



**Álit nr. 04/2009**

**Flugöryggisstofnunar Evrópu**

frá 11.12.09

**á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar um breytingu á reglugerð framkvæmdastjórnar (EB) nr. 2042/2003, um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, íhluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir samtökum og starfsfólki í þessu verkefni**

*“Viðhaldsleyfi fyrir einföld loftför”*

## I. Almennt

1. Tilgangur þessa álits er að leggja til við framkvæmdarstjórnina að breyta framkvæmdarreglugerð (EB) nr 2042/2003<sup>1</sup>. Ástæðunum fyrir þessari reglugerðarsetningu er lýst hér að neðan.
2. Álitið hefur verið tekið upp, eftir verklag tiltekið af stjórnarráði Flugöryggisstofnunar Evrópu (Stofnunin)<sup>2</sup>, í samræmi við ákvæði 19. greinar reglugerðar (EB) nr. 216/2008<sup>3</sup> (Grunnreglugerðin).

## II. Samráð

3. Þó reglugerð (EB) nr. 2042/2003 komi þegar á leyfisveitingakerfi til vottunar starfsfólks í viðauka III (Lið-66) við endurskoðun á lið-M varðandi loftför sem ekki eru notuð til flutningaflugs (verkefni M.017) og einnig vegna ráðgjafar í tengslum við tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 14/2006, lét umtalsverður fjöldi hagsmunaaðila í ljós áhyggjur af þeirri staðreynd að núverandi leyfisveitingakerfi er ekki aðlagð að minni margbreytileika loftfara sem notuð eru til almenningsflugs;
4. Til að fjalla um þetta atriði, hefur stofnunin skapað Reglugerðarverkefni 66.022 og samsvarandi uppkastshóp sem samanstendur af fulltrúum frá landsyfirvöldum og samtökum iðnaðar léttra og mjög léttra loftfara. Takmarkið var að meta ástandið, leggja fram tillögu og þróa viðmiðunarreglur til útgáfu álits til breytingar á Lið-66 og/eða ákvörðun til breytinga AMC í þessum Lið í tengslum við ToR 66-022.
5. Við drögin beindi hópurinn kröftum sínum að leyfisveitingum sem ná yfir flugskrokk, fullbúinn hreyfil og rafmagnskerfi auk nokkurra takmarkaðra rafeindaréttinda. Hópurinn fjallaði ekki um jafngildi B2 leyfis sem aðlagð er að almenningsflugsumhverfinu og það verður framtíðarviðfangsefni reglugerðaraðgerða (verkefni 66.027).
6. Með hliðsjón af tillögum uppkastshópsins, gaf stofnunin út tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2008-03 þann 28. mars 2008 á heimasíðu sinni: ([http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)).
7. Á lokadegi, þann 28. júní 2008, hafði stofnunin fengið 177 athugasemdir frá 39 flugmálastjórnnum ríkja, fagsamtökum og einkafyrirtækjum/einstaklingum.
8. Til að fara yfir þessar athugasemdir, setti stofnunin á laggirnar umfjöllunarhóp sem samanstóð af meðlimum 66.022 vinnuhópsins auk aðila frá Stöðlunareftirliti og Samþykktum (Stofnun) og aðila úr iðnaðinum sem hafði verið ósammála tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2008-03. Í

---

<sup>1</sup> Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 frá 20. nóvember 2003 um viðvarandi lofthæfi loftfara og tengdra framleiðsluvara, íhluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir samtökum og starfsfólki í þessu verkefni (OJ L 315, 28.11.2003, bls. 1). Reglugerð eins og henni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1056/2008 frá 27. október 2008 (OJ L 283, 28.10.2008).

<sup>2</sup> Ákvörðun stjórnarinnar varðandi verklagið sem gildir þegar stofnunin gefur út álit, vottanir, vottunarforskriftir og leiðbeiningarefni. EASA MB 08-2007 frá 11.06.2007 ("Reglugerðarverklag").

<sup>3</sup> Reglugerð (EB) nr. 216/2008 Evrópuþingsins og Evrópuráðsins frá 20. febrúar 2008 um sameiginlegar reglur um almenningsflug, stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, og afnám tilskipunar Evrópuráðsins 91/670/EEC, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002, og tilskipunar 2004/36/EB (OJ L 79, 19.03.2008, bls. 1)

kjölfarið á úttektinni gaf stofnunin út CRD2008-03 þann 16. september 2009 sem innihélt svör við hverri athugasemd og tillagðan texta fyrir regluna og AMC/GM.

9. Það er mikilvægt að geta þess að umfjöllunarhópurinn tók einnig til greina athugasemdirnar sem fram komu meðan á samráði um tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2007-07 stóð, sérstaklega þær sem tengjast "Tegundapjálfun og Hóppjálfun".
10. Eftir að CRD2008-03 var gefið út, skipulagði stofnunin málþing í Köln þann 29. október 2009 til að útskýra innihald þess og hjálpa hagsmunaaðilum að skilja tillöguna áður en viðbrögð væru lögð fram.
11. Í kjölfar utanaðkomandi umsagnaleitunar vegna CRD2008-03, sem lauk þann 16. nóvember 2009, fékk stofnunin viðbrögð frá:
  - 5 lögbærum stjórnvöldum: AustroControl-Austurríki, CAA-Holland, CAA-Svíþjóð, CAA-Bretland og DGAC-Frakkland.
  - 11 stofnunum og samtökum: Bresku Svifsamtökin (British Gliding Association), Evrópska Svifbandalagið (European Gliding Union), Dönsku Svifsamtökin (Danish Soaring Association, DSvU), Háloftaíþróttir Evrópu (Europe Air Sports), Þýski Flugklúbburinn (Deutsche Aeroclub), Evrópskir Framleiðendur Svifflugna (European Sailplane Manufacturers), Finnsku Loftferðasamtökin, Léttloftfarasamtök Tékklands (Light Aircraft Association of the Czech Republic), Flughönnun (Flightdesign), Konunglegi Danski Loftklúbburinn (Royal Danish Aeroclub) og Hollensku Svifsamtökin (Dutch Gliding Association).
  - 1 einstakling.

Þessi viðbrögð eru greind í smáatriðum í viðhenginu.

### III. Innihald álits stofnunarinnar

12. Þetta álit tekur til greina tillögur frá þeim hagsmunaaðilum sem tóku þátt í umsagnaleituninni og gáfu viðbrögð sín við CRD, eins mikið og hægt er.
13. Með hliðsjón af stigveldi EASA reglna, tekur þetta álit aðeins til þeirra breytinga sem stofnunin leggur til á viðeigandi reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (Liður-145, Liður-66 og Liður-147); tengdum hjálpargögnum (AMC) og leiðbeiningarefni (GM), sem var lýst í smáatriðum í CRD, og getur og mun aðeins vera gefið út af stofnuninni þegar reglurnar sem getið er um að ofan hafa verið teknar upp af framkvæmdastjórninni. Það þarf þó að vera alveg ljóst að aðgerðirnar sem lagðar eru fram í þessu áliti þarf að lesa samhliða umræddu AMC og GM sem hluta af samþykktri heild.

