedély vonatkozásában.
30. A javasolt L engedélynek két szintje van: a korlátozott L és a teljes L engedély. A különbség annyi, hogy a korlátozott L nem teszi lehetővé az üzembe helyezési bizonyítvány kiadását az évi 100 órát meghaladó időközzel elvégzett ellenőrzést követően, illetve a nagy javításokat és a nagy módosításokat követően. Ez a CRD2008-03 dokumentumra vonatkozóan kapott észrevételeket követően végrehajtott módosítás volt.
31. Az engedélyek szintjeinek mindegyike különböző minősítéseket foglalhat magába, amelyeket a kérelmező annak a területnek a függvényében választ ki, amely területen tanúsítási jogosultságait gyakorolni kívánja. Ezeket a minősítéseket a 66.A.1. d) pont határozza meg.
32. A B3 engedélyhez hasonlóan az NPA2008-03 ebben az esetben is fontolóra vette az L engedély következő korlátozásainak bevezetését, amennyiben a kérelmező nem tudja bizonyítani a megfelelő szakmai tapasztalatot:
- Behúzható futómű.
 - Változtatható állásszögű légcsovar.
 - Turbófeltöltésű hajtómű.
 - Elektromos és/vagy sugárhajtómű (segédmotoros vitorlázógépeken).
 - FADEC.

Ugyanakkor e korlátozásokat a felülvizsgálati csoport álláspontjával összhangban az NPA2007-07 dokumentumnak megfelelően – ugyanazon indokból, mint a B3 engedély esetében – kivették a végleges javaslatból, mivel abban már bevezettek hasonló korlátozásokat a 2. csoportba és a 3. csoportba tartozó légi járművekre vonatkozóan (66.009 sz. feladat).

Az e rendszerekkel kapcsolatos korlátozások megszüntetésének indokai a következők voltak:

- Vitatható, hogy miért e rendszereket, és nem pedig más rendszereket választották ki.
- A korlátozások elfogadásának és feloldásának rendszere jelentős teherként nehezdedhet az illetékes hatóságokra és az engedélyek jogosultjaira.
- Ugyanakkor az engedély jogosultjának továbbra is eleget kell tennie az alapvető ismeretekre és a szakmai tapasztalatokra vonatkozó valamennyi követelménynek.

Emellett ellensúlyozó intézkedésként a CRD2007-07 dokumentumon alapuló véleménybe – a 66.A.20 b) pontba – további AMC anyagot tartalmazó rendelkezés kerül azért, hogy nagyon egyértelmű legyen: az igazolásra jogosított személy csak akkor gyakorolhatja jogosultságát, ha kompetens az adott légi járművet illetően. Ez megerősíti a karbantartó szervezet vagy a független tanúsító személy azért való aktuális felelősségét, hogy ezt a szakértelmet a légi jármű üzembe helyezése előtt biztosítsa.

Természetesen a B3 engedélyre vonatkozóan meglévő, a szerkezeti anyagra (fa, szövetborítású fémváz és fém) vonatkozó korlátozások nem vonatkoznak az L engedélyre, mivel ezeket az anyagokat az L engedélyben feltüntetett minősítések már korlátozzák.

Következésképpen az Ügynökség által javasolt L engedély semmilyen korlátozást nem tartalmaz.

33. Ami az L engedély jogosultságait illeti, azok a légi jármű szerkezetét, a hajtóművet, a mechanikus és elektromos rendszereket, valamint a repülélelektronikai rendszerekkel kapcsolatos korlátozott jogosultságokat foglalják magukban. Nagyon leegyszerűsített minősítési követelményei miatt az L engedély semmilyen másik kategóriára/alkategóriára nem terjeszthető ki. Mindazonáltal ez nem akadályozza meg az illetékes hatóságot abban, hogy elismerje a szakképesítést, ha a vizsgáknál elismert szakképesítést adjon, ha a 66.A.25. e) ponttal összhangban igazolható annak egyenértékűsége.

34. Ami a képzési és vizsgakövetelményeket illeti, azok a következőképpen foglalhatók össze:

- A 66. rész VII. függelékében szereplő új tananyag szerinti képzés. A tárgyak az engedély szintjétől (korlátozott vagy teljes) és a kérelmező által igényelt minősítésektől függenek, a tárgyakat a korlátozott L engedélyhez szükséges egyszerű minősítés megszerzésére irányuló, 2–3 hét alatt elvégezhető tanfolyam keretében oktatják. A tanfolyamot kiválthatja a járulékos szakmai tapasztalat.
- A 66. rész új VIII. függeléke szerinti vizsga, amelyet a szakmai tapasztalat nem válthat ki.

35. Emellett a 66.A.30 a) 6. és 7. pontja megállapítja a szakmai tapasztalatokra vonatkozó követelményeket, amelyek a következőképpen foglalhatók össze:

- A korlátozott L engedély esetében:
 1. Hat hónap az olyan kérelmezők esetében, akik részt vettek a VII. függelék szerinti képzésen és megfeleltek a VIII. függelék szerinti vizsgán.
 2. Egy év az olyan kérelmezők esetében, akik megfeleltek a VIII. függelék szerinti vizsgán, de nem vettek részt a képzésben.
- A teljes L engedély esetében a korlátozott L engedély szerinti jogosultságok egyéves gyakorlása.

c) Elismerési és átmeneti rendelkezések

36. Noha az NPA2008-03 dokumentum magyarázó megjegyzései szerint a nemzeti szakképesítéseknek az új B3 és L engedélyekben való elismerésének folyamatát nem irányozták elő, az ezt a megközelítést ellenző és az elismerés szükségességét megfelelőképpen megindokoló, az NPA konzultációs folyamat során kapott észrevételek igen jelentős száma arra ösztönözte az Ügynökséget, hogy ezt lehetővé tegye. Az elismerés a meglévő, a 66.A.70. pontban ismertetett eljárást követve hajtható végre.

