



**Eiropas Aviācijas drošības aģentūras**

**2009. gada 11. decembra**

**Atzinums Nr. 04/2009**

**Komisijas Regulai, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu**

**„Gaisa kuģu tehniskās apkopes licences nesarežģītiem gaisa kuģiem”**

## I. Vispārīgi noteikumi

1. Šī atzinuma mērķis ir ierosināt, lai Komisijai groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003<sup>1</sup>. Šo noteikumu izstrādes iemesli ir izklāstīti tālāk tekstā.
2. Atzinums tika pieņemts, ievērojot Eiropas Aviācijas drošības aģentūras („Aģentūra“) valdes noteikto kārtību<sup>2</sup>, saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008<sup>3</sup> („Pamatregula“) 19. pantu.

## II. Apspriešana

3. Lai gan Regulas (EK) Nr. 2042/2003 III pielikums (66.daļa) jau nosaka sertificējošā personāla licencēšanas sistēmu, pārskatot M daļu par gaisa kuģiem, kas netiek izmantoti gaisa komercpārvadājumiem (uzdevums M.017), un organizējot apspriedes ar A-NPA14/2006 palīdzību, liels ieinteresēto personu skaits izteica bažas, ka pašreizējā licencēšanas sistēma nav piemērota mazāk komplicētiem vispārējās aviācijas gaisa kuģiem.
4. Lai risinātu šo jautājumu, Aģentūra noformulēja noteikumu izstrādes uzdevumu 66.022 un izveidoja attiecīgu projekta izstrādes grupu no valstu iestāžu, vieglo gaisa kuģu asociāciju un ļoti vieglo gaisa kuģu nozares pārstāvjiem. Pasākuma mērķis bija izvērtēt situāciju, iesniegt priekšlikumu un izstrādāt vadlīnijas atzinuma izdošanai, lai grozītu 66. daļu un/vai pieņemtu lēmumu, lai grozītu šīs daļas noteiktos pieņemamos līdzekļus atbilstības nodrošināšanai (AMC) atbilstoši 66-022 kompetences aprakstam.
5. Izstrādājot projektu, grupa pastiprinātu uzmanību veltīja licencēm, kas attiecas uz gaisa kuģa korpusu, spēka iekārtu un elektriskajām sistēmām, kā arī dažām ierobežotām aviācijas elektronikas licencēšanas tiesībām. Grupa nevērtēja vispārējās aviācijas videi pielāgotu B2 licences ekvivalentu; uz to attieksies nākotnes noteikumu izstrādes uzdevums (uzdevums 66.027).
6. Balstoties uz projekta izstrādes grupas darbu, Aģentūra 2008. gada 28. martā izdeva NPA 2008-03, kas publicēts tīmekļa vietnē [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
7. Līdz termiņa beigām, 2008. gada 28. jūnijam, Aģentūra saņēma 177 piezīmes no 39 valstu aviācijas iestādēm, profesionālām organizācijām, privātām organizācijām un privātpersonām.
8. Lai izskatītu saņemtās piezīmes, Aģentūra izveidoja darba grupu no 66.022 darba grupas dalībniekiem, iekļaujot arī Standartizācijas un apstiprinājumu aģentūras pārstāvi, kā arī nozares pārstāvi, kas nepiekrita NPA 2008-03. Pabeidzot izskatīšanu, Aģentūra 2009. gada 16.

---

<sup>1</sup> 2003. gada 20. novembra Komisijas Regula (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 315, 28.11.2003, 1. lpp.). Regula, kas pēdējoreiz grozīta ar 2008. gada 27. oktobra Komisijas Regulu (EK) Nr. 1056/2008 (OV L 283, 28.10.2008).

<sup>2</sup> Valdes lēmums par procedūru, kas jāievēro aģentūrai, izdodot atzinumus, atestēšanas instrukcijas un metodiskos materiālus. EASA MB 08-2007, 11.06.2007 (Noteikumu izstrādes procedūra).

