



**Nuomonė Nr. 04/2009**

**Europos aviacijos saugos agentūra**

**2009 m. gruodžio 11 d.**

**dėl Komisijos reglamento, iš dalies keičiančio Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo**

**„Nesudėtingų orlaivių techninės priežiūros licencijos“**

## I. Bendroji informacija

1. Šios nuomonės paskirtis – pasiūlyti Komisijai iš dalies pakeisti Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2003<sup>1</sup>. Toliau nurodomos šio taisyklių kūrimo priežastys.
2. Nuomonė buvo priimta Europos aviacijos saugos agentūros (toliau - Agentūra) Valdančiosios tarybos<sup>2</sup> nustatyta tvarka, vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 216/2008<sup>3</sup> (toliau - Pagrindinis reglamentas) 19 straipsnio nuostatomis.

## II. Konsultacijos

3. Nors Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 III priede (66 dalis) jau nustatyta už išleidimą atsakingų darbuotojų licencijų išdavimo sistema, peržiūrint M dalį orlaiviams, nenaudojamiems komerciniam oro transporto vežimui (M.17 užduotis), ir baigus konsultacijas dėl A-NPA14/2006, daug suinteresuotųjų subjektų išreiškė susirūpinimą dėl to, kad dabartinė licencijavimo sistema nepritaikyta mažesnio sudėtingumo mažiems bendrosios aviacijos orlaiviams.
4. Siekdama išspręsti šį klausimą, Agentūra suformulavo taisyklių kūrimo užduotį 66.022 ir sukūrė atitinkamą darbo grupę, kurią sudarė nacionalinės valdžios institucijų ir lengvųjų bei labai lengvųjų orlaivių pramonės asociacijų atstovai. Tikslas buvo įvertinti padėtį, pateikti pasiūlymą ir parengti gaires, skirtas pareikšti nuomonę dėl 66 dalies pakeitimo ir (arba) priimti sprendimą keisti šios dalies priimtą patvirtinimo tvarką (angl. AMC) pagal ToR 66-022.
5. Rengdami projektą, grupės nariai daugiausiai dėmesio skyrė licencijoms, apimančioms orlaivio sklandmenį, variklį ir elektros sistemas, taip pat ribotas su aviacine elektronine įranga susijusias teises. Bendrosios aviacijos aplinkai pritaikytos B2 licenciją atitinkančios licencijos grupė nesvarstė, jai taisyklės bus rengiamos ateityje (66.027 užduotis).
6. 2008 m. kovo 28 d. Agentūra, remdamasi darbo grupės indėliu, savo svetainėje [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)) paskelbė dokumentą NPA 2008-03.
7. Iki nustatyto termino – 2008 m. birželio 28 d. – Agentūra gavo 177 komentarus iš 39 nacionalinių aviacijos institucijų, profesinių ir privačių organizacijų bei asmenų.
8. Šiems komentarams peržiūrėti Agentūra sudarė peržiūros grupę, susidedančią iš darbo grupės 66.02 narių ir Standartizavimo ir patvirtinimo (Agentūros) darbuotojų bei pramonės atstovo, kuris pateikė atskirą nuomonę dėl NPA 2008-03. Peržiūrėjusi komentarus, Agentūra 2009 m. rugsėjo 16 d. paskelbė CRD 2008-03, kuriame pateikiami atsiliepimai į kiekvieną komentarą,

---

<sup>1</sup> 2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 315, 2003 11 28, p. 1). Reglamentas su paskutiniaisiais pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 1056/2008 (OL L 283, 28.10.08, p. 18).

<sup>2</sup> Valdančiosios tarybos sprendimas dėl Agentūros taikomos nuomonių, sertifikavimo reikalavimų ir rekomendacinės medžiagos skelbimo tvarkos. 2007 06 11 EASA MB 2007 08 („Taisyklių kūrimo procedūra“.)

<sup>3</sup> 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinančio Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008.3.19, p. 1)

siūlomas normos ir priimtinos patvirtinimo tvarkos (angl. AMC) ir gairių medžiagos (angl. GM) tekstas.

9. Šiuo atžvilgiu svarbu pažymėti, kad peržiūros grupė taip pat atsižvelgė į komentarus, gautus konsultuojantis dėl NPA 2007-07, ypač į susijusius su tema „Tipų ir grupių kategorijos“.
10. Paskelbusi CRD 2008-03, 2009 m. spalio 29 d. Agentūra Kelne suorganizavo seminarą, siekdama paaiškinti dokumento turinį ir padėti suinteresuotiesiems asmenims suprasti pasiūlymą anksčiau nei bus pateikti atsiliepimai.
11. Surengusi išorės konsultaciją dėl CRD 2008-03, pasibaigusią 2009 m. lapkričio 16 d., Agentūra gavo atsiliepimus iš:
  - 5 kompetentingų institucijų: Austrijos *AustroControl*, Nyderlandų civilinės aviacijos administracijos (CAA), Jungtinės Karalystės civilinės aviacijos administracijos (CAA) ir Prancūzijos civilinės aviacijos generalinio direktorato (DGAC)
  - 11 organizacijų ir asociacijų: Britanijos sklandymo asociacijos, Europos sklandymo sąjungos, Danijos skriejimo asociacijos (DSvU), *Europe Air Sports*, *Deutsche Aeroclub*, Europos sklandytuvų gamintojų, Suomijos aviacijos asociacijos, Čekijos Respublikos lengvųjų orlaivių asociacijos, *Flightdesign*, *Royal Danish Aeroclub* ir Olandijos sklandymo asociacijos.
  - 1 individualaus asmens.

Šie atsiliepimai išsamiai išnagrinėti priede.

### III. Agentūros nuomonės turinys

12. Šioje nuomonėje kaip galima geriau atsižvelgiama į daugelio dalyvavusių konsultacijoje ir pateikusių atsiliepimus apie CRD suinteresuotųjų asmenų patarimus.
13. Atsižvelgiant į EASA taisyklių hierarchiją, šioje nuomonėje yra nagrinėjami tik Agentūros siūlomi taikomų Komisijos reglamentų (145 dalies, 66 dalies ir 147 dalies) pakeitimai; atitinkamą priimtina patvirtinimo tvarką (AMC) ir gairių medžiagą (GM), kurios išsamiai aprašytos CRD, Agentūra gali paskelbti ir paskelbs tik tada, kai Komisija priims pirmiau minėtus reglamentas. Vis dėlto svarbu suprasti, kad šioje nuomonėje pateikiamos priemonės, kaip susitarimo dalis, turi būti nagrinėjamos kartu su minėtomis AMC ir GM.

#### a) B3 licencija

14. Pirmiausia Agentūra pasiūlė naują B3 licenciją, panašią į B1.2, tačiau su supaprastintais reikalavimais, pritaikytais mažesnio sudėtingumo lengviems bendrosios aviacijos orlaiviams su stūmokliniais varikliais.
15. Ši Agentūros siūloma B3 licencija taikoma „nehermetizuotiems orlaiviams su stūmokliniais varikliais, kurių DKM yra 2 000 kg ir mažesnė“. Nors dokumente NPA 2008-03 iš pradžių ši licencija buvo taip pat taikoma sklandytuvams ir motoriniams sklandytuvams, Agentūra nusprendė išbraukti juos dėl šių priežasčių:
  - Sklandytuvus ir motorinius sklandytuvus jau apima L licencija.