#### a) B3 leyfi

14. Fyrsta aðgerðin sem stofnunin grípur til er tillaga nýs B3 leyfis, sem líkist B1.2, en með einfölduðum kröfum sem aðlagðar eru að minni margbreytileika léttra flugvéla sem knúnar eru með bulluhreyfli og ætlaðar eru til almenningsflugs.
15. Þetta B3 leyfi sem lagt er til af stofnuninni á við um "flugvélar án þrýstijöfnunar sem knúnar eru með bulluhreyfli og heyra undir 2000 Kg MTOM og lægra" þrátt fyrir að upphaflega hafi

Þetta leyfi einnig átt við svifflugur og vélflugur í tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2008-03, hefur stofnunin ákveðið að fjarlægja þær af eftirtöldum ástæðum:

- Svifflugur og vélflugur falla nú þegar undir L leyfið.
- Ætlunin er að B1.2 leyfið sem tekur ekki til svifflugna og vélflugna, innihaldi sjálfkrafa B3 leyfið. Þetta er einungis mögulegt ef B3 leyfið inniheldur ekki heldur svifflugur og vélflugur.

Engu að síður, með hliðsjón af viðbrögðum við umsagnaleituninni vegna CRD2008-03, hefur stofnunin lagt til að leyfa handhöfum B1.2 og B3 leyfa að öðlast, án frekari krafna, fullt-L leyfi með tegundunum "loftför úr viði", "samsett loftför" og "loftför úr málm", svo lengi sem B1.2 / B3 leyfið inniheldur ekki takmörkun á samsvarandi byggingarefni (sjá breytingu 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 og viðbætur IV við lið-66). Þetta gerir handhöfum B1.2 og B3 leyfa kleift að gefa út afhendingarvottorð til viðgerða á svifflugum og vélflugum.

16. Réttindi þessa leyfis innihalda burðarvirki loftfara, fullbúna hreyfla, vélræn og rafræn kerfi og takmarkaðan rafeindabúnað, þar sem þau eru sambærileg réttindum B1.2 leyfisins nema hvað varðar umfang loftfars sem um ræðir og það að B3 leyfið inniheldur ekki neinn A undirflokk.
17. Grunnþekkingar- og prófkröfur fyrir B3 leyfið eru innifaldar í núverandi viðbæti I og viðbæti II við lið-66. Hvað varðar prófin, hefur þess verið gætt að spurningafjöldinn fyrir einingu sé alltaf margfeldi af 4 svo þess sé gætt að viðmiðunin til að standast prófið sé 75%.
18. Í þeim tilvikum sem lið-47 stofnun heldur B3 grunnþekkingarnámskeið er tímalengdin 1000 klukkustundir eins og gefið er til kynna í viðbæti I við lið-147. Þessi tímalengd er helmingurinn af þeim 2000 klukkustundum sem krafist er við B1.2 námskeið, sem er réttlætt á eftirfarandi hátt:
  - Dregið hefur verið úr þjálfunarstigi mismunandi viðfangsefna hvað varðar B1.2 vegna minni margbreytileika þeirra loftfara sem falla þar undir.
  - Búna hafa verið til aðskildar einingar 7B, 9B, 11C og 17B fyrir B3 leyfið og núverandi einingar 7, 9 og 17 hafa verið endurnefndar 7A, 9A og 17A. Þetta er gert til að tryggja að, jafnvel þegar þjálfunarstig (stig 1, 2 eða 3) er hið sama fyrir sum viðfangsefni og það er fyrir B1.2, þýði það ekki að þjálfunin feli í sér það sama. Staðreyndin er sú að þróa þarf innihald námskeiðsins fyrir B3 leyfið með það í huga að minni margbreytileika tækni og viðhaldsumhverfis er að finna í þessum flokki loftfara.
19. Að búa til aðskildar einingar fyrir B3 leyfið þýðir að ekki er hægt að gefa einingar 7B, 9B, 11C og 17B sjálfkrafa sem prófviðurkenningar þannig að þær jafngildi samsvarandi einingum 7A, 9A, 11A, 11B og 17A þegar núverandi B3 leyfið er útvíkkað til annarra flokka/undirflokka, þrátt fyrir að þjálfunarstigið sé hið sama. Þetta er afleiðing af aðalmarkmiði verkefnisins, sem var að hafa leyfi með verulega minni þjálfunarkröfum en núverandi B1.2.
20. Grundvallar reynslukröfunum (66.A.30) hefur verið haldið þeim sömu og í B1.2 leyfinu en þær ná frá 1 til 3 ára, sem fer eftir fyrri tækniþjálfun sem umsækjandi hefur hlotið.
21. Viðbætur IV við lið-66 hefur verið breytt svo hann innihaldi viðbótarreynslutíma sem krafist er svo hægt sé að útvíkka B3 leyfið til annarra flokka/undirflokka eða að útvíkka núverandi flokk/undirflokk til B3 leyfis.
22. Til að nýta vottunarforréttindi verður að ábekja B3 leyfið með tegundinni "flugvélar án þrýstijöfnunar sem knúnar eru með bulluhreyfli og heyra undir 2000 Kg MTOM og lægra". Ábeking þessarar tegundar er byggð á því að sýnt hafi verið fram á tilskilda reynslu, sem verður skýrt frekar í samsvarandi AMC efni og þýðir:
  - 50% verkefnisins úr viðbæti II við AMC sem viðkemur þessari tegund.

- Undir eftirliti löggilts vottunarstarfsfólks.

23. Hins vegar mun þessi tegund vera háð eftirfarandi takmörkunum ef einstaklingurinn getur ekki sýnt fram á tilskilda reynslu hvað þær varðar:

- Flugvélar með burðarvirki úr viði.
- Flugvélar með burðarvirki úr málmgrind sem þakin er með dúk.
- Flugvélar með burðarvirki úr málm.
- Flugvélar með samsett burðarvirki.

Það er mikilvægt að geta þess hér að í tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2008-03 var fjöldi takmarkana meiri, að meðtöldum takmörkunum fyrir:

- Inndraganlegan landingarbúnað.
- Breytilega skiptiskrúfu.
- Hreyfil með hverfipjöppu.
- Rafdrifinn og/eða strókhreyfil (á vélflugum).
- FADEC.

Hins vegar voru þessar viðbótartakmarkanir fjarlægðar frá lokatillögum í samráði við umfjöllunarhópinn samsvarandi tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2007-07 þar sem svipaðar takmarkanir höfðu verið innleiddar fyrir loftför sem heyrðu undir hóp 2 og hóp 3 (verkefni 66.009).

Ástæðurnar fyrir því að þessar takmarkanir voru fjarlægðar í tengslum við þessi kerfi eru eftirfarandi:

- Hægt væri að spyrja af hverju þessi kerfi voru valin en ekki önnur.
- Kerfin fyrir ábekingar og fjarlægingu takmarkana geta orðið töluverð byrði á lögbærum stjórnvöldum og handhöfum leyfa.
- Engu að síður verður leyfishandhafi samt að mæta öllum kröfum um grundvallarþekkingu og reynslu.

Auk þess mun jöfnunarákvæði vera innleitt í álitinu út frá CRD2007-07, í atriði 66.A.20(b), með viðbótarefni AMC, sem á að gera það alveg ljóst að vottunarstarfsfólk getur ekki nýtt réttindi nema að viðkomandi sé lögbær á tiltekið loftfar. Þetta styrkir núverandi ábyrgðarsvið viðhaldsstofnana eða óháða vottunarstarfsfólksins til að þessi hæfni sé tryggð áður en loftfar er afhent.