<sup>3</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu Nr. 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu Nr. 2004/36/EK (OV L 79, 19.03.2008, 1.lpp.).

septembrī publicēja CRD 2008-03 ar atbildēm uz katru piezīmi, kā arī noteikumu un AMC/GM projekta tekstu.

9. Šobrīd svarīgi piezīmēt, ka darba grupa ņēma vērā arī NPA 2007-07 apspriešanas laikā saņemtās piezīmes, jo īpaši attiecībā uz „Tipa novērtējumiem un grupas novērtējumiem”.
10. Pēc CRD 2008-03 publicēšanas Aģentūra 2009. gada 29. oktobrī Ķelnē organizēja darbsemināru, lai izskaidrotu dokumenta saturu un palīdzētu ieinteresētajām personām izprast priekšlikuma būtību pirms atsauksmju iesniegšanas.
11. 2009. gada 16. novembrī pabeidzot CRD 2008-03 ārējo apspriešanu, Aģentūra saņēma atsauksmes no:
  - 5 kompetentām iestādēm: Austrijas *AustroControl*, Nīderlandes CAA, Zviedrijas CAA, Apvienotās Karalistes CAA un Francijas DGAC.
  - 11 organizācijām un asociācijām: Britu Planierisma asociācijas, Eiropas Planierisma savienības, Dānijas Planierisma asociācijas (DSvU), Eiropas Gaisa sporta organizācijas, Vācijas aerokluba, Eiropas planieru ražotājiem, Somijas Aeronautikas asociācijas, Čehijas Vieglo gaisa kuģu asociācijas, Flightdesign, Dānijas Karaliskā aerokluba un Nīderlandes Planierisma asociācijas.
  - 1 privātpersonas.

Atsauksmes ir analizētas sīkāk pielikumā.

### III. Aģentūras atzinuma saturs

12. Šajā atzinumā iespēju robežās ir ņemti vērā to daudzo ieinteresēto personu izteiktie priekšlikumi, kas piedalījās apspriešanā un iesniedza savas atsauksmes par CRD.
13. Ņemot vērā EASA noteikumu hierarhiju, šis atzinums skar tikai izmaiņas, ko Aģentūra ierosina veikt attiecībā uz piemērojamiem Komisijas noteikumiem (145. daļa, 66. daļa un 147. daļa); pieņemamos atbilstības nodrošināšanas līdzekļus (AMC) un metodiskos materiālus (GM), kuri ir detalizēti izklāstīti CRD dokumentā, aģentūra var un plāno izdot tikai tad, kad iepriekšminētos noteikumus apstiprinās Komisija. Taču atzinumā izklāstītie pasākumi ir lasāmi kontekstā ar minētajiem AMC un GM kā daļa no vienošanās paketes.

#### a) B3 licence

14. Pirmais Aģentūras veiktais pasākums ir jaunas B3 licences ierosināšana. Tā ir līdzīga B1.2 licencei, bet tai ir vienkāršotas prasības, kas pielāgotas mazāk sarežģītām vieglām vispārējās aviācijas virzuļdzinēju lidmašīnām.
15. Aģentūras ierosinātā B3 licence attiecas uz „nehermetizētām virzuļdzinēju lidmašīnām, kuru maksimālā pacelšanās masa ir 2000 kg un mazāk”. Kaut arī sākotnēji NPA 2008-03 paredzēja šo licenci attiecināt arī uz planieriem un motorizētiem planieriem, Aģentūra nolēma tos izslēgt, jo:
  - Uz planieriem un motorizētiem planieriem jau attiecas L licence.

- Ir plānots, ka B1.2 licence, kas neattiecas uz planieriem un motorizētiem planieriem, automātiski iekļaus B3 licenci. Tas ir iespējams tikai tad, ja B3 licence neietver planierus un motorizētus planierus.