- Tikslas - kad į B1.2 licenciją, kuri neapima sklandytuvų ir motorinių sklandytuvų, būtų automatiškai įtraukta B3 licencija. Tai įmanoma tik tuo atveju, jei į B3 licenciją nebus įtraukti sklandytuvai ir motoriniai sklandytuvai.

Vis dėlto, remdamasi konsultacijos dėl CRD 2008-03 metu gautais atsiliepimais, Agentūra pasiūlė leisti B1.2 ir B3 licencijų turėtojams, netaikant papildomų reikalavimų, įgyti visą L licenciją su kategorijomis „mediniai orlaiviai“, „mišrios konstrukcijos orlaiviai“ ir „metaliniai orlaiviai“, kol į B1.2 / B3 licencijas nebus įrašytas apribojimas atitinkamai konstrukcinei medžiagai (remtis pataisytos 66.A.25 dalies d pastraipa, 66.A.30 dalies a pastraipos 8 punktu ir 66 dalies IV priedėliu). Tai leis dabartinių B1.2 ir B3 licencijų turėtojams išduoti išleidimo eksploatuoti sklandytuvus ir motorinius sklandytuvus pažymėjimus.

16. Šios licencijos teisės apima orlaivio konstrukciją, variklį, mechaninę ir elektros sistemas bei ribotą elektroninę įrangą ir yra panašios į B1.2 licencijos teises, išskyrus apimamą orlaivio kvalifikaciją ir tai, kad į B3 licenciją neįtraukta jokia A pakategorė.
17. B3 licencijai taikomi pagrindinių žinių ir egzaminų reikalavimai įtraukti į 66 dalies I ir II priedėlius. Egzaminų atveju užtikrinta, kad kiekvienam moduliui skirtų klausimų skaičius visada būtų skaičiaus 4 kartotinis, taip siekiant atitikti 75 % – mažiausio reikalaujamo balų skaičiaus – kriterijus.
18. Tais atvejais, kai pagal 147 dalį patvirtinta organizacija rengia B3 pagrindinių žinių kursą, jo trukmė bus 1000 valandų, kaip nurodyta 147 dalies I priedėlyje. Ši trukmė sudaro pusę 2 000 B1.2 kurso valandų, ir tai grindžiama šiomis prielaidomis:
  - įvairių dalykų mokymo lygis, palyginti su B1.2, buvo sumažintas dėl mažesnio apimamų orlaivių sudėtingumo.
  - B3 licencijai sukurti atskiri 7B, 9B, 11C ir 17B moduliai, o dabartiniai 7, 9 ir 17 moduliai pervardyti 7A, 9A ir 17A. Tai buvo padaryta siekiant užtikrinti, kad net tuo atveju, jei kai kurių dalykų mokymo lygiai (1, 2 ar 3) yra tokie pat kaip B1.2, tai nereiškia, kad mokymo turinys yra tas pats. Iš tikrųjų B3 licencijos kurso turinys turi būti parengtas atsižvelgiant į mažesnę šios orlaivių kategorijos technologijų ir techninės priežiūros sudėtingumą.
19. Atskirų B3 licencijos modulių sukūrimas reiškia, kad 7B, 9B, 11C ir 17B moduliai negali būti automatiškai priskirti kaip lygiaverčiai atitinkamiems 7A, 9A, 11A, 11B ir 17A moduliams, kai B3 licencija praplečiama kitoms kategorijoms / pakategorėms, net jei mokymo lygis yra tas pats. Tai pagrindinio užduoties tikslo sukurti licenciją su žymiai mažesniais mokymo reikalavimais nei taikomi B1.2 licencijai išdava.
20. Pagrindinė reikalaujama patirtis (66.A.30) išliko tokia pati kaip taikoma B1.2 licencijai ir yra 1-3 metai, priklausomai nuo pareiškėjo įgyto ankstesnio techninio parengimo.
21. 66 dalies IV priedėlis buvo pakeistas siekiant įtraukti papildomos patirties laikotarpį, kurio reikia norint B3 licenciją praplėsti kitoms kategorijoms / pakategorėms arba dabartines kategorijas / pakategores praplėsti B3 licencijai.
22. Norint naudotis pažymėjimo suteikta teise, į B3 licenciją turi būti įrašyta kategorija „nehermetiški orlaiviai su stūmokliniu varikliu, kurių DKM yra 2 000 kg arba mažesnė“. Ši kategorija įrašoma įrodžius atitinkamą patirtį, ir tai bus paaiškinta atitinkamoje AMC medžiagoje:
  - 50 % užduočių iš šiai kategorijai taikomo AMC II priedėlio.
  - Prižiūri įgaliotieji už išleidimą atsakingi darbuotojai.

23. Tačiau, jei asmuo negali įrodyti atitinkamos patirties, šiai kategorijai bus taikomi toliau nurodyti apribojimai:

- medinės konstrukcijos orlaiviai
- audiniu aptrauktų metalinių vamzdelių konstrukcijos orlaiviai,
- metalinės konstrukcijos orlaiviai,
- mišrios konstrukcijos orlaiviai.

Šiuo atžvilgiu reikia priminti, kad dokumente NPA 2008-03 buvo daugiau apribojimų, taip pat įskaitant apribojimus, taikomus:

- įtraukiamajai (pakeliamajai) važiuko,le,le,
- keičiamojo žingsnio oro sraigtui,
- turbokompresoriniam varikliui,
- elektriniam ir (arba) reaktyviniam varikliui (motorinių sklandytuvų),
- FADEC (skaitmeninei variklio valdymo sistemai).

Tačiau šie papildomi apribojimai, derinant su peržiūros grupe, iš galutinio pasiūlymo buvo pašalinti atitinkamai pagal NPA 2007-07, kuriame panašūs apribojimai buvo nustatyti 2 ir 3 grupių orlaiviams (66.009 užduotis).

Su šiomis sistemomis susijusių apribojimų panaikinimo priežastys:

- tai galėtų sukelti ginčus, kodėl buvo pasirinktos šios sistemos, o ne kitos.
- Apribojimų patvirtinimo ir panaikinimo sistema gali tapti sunkia našta kompetentingoms institucijoms ir licencijų turėtojams.
- Nepaisant to, licencijos turėtojas vis tiek privalo būti įgijęs reikalaujamas pagrindines žinias ir patirtį.

Be to, kaip kompensacinė priemonė, į pagal CRD 2007-07 suformuotą nuomonę, į 66.A.20 dalies b pastraipą, bus įvesta nuostata ir papildoma AMC medžiaga, siekiant gerai išaiškinti, kad už išleidimą atsakingi darbuotojai negali naudotis suteiktomis teisėmis, nebent jie turi kompetencijos konkrečiam orlaiviui. Tai sustiprina dabartinę techninės priežiūros organizacijos arba nepriklausomų už išleidimą atsakingų darbuotojų atsakomybę užtikrinti, kad ši kompetencija būtų įgyjama pirmiau nei išleidžiamas orlaivis.

24. Į licenciją įrašyti apribojimai:

- reiškia pažymėjimo suteiktų teisių „išimtis“,
- taikomi visam orlaiviui. Negalima atlikti jokių orlaivio techninės priežiūros darbų, išskyrus piloto / savininko techninės priežiūros užduotis.
- Gali būti panaikinami:
  1. įrodžius atitinkamą patirtį (papildomai bus paaiškinta AMC), arba
  2. kompetentingai institucijai atlikus praktinį egzaminą.

Atitinkamai buvo pataisyta 66.B.115 dalis, siekiant įtraukti kompetentingai institucijai keliamus reikalavimus dėl apribojimų (išskyrus susijusius su 66.A.70 dalyje nurodytu nacionalinės kvalifikacijos kėlimu ) panaikinimo.