37. Amint végrehajtották, az elismerés lehetővé teszi a meglévő tanúsító személyzet számára, hogy az új rendelet hatálybalépést megelőzően megszerzett jogosultságok alapján kibocsátott B3 vagy L engedélyhez jusson.
38. Emellett – és hogy még könnyebb legyen az új rendszerre való átmenet az olyan légi járművek esetében, amelyeknél a hatályos előírás lehetővé teszi a nemzeti szakképesítések használatát (légi járművek a repülőgépek és a helikopterek kivételével) – a 2042/2003/EK rendelet 7. cikke új (8) bekezdéssel egészül ki, amely az új rendelet hatálybalépését követően három évig lehetővé teszi azt, hogy az L engedély és a nemzeti szakképesítések egyidejűleg létezzenek. Ezt az időtartamot követően kizárólag az L engedély lesz elfogadható (az L engedély vagy elismerés, vagy pedig a kibocsátása új követelményeinek teljesítése esetén szerzhető meg).
39. Az Ügynökség itt jegyzi meg, hogy az NPA2008-03 dokumentum 5 éves átmeneti időtartamot javasolt, mivel elismerési folyamatot nem irányoztak elő. Következésképpen az L engedélyt kérelmező valamennyi személynek minden tekintetben meg kellene felelnie az új (képzési/vizsga-/szakmai tapasztalatokkal kapcsolatos) követelményeknek, 5 évet pedig elegendő időtartamnak véltek. Mindazonáltal a végleges javaslatban – ahogyan azt korábban is ismertettük – az Ügynökség bevezette a meglévő nemzeti szakképesítések elismerését, ami azt jelenti, hogy az ilyen személyeknek nem kell áttesniük a képzési/vizsga-/szakmai tapasztalatokkal kapcsolatos folyamatot. Következésképpen az átmeneti időszak 3 évre csökkent, amelyet az Ügynökség elegendőnek vél ahhoz, hogy az illetékes hatóságok végrehajthassák az engedélyezés új rendszerét.
40. Végül fontos megjegyezni azt, hogy vannak olyan esetek – a repülőgépektől és a helikopterektől eltérő légi járművek esetében –, amelyekre az L engedély nem terjed ki. Ilyen például a következők esete:
- Azok a léghajók, amelyek összetett jellegük miatt nem tartoznak az L engedély hatálya alá.
 - A repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek repüléselectronikai rendszerein végzett munka.
- Ez azt jelenti, hogy ezekben az esetekben továbbra is az érintett tagállam előírásait kell alkalmazni (66.A.100. pont).
- Mindazonáltal a repüléselectronikai rendszereken végzett munka sajátos esetében a kérdést a korábban már ismertetett módon egy jövőbeni szabályalkotási intézkedés rendezi majd (66.027 sz. feladat).

IV. Szabályozási hatásvizsgálat

41. A teljes szabályozási hatásvizsgálatot az NPA 2008-03 dokumentum tartalmazza.

Köln, 2009. december 11.

P. GOUDOU
ügyvezető igazgató

FÜGGELÉK: A CRD2008-03 dokumentumra adott válaszok**A tanúsító személy általános célú repülésben szerzett szakképesítése elismerésének folyamatára vonatkozó észrevételek:**

- (1) A „European Sailplane Manufacturers”, a „European Gliding Union”, a „British Gliding Association”, a „Europe Air Sports”, a „Danish Soaring Association”, a „Royal Danish Aeroclub” és egy magánszemély aggodalmának adott hangot azzal kapcsolatban, hogy a 66.A.70. pont meglévő elismerési rendelkezéseit miként alkalmazzák majd a különböző nemzeti hatóságok, és azt kérte az Ügynökségtől, hogy a rendelet biztosítsa a jogosultságok teljes körű átvitelét a hatályos nemzeti tanúsító személyzeti szakképesítésekből a megfelelő, a 66. rész szerinti engedélyekbe.

Ezzel kapcsolatban az Ügynökség megjegyzi, hogy a nemzeti és a 66. rész szerinti szakképesítések összevetéséről szóló 66.A.70. ponttal kapcsolatos, meglévő eljárás nem változott meg, és a továbbiakban is a korábbiaknak megfelelően kell alkalmazni.

Ugyanakkor az Ügynökség azon a véleményen van, hogy a meglévő eljárás mellett célszerű volna – a szigorúbb korlátozáscsomag bevezetésének függvényében – külön megközelítést alkalmazni az általános célú repülés (a kereskedelmi légi fuvarozásban nem érintett, nem nagy légi járművek) területén szerzett szakképesítések elismerésére a meglévő EASA általános célú repülési szakpolitika alapján.

Ez a megközelítés lehetővé tenné az engedély jogosultja számára ugyanazon karbantartási tevékenységek elvégzését, amelyek elvégzésére a nemzeti rendszer alapján jogszerű felhatalmazása van.

Amint sor kerül a 66. rész szerinti, elismert engedély kibocsátására, az engedély teljes egészében a 66. rész hatálya alá kerül. Következésképpen amennyiben a jogosult ki akarja terjeszteni a 66. rész szerinti, elismert engedélyének hatályát azért, hogy más karbantartási tevékenységeket is tanúsíthasson, ehhez a 66. résznek teljes mértékben való megfelelés szükséges, ami azt jelenti, hogy egyben a korábbi nemzeti tanúsító szakképesítés és a 66. rész szerinti tanúsító szakképesítés közötti valamennyi különbségnek is teljesülnie kell.