24. Samþykktar takmarkanir á leyfinu:

- Þýða "undantekningar" frá vottunarréttindunum.
- Hafa áhrif á allt loftfarið. Ekkert má afhenda af loftfarinu nema viðhaldsverkefni flugmanns-eiganda.
- Má fjarlægja af:
  1. Sýnt fram á tilskilda reynslu (verður útskýrt frekar í AMC), eða
  2. Hagnýtt mat framkvæmt af lögbæru yfirvaldi.

66.B.115 hefur verið breytt til samræmis til að það innihaldi kröfur fyrir lögbæra yfirvaldið til fjarlægingar takmarkana (annarra en þeirra sem koma frá umbreytingum á landshæfni samkvæmt 66.A.70).

25. Í viðbæti V við lið-66, hefur eyðublaði 19 (umsóknareyðublað) og eyðublaði 26 (dæmi um snið leyfis) verið breytt svo þau endurspeglu nýju leyfisflokkana (bæði B3 og L leyfið). Eyðublaði 26 hefur verið skipt í eyðublað 26A (öll leyfi nema L leyfið) og eyðublað 26B (L leyfið).

26. Viðbæti II við lið-147 hefur verið breytt svo hann innihaldi grundvallarnámskeiðin fyrir nýju leyfisflokkana (bæði B3 og L leyfið).

### **b) L leyfið**

27. Önnur aðgerð sem stofnunin hefur ráðist í er tillaga á nýju L leyfi með mjög einfölduðum kröfum, sem á við um svifflugur, vélflugur, loftbelgi og flest loftskip. Þessi aðgerð mun staðla leyfiskerfið fyrir svifflugur, vélflugur, loftbelgi og loftskip sem nú eru undir landsreglum, ná fram samræmdu öryggisstigi og bæta hinn almenna markað. Einstaklingar sem hafa þessi leyfi geta unnið sem sjálfstætt vottunarstarfsfólk eða við hvaða samþykktu viðhaldsstofnanir sem er og geta vottað loftför sem skráð eru í hvaða aðildarríki sem er. Auk þess mun L leyfið einnig gilda fyrir loftför sem heyra undir MTOM undir 1000 kg.

28. Tilgangur stofnunarinnar þegar valið er loftfar sem L leyfið gildir fyrir hefur verið eftirfarandi:

- Að nota loftfaraflokkana sem skilgreindir eru í tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2008-07 (verkefni MDM.032), þar sem nú er verið að skilgreina ELA1 og ELA2 vottunarferli.
- Innihalda öll loftför sem gjaldgeng eru fyrir ELA1 ferli, auk allra loftfara sem gjaldgeng eru fyrir ELA2 ferli nema loftför milli 1000 kg og 2000 kg MTOM og mjög léttar þyrilknúnar vélar, sem eru útilokuð vegna þess að þau eru of margbreytileg fyrir einfaldaða námskrá L leyfisins.

Þetta þýðir að L leyfið nær til hvorugs þessara mannaðra loftskipa fylltum með gasi sem ekki eru innifalin í ELA2 ferlinu.

29. Engu að síður vill stofnunin geta þess hér að takmarkanir við 1000 kg, sem innifaldar eru í tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2008-07 fyrir ELA1 ferli, breytast líklega í 1200 kg eftir að farið hefur verið yfir móttæknar athugasemdir við þá tilkynningu um fyrirhugaðar breytingar. Ef það verður úr mun álitnið sem gefið er út af stofnuninni í kjölfar CRD2008-07 sem í vændum er, innleiða sömu breytingar á takmörkununum fyrir L leyfið.

30. Því L leyfi sem lagt er til er skipt í 2 stig: Takmarkað-L og fullt-L. Munurinn er sá að takmarkað-L veitir ekki leyfi til útgáfu afhendingarvottorðs til viðgerða að loknum skoðunum sem framkvæmdar eru með meira en 100 klst. millibili, árlega eða eftir að meiri háttar viðgerðir og breytingar hafa farið fram. Þetta er breyting sem innleidd er eftir viðbrögðin við CRD2008-03.

31. Hvert þessara leyfisstiga getur innihaldið mismunandi tegundir, sem hægt er að velja af umsækjanda eftir því á hvaða sviði viðkomandi vill nýta vottunarréttindi sín. Þessar tegundir eru tilgreindar í 66.A.1(d).

32. Líkt og með B3 leyfið var það hugleitt í tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2008-03 að innleiða eftirfarandi takmarkanir á L leyfinu ef umsækjandi gæti ekki sýnt tilskilda reynslu:

- Inndraganlegur lendingarbúnaður.
- Breytileg skiptiskrúfa.
- Hreyfill með hverfipjöppu.
- Rafdrifinn og/eða strókhreyfill (á vélflugum).
- FADEC.

Hins vegar voru þessar takmarkanir fjarlægðar úr lokatillögunni eins og fyrir B3 leyfið, í samráði við umfjöllunarhópinn samsvarandi tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2007-07 þar

sem svipaðar takmarkanir höfðu verið innleiddar fyrir loftför sem heyra undir hóp 2 og hóp 3 (verkefni 66.009).

Ástæðurnar fyrir því að þessar takmarkanir voru fjarlægðar í tengslum við þessi kerfi eru eftirfarandi:

- Hægt væri að spyrja af hverju þessi kerfi voru valin en ekki önnur.
- Kerfin fyrir ábekingar og fjarlægingu takmarkana geta orðið töluverð byrði á lögbærum stjórnvöldum og handhöfum leyfa.
- Engu að síður verður leyfishandhafi samt að mæta öllum kröfum um grundvallarþekkingu og reynslu.

Auk þess mun jöfnunarákvæði vera innleitt í álitinu út frá CRD2007-07, í atriði 66.A.20(b), með viðbótarefni AMC, sem á að gera það alveg ljóst að vottunarstarfsfólk getur ekki nýtt réttindi nema að viðkomandi sé lögbær á tiltekið loftfar. Þetta styrkir núverandi ábyrgðarsvið viðhaldsstofnana eða óháða vottunarstarfsfólksins til að þessi hæfni sé tryggð áður en loftfar er afhent.

Augljóslega ná takmarkanirnar, sem tengjast byggingarefninu (viður, málmgrind sem þakin er með dúk, samsett og úr málm) og eru til á B3 leyfinu, ekki til L leyfisins vegna þess að þessi efni eru nú þegar bönnuð af tegundunum sem samþykktar eru á L leyfinu.

Af því leiðir að L leyfið sem lagt er til af stofnuninni inniheldur engar takmarkanir.

33. Varðandi réttindi L leyfisins, innihalda þau burðarvirki loftfarsins, fullbúna hreyfla, vélræn og rafræn kerfi og takmarkaðan rafeindabúnað. Þetta L leyfi er ekki hægt að útvíkka í neina aðra flokka/undirflokka vegna mjög svo einfaldaðra hæfniskrafna þess. Þrátt fyrir það kemur þetta ekki í veg fyrir að lögbær yfirvöld geti veitt prófviðurkenningar ef hægt er að sýna fram á jafngildi í samræmi við 66.A.25(e).

34. Varðandi þjálfunar- og prófkröfurnar þá má taka þær saman á eftirfarandi hátt:

- Þjálfun í samræmi við hina nýju námskrá sem er í viðbæti VII við lið-66. Viðfangsefni fara eftir leyfisstigi (takmarkað eða fullt) og þeim tegundum sem leitað er eftir af umsækjanda, með námskeiði fyrir einstaka tegund fyrir takmarkað-L leyfi sem hægt er að ljúka innan 2ja til 3ja vikna. Viðbótarreynsla getur komið í stað þjálfunarinnar.
- Próf í samræmi við hinn nýja viðbæti VIII við lið-66, sem reynsla getur ekki komið í staðinn fyrir.