25. 66 dalies V priedėlio 19 forma (paraiška) ir 26 forma (licencijos pavyzdys) buvo pakeistos, siekiant atspindėti naujų licencijų kategorijas (B3 ir L licencijų). 26 forma buvo perskirta į 26A formą (visos licencijos, išskyrus L) ir 26B formą (L licencija).

26. 147 dalies II priedėlis buvo iš dalies pakeistas, siekiant įtraukti pagrindinius naujų licencijų kategorijų kursus (B3 ir L licencijų).

**b) L licencija**

27. Kitas Agentūros atliktas veiksmas yra pasiūlyta nauja L licencija su labai supaprastintais reikalavimais ir taikoma sklandytuvams, motoriniams sklandytuvams, oro balionams ir daugeliui dirižablių. Šiuo veiksniu bus standartizuota sklandytuvų, motorinių sklandytuvų, oro balionų ir dirižablių, kuriems šiuo metu taikomos nacionalinės taisyklės, licencijavimo sistema, siekianti vienodo saugos lygio ir gerinanti bendrąją rinką. Šias licencijas turintys asmenys galės dirbti nepriklausomais už išleidimą atsakingais darbuotojais arba kurioje nors patvirtintoje techninės priežiūros organizacijoje ir galės išduoti pažymėjimą bet kurioje valstybėje narėje registruotam orlaiviu. Be to, L licencija taip pat bus taikoma orlaiviams, kurių DKM mažesnė nei 1 000 kg.
28. Parinkdama orlaivius, kuriems bus taikoma L licencija, Agentūra turėjo tikslą:
- pasinaudoti NPA 2008-07 (MDM.032 užduotis), pagal kurį šiuo metu nustatomas ELA1 ir ELA2 sertifikavimo procesas, apibrėžtomis orlaivių kategorijomis.
  - Įtraukti visus orlaivius, kuriems taikomas ELA1 procesas, taip pat visus orlaivius, kuriems taikomas ELA2 procesas, išskyrus 1 000–2 000 kg DKM masės orlaivius ir labai lengvus sukasparnius, kurie neįtraukti, nes yra per daug sudėtingi L licencijai parengtam supaprastintam mokymo planui.
- Tai reiškia, kad L licencija taip pat neapims į ELA2 procesą neįtrauktų pilotuojamų dujomis pildomų dirižablių.
29. Nepaisant to, Agentūra pažymi, kad į ELA1 proceso NPA 2008-07 įtrauktas 1 000 kg apribojimas tikriausiai bus pakeistas iki 1 200 kg, kai bus peržiūrėti gauti šio NPA komentarai. Tuo atveju Agentūra, vadovaudamasi būsimu CRD 2008-07, paskelbs nuomonę, kurioje pateiks tuos pačius L licencijos apribojimų pakeitimus.
30. Siūloma L licencija skiriama į du lygius: ribotąją L licenciją ir tikrąją L licenciją. Jos skiriasi tuo, kad ribotoji L licencija nesuteikia teisės išduoti išleidimo eksploatuoti pažymėjimo, jei tikrinimų intervalas dažnesnis nei 100 valandų ar metinis, arba atlikus esminį remontą ir esminius pakeitimus. Šis pakeitimas padarytas gavus atsiliepimus dėl CRD 2008-03.
31. Į kiekvieną licencijų lygį galima įtraukti įvairias kategorijas, kurias paraiškos teikėjas gali pasirinkti priklausomai nuo srities, kurioje jis norėtų naudotis pažymėjimo suteikta teise. Šios kategorijos išvardytos 66.A.1 dalies d pastraipoje.
32. Panašiai kaip dėl B3 licencijos, dokumente NPA 2008-03 aptarti toliau nurodyti į L licenciją įtraukti apribojimai, jei pareiškėjas negali įrodyti atitinkamos patirties:
- įtraukiamajai (pakeliamajai) važiuoklei,
  - keičiamojo žingsnio oro sraigtui,
  - turbokompresoriniam varikliui,
  - elektriniam ir (arba) reaktyviniam varikliui (motorinių sklandytuvų),
  - FADEC (skaitmeninei variklio valdymo sistemai).

Tačiau šie apribojimai, derinant su peržiūros grupe, iš galutinio pasiūlymo, to paties kaip B3 licencijai, buvo pašalinti atitinkamai pagal NPA 2007-07, kuriame panašūs apribojimai buvo nustatyti 2 ir 3 grupių orlaiviams (66.009 užduotis).

Su šiomis sistemomis susijusių apribojimų panaikinimo priežastys:

- tai galėtų sukelti ginčus, kodėl buvo pasirinktos šios sistemos, o ne kitos.
- Apribojimų patvirtinimo ir panaikinimo sistema gali tapti sunkia našta kompetentingoms institucijoms ir licencijų turėtojams.
- Nepaisant to, licencijos turėtojas vis tiek privalo būti įgijęs reikalaujamas pagrindines žinias ir patirtį.

Be to, kaip kompensacinė priemonė, į pagal CRD 2007-07 suformuotą nuomonę, į 66.A.20 dalies b pastraipą, bus įvesta nuostata ir papildoma AMC medžiaga, siekiant gerai išaiškinti, kad už išleidimą atsakingi darbuotojai negali naudotis suteiktomis teisėmis, nebent jie turi kompetencijos konkrečiam orlaiviui. Tai sustiprina dabartinę techninės priežiūros organizacijos arba nepriklausomų už išleidimą atsakingų darbuotojų atsakomybę užtikrinti, kad ši kompetencija būtų įgyjama pirmiau nei išleidžiamas orlaivis.

Akivaizdu, kad B3 licencijoje nustatyti su konstrukcinėmis medžiagomis (mediena, audiniu aptrauktai metaliniai vamzdeliais, mišriomis medžiagomis, metalu) susiję apribojimai netaikomi L licencijai, kadangi šias medžiagas jau riboja į L licenciją įrašytos kategorijos.

Todėl Agentūros siūlomoje L licencijoje nėra jokių apribojimų.

33. Kalbant apie L licencijos suteikiamas teises, jos apima orlaivio konstrukciją, variklį, mechaninę ir elektros sistemas bei ribotą aviacinę elektroninę įrangą. Ši L licencija negali būti praplėsta jokiai kitai kategorijai / pakategorei dėl labai supaprastintų reikalavimų kvalifikacijai. Tačiau tai neužkerta kelio kompetentingai institucijai pagal 66.A.25 dalies e pastraipą suteikti papildomus egzaminų balus, jei gali būti įrodoma lygiavertė kvalifikacija.

34. Aptariant mokymo ir egzaminų reikalavimus, juos galima apibendrinti taip:

- mokymas pagal naują 66 dalies VII priedėlyje pateiktą mokymo planą. Mokomieji dalykai priklausys nuo licencijos lygio (ribotoji ar tikroji) ir nuo pareiškėjo siekiamos kategorijos, išklausančiam ribotajai L licencijai skirtą atskiros kategorijos kursą, kurį būtų galima užbaigti per 2–3 savaites. Mokymą gali pakeisti papildoma patirtis.
- Egzaminas pagal 66 dalies naują – VIII – priedėlį. Šio egzamino patirtimi pakeisti negalima.