Az elismerés és a 66. rész szerinti engedélyben alkalmazandó korlátozások jellegének eredményét csak az egyes tagállamok határozhatják meg a tagállamok nemzeti engedélyezési rendszerei közötti meglévő különbségek miatt. E meghatározásra egy eseti megközelítés alkalmazását követően és a biztonsági szempontok alapján kell sort keríteni. Ennek eléréséhez nem csak azokra a konkrét feladatokra kell figyelmet fordítani, amelyek elvégzésére a kérelmező a nemzeti rendszer keretén belül jogosult volt, hanem arra a környezetre is, amelyen belül az ilyen feladatokat elvégezték, azaz annak a rendszernek az irányítási rendszerére és eljárásaira, amelynél a kérelmező feladatait ellátta.

E tényezők figyelembevétele a konkrétan a légi jármű-rendszerekhez vagy - szerkezetekhez kapcsolódó korlátozásoktól eltérőkhöz vezethet, például:

- Kizárólag a(z) XXXX szervezetre érvényes.
- Kizárólag az egyetlen dugattyús hajtóművel rendelkező Cessna légi járműre érvényes.
- Kizárólag Cessna 172-re érvényes.
- Kizárólag a(z) XXXX lajstromszámú Cessna 172-re érvényes.

Fontos megjegyezni a következőt is:

- A „kereskedelmi légi fuvarozásban nem érintett légi járműre vonatkozóan érvényes” korlátozásnak minden esetben szerepelnie kell.
- Függetlenül az egyéb további korlátozásoktól, az engedély a nagy légi járművekre vonatkozóan nem érvényes.

Az Ügynökség AMC/GM anyagot állít össze annak érdekében, hogy ismertesse ezt az általános célú repülésre vonatkozó különleges megközelítést.

- (2) A „Deutsche Aeroclub” azt az észrevételt tette, hogy a német rendszerben a Deutsche Aeroclub által kiadott karbantartói engedéllyel rendelkező személyzet aláírásával vállal felelősséget az elvégzett munkáért és a légi jármű üzembe helyezéséért. Megemlítették ugyanakkor, hogy e karbantartás (Prüfer Klasse 3 általi) felülvizsgálatára és hivatalos átadására az éves légialkalmassági felülvizsgálatig nem kerül sor. Következésképpen a 66.A.70. pont módosítását kérték, mivel attól tartanak, a jelenlegi szövegváltozattal illetékes hatóságuk nem ismeri el az engedélyek e jogosultjainak szakképesítését.

Az Ügynökség álláspontja az, hogy amennyiben az engedélyek ilyen jogosultjainak szakképesítései a jogi előírásoknak megfelelően elegendőek annak tanúsításához, hogy az elvégzett karbantartást megfelelően hajtották végre, továbbá hogy e tekintetben a légi jármű repülhet, akkor e szakképesítések „a tanúsító személy szakképesítésének” minősülnek, és a 66.A.70. pontban megállapított elismerési folyamat vonatkozik rájuk. Ez független attól, hogy ténylegesen az engedély jogosultja helyezte-e üzembe a légi járművet, és független attól is, hogy szükség volt-e olyan légialkalmassági felülvizsgálatra, amelyet valamely későbbi időpontban a Prüfer Klasse 3-nak kell aláírnia.

A 2042/2003/EK rendeletben a karbantartási folyamat és légialkalmassági felülvizsgálati folyamat teljes mértékben elkülönül egymástól. A tanúsító személy kizárólag a karbantartás átadásában vesz részt. Következésképpen a 66.A.70. pontban ismertetett „tanúsító személyzeti szakképesítések” teljes mértékben függetlenek a légialkalmassági felülvizsgálati folyamatától.

- (3) A „DGAC-France” pontosítást kért arra vonatkozóan, hogy mi lesz az elismerési folyamat referencianapja a 66.A.70. pontbeli „Az e rész hatálybalépése előtt valamely tagállamban

érvényes szakképesítéssel rendelkező tanúsító személynek (...).” bekezdéssel kapcsolatban.

Az Ügynökség kiegészítő AMC/GM anyagot készít, hogy tisztázza, a „hatálybalépés” napja a következő:

- A B3 engedély esetében a módosító rendelet hatálybalépésének napja.
- A vitorlázórepülők, a segédmotoros vitorlázógépek, a léggömbök és a 66.A.1. d) ponttal összhangban az L engedély hatálya alá tartozó léghajók esetében a módosító rendelet hatálybalépését követő 3 év (lásd a 7. cikk (8) bekezdését). A szintén az L engedély részét képező, 1000 kg alatti repülőgépek esetében az alkalmazandó nap megegyezik a B3 engedélyre vonatkozóan fentebb megadott nappal.

(4) Néhány észrevétel az elismerési folyamattal kapcsolatos félreértést tükrözött.

Ezzel kapcsolatban az Ügynökség a következőket kívánja tisztázni:

- Az L engedély vonatkozásában az elismerési folyamat nem kapcsolódik a 7. cikk (8) bekezdésében megállapított 3 éves átmeneti időszakhoz. Az elismerési folyamat valamely meglévő nemzeti szakképesítést visz át a 66. rész szerinti engedélybe, a továbbiakban azt lehet felhasználni, és az előírás szerinti 5 évenkénti megújítási folyamaton kívül más lejáratú ideje nincsen. A 3 éves átmeneti időszak olyan időszakot teremt, amelynek során a nemzeti szakképesítés továbbra is felhasználható.
- Az elismerést mindig az illetékes hatóság hajtja végre.
- Az elismerés nem önkéntesen végrehajtható folyamat az illetékes hatóságok számára. Olyan kötelező folyamat, amelyet bármely, valamely tagállamban érvényes szakképesítéssel rendelkező tanúsító személy kérelmére végre kell hajtani.
- A nemzeti szakképesítés elismeréséhez nem szükséges vizsga. Vizsgára csak az elismerési folyamat során bevezetett esetleges korlátozások megszüntetése érdekében van szükség. A vizsga az engedély jogosultja előtt álló lehetőség.