35. Ennfremur hafa prófkröfur verið ákvarðaðar í 66.A.30(a)6 og 7 og þær má taka saman á eftirfarandi hátt:

- Þegar um er að ræða takmarkað-L leyfi:
  1. Sex mánuðir fyrir umsækjendur sem fóru í gegnum þjálfunina í viðbæti VII og stóðust prófið í viðbæti VIII.
  2. Eitt ár fyrir umsækjendur sem stóðust prófið í viðbæti VIII en fóru ekki í gegnum þjálfunina.
- Fyrir fullt-L leyfi þarf að nýta réttindi takmarkaða-L leyfisins í eitt ár.

### **c) Umbreytingar- og aðlögunarákvæði**

36. Þrátt fyrir að skýringin í tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2008-03 segi að ekki hafi verið gert ráð fyrir umbreytingarferli landshæfni yfir í ný B3 og L leyfi hefur töluverður fjöldi

athugasemda, sem barst við samráðsferlið og voru á móti þeirri nálgun og rökstuddu þörfina á slíkum umbreytingarferlum, sannfært stofnunina um að leyfa þau. Þessar umbreytingar má framkvæma eftir því fyrirbyggjandi verklagi sem lýst er í 66.A.70.

37. Þessi umbreyting, þegar hún hefur verið framkvæmd, gerir því vottunarstarfsfólki sem fyrir er, kleift að fá útgefin B3 og L leyfi á grundvelli þeirra réttinda sem það hafði áður en nýja reglugerðin tók gildi.
38. Ennfremur, og til að flýta enn frekar fyrir aðlöguninni að nýja kerfinu fyrir loftför þar sem núverandi regla leyfir notkun landshæfni (loftför önnur en flugvélar og þyrlur), hefur ný málsgrein 8 verið innleidd í gr. 7 reglugerðar Evrópuþingsins (EB) nr. 2042/2003, sem leyfir samhliða tilvist L leyfisins og landshæfninnar í 3 ár eftir gildistöku nýju reglugerðarinnar. Að þeim tíma liðnum verður L leyfið það eina gjaldgenga (það má fá annað hvort í gegnum umbreytingu eða með því að mæta hinum nýju kröfum fyrir útgáfu slíks leyfis).
39. Stofnunin vill geta þess að í tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2008-03 var 5 ára aðlögunartími hugleiddur því það var ekki litið á það sem umbreytingarferli. Afleiðing þessa er að allir einstaklingar sem sæktu um L leyfi hefðu þurft að uppfylla algjörlega nýju kröfurnar (þjálfun/próf/reynsla) og talið var að 5 ár væru sanngjarn tími. Hins vegar hefur þessi lokatillaga innleitt, eins og útskýrt er að ofan, umbreytingu þeirrar landshæfni sem fyrir er sem þýðir að þessir einstaklingar þurfa ekki að fara í gegnum þjálfunar-/prófs-/reynsluferlið. Þar af leiðandi hefur aðlögunartíminn verið stytur í 3 ár sem stofnunin álitur vera nægilegt fyrir lögbær yfirvöld til að framkvæma nýja leyfiskerfið.
40. Að lokum er mikilvægt að geta þess að það eru enn einhver tilvik, fyrir loftför önnur en flugvélar og þyrlur, sem L leyfið nær ekki yfir. Þetta er svo fyrir:
- Þau loftskip sem L leyfið nær ekki yfir vegna margbreytileika þeirra.
  - Vinna við rafeindakerfi fyrir loftför önnur en flugvélar og þyrlur.
- Þetta þýðir, fyrir þessi tilvik, að reglugerð viðkomandi aðildarríkis gildir áfram (66.A.100). Þrátt fyrir það, í þeim tilvikum sem ræðir um vinnu við rafeindakerfi, mun verða tekið á þessu máli eins og útskýrt var áður af reglugerðaraðgerðum í framtíðinni (verkefni 66.027).

#### **IV Mat á reglugerðaráhrifum**

41. Fullt mat á reglugerðaráhrifum er að finna í tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2008-03.

Köln, 11. desember 2009

P. GOUDOU  
Framkvæmdastjóri



**VIÐHENGI: Viðbrögð við CRD2008-03****Viðbrögð við umbreytingaferli vegna hæfni vottunarstarfsfólks í almennu flugi:**

- (1) Evrópskir Framleiðendur Svifflugna (European Sailplane Manufacturers), Evrópska Svifbandalagið (European Gliding Union), Bresku Svifsamtökin (British Gliding Association), Háloftaíþróttir Evrópu (Europe Air Sports), Dönsku Svifsamtökin (Danish Soaring Association), Konunglegi Danski Loftklúbburinn (Royal Danish Aeroclub) og einn einstaklingur lýstu áhyggjum á því hvernig núverandi umbreytingarákvæðum 66.A.70 yrði beitt af mismunandi landsyfirvöldum og biðluðu til stofnunarinnar að reglugerðin tryggði fullan flutning réttinda frá núverandi hæfni landsvottunarstarfsfólks til samsvarandi lið-66 leyfa.

Í þessu tilliti tekur stofnunin fram að núverandi stefna sem tengist 66.A.70 og ber saman lands- og lið-66 hæfnisstaðla hefur ekki breyst og mun halda áfram að vera beitt eins og áður.

Á sama tíma er stofnunin þeirrar skoðunar að, auk þessarar núverandi stefnu, það samræmist að beita sértækri nálgun fyrir umbreytingu hæfni á sviði almenns flugs (loftför önnur en stór ekki notuð til flutningaflugs) byggt á fyrirliggjandi EASA stefnu um almennt flug, að tilskilinni inleiðingu á strangari takmörkunum.

Þessi nálgun myndi gera leyfishafa kleift að halda áfram sömu viðhaldsvinnu sem hann/hún átti lagalegan rétt til undir landskerfinu.

Þegar hið umbreytta lið 66 leyfi er gefið út, fellur það að fullu undir lið 66. Þar af leiðandi, ef handhafi vill útvíkka umfang umbreytts lið 66 leyfis síns til að votta aðra viðhaldsvinnu, verður fulls samræmis við lið 66 krafist, sem þýðir einnig að uppfylla þarf allan mismun milli fyrri landsvottunarkrafna og liðs 66.

Útkoma umbreytingarinnar og þess háttar takmarkana sem lagðar verða á innan liðs 66 leyfisins getur aðeins ákvarðast af hverju aðildarríki vegna fyrirliggjandi mismunar milli landsleyfakerfa aðildarríkjanna. Þessa ákvörðun ætti aðeins að taka með því að skoða hvert mál fyrir sig og á grundvelli öryggissjónarmiða. Til að þessu megi ná, ætti ekki einungis að íhuga hin áþreifanlegu verkefni sem umsækjandi átti heimtingu á að gegna innan landskerfisins, heldur einnig 'umhverfið' sem slík verkefni voru framkvæmd innan, það er að segja stjórnunarkerfið og verklag þeirra samtaka sem umsækjandinn þróaði verkefni sín.

Íhugun þessara þátta gæti leitt til takmarkana annarra en þeirra sem sérstaklega tengjast loftfarakerfum eða burðarvirkjum, til dæmis:

- Gildir aðeins í samtökum XXXX.
- Gildir aðeins fyrir Cessna loftfar með einum bulluhreyfli.
- Gildir aðeins fyrir Cessna 172.
- Gildir aðeins fyrir Cessna 172, skráning XXXX.