35. Be to, reikalaujama patirtis buvo nustatyta 66.A.30 dalies a pastraipos 6 ir 7 punktuose, ir ją galima apibendrinti taip:

- Ribotajai L licencijai:
  1. šeši mėnesiai pareiškėjams, įgijusiems parengimą pagal VII priedėlį ir išlaikiusiems VIII priedėlyje nurodytą egzaminą.
  2. Vieneri metai pareiškėjams, išlaikiusiems VIII priedėlyje nurodytą egzaminą, tačiau nedalyvavusiems mokyme.
- Tikrajai L licencijai: vieneri metai naudojimosi ribotosios L licencijos suteiktomis teisėmis.

### **c) Perkvalifikavimo ir pereinamojo laikotarpio nuostatos**

36. Nors NPA 2008-03 aiškinamajame rašte teigiama, kad nacionalinių kvalifikacijų pakeitimo į naujas B3 ir L licencijas procesas nenumatytas, daugybė konsultacijų dėl NPA metu gautų komentarų, prieštaraujančių tokiam požiūriui ir atitinkamai pagrindžiančių šio pakeitimo būtinumą, paskatino Agentūrą jį leisti. Šis pakeitimas gali būti atliekamas laikantis 66.A.70 dalyje nustatytos tvarkos.

37. Atlikus pakeitimą, už išleidimą atsakingi darbuotojai galės turėti B3 arba L licenciją, išduotą remiantis jiems suteiktomis teisėmis, kurias jie turėjo prieš įsigaliojant naujam reglamentui.
38. Be to, ir siekiant toliau lengvinti perėjimą prie naujos orlaiviams skirtos sistemos, kai dabartinė taisyklė leidžia naudotis nacionalinėmis kvalifikacijomis (išskyrus lėktuvus ir sraigtasparnius), į Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnį buvo įtraukta nauja – 8 – dalis, kurios nuostatos leidžia L licencijai ir nacionalinėms kvalifikacijoms kartu egzistuoti 3 metus nuo naujo Reglamento įsigaliojimo dienos. Praėjus šiam laikotarpiui, bus pripažįstama tik L licencija (ją galima įgyti atlikus pakeitimą arba įvykdant naujus šios licencijos išdavimui taikomus reikalavimus).
39. Agentūra pabrėžia, kad NPA 2008-03 apsvarstytas 5 metų pereinamasis laikotarpis, kadangi pakeitimo procesas nebuvo numatytas. Todėl visų L licencijos prašančių asmenų kvalifikacija turėtų visiškai atitikti naujus reikalavimus (mokymo / egzaminų / patirties), o 5 metai buvo laikomi pagrįstu laikotarpiu. Tačiau šiame galutiniame pasiūlyme, kaip pirmiau paaiškinta, įvestas dabartinės nacionalinės kvalifikacijos pakeitimas, o tai reiškia, kad visiems šiems asmenims nereikės dalyvauti mokymo / egzaminų / patirties procese. Todėl pereinamasis laikotarpis buvo sutrumpintas iki 3 metų, ir jį Agentūra laiko pakankamu kompetentingoms institucijoms įgyvendinti naują licencijavimo sistemą.
40. Galiausiai svarbu pažymėti, kad vis dar yra atvejų, kai orlaivių, išskyrus lėktuvus ir sraigtasparnius, L licencija neapima. Tai yra:
- dirižabliai, kurių L licencija neapima dėl jų sudėtingumo.
  - Darbas su orlaivių, išskyrus lėktuvus ir sraigtasparnius, elektronine įranga.
- Tai reiškia, kad šiems atvejams toliau bus taikomi atitinkami valstybių narių reikalavimai (66.A.100)
- Vis dėlto, konkrečiu darbo su elektroninės įrangos sistemomis atveju, šis klausimas, kaip paaiškinta anksčiau, bus sprendžiamas kuriant taisykles ateityje (66.027 užduotis).

#### **IV. Reglamento poveikio vertinimas**

41. Visas reglamento poveikio įvertinimas pateiktas NPA 2008-03.

2009 m. gruodžio 11 d., Kelnas

P. GOUDOU  
Vykdomas direktorius



**PRIEDAS. Atsiliepimai dėl CRD 2008-03****Atsiliepimai, susiję su už išleidimą atsakingu darbuotojų kvalifikacijos keitimo procesu bendrosios aviacijos srityje**

- 1) Europos sklandytuvų gamintojai, Europos sklandymo sąjunga, Britanijos sklandymo asociacija, *Europe Air Sports*, Danijos skriejimo asociacija, *Royal Danish Aeroclub* ir vienas individualus asmuo išreiškė susirūpinimą, kaip įvairios nacionalinės institucijos taikys 66.A.70 dalies perkvalifikavimo nuostatas, ir paprašė Agentūros, kad reglamentas užtikrintų, jog dabartinės nacionalinės techninės priežiūros darbuotojo kvalifikacijos suteikiamos teisės būtų visiškai perkeltos į atitinkamas 66 dalyje nurodytas licencijas.

Šiuo atžvilgiu Agentūra pabrėžia, kad su 66.A.70 dalimi susijusi nacionalinių ir 66 dalies kvalifikacijų standartų palyginimo politika nepasikeitė ir bus toliau taikoma.

Tuo pat metu Agentūra išreiškia nuomonę, kad, be šios politikos, bendrosios aviacijos srityje (komerciniam vežimui oro transportu nenaudojami orlaiviai, išskyrus didelius) proporcinga taikyti konkretų EASA bendrosios aviacijos politika pagrįstą kvalifikacijos keitimo metodą, priklausantį nuo griežtesnių apribojimų įvedimo.

Licencijos turėtojui šis metodas leistų toliau atlikti tuos pačius techninės priežiūros darbus, kuriuos jis turėjo teisę atlikti pagal nacionalinę sistemą.

Išdavus pakeistoje 66 dalyje nustatytą licenciją, ji turės visiškai atitikti 66 dalies reikalavimus. Todėl, jei turėtojas norės praplėsti pakeistoje 66 dalyje nustatytos licencijos taikymo sritį, kad galėtų išduoti pažymėjimus kitiems techninės priežiūros darbams, turės visiškai atitikti 66 dalies reikalavimus, o tai reiškia, kad visi ankstesnės nacionalinės sertifikavimo kvalifikacijos ir 66 dalies skirtumai turės būti panaikinti.

Pakeitimo rezultatai ir kokius apribojimus įtraukti į 66 dalyje nurodytą licenciją, nustatyti gali tik kiekviena valstybė narė, nes valstybių narių nacionalinių licencijų išdavimo sistemos skiriasi. Šis nustatymas turi būti atliekamas kiekvienu atveju atskirai ir remiantis saugumo sumetimais. Norint to pasiekti, nagrinėti reikia ne tik konkrečias užduotis, kurias pareiškėjas turėjo teisę atlikti pagal nacionalinę sistemą, bet ir „aplinką“, kurioje šios užduotys buvo atliekamos, būtent, organizacijos, kurioje pareiškėjas vykdė užduotis, valdymo sistemą ir procedūras.

Šių veiksmų nagrinėjimas galėtų lemti kitus apribojimus, išskyrus konkrečiai susijusius su orlaivio sistemomis ar konstrukcijoms, pavyzdžiui:

- Galioja tik organizacijoje XXXX.
- Galioja tik *Cessna* orlaiviui su vienu stūmokliniu varikliu.
- Galioja tik *Cessna* 172.
- Galioja tik *Cessna* 172, registracija XXXX.