A 7. cikk (8) bekezdésében megállapított 3 éves átmeneti időszakokkal kapcsolatos észrevételek:

(5) Az európai vitorlázórepülő-gyártók annak az észrevételüknek adtak hangot, hogy a 3 éves átmeneti időszak túl rövid.

Az Ügynökség itt jegyzi meg, hogy az NPA2008-03 dokumentum 5 éves átmeneti időtartamot javasolt, mivel elismerési folyamatot nem irányoztak elő. Következésképpen az L engedélyt kérelmező valamennyi személynek minden tekintetben meg kellene felelnie az új (képzési/vizsga-/szakmai tapasztalatokkal kapcsolatos) követelményeknek.

Mindazonáltal a végleges javaslatban az Ügynökség bevezette a meglévő nemzeti szakképesítések elismerését, ami azt jelenti, hogy az ilyen személyeknek nem kell átmenetük a képzési/vizsga-/szakmai tapasztalatokkal kapcsolatos folyamaton. Következésképpen az átmeneti időszak 3 évre csökkent, amelyet az Ügynökség elegendőnek vél ahhoz, hogy az illetékes hatóságok végrehajthassák az engedélyezés új rendszerét.

A B3 engedély szerinti jogosultságokkal kapcsolatos észrevételek:

- (6) Az európai vitorlázórepülő-gyártók azt kérték, hogy a B3 engedély tartalmazza a vitorlázórepülőkre és a segédmotoros vitorlázógépekre vonatkozó kiváltságokat, vagy pedig annak rendkívül előnyös módját, hogy a B3 engedély jogosultja L engedélyt szerezzen.

Az Ügynökség a következő okokból nem támogatja e kiváltságoknak a B3 engedélybe való belefoglalását:

- A B1.2 engedély esetében nem volna lehetséges a B3 engedély automatikus belefoglalása, hacsak a B1.2 magában nem foglalná a vitorlázórepülőkre és a segédmotoros vitorlázógépekre vonatkozó jogosultságokat is. Ugyanakkor ez befolyásolná a B1.2 engedély meghatározását is, mivel nem csupán a repülőgépekre vonatkozna (a vitorlázórepülő nem repülőgép).
- Azt a benyomást keltheti, hogy a vitorlázórepülővel kapcsolatos szakmai tapasztalatok megszerzése elegendő lehet a B3 engedélyben szereplő (a 66.A.45. i) pontban ismertetett) „legfeljebb 2000 kg legnagyobb felszálló tömegű (MTOM), dugattyús hajtóműves, nem túlnyomósos kabinú repülőgépek” minősítés vagy a B1.2 engedélyben szereplő, a 3. csoportba tartozó légi járművekkel kapcsolatos (a CRD2007-07-ben ismertetett) minősítés megszerzéséhez.

Ugyanakkor mivel a vitorlázórepülő és segédmotoros vitorlázógépek tanúsítására jogosult személyek számának növelése mellett foglal állást, az Ügynökség azt javasolta, tegyék lehetővé a B1.2 és a B3 engedély jogosultjai számára, hogy további követelmények nélkül kapják meg a teljes L engedélyt, „faszerkezetes légi jármű”, „kompozitszerkezetes légi jármű” és „fémszerkezetes légi jármű” minősítéssel, amennyiben a B1.2 / B3 engedély nem tartalmaz korlátozást az adott szerkezeti anyagra vonatkozóan (lásd a módosított 66.A.25. d), 66.A.30. a) 8. pontot és a 66. rész IV. függelékét). Ez lehetővé teszi a B1.2 és a B3 engedély meglévő jogosultjainak, hogy a vitorlázórepülőkre és segédmotoros vitorlázógépekre vonatkozóan üzembe helyezési bizonyítványt bocsássonak ki.

Az Ügynökség AMC/GM dokumentumokat bocsát ki annak pontosítása érdekében, hogy amennyiben a B1.2 / B3 engedély jogosultja „faszerkezetes légi jármű” minősítéssel kívánja az L engedélyt megkapni, akkor az *„amennyiben a B1.2 / B3 engedély nem tartalmaz korlátozást az adott szerkezeti anyagra vonatkozóan”* azt jelenti, hogy nem tartalmazza sem a „faszerkezetes légi jármű”, sem pedig a „szövetborítású fémszerkezetes légi jármű” korlátozást.

A B3 engedélyre vonatkozó korlátozásokkal kapcsolatos észrevételek:

- (7) A „CAA-United Kingdom” és az „AustroControl-Austria” azt az észrevételt tette, hogy az L engedély esetében a „faszerkezetes légi jármű” minősítés magában foglalja a szövetborítású fémszerkezetet is. Ugyanakkor a B3 és a B1.2 engedélyek esetében külön korlátozások vonatkoznak a „faszerkezetes légi járművekre” és a „szövetborítású fémszerkezetes légi járművekre”.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy ezek más-más témakörbe tartoznak:

- Az L engedély esetében minősítésekről, nem pedig korlátozásokról beszélünk. Az engedély valamennyi „faszerkezetes légi jármű” minősítéssel rendelkező jogosultjának el kell végeznie az L4 modulban szereplő képzést, amely magában foglalja a faszerkezetnek a fémcsővázzal és szövetborítással való kombinációját.
 - A B3 és B1.2 engedély esetében olyan korlátozásokról van szó, amelyeket a szakmai tapasztalat megléte oldhat fel. Az Ügynökség véleménye az, hogy jobb e korlátozásokat elkülönítve tartani azért, hogy lehetséges legyen egyikük vagy másikuk feloldása, ha az adott személy nem rendelkezik szakmai tapasztalattal a szerkezetek valamelyikét illetően.
- (8) A „CAA-Netherlands” és a „CAA-Sweden” pontosítást kért azzal kapcsolatban, hogy mit jelent a „korlátozás”, különösen hogy olyan tevékenységet jelent-e, amely tanúsítható, illetve olyat, amely nem.