Það er einnig mikilvægt að taka eftir eftirfarandi:

- Takmörkunin "gildir fyrir loftfar sem ekki er viðriðið flutningaflug" verður ávallt að vera til staðar.
- Leyfið gildir ekki fyrir stór loftför óháð öllum öðrum takmörkunum.

Stofnunin mun framvísa AMC/GM efni til að útskýra þessa sértæku nálgun fyrir almennt flug.

- (2) Þýski Flugklúbburinn (Deutsche Aeroclub) gerði þá athugasemd að, í þýska kerfinu, skrifar starfsfólk með viðhaldsleyfi, gefið út af Þýska Flugklúbbum, undir vinnu sína og afhendir loftfarið til flugs. Hins vegar nefndu þeir að þetta viðhald er ekki skoðað og formlega samþykkt (af Prüfer Klasse 3) fyrr en að hinni árlegu lofthæfisskoðun kemur. Vegna þessa hafa þeir beðið um breytingu á 66.A.70 vegna þess að þeir óttast að með núverandi texta munu lögbær yfirvöld þeirra ekki umbreyta hæfni þessara leyfishandhafa.

Afstaða stofnunarinnar er sú að ef hæfni þessara leyfishandhafa er lagalega fullnægjandi svo hún beri vott um að viðhaldið sem framkvæmt hefur verið hafi farið réttilega fram og að loftfarið geti flogið með tilliti til þessa, þá er litið á þessa hæfni sem "hæfni vottunarstarfsfólks" og heyrir undir umbreytingarferlið sem komið var á í 66.A.70. Þetta gildir óháð því hvort leyfishandhafinn afhenti í raun loftfar og einnig óháð því hvort það var þörf á að undirrita lofthæfisskoðun af Prüfer Klasse 3 seinna.

Í reglugerð EC2042/2003 eru viðhaldsferlið og lofthæfisskoðunarferlið algjörlega aðgreind. Vottunarstarfsfólk hefur aðeins með afhendingu viðhalds að gera. Af þessu leiðir að "hæfni vottunarstarfsfólks" sem lýst var í 66.A.70 er algjörlega óháð lofthæfisskoðunarferlinu.

- (3) "DGAC-Frakkland" bað um skýringu á hver viðmiðunardagsetningin væri fyrir umbreytingarferlið í tengslum við málsgreinina í 66.A.70 sem segir "Handhafi vottunarstarfsfólkshæfni sem gildir er í aðildarríki, fyrir þann tíma sem þessi liður gengur í gildi...".

Stofnunin mun bæta við AMC/GM efni til að skýra að "sá tími sem þessi liður gengur í gildi" sé eftirfarandi:

- Fyrir B3 leyfið, dagsetningin sem þessi breytingarreglugerð gengur í gildi.
- Fyrir svifflugur, vélflugur, loftbelgi og þau loftskip sem heyra undir L leyfið í samræmi við 66.A.1(d), 3 árum eftir að þessi breytingarreglugerð gengur í gildi (sjá gr. 7, mgr. 8). Fyrir loftför undir 1000kg, sem eru einnig hluti af L leyfinu, mun viðeigandi dagsetning vera sú sama og fyrir B3 leyfið að ofan.

- (4) Ákveðins misskilnings hefur gætt í nokkrum viðbragðanna í tengslum við umbreytingarferlið.

Í tengslum við þetta atriði vill stofnunin leggja fram eftirfarandi skýringar:

- Umbreytingarferlið fyrir L leyfið tengist ekki þriggja ára umbreytingartímanum sem komið er á í gr. 7, mgr. 8. Umbreytingarferlið flytur fyrirliggjandi landshæfni í lið-66 leyfi sem má nota eftir það og hefur það engan gildistíma annan en staðlaða 5 ára endurnýjunarferlið. Þriggja ára umbreytingartíminn kemur á fót tíma sem enn má nota landshæfnina.
- Umbreytingar eru alltaf framkvæmdar af lögbærum yfirvöldum.
- Umbreytingar eru ekki valfrjálst ferli fyrir lögbær yfirvöld. Það er lögbært ferli sem verður að framkvæma eftir beiðni hvers einstaklings sem er handhafi vottunarstarfsfólkshæfni sem gildir í aðildarríki.

- Það er engin þörf á prófi til að umbreyta landshæfni. Prófa er einungis þörf þegar fjarlægja skal þær mögulegu takmarkanir sem eru innleiddar á meðan á umbreytingunni stendur. Þetta er valkostur fyrir leyfishandhafann.

### **Viðbrögð sem tengjast 3 ára umbreytingartímanum sem komið var á í gr. 7, mgr. 8:**

- (5) Evrópskir Framleiðendur Svifflugna "European Sailplane Manufacturers" lýstu því yfir að 3ja ára umbreytingartíminn væri of stuttur.

Stofnunin vill geta þess að í tilkynningu um fyrirhugaða breytingu 2008-03 var 5 ára aðlögunartími hugleiddur því það var ekki litið á það sem umbreytingarferli. Afleiðing þessa er að allir einstaklingar sem sæktu um L leyfi hefðu þurft að uppfylla algjörlega nýju kröfurnar (þjálfun/próf/reynsla). Hins vegar hefur þessi lokatillaga innleitt umbreytingu þeirrar landshæfni sem fyrir er sem þýðir að þessir einstaklingar þurfa ekki að fara í gegnum þjálfunar/prófs/reynsluferlið. Þar af leiðandi hefur aðlögunartíminn verið stytur í 3 ár sem stofnunin álitur vera nægilegt fyrir lögbær yfirvöld til að framkvæma nýja leyfiskerfið.

### **Viðbrögð sem tengjast réttindum B3 leyfisins:**

- (6) Evrópskir Framleiðendur Svifflugna (European Sailplane Manufacturers) báðu um að B3 leyfið innihéldi réttindi fyrir svifflugur og vélflugur eða, að öðrum kosti, mjög aðgengilega leið fyrir handhafa B3 leyfis að öðlast L leyfi.

Stofnunin er ekki fylgjandi því að innifela þessi réttindi í B3 leyfinu af eftirtöldum ástæðum:

- Það væri ekki mögulegt fyrir B1.2 leyfið að innihalda sjálfkrafa B3 leyfið, nema að B1.2 innihéldi einnig réttindi fyrir svifflugur og vélflugur. Hins vegar myndi þetta einnig hafa áhrif á skilgreiningu B1.2 leyfisins vegna þess að það myndi ekki eiga við flugvélar einvörðungu (sviffluga er ekki flugvél).
- Það gæti látið í það skína að það að fá reynslu á svifflugum væri nóg til að fá tegundina "flugvélar án þrýstijöfnunar sem knúnar eru með bulluhreyfli og heyra undir 2000 Kg MTOM og lægra" í B3 leyfinu (lýst í 66.A.45(i)) eða hóp 3 tegundina í B1.2 leyfinu (lýst í CRD2007-07).

Engu að síður, þar sem stofnunin er fylgjandi því að auka fjölda einstaklinga sem mega votta svifflugur og vélflugur, hefur hún lagt til að leyfa handhöfum B1.2 og B3 leyfa að öðlast, án frekari krafna, fullt-L leyfi með tegundunum "loftför úr viði", "samsett loftför" og "loftför úr málm", svo lengi sem B1.2 / B3 leyfið inniheldur ekki takmörkun á samsvarandi byggingarefni (sjá breytingu 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 og viðbæti IV við lið-66). Þetta gerir handhöfum B1.2 og B3 leyfa kleift að gefa út afhendingarvottorð til viðgerða á svifflugum og vélflugum.