Neskatoties uz to un balstoties uz CRD 2008-03 apspriešanas laikā saņemtajām atsauksmēm, Aģentūra ierosināja atļaut B1.2 un B3 licences turētājiem bez papildu prasībām iegūt pilnu L licenci ar novērtējumu "koka gaisa kuģis", „kompozītmateriālu gaisa kuģis” un „metāla gaisa kuģis”, ja B1.2/B3 licencei nav ierobežojuma uz attiecīgo konstrukcijas materiālu (skatīt grozīto 66.1.25. iedaļas d) punktu, 66.A.30. iedaļas a) punkta 8. apakšpunktu un 66. daļas IV papildinājumu). Tas ļaus esošajiem B1.2 un B3 licences turētājiem izdot izmantošanas sertifikātus planieriem un motorizētiem planieriem.

16. Šīs licences sniegtās tiesības attiecas uz gaisa kuģa konstrukciju, spēka iekārtu, mehāniskajām un elektriskajām sistēmām un ierobežotu aviācijas elektroniku un ir līdzīgas B1.2 sniegtajām tiesībām, izņemot aptvertos gaisa kuģu veidus un faktu, ka B3 licence neietver A apakš kategoriju.
17. B3 licencei nepieciešamās pamatzināšanas un eksaminācijas prasības ir iekļautas 66. daļas pašreizējā I un II papildinājumā. Katrā eksāmenu modelī jautājumu skaits dalās ar 4, lai varētu sasniegt 75% ieskaites atzīmes kritērijus.
18. Ja 147. daļas noteiktās organizācija sniedz B3 pamatzināšanu kursu, tam jābūt 1000 stundu garam, kā norādīts 147. daļas I papildinājumā. Šis kurss ir puse no 2000 stundām, ko prasa B1.2 kurss, un tam ir šāds pamatojums:
  - Salīdzinot ar B1.2 kursu, dažādu priekšmetu apmācības līmenis ir zemāks sakarā ar to, ka apskatītie gaisa kuģi nav tik sarežģīti.
  - B3 licencei ir izveidoti atsevišķi moduļi 7B, 9B, 11C un 17B un pašreizējie moduļi 7, 9 un 17 ir pārdēvēti par 7A, 9A un 17A. Tas darīts ar nolūku, lai mācību saturs nebūtu vienāds, pat ja apmācības līmenis (1., 2. vai 3. līmenis) dažos priekšmetos ir tāds pats kā B1.2. Faktiski B3 licences kursa saturs ir jāveido tā, lai tiktu ņemta vērā mazāk sarežģītā tehnoloģija un tehniskās apkopes vide šajā gaisa kuģu kategorijā.
19. Atsevišķu moduļu izveide B3 licencei nozīmē, ka moduļus 7B, 9B, 11C un 17B nevar automātiski ieskaitīt kā ekvivalentus atbilstošajiem 7A, 9A, 11A, 11B un 17A moduļiem, kad pašreizējā B3 licence tiek paplašināta, attiecinot to uz citām kategorijām vai apakš kategorijām, pat ja apmācības līmenis ir tāds pats. Tas izriet no šī uzdevuma galvenā mērķa – izveidot licenci ar ievērojami zemākām apmācības prasībām nekā pašreizējai B1.2 licencei.
20. Pamatpieredzes prasības (66.A.30. iedaļa) ir palikušas identiskas B1.2 licences iegūšanai un ir robežās no 1 līdz 3 gadiem atkarībā no pieteikuma iesniedzēja iepriekšējās tehniskās apmācības.
21. 66. daļas IV papildinājums ir grozīts, lai ietvertu papildu pieredzes periodu, kas vajadzīgs, lai attiecinātu B3 licenci uz citām kategorijām vai apakš kategorijām vai lai attiecinātu esošo kategoriju vai apakš kategoriju uz B3 licenci.
22. Lai izmantotu sertifikācijas tiesības, B3 licencē jābūt atzīmei par novērtējuma klasi „*nehermetizētas virzuļdzinēju lidmašīnas, kuru maksimālā pacelšanās masa ir 2000 kg un mazāk*”. Šo atzīmi par novērtējuma klasi izdara, ja tiek pierādīta attiecīgā pieredze, kas sīkāk tiks paskaidrota attiecīgajā AMC materiālā un nozīmē:

- 50% no AMC II papildinājuma uzdevumiem, kas attiecināmi uz šo novērtējumu.
- Pilnvarota sertificējošā personāla pārraudzībā.