Az Ügynökség egyetért azzal, hogy bizonyos következetlenségek fordulnak elő a rendeletben. Például:

- A 66.B.305. pont szerint *„vizsga szükséges a korlátozás nélküli elismeréshez”*, ami azt jelenti, hogy a korlátozás olyan feladatokra utal, amelyeket nem lehet tanúsítani.
- A 66. rész szerinti engedély 15. pontja (a 66. rész V. függeléke) szerint *„alkalmazandó korlátozások hiányában a KORLÁTOZÁSOK oldalt »Nincsenek korlátozások« megjelöléssel kell kiállítani”*. Ez ismételten azt jelenti, hogy a korlátozás olyan feladatokra utal, amelyeket nem lehet tanúsítani.
- A 145. rész a korlátozásokat a tevékenységek körének korlátozására alkalmazza, ami azt jelenti, hogy a korlátozás azokra a feladatokra utal, amelyek tanúsíthatók.

Noha az Ügynökség arról határozott, hogy kimondja: a B3 engedélyre vonatkozóan kivetett korlátozások olyan feladatok, amelyeket nem lehet tanúsítani, azzal értünk egyet, hogy bizonyos esetekben praktikusabb lehet az olyan feladatokra való hivatkozások, amelyeket nem lehet tanúsítani, például amikor a jogosultságok nagyon kicsik azokhoz a feladatokhoz mérten, amelyeket nem engedélyeztek. Az ilyen esetekben nem praktikus valamennyi nem tanúsítható feladat felsorolása.

A jövőben további szabályalkotás válhat szükségessé a valamennyi ehhez hasonló következetlenség rendezése érdekében.

Az L engedély szerinti jogosultságokkal kapcsolatos észrevételek:

- (9) A „British Gliding Association”, a „Dutch Gliding Association” és a „European Gliding Union” azt kérte, hogy az „éves ellenőrzés” legyen a korlátozott L engedély szerinti jogosultságok része. A CAA-Sweden azt kérte, hogy a korlátozott L és a teljes L engedélyek szintjeit egyetlen szintben egyesítsék.

Az Ügynökség álláspontja az, hogy a két szintre továbbra is szükség van annak biztosítása érdekében, hogy a kevesebb szakmai tapasztalattal rendelkező karbantartó személyzet is hozzáférhessen az iparághoz, amennyiben bizonyos ésszerű szintű előírásokat is teljesítenek. Jogosultságaiknak ugyanakkor arányosnak kell lenniük a szükséges alapvető ismeretekre és szakmai tapasztalatra vonatkozó követelményekkel.

Az Ügynökség mindazonáltal úgy határozott, hogy lehetővé teszi a korlátozott L engedély jogosultjai számára az éves ellenőrzések és a 100 óránként elvégzendő ellenőrzések végrehajtását. Ehhez a 66. rész VII. függelékének a korlátozott L engedélyre alkalmazandó L4.5, L5.7, L6.7 és L8.14 modulját olyan módon módosították, hogy magukban foglalják a 100 óránként és az évente elvégzendő ellenőrzéseket is. Emellett az L9 „A fizikai vizsgálat eljárásai” modult a teljes L engedély tananyagából áthelyezték a korlátozott L engedély tananyagába.

- (10) A „British Gliding Association”, a „European Gliding Union” és az „AustroControl-Austria” aggodalmát fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a vitorlázórepülőket esetében miként történik majd a repülőelektronikával kapcsolatban elvégzett munka jóváhagyása.

A kérdéssel kapcsolatban az Ügynökség a következő véleményeket értékelte, illetve utasította el:

- A repülőelektronikai rendszerekkel kapcsolatos teljes körű jogosultságoknak az L engedélybe való belefoglalása. Ebben a szakaszban ez azért nem volt lehetséges, mert a 66. rész VII. függelékében szereplő tananyag nem terjed ki ezekre a rendszerekre.
- A B2 engedély szerinti jogosultságok kiterjesztése a vitorlázórepülőkre, léggömbökre és léghajókra. Az általános célú repülés közösségének esetében ez azonban nem oldaná meg a problémát, mivel a B2 engedély jogosultjai között nagyon kevés olyan személy van, aki esetleg kész volna e területen dolgozni. Ráadásul ehhez a B2 engedély esetében szükség volna a minősítések újbóli meghatározására is.

Ennek következményeként az Ügynökség végül úgy határozott, hogy a repülőgépektől és helikopterektől eltérő légi járművek repülőelektronikai rendszerein elvégzett munkát a nemzeti előírások hatálya alatt kell tartani (66.A.100.), és további szabályalkotási intézkedésre van szükség (66.027 sz. feladat) a repülőelektronikai rendszerekkel

foglalkozó mérnökökre vonatkozó, az általános célú repüléshez igazított tanúsítási rendszer kidolgozásához.

Mindazonáltal az L engedély továbbra is lehetővé teszi a következők üzembe helyezést megelőző tanúsítását (66.A.20. a) 5. pont):

- A bármely repüléselectronikai rendszeren végzett, a repüléselectronikai rendszer működőképességének egyszerű ellenőrzését igénylő, hibaelhárítást nem igénylő munka.
- A rádió-, kommunikációs és transzponderrendszereken végzett munka, amennyiben a teljes L engedélyben a „Rádió, kommunikáció/Transzponder” minősítés is szerepel.