AMC/GM verður gefið út af stofnuninni til að skýra að ef B1.2 / B3 leyfishandhafi vill öðlast L leyfi með tegundinni "loftför úr viði", tákna setningin "svo lengi sem B1.2 / B3 leyfið inniheldur ekki takmörkun á samsvarandi byggingarefni" að það innihaldi hvorki takmörkunina "loftför úr viði" né takmörkunina "loftfar úr málmgrind með dúk".

**Viðbrögð sem tengjast takmörkunum B3 leyfisins:**

- (7) "CAA-Bretland og AustroControl-Austurríki gerðu þá athugasemd að, fyrir L leyfið, innihéldi tegundin "loftför úr viði" málmgrind með dúk. Hins vegar eru aðskildar takmarkanir fyrir "loftför úr viði" og "loftför úr málmgrind með dúk" fyrir B3 og B1.2 leyfin.

Stofnunin vill geta þess að þetta eru ólík viðfangsefni:

- Hvað varðar L leyfið erum við að tala um tegundir en ekki takmarkanir. Allir handhafar leyfis með tegundina "loftför úr viði" verða að hafa fengið þjálfunina sem innifalin er í einingu L4, sem inniheldur samsetningu viðarburðarvirkis og málmgrindar og dúks.
- Hvað varðar B3 og B1.2 leyfin erum við að tala um takmarkanir sem getur verið aflétt með reynslu. Álit stofnunarinnar er að það sé betra að halda þessum takmörkunum aðgreindum til að geta fjarlæggt eina fremur en aðra ef einstaklingurinn hefur ekki reynslu af einu þessara burðarvirkja.

- (8) CAA-Holland og CAA-Svíþjóð báðu um skýringu á hvað "takmörkun" þýðir, einkum hvort það þýðir aðgerð sem hægt er að votta eða aðgerð sem ekki er hægt að votta.

Stofnunin fellst á það að einhvers ósamræmis gæti í reglugerðinni. Til dæmis:

- 66.B.305 vísar í "*próf sem krafist er til að tryggja umbreytingu án takmarkana*", sem þýðir að takmörkunin vísar í verkefni sem ekki er hægt að votta.
- Hluti 15 í lið-66 leyfinu (viðbæti V við lið-66) segir að "*ef það eru engar takmarkanir sem eiga við, verður TAKMARKANA blaðsíðan útgefin með "Engar takmarkanir"*". Þetta þýðir aftur að takmörkunin vísar í verkefni sem ekki er hægt að votta.
- Liður-145 notar takmarkanir til að draga úr umfangi aðgerða, sem þýðir að takmörkunin vísar í verkefni sem ekki er hægt að votta.

Þrátt fyrir að stofnunin hafi ákveðið að lýsa því yfir að takmarkanir þær sem eru samþykktar á B3 leyfi séu verkefni sem ekki er hægt að votta, föllumst við á að í sumum tilvikum geti það verið hagkvæmara að vísa í verkefni sem hægt er að votta, til dæmis þegar réttindin eru mjög lítil miðað við verkefni sem eru ekki löggild. Í þeim tilvikum er það ekki hagkvæmt að skrá öll verkefni sem ekki er hægt að votta.

Þörf gæti verið á frekari reglusetningu í framtíðinni til að taka á þessu ósamræmi.

**Viðbrögð sem tengjast réttindum L leyfisins:**

- (9) Bresku Svifsamtökin "British Gliding Association", Hollensku Svifsamtökin "Dutch Gliding Association" og Evrópska Svifbandalagið "European Gliding Union" báðu um að "árlegt eftirlit" væri hluti af takmörkuðu-L réttindunum. Ennfremur bað CAA-Svíþjóð um að stig takmarkaðs-L og fulls-L yrðu sameinuð í eitt stig.

Afstaða stofnunarinnar er sú að enn sé þörf á tveimur stigum til að leyfa viðhaldsstarfsfólki með minni reynslu að komast inn í greinina um leið og ákveðnum sanngjörnum stöðlum er fullnægt. Hins vegar munu réttindi þeirra vera samsvarandi þeirri grundvallarþekkingu og reynslu sem þeir hafa náð.

Samt sem áður hefur stofnunin ákveðið að leyfa handhöfum takmarkaðs-L leyfis að framkvæma árlegt eftirlit og 100 klukkutíma eftirlit. Til að gera þetta kleift hefur einingum L4.5, L5.7, L6.7 og L8.14 viðbætur VII við lið-66, sem gilda fyrir takmarkað-L leyfi, verið breytt svo þær innihaldi 100 klukkutíma og árlegt eftirlit. Auk þess hefur eining L9 "Skoðunarferli" verið færð úr námskrá fulls-L í námskrá takmarkaðs-L.

- (10) Bresku Svífsamtökin (British Gliding Association", Evrópska Svífbandalagið (European Gliding Union" og AustroControl-Austurríki lýstu yfir áhyggjum sínum varðandi hvernig vinna með rafeindabúnað fyrir svifflugur yrði afhent.

Stofnunin hefur metið og hafnað eftirfarandi valkostum varðandi þetta atriði:

- Innifela full réttindi fyrir rafeindabúnað í L leyfinu. Hins vegar var þetta ekki mögulegt á þessu stigi þar sem námskráin sem er í viðbætur VII við lið-66 nær ekki yfir þessi kerfi.
- Útvíkka réttindi B2 leyfisins svo það nái yfir svifflugur, loftbelgi og loftskip. Hins vegar myndi þetta ekki leysa vandamál samfélags hins almenna flugs þar sem það gæti verið að mjög fáir handhafar B2 leyfis væru tilbúnir að vinna á þessu sviði. Auk þess þyrfti endurskilgreiningu á tegundum fyrir B2 leyfið.

Vegna þessa er lokavalkosturinn sem valinn hefur verið af stofnuninni sá að halda vinnu með rafeindabúnað fyrir loftför önnur en flugvélar og þyrlur undir landsreglum (66.A.100) og halda áfram með frekari reglusetningaraðgerðir (verkefni 66.027) til að þróa leyfiskerfi fyrir rafeindabúnaðarverkfræðinga sem aðlagð er að almennu flugi.

Þrátt fyrir það leyfir L leyfið enn afhendingu þjónustu eftirfarandi (66.A.20(a)5):

- Vinna með hvern þann rafeindabúnað sem aðeins krefst einfaldra prófana til að sýna fram á starfhæfi og bilanapröfun er ekki nauðsynleg.
- Vinna með fjarskipta- og ratsjársvarkerfi ef tegundin "Fjarskiptakerfi/ratsjársvari" er samþykkt á fulla-L leyfinu.

- (11) Ákveðins misskilnings hefur gætt í nokkrum viðbragðanna í tengslum við réttindi L leyfisins.