Svarbu pažymėti, kad:

- visada turi būti įtrauktas apribojimas „galioja orlaiviams, nenaudojamiems komerciniam vežimui oro transportu“.
- Nepriklausomai nuo kitų apribojimų, ši licencija negalioja dideliems orlaiviams.

Agentūra parengs AMC/GM medžiagą, kad paaiškintų šį specifinį požiūrį bendrosios aviacijos srityje.

- 2) *Deutsche Aeroclub* pareiškė, kad pagal Vokietijos sistemą institucijos *Deutsche Aeroclub* išduotą techninės priežiūros licenciją turintys darbuotojai atlikę darbą pasirašo ir išleidžia orlaivį į skrydį. Tačiau jie paminėjo, kad ši techninė priežiūra nėra tikrinama ir formaliai atliekama (*Prüfer Klasse 3*) iki kasmetinės tinkamumo skraidyti patikros. Todėl jie paprašė į 66.A.70 dalį įtraukti pakeitimą, nes bijo, kad pagal dabartinį tekstą jų kompetentingos institucijos nepakeis šių licencijų turėtojų kvalifikacijos.

Agentūros nuomonė tokia, kad, jei šių licencijų turėtojų kvalifikacijos teisiškai pakanka patvirtinti, kad techninės priežiūros darbai vykdomi tinkamai, todėl visi orlaiviai gali skraidyti, tai ši kvalifikacija laikoma „patvirtinta techninės priežiūros darbuotojo kvalifikacija“ ir jai taikomas 66.A.70 dalyje nustatytas pakeitimo procesas. Tai nepriklauso nuo to, ar licencijos turėtojas iš tikro išleisdavo orlaivius skristi, ir neatsižvelgiant į tai, ar *Prüfer Klasse 3* vėliau reikėjo pasirašyti tinkamumo skraidyti patikros dokumentus.

Reglamente EB 2042/2003 techninės priežiūros ir tinkamumo skraidyti patikros procesai visiškai atskirti. Už išleidimą atsakingi darbuotojai atlieka tik techninę priežiūrą. Todėl 66.A.70 dalyje apibrėžta „patvirtinta techninės priežiūros darbuotojo kvalifikacija“ visiškai nepriklauso nuo tinkamumo skraidyti patikros proceso.

- 3) Prancūzijos Civilinės aviacijos generalinis direktoratas (DGAC) paprašė paaiškinti, kokia bus keitimo proceso ataskaitinė diena, turėdamas omenyje 66.A.70 dalies pastraipą, kurioje sakoma: „Asmeniui, turinčiam patvirtintą techninės priežiūros darbuotojo kvalifikaciją, galiojusią valstybėje narėje iki šios dalies įsigaliojimo dienos...“.

Agentūra pridės AMC / GM medžiagą, kad paaiškintų, jog „įsigaliojimo diena“ yra:

- B3 licencijai – šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo diena.
- Sklandytuvams, motoriniams sklandytuvams, balionams ir dirižabliams, kuriems taikoma L licencija pagal 66.A.1 dalies d pastraipą, – 3 metai nuo šio iš dalies keičiančio reglamento įsigaliojimo dienos (žr. 7 straipsnio 8 dalį). Lengvesniems nei 1 000 kg orlaiviams, kurie taip pat yra įtraukti į L licenciją, taikoma data bus ta pati, kaip pirmiau nurodyta B3 licencijai.

- 4) Daug atsiliepimų parodė, kad pakeitimo procesas suprantamas neteisingai.

Šiuo atžvilgiu Agentūra norėtų paaiškinti taip:

- L licencijai taikomas pakeitimas nėra susijęs su 7 straipsnio 8 dalyje nustatytu 3 metų pereinamuoju laikotarpiu. Keičiant turima nacionalinė kvalifikacija perkeliama į 66 dalyje nustatytą licenciją, kuri nuo to laiko gali būti naudojama ir neturi galiojimo termino, išskyrus standartinį 5 metų atnaujinimo procesą. 3 metų pereinamasis laikotarpis apibrėžia laikotarpį, kai nacionalinė kvalifikacija vis dar gali būti naudojama.
- Pakeitimus visada atlieka kompetentingos institucijos.
- Kompetentingoms institucijoms pakeitimai nėra savanoriškas procesas. Tai privalomas procesas, kurį reikia atlikti valstybėje narėje galiojančią patvirtintą techninės priežiūros darbuotojo kvalifikaciją turinčio asmens prašymu.

- Norint atlikti nacionalinės kvalifikacijos pakeitimą, egzaminu laikyti nereikia. Egzaminus laikyti reikia tik norint panaikinti galimus keitimo metu įvestus apribojimus. Tai licencijos turėtojo pasirinkimas.

### **Atsiliepimai dėl 7 straipsnio 8 dalyje įvesto 3 metų pereinamojo laikotarpio**

- 5) Europos sklandytuvų gamintojai išreiškė nuomonę, kad 3 metų pereinamasis laikotarpis per trumpas.

Agentūra pabrėžia, kad NPA 2008-03 apsvaistytas 5 metų pereinamasis laikotarpis, kadangi pakeitimo procesas nebuvo numatytas. Todėl visų L licencijos prašančių asmenų kvalifikacija turėtų visiškai atitikti naujus reikalavimus (mokymo / egzaminų / patirties). Tačiau šiame galutiniame pasiūlyme įvestas nacionalinės kvalifikacijos pakeitimas, o tai reiškia, kad visiems šiems asmenims nereikės dalyvauti mokymo / egzaminų / patirties procese. Todėl pereinamasis laikotarpis buvo sutrumpintas iki 3 metų, ir jį Agentūra laiko pakankamu kompetentingoms institucijoms įgyvendinti naują licencijavimo sistemą.

### **Atsiliepimai dėl B3 licencija suteikiamų teisių**

- 6) Europos sklandytuvų gamintojai paprašė, kad į B3 licenciją būtų įtrauktos sklandytuvus ir motorinius sklandytuvus apimančios teisės arba, kaip alternatyva, labai nesudėtingas būdas B3 licencijos turėtojui įgyti L licenciją.

Šių teisių įtraukimui į B3 licenciją Agentūra nepritaria dėl šių priežasčių:

- Į B1.2 licenciją nebus galima automatiškai įtraukti B3 licencijos, nebent į B1.2 licenciją taip pat būtų įtrauktos sklandytuvus ir motorinius sklandytuvus apimančios teisės. Tačiau tai taip pat turėtų poveikį B1.2 licencijos apibrėžimui, nes ji būtų taikoma ne tik lėktuvams (sklandytuvams nėra lėktuvams).
- Gali susidaryti įspūdis, kad dirbant su sklandytuvais įgytos patirties užtektų gauti į B3 licenciją įtrauktą kategoriją „Nehermetizuoti orlaiviai su stūmokliniais varikliais, kurių DKM yra 2 000 kg ir mažesnė“ (apibūdinta 66.A.45 dalies i pastraipoje) arba B1.2 licencijos 3 grupės kategoriją.

Vis dėlto, Agentūra pritaria, kad teisę sertifikuoti sklandytuvus ir motorinius sklandytuvus turinčių asmenų skaičius didėtų, todėl ji pasiūlė leisti B1.2 ir B3 licencijų turėtojams, netaikant papildomų reikalavimų, įgyti visą L licenciją su kategorijomis „mediniai orlaiviai“, „mišrios konstrukcijos orlaiviai“ ir „metaliniai orlaiviai“, kol į B1.2 / B3 licencijas nebus įrašytas apribojimas atitinkamai konstrukcinei medžiagai (remtis pataisytos 66.A.25 dalies d pastraipa, 66.A.30 dalies a pastraipos 8 punktu ir 66 dalies IV priedėliu). Tai leis B1.2 ir B3 licencijų turėtojams išduoti išleidimo eksploatuoti sklandytuvus ir motorinius sklandytuvus pažymėjimus.