23. Taču, ja persona nevarēs pierādīt savu pieredzi, uz šo novērtējumu attieksies šādi ierobežojumi:

- Koka konstrukcijas lidmašīnas.
- Lidmašīnas ar metāla cauruļu konstrukciju, kas pārklātas ar audumu.
- Metāla konstrukcijas lidmašīnas.
- Kompozītmateriālu konstrukcijas lidmašīnas.

Ir svarīgi piezīmēt, ka NPA 2008-03 dokumentā ierobežojumu skaits bija lielāks, ietverot arī:

- Ievelkamas šasijas.
- Maināma soļa propelleru.
- Turbopūtes dzinēju.
- Elektrisko un/vai reaktīvo dzinēju (motorizētos planieros).
- FADEC automātisko dzinēja vadību.

Taču šie papildu ierobežojumi netika iekļauti galīgajā priekšlikuma variantā, saskaņot to ar atbilstošo darba grupu, kas izvērtēja NPA 2007-07, kur tika ieviesti līdzīgi ierobežojumi 2. un 3. grupas gaisa kuģiem (uzdevums 66.009).

Ierobežojumi, kas attiecās uz šīm sistēmām, netika iekļauti, jo:

- Var apšaubīt, kāpēc tika izvēlētas šīs un nevis citas sistēmas.
- Ierobežojumu apstiprināšanas un atcelšanas sistēma var radīt būtisku slogu kompetentajām iestādēm un licenču turētājiem.
- Taču licences turētājam joprojām ir jāievēro visas prasības par pamatzināšanām un pieredzi.

Kā kompensējošs pasākums atzinumā papildus tiks iekļauts noteikums, kas CRD 2007-07 rezultātā izveidots 66.A.20 iedaļas b) punktā, ar papildu AMC materiāliem, lai nepārprotami precizētu, ka sertificējošais personāls nevar izmantot savas tiesības, ja vien nav kompetents attiecībā uz konkrēto gaisa kuģi. Tas pastiprina tehniskās apkopes organizācijas vai neatkarīgā sertificējošā personāla pašreizējo atbildību, lai nodrošinātu kompetenci pirms gaisa kuģa nodošanas lietošanā.

24. Licencē izdarītās atzīmes par ierobežojumiem:

- Nozīmē „izņēmumus” no sertificēšanas tiesībām.
- Attiecas uz visu gaisa kuģi. Gaisa kuģi neko nedrīkst nodot lietošanai, izņemot pilota īpašnieka tehniskās apkopes uzdevumus.
- Tos var noņemt:
  1. Pierādot vajadzīgo pieredzi (sīkāk tiks paskaidrots AMC) vai
  2. Kompetentai iestādei veicot praktisku novērtējumu.

Attiecīgi ir grozīta 66.B.115. iedaļa, lai iekļautu prasības kompetentajai iestādei atcelt ierobežojumus (izņemot tos, kas izriet no valsts kvalifikācijas konvertēšanas saskaņā ar 66.A.70. iedaļu).

25. 66. daļas V papildinājuma 19. veidlapa (pieteikuma veidlapa) un 26. veidlapa (licences formāta paraugs) ir grozītas, lai atspoguļotu jaunās licenču kategorijas (gan B3, gan L licenci).

26. veidlapa ir sadalīta divās - 26A. veidlapa (visas licences, izņemot L licenci) un 26B. veidlapa (L licence).

26.147. daļas II papildinājums ir grozīts, iekļaujot pamatkursus jaunajām licenču kategorijām (gan B3, gan L licencei).

### **b) L licence**

27. Otrs Aģentūras veiktais pasākums ir priekšlikums ieviest jaunu L licenci ar ļoti vienkāršotām prasībām; tā attieksies uz planieriem, motorizētiem planieriem, gaisa baloniem un uz vairumu dirižabļiem. Šis pasākums standartizēs planieru, motorizēto planieru, gaisa balonu un dirižabļu licencēšanas sistēmu (ko pašreiz regulē valstu noteikumi), panākot vienādu drošības līmeni un uzlabojot kopējo tirgu. Personas, kam ir šīs licences, varēs strādāt kā neatkarīgi sertificējoši speciālisti vai apstiprinātas tehniskās apkopes organizācijas ietvaros un varēs sertificēt jebkurā dalībvalstī reģistrētu gaisa kuģi. Turklāt L licence attieksies arī uz lidmašīnām, kuru maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 1000 kg.