Í tengslum við þetta atriði vill stofnunin leggja fram eftirfarandi skýringar:

- L leyfið inniheldur ekki loftfars- eða hreyfilstegundir og af því leiðir að ekki er krafist tegundarþjálfunar eða tegundarprófs, hvorki fyrir loftfar né hreyfla. Engrar aðkomu framleiðendanna er krafist.
- Hinar mismunandi tegundir sem eru innifaldar í L leyfinu fást þegar grundvallar þekkingar- og reynslukröfum er mætt.
- Tegundin "fullbúnir hreyflar" sem samþykkt er á takmarkaða-L leyfinu heimilar afhendingu þjónustu sem framkvæmd er á hverjum þeim fullbúna hreyfli sem uppsettur er á loftfari sem L leyfið nær yfir.
- Sami einstaklingurinn getur haft tegund fyrir flugskrokk og tegund fyrir fullbúinn hreyfil. Þjálfunin sem nær yfir báðar tegundir stendur yfir í um það bil mánuð og er þrátt fyrir það ekki lögbær, fullnægjandi lúkning samsvarandi prófa er nægileg.

Stofnunin mun framvísa frekara AMC/GM efni.

**Viðbrögð sem tengjast grunnþekkingarkröfum fyrir L leyfið (66.A.25(b)):**

- (12) Bresku Svífsamtökin (British Gliding Association) lýstu yfir áhyggjum sínum yfir því að ónógur fjöldi liðs-47 samtaka myndi koma fram til að veita grunnþjálfun fyrir L leyfið og lögðu fram beiðni um að Íþróttalandssamtök sem hafa traust sinna lögbæru yfirvalda héldu áfram að sinna þessu hlutverki.

Afstaða stofnunarinnar er eftirfarandi:

- Grunnþjálfun fyrir L leyfið (66.A.25(b)) er ekki lögbær eins og leyfð af 66.A.25(c) þrátt fyrir að, í þessu tilviki, sé tilskilin reynsla 1 ár í stað 6 mánaða.
- Grunnprófun er lögbær.
- Íþróttalandssamtök geta staðið fyrir grunnþjálfun og grunnprófun ef það er samþykkt af lögbæru yfirvaldi (sjá 66.A.25(b)). Því má bæta fyrir skort á lið-147 samtökum með þessari lausn.

**Viðbrögð sem tengjast uppfærslu L leyfis:**

- (13) Bresku Svífsamtökin (British Gliding Association) óskuðu eftir möguleikanum á því að fá viðurkenningar fyrir þekkingu og reynslu sem aflað er á L leyfisstiginu til að öðlast "A" eða "B" leyfi.

Stofnunin vill geta þess að ekki er hægt að útvíkka L leyfið í neina aðra flokka/undirflokka vegna mjög svo einfaldaðra hæfniskrafna þess og mikinn fjölda mismunandi tegunda sem tiltækar eru. Þrátt fyrir það kemur þetta ekki í veg fyrir að lögbær yfirvöld geti veitt prófviðurkenningar ef hægt er að sýna fram á jafngildi í samræmi við 66.A.25(e).

**Viðbrögð sem tengjast mismunandi tegundum svifflugna og vélflugna:**

- (14) "CAA-Bretland óskaði eftir skýringu á því hvaða tegundir eru nauðsynlegar í L leyfinu til að unnt sé að afhenda mismunandi gerðir svifflugna og vélflugna, sem innihalda meðal annars "Mótorsvifflugur", "Mótorsvifflugur sem taka sjálfar á loft" og "Sjálfbærar mótorsvifflugur".

Afstaða stofnunarinnar er sú að litið er á hverja þá svifflugna sem búin er hreyfli sem "drifna svifflugna" og því er krafist tegundarinnar "fullbúinn hreyfill" svo hægt sé að afhenda vinnu á slíkum hreyfli. Það er ástæðan fyrir því að þetta álit vísar aðeins í "svifflugur" og "vélflygur" sem hæfir titli CS-22 "Vottunarforskriftir sem innihalda lofthæfiskóða og viðurkennd hjálpargögn fyrir svifflugur og vélflygur".

**Viðbrögð sem tengjast endurnýjun liðs-66 leyfa:**

- (15) Bresku Svífsamtökin "British Gliding Association" lýstu áhyggjum í tengslum við kostnaðinn við endurnýjunarferli liðs-66 leyfa og lögðu til breytingu á ákvörðun 2007/018/R. Þessi samtök drógu einnig í efa þörfina á endurnýjun og lögðu til að í stað þeirra kæmu uppfærslukröfur.

Afstaða stofnunarinnar er sú að uppfærslukröfur séu þegar til staðar til nýtingar á vottunarréttindum. Að innleiða þær í leyfiskröfurnar myndi hafa í för með sér töluverða byrði á lögbær yfirvöld og handhafa leyfa vegna þess að leyfið yrði ógilt og það þyrfti að endurútgæfa.

Varðandi þörfina á endurnýjun var það metið sem hluti af verkefni 66.008 sem leiddi til ákvörðunar 2007/018/R. Þessi endurnýjun er framkvæmd á 5 ára fresti og ætti ekki að fela í sér mikinn kostnað þar sem þetta er hrein stjórnunarleg endurnýjun ætluð til að gæta þess að leyfið samsvari gögnum lögbærra yfirvalda og að engar aðgerðir séu yfirvofandi samkvæmt 66.B.500.

### **Viðbrögð sem tengjast notkun B3 og L leyfisins fyrir starfsfólk sem sinnir lofthæfisskoðunum:**

- (16) Evrópskir Framleiðendur Svifflugna (European Sailplane Manufacturers) óskuðu eftir að M.A.707 í lið-M yrði endurskoðað til að gera notkun B3 og L leyfanna mögulega fyrir starfsfólk sem sinnir lofthæfisskoðunum.

Stofnunin samþykkir tillöguna og mun breyta AMC M.A.707(a), atriði 4, samkvæmt þessu.

### **Viðbrögð sem leggja til sértækar leyfiskröfur fyrir léttar sportflugvélar (LSA):**

- (17) Finnsku Loftferðasamtökin (Finnish Aeronautical Association), Léttloftarasamtök Tékklands (Light Aircraft Association of the Czech Republic) og Flughönnun (Flightdesign) óskuðu eftir innleiðingu sérstakra leyfa fyrir léttar sportflugvélar (LSA) undir 600 kg vegna þess að þessir aðilar álíta að kröfur L leyfisins séu óhóflegar. Þeir færðu einnig rök fyrir því að dæmigerð námskrá fyrir fullt-L leyfi sem tekur til mismunandi viðfangsefna geti tekið um það bil 190 klukkustundir á meðan FAA kerfið sé aðeins 120 klukkustundir.

Afstaða stofnunarinnar er sú að markmið verkefnisins sem leiddi til þessa álits væri að búa til leyfiskerfi sem væri aðlagð að samfélagi almenns flugs. Þessu hefur verið náð fram með innleiðingu B3 leyfisins og L leyfisins. Ennfremur hefur L leyfinu verið skipt upp í takmarkað-L og fullt-L til að leyfa aðgang viðhaldsstarfsfólks með minni reynslu að atvinnugreininni um leið og nokkrum sanngjörnum stöðlum er náð.

Auk þessa leyfir hin evrópska skilgreining LSA, sem lögð hefur verið fram, margbreytilegri loftför en bandaríski mótaðili hennar. Þetta þýðir að það er ekki mögulegt að bera einvörðungu saman tímalengd L leyfisins og tímalengd FAA leyfisins.

Innleiðing sérstaks leyfis fyrir LSA myndi þýða aukna byrði fyrir landsyfirvöld og myndi einnig gera það erfiðara fyrir handhafa LSA leyfa að vinna á öðrum loftförum undir 1000 kg (þeir myndu þurfa að fá aðskilið L leyfi). Stofnunin finnur ekki réttlætingu fyrir þessari byrði þegar það er tekið með í reikninginn að við erum að tala um mögulegan tímasparnað sem nemur nokkrum klukkustundum í þjálfun.