(11) Néhány észrevétel az L engedély szerinti jogosultságokkal kapcsolatos bizonyos félreértéseket tükrözött.

Ezzel kapcsolatban az Ügynökség a következőket kívánja tisztázni:

- Az L engedély nem tartalmaz a légi jármű vagy a hajtómű típusa szerinti minősítést, és ennek megfelelően sem a légi járművek, sem pedig a hajtóművek vonatkozásában nem szükséges a típusanfolyam vagy a típusvizsga. A gyártó bevonása nem szükséges.
- Az L engedélyben szereplő különböző minősítéseket a jogosult akkor kapja meg, ha teljesíti az alapvető ismeretekre és a szakmai tapasztalatra vonatkozó követelményeket.
- Az L engedélyben feltüntetett „hajtómű” minősítés lehetővé teszi a jogosult számára az L engedély hatálya alá tartozó légi járműbe épített bármilyen hajtóművön elvégzett munkával kapcsolatos üzembe helyezési tanúsítvány kiadását.
- Ugyanazon személy a törzsre és a hajtóműre vonatkozó minősítéssel is rendelkezhet. A mindkét minősítésre kiterjedő képzés hossza körülbelül 1 hónap, ugyanakkor nem kötelező jellegű, mivel elegendő a kapcsolódó vizsgákon való megfelelés.

Az Ügynökség ehhez kapcsolódóan további AMC/GM anyagot állít össze.

Az L engedélyhez szükséges alapvető ismeretekre vonatkozó követelményekkel kapcsolatos észrevételek (66.A.25. b) pont):

(12) A „British Gliding Association” azzal kapcsolatban fejezte ki aggodalmát, hogy nem fog majd elegendő, a 147. rész szerinti szervezet jelentkezni az L engedélyhez szükséges alapvető képzés megtartására, és azt kérte, hogy az adott illetékes hatóságok bizalmát élvező nemzeti sportszövetségek láthassák el ezt a feladatot.

Az Ügynökség álláspontja a következő:

- Mivel a 66.A.25. c) pont megengedi, az L engedélyhez szükséges alapképzés (66.A.25. b) pont) nem kötelező, noha ebben az esetben 6 hónap helyett 1 év szakmai tapasztalat a követelmény.
- Az alapvizsga kötelező.
- Az alapképzést akkor nyújthatja, az alapvizsga bonyolítását pedig akkor végezheti el a nemzeti sportszövetség, ha azt az illetékes hatóság jóváhagyja (lásd a 66.A.25. b) pontot). Következésképpen a 147. rész szerinti szervezetek hiánya ezzel a megoldással ellentételezhető.

Az L engedély hatályának bővítésével kapcsolatos észrevételek:

- (13) A „British Gliding Association” annak lehetőségét kérte, hogy az „A” vagy a „B” engedély megszerzése érdekében elismerést lehessen kapni az L engedély szintjén szerzett ismeretekért és szakmai tapasztalatokért.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy nagyon leegyszerűsített minősítési követelményei, valamint a különböző elérhető minősítések nagy száma miatt az L engedély semmilyen másik kategóriára/alkategóriára nem terjeszthető ki. Mindazonáltal ez nem akadályozza meg az illetékes hatóságot abban, hogy a vizsgáknál elismert szakképesítést adjon, ha a 66.A.25. e) ponttal összhangban igazolható annak egyenértékűsége.

A vitorlázórepülő és a segédmotoros vitorlázógépek különböző típusaival kapcsolatos észrevételek:

- (14) A „CAA-United Kingdom” pontosítást kért azzal kapcsolatban, hogy milyen minősítésnek szükséges szerepelnie az L engedélyben ahhoz, hogy a vitorlázórepülő és a segédmotoros vitorlázógépek különféle típusait – amelyek többek között a „motoros túravitorlázógépeket”, az „önerőből felszállni képes motoros vitorlázógépeket” és az „önerőből felszállni nem képes motoros vitorlázógépeket” is magukban foglalják – tanúsítani lehessen.

Az Ügynökség álláspontja az, hogy valamennyi hajtóművel rendelkező vitorlázórepülő „segédmotoros vitorlázógépnek” minősül, és az ezek hajtóművén végzett munka tanúsításához az engedélyben szerepelnie kell a „hajtómű” minősítésnek. Ez az oka annak, hogy ez a vélemény miért csak a „vitorlázórepülőkre” és „segédmotoros vitorlázógépekre” vonatkozik, megfelelően a CS-22 „A vitorlázórepülőkre és segédmotoros vitorlázógépekre vonatkozó típusalkalmassági előírások, beleértve a légialkalmassági szabályzatokat, valamint a megfelelés elfogadható eszközeit” címnek.

A 66. rész szerinti engedélyek megújításával kapcsolatos észrevételek:

- (15) A „British Gliding Association” aggodalmának adott hangot a 66. rész szerinti engedélyek megújítási folyamatának költségeivel kapcsolatban, és a 2007/018/R határozat módosítását javasolta. A szervezet emellett megkérdőjelezte a megújítás szükségességét, és azt javasolta, hogy közelmúltbeli gyakorlati követelmények lépjenek a helyébe.

Az Ügynökség álláspontja ezzel kapcsolatban az, hogy a közelmúltbeli gyakorlati követelmények már fennállnak a tanúsítási jogosultságok gyakorlásával kapcsolatban. A közelmúltbeli gyakorlati követelményeknek a tanúsítási követelmények közé való felvétele jelentős terhet róna az illetékes hatóságokra és az engedélyek jogosultjaira, mivel az engedély érvénytelenné válna, és újbóli kiadása válna szükségessé.