28. Aģentūra izvēlējās gaisa kuģus, uz kuriem attiecināt L licenci, ar šādu nolūku:

- Izmantot gaisa kuģu kategorijas, kas noteiktas NPA 2008-07 (uzdevums MDM.032), kur pašreiz tiek noteikts ELA1 un ELA2 sertificēšanas process.
- Iekļaut visus gaisa kuģus, kas atbilst ELA1 procesam, un visus gaisa kuģus, kas atbilst ELA2 procesam, izņemot lidmašīnas ar maksimālo pacelšanās masu no 1000 kg līdz 2000 kg un ļoti vieglus rotorplānus, kas netiek iekļauti tāpēc, ka tie ir pārāk sarežģīti vienkāršotajai mācību programmai, kas noteikta L licencei.

Tas nozīmē, ka L licence neattieksies uz gāzes dirižabļiem ar apkalpi, kas nav iekļauti ELA2 procesā.

29. Taču Aģentūra piezīmē, ka NPA 2008-07 paredzētais 1000 kg limits ELA1 procesam visdrīzāk tiks paaugstināts līdz 1200 kg pēc tam, kad būs saņemtas atsauksmes par minēto NPA. Tādā gadījumā Aģentūras izdots atzinums pēc nākamā CRD 2008-07 ieviesīs tādas pašas ierobežojumu izmaiņas arī attiecībā uz L licenci.

30. Piedāvātajai L licencei ir divi līmeņi: ierobežota L licence un pilna L licence. Atšķirība ir tāda, ka ierobežota L licence nedod tiesības izdot izmantošanas sertifikātu pēc pārbaudēm, kuru intervāls pārsniedz 100 stundas vai gadu, vai pēc lielāku remontu un modifikāciju veikšanas. Šo grozījumu ievieša, saņemot atsauksmes par CRD 2008-03.

31. Katrs licences līmenis paredz dažādas vērtējuma klases, kuras izvēlas pieteikuma iesniedzējs atkarībā no jomas, kurā tas vēlas izmantot sertificēšanas tiesības. Vērtējuma klases ir sīkāk norādītas 66.A.1. iedaļas d) punktā.

32. Līdzīgi kā B3 licences gadījumā, ja pieteikuma iesniedzējs nevar pierādīt vajadzīgo pieredzi, NPA 2008-03 tika apsvērta šādu ierobežojumu noteikšana L licencei:

- Ievelkamas šasijas.
- Maināma soļa propellers.
- Turbopūtes dzinējs.
- Elektriskais un/vai reaktīvais dzinējs (motorizētos planieros).
- FADEC automātiskā dzinēja vadība.

Taču šie ierobežojumi netika iekļauti galīgajā priekšlikuma tāpat kā B3 licence gadījumā, saskaņot to ar atbilstošo darba grupu, kas izvērtēja NPA 2007-07, kur tika ieviesti līdzīgi ierobežojumi 2. un 3. grupas gaisa kuģiem (uzdevums 66.009).

Ierobežojumi, kas attiecas uz šīm sistēmām, netika iekļauti, jo:

- Var apšaubīt, kāpēc tika izvēlētas šīs un nevis citas sistēmas.
- Ierobežojumu apstiprināšanas un atcelšanas sistēma var radīt būtisku slogu kompetentajām iestādēm un licenču turētājiem.
- Taču licences turētājam joprojām ir jāizpilda visas prasības par pamatzināšanām un pieredzi.