Agentūra išleis AMC / GM, kad paaiškintų, kad jei B1.2 / B3 licencijos turėtojas nori įgyti L licenciją su kategorija „mediniai orlaiviai“, sakins „kol į B1.2 / B3 licencijas nebus įrašytas apribojimas atitinkamai konstrukcinei medžiagai“ reiškia, kad joje taip pat nėra apribojimo „mediniai orlaiviai“ arba apribojimo „metaliniai vamzdelių ir audeklo orlaiviai“.

**Atsiliepimai dėl į B3 licencija įrašytų apribojimų**

- 7) Jungtinės Karalystės civilinės aviacijos administracija ir Austrijos *AustroControl* pareiškė pastabą, kad L licencijoje kategorija „mediniai orlaiviai“ apima audeklu aptrauktus metalinius vamzdelius. Tačiau B3 ir B1.2 licencijose yra atskiri apribojimai „mediniams orlaiviams“ ir „metalinių vamzdelių ir audeklo orlaiviams“.

Agentūra pažymi, kad tai – skirtingi dalykai:

- L licencijoje kalbama apie kategorijas, o ne apribojimus. Visi licencijos, kurioje yra kategorija „mediniai orlaiviai“, turėtojai turi būti įgiję L4 modulio, kuris apima medinės konstrukcijos derinį su metaliniais vamzdeliais ir audeklu, parengimą.
- B3 ir B1.2 licencijų atveju kalbama apie apribojimus, kuriuos gali panaikinti reikiama patirtis. Agentūra mano, kad geriau šiuos apribojimus taikyti atskirai, kad būtų galima panaikinti vieną arba kitą, jei asmuo neturi patirties su viena iš konstrukcijų.

- 8) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija ir Švedijos civilinės aviacijos administracija paprašė paaiškinti, ką reiškia sąvoka „apribojimas“, tai yra, ar tai reiškia veiklą, kuriai galima išduoti pažymėjimą, ar veiklą, kuriai pažymėjimo išduoti negalima.

Agentūra sutinka, kad reglamente yra kai kurių prieštaravimų. Pavyzdžiui:

- 66.B.305 dalyje minimi „reikiami egzaminai, kad pakeitimas į techninės priežiūros licenciją būtų atliktas be apribojimų“, o tai reiškia, kad ribojimai skiriami užduotims, kurioms pažymėjimų išduoti negalima.
- 66 dalyje nustatytos licencijos 15 punkte (66 dalies V priedėlis) sakoma, kad „Jeigu apribojimų nėra, puslapyje „APRIBOJIMAI“ padaromas įrašas „Apribojimų nėra“. Ir vėl, tai reiškia, kad apribojimai skiriami užduotims, kurioms pažymėjimų išduoti negalima.
- 145 dalyje nurodyti apribojimai, skirti riboti veiklos apimtį, o tai reiškia, kad apribojimai nurodo užduotis, kurioms išduoti pažymėjimus galima.

Nors Agentūra nusprendė teigti, kad B3 licencijoje nurodyti apribojimai yra užduotys, kurių atestuoti negalima, sutinkame, kad kai kuriais atvejais būtų praktiškiau nurodyti užduotis, kurias atestuoti galima, pavyzdžiui, kai suteiktos labai mažos teisės palyginti su užduotimis, kurių atlikti neleidžiama. Šiais atvejais nepraktiška vardyti visas užduotis, kurių atestuoti negalima.

Ateityje gali prireikti papildomai kurti taisykles, norint išspręsti visus šiuos prieštaravimus.

**Atsiliepimai dėl L licencija suteikiamų teisių**

- 9) Britanijos sklandymo asociacija, Olandijos sklandymo asociacija ir Europos sklandymo asociacija paprašė, kad „metiniai patikrinimai“ būtų įtraukti į ribotosios L licencijos teises. Be to, Švedijos civilinės aviacijos administracija paprašė, kad ribotosios L ir tikrosios L licencijų lygiai būtų sujungti į vieną.

Agentūros požiūriu, vis tik reikia dviejų lygių, kad būtų galima leisti mažesnę patirtį turintiems techninės priežiūros darbuotojams dalyvauti pramonėje, jei jie atitinka tinkamus standartus. Tačiau jiems suteiktos teisės bus proporcingos jų pagrindinėms žinioms ir įgytai patirčiai.

Vis dėlto, Agentūra nusprendė leisti ribotosios L licencijos turėtojams atlikti metinius ir 100 valandų patikrinimus. Kad būtų galima tai atlikti, ribotajai L licencijai taikomi 66 dalies VII priedėlio L4.5, L5.7, L6.7 ir L8.14 moduliai buvo pakeisti, įtraukiant 100 valandų ir metinius patikrinimus. Be to, L9 modulis „Fizinio patikrinimo procedūros“ iš tikrosios L licencijos mokymo plano buvo perkeltas į ribotosios L licencijos planą.

- 10) Britanijos sklandymo asociacija, Europos sklandymo sąjunga ir Austrijos *AustroControl* išreiškė susirūpinimą, kaip bus atliekami darbai, susiję su sklandytuvų aviacine elektronine įranga.

Dėl šio klausimo, Agentūra įvertino ir atmetė šias galimybes:

- Į L licenciją įtraukti visas su aviacine elektronine įranga susijusias teises. Tačiau tai neįmanoma padaryti šiame etape, kadangi į 66 dalies VII priedėlyje pateiktą mokymo planą šios sistemos neįtrauktos.
- B2 licencijos suteikiamas teises praplėsti, kad jos apimtų sklandytuvus, oro balionus ir dirižablius. Tačiau bendrosios aviacijos bendruomenės problemų tai neišspręstų, kadangi labai mažai B2 licencijos turėtojų yra pasirengę dirbti šioje srityje. Be to, B2 licencijos kategorijas reikėtų apibrėžti iš naujo.

Todėl galiausiai Agentūra pasirinko šią galimybę: orlaivių, išskyrus lėktuvus ir sraigtasparnius, aviacinės elektroninės įrangos sistemų darbus atlikti pagal nacionalines taisykles (66.A.100), ir toliau užsiimti taisyklių kūrimo veikla (66.027 užduotis), siekiant sukurti bendrajai aviacijai pritaikytą aviacinės elektroninės įrangos inžinierių licencijavimo sistemą.

Nepaisant to, L licencija vis dar leidžia išduoti išleidimo eksploatuoti pažymėjimą šiose srityse (66.A.20 dalies a pastraipos 5 dalis):

- darbai su visomis aviacinės elektroninės įrangos sistemomis, kurioms pakanka paprasto jų tinkamumo naudoti patikrinimo ir kurių nereikia taisyti.
- Darbai su radijo, komunikacijų ir atsakiklio sistemomis, jei į tikrąją L licenciją įtraukta kategorija „Radijo ryšys / atsakiklis“.

- 11) Daug atsiliepimų parodė, kad L licencijoje nurodytos teisės suprantamos neteisingai.