Ami a megújítás szükségességét illeti, azt a 66.008 sz. feladat részeként már értékelték, és ez vezetett a 2007/018/R határozathoz. A megújításra ötévente kerül sor, és nem járhat jelentős költséggel, mivel pusztán adminisztratív jellegű, annak ellenőrzésére szolgáló megújítást jelent, hogy az engedély megfelel-e az illetékes hatóság nyilvántartásában szereplő adatoknak, továbbá hogy nincs a 66.B.500. pont szerinti intézkedés folyamatban.

A B3 és az L engedélynek a légiakalmasság-felülvizsgáló személy vonatkozásában való használatával kapcsolatos észrevételek:

- (16) Az európai vitorlázórepülő-gyártók azt kérték, hogy az M rész M.A.707. pontját vizsgálják felül annak lehetővé tétele érdekében, hogy a B3 és az L engedélyt a légiakalmasság-felülvizsgáló személyek vonatkozásában is használhassák.

Az Ügynökség elfogadja a javaslatot, és ennek megfelelően módosítja a megfelelés elfogadható eszközeinek M.A.707. a) 4. pontját.

A könnyű sportrepülőgépekre (Light Sport Aeroplanes, LSA) vonatkozóan különleges tanúsítási követelményeket javasoló észrevételek:

- (17) A „Finnish Aeronautical Association”, a „Light Aircraft Association of the Czech Republic” és a „Flightdesign” a 600 kg alatti tömegű könnyű sportrepülőgépekre (Light Sport Aeroplanes, LSA) szóló különleges engedély létrehozását kérte, mivel az L engedély követelményeit túlzónak tartják. Emellett azzal érveltek, hogy a különféle anyagokra kiterjedő, teljes L engedélyre vonatkozó jellemző tananyag körülbelül 190 órát tenne ki, míg az FAA rendszere csak 120 órással rendelkezik.

Az Ügynökség álláspontja az, hogy az e véleményhez vezető feladat célkitűzése az általános célú repülés közösségéhez igazított engedélyezés rendszerének megteremtése volt. Ezt a B3 engedély és az L engedély létrehozásával érték el. Emellett az L engedélyt

egy korlátozott L engedélyre és egy teljes L engedélyre osztották ketté annak lehetővé tétele érdekében, hogy a kevesebb szakmai tapasztalattal rendelkező karbantartó személyzet is hozzáférhessen az iparághoz, amennyiben bizonyos ésszerű szintű előírásokat is teljesítenek.

Emellett az LSA javasolt európai meghatározása sokkal összetettebb légi járművet tesz lehetővé, mint amerikai megfelelője. Ez azt jelenti, hogy nem lehetséges az L engedély megszerzésének időtartamát csupán az FAA engedély megszerzésének időtartamával összehasonlítani.

A külön az LSA-ra szóló engedély létrehozatala további terhet jelentene a nemzeti hatóságok számára, és egyben sokkal nehezebbé tenné az LSA engedély jogosultjainak a más 1000 kg alatti légi járműveken való munkavégzést (külön L engedélyt kellene szerezniük). Az Ügynökség nem tartja indokoltnak e terhet, mivel csupán néhány órányi képzés esetleges megtakarításáról van szó.

A komponensek karbantartásához kapcsolódó észrevételek:

- (18) A „Europe Air Sports” azt javasolta, mentesítsék az ETSO szerinti ejtőernyőket a 66. rész szerinti követelmények alól, és helyettük inkább a nemzeti előírásokat használják.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy ez már jelenleg is így van. Az ETSO szerinti ejtőernyők karbantartása „a komponensek karbantartásának” minősül, és ennek megfelelően a 66.A.200. pont a nemzeti előírásokra utal.

- (19) A „CAA-Sweden” pontosítást kért azzal kapcsolatban, hogy miként történik a vitorlázórepülőkhöz épített sugár- és villamos hajtóműveken elvégzett karbantartás osztályozása.

Az Ügynökség álláspontja az, hogy a hajtómű kapcsolódási pontjain, a hajtómű behúzószerkezetén és táprendszerén elvégzett karbantartás légi jármű-karbantartásnak minősül, és az L engedély birtokában tanúsítható (erre a 66. rész VII. függelékének L7.9 és L7.10 modulja vonatkozik). Ugyanakkor a magán a hajtóművön végzett karbantartás „a komponensek karbantartásának” minősül, és ennek megfelelően a 66.A.200. pont a nemzeti előírásokra utal.

A CAA-Netherlandstól a CRD2008-03 dokumentumban adott válaszokkal kapcsolatban kapott észrevételek:

- (20) A „CAA-Netherlands” azt az észrevételt tette, hogy a légi jármű üzemeltetésével kapcsolatban a 66.A.30. pontban előírt szakmai tapasztalat bármilyen (például a 145.

rész, az F. alrész vagy az FAR-145 szerinti) karbantartó szervezetnél, illetve a független tanúsító személyzet felügyelete mellett is megszerezhető.

Az Ügynökség egyetért az észrevétellel. Az Ügynökség AMC dokumentummal egészíti ki.

- (21) A „CAA-Netherlands” pontosítást kért azzal kapcsolatban, hogy az AMC 66.A.30. a) 6. és 7. pont esetében miért vezettek be 80%-os teljesítési arányt a léggömbökre és a léghajókra vonatkozóan.

Az Ügynökség azért vezette be ezt a 80%-os arányt, mivel a 66. rész AMC-jének II. függelékében szereplő, a léggömbökkel és léghajókkal kapcsolatos táblázatot olyan módon módosították, hogy kevesebb tétel szerepel benne, mint a többi légi járműre vonatkozóban. Az Ügynökség fontosnak vélte a 80%-os arányt annak biztosításához, hogy a kérelmező a megfelelő szakmai tapasztalatra tegyen szert.