Kā kompensējošs pasākums atzinumā papildus tiks iekļauts noteikums, kas CRD 2007-07 rezultātā izveidots 66.A.20 iedaļas b) punktā, ar papildu AMC materiāliem, lai nepārprotami precizētu, ka sertificējošais personāls nevar izmantot tiesības, ja vien nav kompetents attiecībā uz konkrēto gaisa kuģi. Tas pastiprina tehniskās apkopes organizācijas vai neatkarīgā sertificējošā personāla pašreizējo atbildību, lai nodrošinātu kompetenci pirms gaisa kuģa nodošanas lietošanā.

Ierobežojumi, kas attiecas uz konstrukcijas materiālu (koks, metāla caurules ar audumu un metāls) B3 licences gadījumā, protams, neattiecas uz L licenci, jo šos materiālus jau ierobežo L licencē izdarītās atzīmes par novērtējuma klasēm.

Tādējādi Aģentūras ierosinātā L licence neparedz nekādus ierobežojumus.

33. L licences piešķirtās tiesības ietver gaisa kuģa konstrukciju, spēka iekārtu, mehāniskās un elektriskās sistēmas un ierobežotu aviācijas elektronikas daļu. Tā kā uz to attiecas ļoti vienkāršotas prasības, L licenci nevar pārkvalificēt uz citu kategoriju vai apakškategoriju. Taču tas neliedz kompetentajai iestādei piešķirt eksāmenu kredītpunktus, ja var pierādīt ekvivalenci atbilstoši 66.A.25. iedaļas e) punktam.

34. Mācību un eksaminācijas prasības var rezumēt šādi:

- Jaunā mācību programma ir noteikta 66. daļas VII papildinājumā. Priekšmetu izvēle ir atkarīga no licences līmeņa (ierobežota vai pilna) un no pieteikuma iesniedzēja izvēlētajā novērtējuma klases. Ierobežotas L licences vienas novērtējuma klases kursu var pabeigt 2-3 nedēļās. Apmācību var aizstāt ar papildu pieredzi.
- Eksāmeni jākārtos saskaņā ar 66. daļas VIII papildinājumu, un pieredze tos nevar aizvietot.

35. Prasības pieredzei nosaka arī 66.A.30. iedaļas a) punkta 6. un 7. apakšpunkts, un tās kopsavilkumā ir šādas:

- Ierobežotas L licences gadījumā:
  1. Seši mēneši pieteikuma iesniedzējiem, kas pabeiguši VII papildinājumā minēto apmācību un nokārtojuši VIII papildinājumā minētos eksāmenus.
  2. Viens gads pieteikuma iesniedzējiem, kas nokārtojuši VIII papildinājumā minētos eksāmenus, bet nav pabeiguši apmācību.
- Pilnai L licencei - viens gads, izmantojot ierobežotas L licences tiesības.

### **c) Konvertēšanas un pārejas noteikumi**

36. Lai gan NPA 2008-03 paskaidrojuma rakstā bija minēts, ka valsts kvalifikāciju konvertēšanas process pārejai uz jaunajām B3 un L licencēm nav paredzēts, ļoti daudzās piezīmēs, kas tika

saņemtas NPA apspriešanas laikā, bija iebildumi pret šo pieeju. Tā kā konvertēšanas nepieciešamība tika pamatota, Aģentūra to atļāva. Konvertēšanu var veikt saskaņā ar pašreizējo procedūru, kas aprakstīta 66.A.70. iedaļā.