Šiuo atžvilgiu Agentūra norėtų paaiškinti taip:

- L licencijoje nėra įrašyta orlaivio ar variklio tipo kategorijų, todėl nereikia orlaivio ar variklio tipo egzaminų arba mokymų. Nereikia dalyvauti gamintojams.
- Įvykdžius pagrindinių žinių ir patirties reikalavimus, įgyjamos įvairios L licencijoje įrašytos kategorijos.
- Į ribotąją L licenciją įtraukta kategorija „variklis“ leidžia išleisti eksploatuoti variklius, kai atliekama variklių, sumontuotų į L licencijos taikymo sritį patenkančius orlaivius, techninė priežiūra.

- Tas pats asmuo gali turėti kategoriją orlaivio sklandmeniui ir kategoriją varikliui. Abi kategorijas apimantis mokymas trunka maždaug mėnesį ir, nepaisant to, yra neprivalomas, nes pakanka sėkmingai išlaikyti atitinkamus egzaminus.

Agentūra parengs papildomą AMC/GM medžiagą.

### **Atsiliepimai dėl reikalaujamų pagrindinių žinių L licencijai gauti (66.A.25 dalies b pastraipa)**

- 12) Britanijos sklandymo asociacija išreiškė susirūpinimą, kad pagal 147 dalį patvirtintų organizacijų nepakaktų pagrindiniam L licencijos mokymui rengti, ir paprašė, kad jų kompetentingų institucijų pasitikėjimą turinčios nacionalinės sporto asociacijos galėtų ir toliau atlikti šią funkciją.

Agentūros požiūris:

- pagrindinis mokymas L licencijai gauti (66.A.25 dalis b pastraipa) yra neprivalomas, kaip leidžiama pagal 66.A.25 dalies c pastraipos nuostatas, nors šiuo atveju reikalaujama patirtis yra vieneri metai, o ne 6 mėnesiai.
- Pagrindiniai egzaminai privalomi.
- Pagrindinį mokymą ir egzaminus gali rengti nacionalinės sporto asociacijos, jei jas patvirtina kompetentinga institucija (žr. 66.A.25 dalies b pastraipą). Todėl šis sprendimas gali kompensuoti pagal 147 dalį patvirtintų organizacijų trūkumą.

### **Atsiliepimai dėl L licencijos praplėtimo**

- 13) Britų sklandymo asociacija paprašė galimybės gauti papildomus egzamino balus už žinias ir patirtį, įgytas L licencijos lygiu, kad galėtų įgyti A arba B licenciją.

Agentūra pabrėžia, kad L licencijos negalima praplėsti kitai kategorijai / pakategorei dėl labai supaprastintų kvalifikacijos reikalavimų ir daug įvairių kategorijų. Tačiau tai neužkerta kelio kompetentingai institucijai pagal 66.A.25 dalies e pastraipą suteikti papildomus egzaminų balus, jei gali būti įrodoma lygiavertė kvalifikacija.

### **Atsiliepimai apie įvairius sklandytuvų ir motorinių sklandytuvų tipus**

- 14) Jungtinės karalystės civilinės aviacijos administracija paprašė paaiškinti, kokios kategorijos būtinos L licencijai, norint išleisti eksploatuoti įvairių tipų sklandytuvus ir motorinius sklandytuvus, kurie, be kitų, apima „turistinius motorinius sklandytuvus“, „savarankiškai pakylančius motorinius sklandytuvus“, „išsilaikančius ore motorinius sklandytuvus“.

Agentūros nuomone, kiekvienas sklandytuvas, kuriame įtaisytas variklis, laikomas „motoriniu sklandytuvu“ ir jam reikia kategorijos „variklis“, norint atlikti darbus su šia mašina. Dėl šios priežasties ši nuomonė taikoma tik „sklandytuvams“ ir „motoriniams sklandytuvams“, atitinkantiems CS-22 pavadinimą „Sertifikavimo techninės sąlygos, įskaitant tinkamumo skraidyti kodus ir priimtinas sklandytuvų ir motorinių sklandytuvų atitikties priemones“.

**Atsiliepimai dėl 66 dalyje nurodytų licencijų atnaujinimo**

- 15) Britų sklandymo asociacija išreiškė susirūpinimą dėl 66 dalyje nurodytų licencijų atnaujinimo kainos ir pasiūlė pakeisti Sprendimą 2007/018/R. Ši organizacija taip pat suabejojo atnaujinimo būtinybe ir pasiūlė tai pakeisti reikalavimais dėl patirties naujumo.

Agentūros nuomone, reikalavimai dėl patirties naujumo jau yra, norint naudotis pažymėjimo suteikta teise. Jų įtraukimas į licencijavimo reikalavimus labai apsunkintų kompetentingas institucijas ir licencijų turėtojus, nes licencija taptų negaliojanti ir ją reikėtų išduoti iš naujo.

Kalbant apie atnaujinimo būtinybę, tai buvo įvertinta kaip užduoties 66.008 dalis, ir todėl buvo priimtas Sprendimas 2007/018/R. Šis atnaujinimas atliekamas kas 5 metai ir neturėtų pareikalauti didelių išlaidų, nes tai grynai administracinis atnaujinimas, siekiant patikrinti, ar licencija atitinka kompetentingos institucijos įrašus ir kad jokie veiksmai neatliekami pagal 66.B.500 dalį.

**Atsiliepimai dėl B3 ir L licencijų leidimo naudoti tinkamumo skraidyti patikros darbuotojams**

- 16) Europos sklandytuvų gamintojai paprašė, kad M dalies M.A.707 dalis būtų peržiūreta, siekiant leisti tinkamumo skraidyti patikros darbuotojams naudoti B3 ir L licencijas.

Agentūra pritarė pasiūlymui ir atitinkamai pakeis AMC M.A.707 dalies a pastraipos 4 punktą.

**Atsiliepimai, kuriuose siūloma konkretūs lengvųjų sportinių lėktuvų (LSA) licencijavimo reikalavimai**

- 17) Suomijos aeronautikos asociacija, Čekijos Respublikos lengvųjų orlaivių asociacija ir *Flightdesign* paprašė parengti konkrečią licenciją, skirtą lengvesniems kaip 600 kg lengvesiems sportiniams lėktuvams (LSA), kadangi jie mano, jog L licencijos reikalavimai pernelyg dideli. Jie pateikė argumentus, kad įprastas tikrosios L licencijos mokymo planas apima įvairius dalykus ir gali trukti maždaug 190 valandų, o FAA sistemai užtenka 120 valandų.

Agentūros požiūriu, šią nuomonę suformuluoti paskatinusios užduoties tikslas – sukurti bendrosios aviacijos bendruomenei pritaikytą licencijavimo sistemą. Tai buvo pasiekta sukūrus B3 ir L licencijas. Be to, L licencija perskirta į ribotąją L licenciją ir tikrąją L licenciją, siekiant leisti mažesnę patirtį turintiems techninės priežiūros darbuotojams dalyvauti pramonės sektoriuje, jei jie tenkina atitinkamus standartus.

Be to, Europos siūlomas LSA apibrėžimas apima sudėtingesnius orlaivius, nei JAV pateikiamas analogiškas apibūdinimas. Tai reiškia, kad negalima tiesiog palyginti L licencijos mokymo trukmės su FAA licencijos mokymo trukme.

Sukūrus konkrečią LSA skirtą licenciją, būtų sudaryti papildomi sunkumai nacionalinėms institucijoms, o LSA licencijos turėtojams būtų sunkiau dirbti su sunkesniais nei 1 000 kg orlaiviais (jiems reikėtų įsigyti atskirą L licenciją). Agentūra nemato pagrindo šiam

apsunkinimui, atsižvelgdama į tai, kad kalbama apie galimą kelių mokymo valandų sutrumpinimą.