**Viðbrögð sem tengjast viðhaldi íhluta:**

- (18) Háloftaþróttir Evrópu (Europe Air Sports) mælir með að ETSO fallhlífar séu undanþegnar lið-66 kröfunum og að nota eigi landsreglur í staðinn.

Stofnunin vill geta þess að þetta er nú þegar í gildi. Litið er á viðhald á ETSO fallhlífum sem "viðhald á íhlutum" og 66.A.200 vísar því sem slíkt til landsreglna.

- (19) CAA-Svíþjóð óskaði eftir skýringum á hvernig flokkunin væri á viðhaldstíma á strókdrifnum og rafdrifnum fullbúnum hreyflum sem uppsettir væru á svifflugum.

Afstaða stofnunarinnar er sú að litið er á það viðhald sem framkvæmt er á skilfleti fullbúna hreyfilsins, lendingar- og flæðikerfi, sem viðhald loftfars og má afhenda með L leyfinu (fjallað er um þetta í einingum L7.9 og L7.10 í viðbæti VII við lið-66). Hins vegar er litið á viðhald á fullbúna hreyflinum sjálfum sem "viðhald á íhlutum" og 66.A.200 vísar því sem slíkt til landsreglna.

**Viðbrögð frá CAA-Hollandi í tengslum við svör sem látin voru í té í CRD2008-03:**

- (20) CAA-Holland benti á að þeirri reynslu á loftförum sem eru starfrækt sem krafist er í 66.A.30 megi ná hjá hvaða viðhaldssamtökum sem er (til dæmis lið-145, undirlið-F, FAR-145) eða undir eftirliti óháðs vottunarstarfsfólks.

Stofnunin er sammála þessari ábendingu. AMC efni verður bætt við.

- (21) CAA-Holland óskaði eftir skýringum á því hvers vegna 80% lúkningartíðni hafi verið innleidd fyrir loftbelgi og loftskip í AMC 66.A.30(a)6 og 7.

Stofnunin hefur innleitt þessa 80% tíðni vegna þess að taflan sem tengist loftbelgjum og loftskipum sem er í viðbæti II við AMC í lið-66 hefur verið þróuð þannig að hún inniheldur færri atriði en hin sem gildir fyrir önnur loftför. Stofnunin telur þessi 80% mikilvæg svo hægt sé að tryggja að umsækjandinn öðlist viðeigandi reynslu.

- (22) CAA-Holland er ósammála afstöðu stofnunarinnar að innifela ekki tegundalista (viðbætir I við AMC í lið-66), leyfisgerð (B1, B3, L) sem eigi við hverja tegund sé tekið tillit til þyngdar loftfarsins.

Afstaða stofnunarinnar er sú að þetta sé ekki mögulegt þar sem sama gerð loftfars, sem búið er mismunandi valkostum viðskiptavinar, getur útheimt mismunandi gerð leyfis. Þyngd loftfarsins er sértæk hverri loftfarsskráningu. Þessa þyngd má finna í Flughandbókinni sem verður að vera um borð í loftfarinu.

- (23) CAA-Holland óskaði eftir því að krafist væri sama lágmarksaldurs fyrir vottunarstarfsfólk í lið-145 viðhaldssamtökum (er nú 21 ár) og í undirlið F viðhaldssamtökum (er nú 18 ár).

Stofnunin tekur fram að 21 árs aldurskröfur eiga aðeins við vottunarstarfsfólk í lið-145 samtökum vegna meiri margbreytileika samtakanna og tengds verklags. Hins vegar álitur stofnunin að sanngjarnt aldurstakmark fyrir undirlið F viðhaldssamtök sé 18 ár.



- (24) CAA-Holland benti á að svarið við athugasemd 22 í CRD2008-03 ætti að innihalda möguleikann á að afhenda "margbreytileg viðhaldsverkefni" ekki aðeins af undirlið F viðhaldssamtökum heldur einnig af lið-145 samtökum.

Stofnunin er sammála þessari ábendingu. Samt sem áður er engin þörf á að breyta reglunni eða AMC/GM efninu vegna þess að þetta er alveg ljóst í núverandi texta. Sú staðreynd að M.A.801(b) vísar aðeins í undirlið F viðhaldssamtök er tilkomin vegna þess að M.A.801 á ekki við loftför sem afhent eru undir lið-146 (sjá M.A.801(a)). Lið-145 viðhaldssamtök geta sannarlega afhent slík verkefni.

- (25) CAA-Holland lýstu þeirri skoðun að þar til nú hafi það gilt að ef viðfangsefnið / stigið var hið sama fyrir mismunandi undirflokka leyfa innan sérstakrar einingar viðbæti I við lið-66 þýddi það sömu kröfur svo auðvelt var að gefa einkunn fyrir. Þess vegna eru þeir í sumum einingum mótfallnir innleiðingu setningarinnar "*Í tilviki B3 flokksins ætti umfang þessarar einingar að endurspeglar tækni flugvéla sem tilheyra þeim flokki*".

Stofnunin er sammála þessari ábendingu.

Þess vegna hafa aðskildar einingar 7B, 9B, 11C og 17B verið búnar til fyrir B3 leyfið og núverandi einingar 7, 9 og 17 hafa verið endurnefndar 7A, 9A og 17A til að ganga úr skugga um að jafnvel þegar þjálfunarstig (stig 1, 2 eða 3) er það sama og fyrir B1.2 fyrir sum viðfangsefni, er þjálfunarinnihald ekki það sama. Staðreyndin er sú að þróa þarf innihald námskeiðsins fyrir B3 leyfið með það í huga að minni margbreytileika tækni og viðhaldsumhverfis er að finna í þessum flokki loftfara. Annars væri ómögulegt að ná þeirri styttingu á tímalengd þjálfunar sem óskað er (1000 klukkustundir).

- (26) CAA-Holland gerði þá athugasemd að tegundin "loftför úr viði" innifeli enn ekki samsetningu vængja úr viði og flugbols úr málmgrind.

Stofnunin hefur umorðað undireiningu L4.1 viðbæti VII við lið-66 til að gera það ljóst að þjálfunin nái til hvernar samsetningar viðar / málmgrindar og byggingarvirkja með dúk.

Stofnunin hefur einnig breytt atriði 66.A.1(d) svo það segi eftirfarandi:

*"Tegundirnar „flugskrokkur úr viði“, „loftför úr viði“ og „svifflugur úr viði“ ná einnig til samsetningar byggingarvirkja úr viði með málmgrind og dúk".*

- (27) CAA-Holland gerði þá athugasemd að þó að B3 leyfið innihéldi ekki neina A undirflokka, geti handhafi B3 leyfis vottað einföld vélræn verkefni á flugvélum án þrýstijöfnunar undir 2000 kg.

Stofnunin er sammála athugasemdinni og þetta er það sem atriði 4 í GM 66.A.20(a) útskýrði í CRD2008-03.

- (28) CAA-Holland lagði til að breyta titli liðs 66.A.45 svo hann vísi einnig í "B3 tegundartakmarkanir".

Stofnunin er að hluta til sammála tillögunni nema að hún getur ekki verið sértæk fyrir B3 leyfið (sjá CRD2007-07 með takmörkunum einnig fyrir B1.2 leyfið fyrir loftför sem tilheyra hóp 3). Titli 66.A.45 hefur verið breytt til samræmis.