- (22) A „CAA-Netherlands” nem ért egyet az Ügynökségnek azzal az álláspontjával, hogy nem foglalják bele a típusminősítések jegyzékébe (a 66. rész AMC-jének I. függeléke) a légi jármű tömegére vonatkozó egyes minősítésekre alkalmazandó engedély típusát (B1, B3, L).

Az Ügynökség álláspontja az, hogy ez azért nem lehetséges, mert előfordulhat, hogy az ügyfelek eltérő igényei szerint felszerelt, ugyanazon légijárműmodell más engedélyt tesz szükségessé. A légi jármű tömege pedig meghatározó a légi jármű lajstromozására nézve. A tömeg a repülési kézikönyvben szerepel, amelyet a légi jármű fedélzetén kell tartani.

- (23) A „CAA-Netherlands” azt kérte, hogy ugyanazt az alsó korhatárt írják elő a 145. rész szerinti karbantartó szervezet tanúsító személyei (jelenleg 21 év) és az F. alrész szerinti karbantartó szervezet tanúsító személyei (jelenleg 18 év) esetében.

Az Ügynökség megjegyzi, hogy a 21 éves korhatár követelménye kizárólag a 145. rész szerinti szervezetek tanúsító személyeire vonatkozik, a szervezet összetettebb jellege és a kapcsolódó eljárások miatt. Az F. alrész szerinti karbantartó szervezetek esetében az Ügynökség ugyanakkor a 18 éves korhatárt tartja ésszerűnek.

- (24) A „CAA-Netherlands” hogy a CRD2008-03 dokumentum 22. észrevételére adott válasznak tartalmaznia kell annak lehetőségét is, hogy a „komplex karbantartási feladatok” tanúsítását nem csak az F. alrész szerinti, de a 145. rész szerinti karbantartó szervezetek is elvégezhetik.

Az Ügynökség egyetért az észrevétellel. Mindazonáltal az előírás vagy az AMC/GM anyag módosítása nem szükséges, mivel ez már a jelenlegi szöveg alapján is egyértelmű. Az, hogy az M.A.801. b) pont kizárólag az F. alrész szerinti karbantartó szervezeteket említi, csak azért van, mert az M.A.801. nem vonatkozik a 145. rész alapján tanúsított légi

járműre (lásd az M.A.801. a) pontot). A 145. rész szerinti karbantartó szervezet természetesen elvégezheti az ilyen feladatok tanúsítását.

- (25) A „CAA-Netherlands” annak a véleményének adott hangot, hogy egészen mostanáig, amennyiben a 66. rész I. függelékének valamely modulján belüli engedélyek különböző alkategóriái esetében a tárgy vagy a szint azonos volt, ez azonos követelményeket jelentett, ami megkönnyítette az elismerést. Következésképpen ellenzik, hogy bizonyos modulokba a következő mondat kerüljön: *„A B3 kategória esetében e modul hatályának tükröznie kell az ebbe a kategóriába tartozó repülőgépek technológiáját”.*

Az Ügynökség egyetért az észrevétellel.

Ennek következtében egymástól különálló 7B, 9B, 11C és 17B modulokat hoztak létre a B3 engedélyhez, és a jelenlegi 7., 9. és 17. modult 7A, 9A és 17A modulra nevezték át annak biztosítása érdekében, hogy ha egyes tárgyak esetében meg is egyezne a képzés szintje (1., 2. vagy 3. szint) a B1.2 engedély képzésének szintjével, a képzés tartalma ne legyen azonos. Ami azt illeti, a B3 engedélyhez szükséges tanfolyam tartalmát az e légijármű-kategóriára jellemző technológia és karbantartási környezet kevésbé összetett jellegének figyelembevételével kell kidolgozni. Egyéb esetben lehetetlen volna a képzés időtartamának (1000 óra) elvárt csökkentése.

- (26) A „CAA-Netherlands” azt az észrevételt tette, hogy a „faszerkezetes légi jármű” minősítés még mindig nem tartalmazza a faszerkezetes szárnyaknak a fémcsőből készült törzssel való együttesét.

Az Ügynökség átfogalmazta a 66. rész VII. függelékének L4.1. almodulját azért, hogy egyértelmű legyen: a képzés a faszerkezetek / fém csővázas szerkezetek és a szövetborítások valamennyi kombinációjára kiterjed.

Az Ügynökség a 66.A.1. d) pontot is módosította, így az a következőképpen szól:

„A »faszerkezetes törzs«, »faszerkezetes légi jármű«, és a »faszerkezetes vitorlázórepülő« minősítés a fa szerkezetnek a fém csővázas szerkezettel és a szövetborítással való kombinációjára is kiterjed.”

- (27) A „CAA-Netherlands” azt az észrevételt tette, hogy noha a B3 engedély semmilyen A alkategóriát nem tartalmaz, a B3 engedély jogosultja végrehajthatja a 2000 kg alatti nem túlnyomásos kabinú repülőgépeken elvégzett egyszerű mechanikai feladatok tanúsítását.

Az Ügynökség egyetért az észrevétellel; a GM 66.A.20. a) pont 4. pontja ezt pontosította a CRD2008-03 dokumentumban.

- (28) A „CAA-Netherlands” azt javasolta, hogy a 66.A.45. pont címét úgy módosítsák, hogy az a „B3 engedély szerinti minősítés korlátozásaira” is utaljon.

Az Ügynökség részben egyetért a javaslattal, kivéve azt, hogy a cím nem utalhat konkrétan a B3 engedélyre (lásd a CRD2007-07 dokumentumot, amely szintén tartalmaz korlátozásokat a 3. csoportba tartozó légi járművekre vonatkozó B1.2 engedélyre vonatkozóan). A 66.A.45. rész ennek megfelelően módosult.