### **Atsiliepimai apie komponentų techninę priežiūrą**

- 18) *Europe Air Sports* rekomendavo ETSO parašiusius atleisti nuo 66 dalies reikalavimų, o vietoje jų taikyti nacionalinius reglamentus.

Agentūra pažymi, kad šis atvejis jau numatytas. ETSO parašiusių techninė priežiūra laikoma „komponentų techninė priežiūra“, o šiai 66.A.200 dalyje nurodomos nacionalinės taisyklės.

- 19) Švedijos civilinės aviacijos administracija paprašė paaiškinti, kaip klasifikuojama sklandytuvuose sumontuotų reaktyvinių ir elektrinių variklių techninė priežiūra.

Agentūros nuomone, variklio sąsajos, įtraukimo ir tiekimo sistemų techninė priežiūra laikoma orlaivio techninė priežiūra ir gali būti atliekama turint L licenciją (tai apima 66 dalies VII priedėlio L7.9 ir L7.10 moduliai). Tačiau paties variklio techninė priežiūra laikoma „komponentų techninė priežiūra“, o šiai 66.A.200 dalyje nurodomos nacionalinės taisyklės.

### **Nyderlandų civilinės aviacijos administracijos apsiliepimai dėl dokumente CRD 2008-03 pateiktų atsakymų**

- (20) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija pareiškė pastabą, kad 66.A.30 dalyje nurodytą reikalaujamą darbo su eksploatuojamais orlaiviais patirtį galima įgyti bet kurioje techninės priežiūros organizacijoje (pavyzdžiui, 145 dalies F poskyris, FAR-145) arba prižiūrint nepriklausomiems už išleidimą atsakingiems darbuotojams.

Agentūra sutinka su šia pastaba. Bus pridėta AMC medžiaga.

- (21) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija paprašė paaiškinti, kodėl AMC 66.A.30 dalies a pastraipos 6 ir 7 dalyse oro balionams ir dirižabliams nustatyta 80 % baigimo norma.

80 % normą Agentūra įvedė todėl, kad 66 dalies AMC II priedėlyje pateikta lentelė oro balionams ir dirižabliams buvo sukurta įtraukiant mažesnį skaičių punktų, nei į kitų orlaivių lentelę. Agentūra mano, kad 80 % norma svarbi siekiant užtikrinti, kad pareiškėjas įgyja atitinkamą patirtį.

- 22) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija nesutinka su Agentūros nuomone į tipo kategorijų sąrašą (66 dalies AMC I priedėlis) neįtraukti licencijos (B1, B3, L), taikomos kiekvienai su orlaivio svoriu susijusiai kategorijai, tipo.

Agentūros požiūriu, tai neįmanoma, nes tam pačiam orlaivio modeliui, įrengtam atsižvelgiant į klientų pageidavimus, gali reikėti kitokios licencijos. Užregistruojant orlaivį, nurodomas konkretus jo svoris. Svorį galima rasti skrydžio vadove, kuris visą laiką turi būti orlaivyje.



- 23) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija paprašė reikalauti to paties minimalaus už išleidimą atsakingų darbuotojų amžiaus, kuris pagal 145 dalį registruotų techninės priežiūros organizacijų darbuotojams yra 21 metai, o nurodytų F poskyryje – 18 metų.

Agentūra pabrėžia, kad 21 metų reikalavimas taikomas tik pagal 145 dalį registruotų organizacijų už išleidimą atsakingiems darbuotojams dėl didesnio organizacijos ir susijusių procedūrų sudėtingumo. Tačiau pagal F poskyrį registruotoms techninės priežiūros organizacijoms, Agentūros nuomone, 18 metų amžiaus reikalavimas yra pagrįstas.

- 24) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija nurodė, kad į atsakymo į dokumento CRD 2008-03 22 komentarą reikia įtraukti galimybę atlikti „sudėtingus techninės priežiūros darbus“ ne tik pagal F poskyrį registruotoms techninės priežiūros organizacijoms, bet ir registruotoms pagal 145 dalį.

Agentūra sutinka su šia pastaba. Vis dėlto, nėra būtinybės keisti taisyklę ar AMC / GM medžiagą, nes tai aišku iš dabartinio teksto. M.A.801 dalies b pastraipoje remiamasi tik F poskyryje nurodytomis techninės priežiūros organizacijomis todėl, kad M.A.801 dalis netaikoma orlaiviams, išleidžiamiesiems pagal 145 dalį (remtis M.A.801 dalies a pastraipa). Pagal 145 dalį registruota organizacija tikrai gali atlikti šias užduotis.

- 25) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija išreiškė nuomonę, kad iki šiol, jei įvairioms 66 dalies I priedėlio konkretaus modulio licencijų pakategorėms dalykai / lygis buvo vienodi, tai reiškė vienodus reikalavimus, palengvinančius papildomų egzaminų balų suteikimą. Todėl jie prieštarauja, kad į kai kuriuos modulius būtų įtraukiamas sakinyš „B3 kategorijos atveju, šio modulio taikymo sritis atspindi su šia kategorija susijusių lėktuvų technologijas“.

Agentūra sutinka su šia pastaba.

Todėl B3 licencijai sukurti atskiri 7B, 9B, 11C ir 17B moduliai, o dabartiniai 7, 9 ir 17 moduliai pervardyti 7A, 9A ir 17A, siekiant užtikrinti, kad net jei kai kurių dalykų mokymo lygis (1, 2, ar 3) yra toks pat kaip B1.2, mokymo turinys nėra tas pats. Iš tikrųjų B3 licencijos kurso turinys turi būti parengtas atsižvelgiant į mažesnę šios orlaivių kategorijos technologijų ir techninės priežiūros sudėtingumą. Priešingu atveju, mokymo trukmės (1 000 valandų) sumažinti būtų neįmanoma.

- 26) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija pareiškė, kad kategorija „mediniai orlaiviai“ neapima medinių sparnų ir liemens iš metalinių vamzdelių derinio.

Agentūra pakeitė 66 dalies VII priedėlio L4.1 submodulio formuluotę, kad būtų aišku, jog mokymas apima visus medienos / metalinių vamzdelių ir audeklo konstrukcijų derinius.

Agentūra taip pat pakeitė 66.A.1 dalies d pastraipą, kuri skaitoma taip:

„Kategorijos „medinis orlaivio sklandmuo“, „medinis orlaivis“ ir „medinis sklandytuvas“ taip pat apima medinių konstrukcijų derinius su metaliniais vamzdeliais ir audeklais.“

- 27) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija pareiškė pastabą, kad net jei į B3 licenciją neįtraukta jokia A pakategorė, B3 licencijos turėtojas gali išduoti pažymėjimus paprastoms mechaninėms užduotims, susijusioms su lengvesniais nei 2 000 kg nehermetizuotais orlaiviais.

Agentūra sutinka su pastaba, todėl GM 66.A.20 dalies a pastraipos 4 punktas buvo paašškintas CRD 2008-03.

- 28) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija pasiūlė pakeisti 66.A.45 dalies pavadinimą, kad būtų nurodomi ir „B3 kategorijos apribojimai“.

Agentūra iš dalies pritaria pasiūlymui, išskyrus tai, kad tai negali būti konkrečiai taikoma B3 licencijai (remtis CRD 2007-07 su B1.2 licencijoje nurodytais apribojimais 3 grupės orlaiviams). 66.A.45 dalies pavadinimas atitinkamai pakeistas.