37. Pēc konvertēšanas esošajam sertificējošam personālam varēs būt B3 vai L licence, kas izdota, balstoties uz tiesībām, kuras pastāvēja pirms jaunās regulas stāšanās spēkā.
38. Turklāt, lai veicinātu pāreju uz jauno sistēmu gaisa kuģiem, kam pašreizējie noteikumi atļauj izmantot valsts kvalifikāciju (gaisa kuģiem, kas nav lidmašīnas un helikopteri), Regulas (EK) Nr. 2042/2003 7. pantā ir iekļauts jauns 8. punkts, kas pieļauj L licences un valsts kvalifikācijas līdzpastāvēšanu 3 gadus pēc jaunās regulas stāšanās spēkā. Pēc šī perioda L licence kļūs par vienīgo pieņemamo licenci (to var iegūt vai nu veicot konvertēšanu, vai izpildot šādas licences jaunās izdošanas prasības).
39. Aģentūra piezīmē, ka NPA 2008-03 apsvēra 5 gadu pārejas periodu, jo tā neparedzēja konvertēšanas procesu. Tādā gadījumā visām personām, kas iesniegtu pieteikumu L licences saņemšanai, vajadzētu pilnībā izpildīt jaunās prasības (apmācība, eksāmeni, pieredze); un 5 gadi tika uzskatīti par pieņemamu periodu. Taču galīgajā priekšlikuma versijā, kā paskaidrots iepriekš, ir paredzēta pašreizējo valsts kvalifikāciju konvertēšana, un tas nozīmē, ka mācību, eksāmenu un pieredzes prasību izpildes process uz šīm personām neattieksies. Tādēļ pārejas periods tika samazināts līdz 3 gadiem, un Aģentūra to uzskata par pietiekamu, lai kompetentās iestādes varētu ieviest jauno licencēšanas sistēmu.
40. Visbeidzot, ir svarīgi piezīmēt, ka joprojām ir atsevišķas situācijas, kad uz gaisa kuģiem, kas nav lidmašīnas un helikopteri, L licence neattiecas. Tie ir:
- Gaisa kuģi, uz kuriem L licence neattiecas to sarežģītības dēļ.
  - Aviācijas elektronikas darbi gaisa kuģiem, kas nav lidmašīnas un helikopteri.
- Tas nozīmē, ka uz šiem gadījumiem turpinās attiekties attiecīgais dalībvalstu tiesiskais regulējums (66.A.100. iedaļa). Tomēr jautājums ar aviācijas elektronikas darbiem tiks risināts, izstrādājot jaunus noteikumus (uzdevums 66.027), kā paskaidrots iepriekš.

#### **IV. Reglamentējošās ietekmes novērtēšana**

41. Pilns reglamentējošās ietekmes novērtējums sniegts NPA 2008-03.

Ķelnē, 2009. gada 11. decembrī

P. Gudū [P. GOUDOU]  
Izpilddirektors



**PIELIKUMS: atsaukmes par CRD 2008-03****Atsaukmes par sertificējošā personāla kvalifikāciju konvertēšanas procesu vispārējā aviācijā**

- (1) „Eiropas planieru ražotāji”, „Eiropas Planierisma savienība”, „Britu Planierisma asociācija”, „Eiropas Gaisa sporta organizācija”, „Dānijas Planierisma asociācija”, „Dānijas Karaliskais aeroklubs” un „Nīderlandes Planierisma asociācija” un viena privātpersona izteica bažas par to, kā dažādu valstu iestādes piemēros pašreizējos 66.A.70 iedaļā minētos konvertēšanas noteikumus, un lūdza, lai Aģentūras regulējums nodrošina sertificējošā personāla pašreizējo valsts kvalifikāciju pilnu pārņemšanu, pārejot uz attiecīgajām 66. daļas licencēm.

Šai sakarā Aģentūra piezīmē, ka pašreizējā valsts un 66. daļas kvalifikācijas standartu salīdzināšanas politika saistībā ar 66.A.70. iedaļu nav mainījusies un tiks piemērota tāpat, kā iepriekš.

Tai paša laikā Aģentūra uzskata, ka papildus pašreizējai politikai kvalifikāciju konvertēšanai vispārējās aviācijas jomā (nelieli gaisa kuģi, kas neveic gaisa komercpārvadājumus) ir samērīgi piemērot īpašu pieeju, kas balstās uz EASA vispārējās aviācijas politikas, ieviešot stingrākus ierobežojumus.

Šāda pieeja Jautu licences turētājiem turpināt veikt tās pašas apkopes darbības, kuras bija tiesiski atļautas valsts sistēmas ietvaros.

Kad konvertētā 66. daļas licence būs izdota, uz to pilnā mērā attieksies 66. daļa. Tādējādi, ja licences turētājs vēlēšies paplašināt konvertētās 66. daļas licences tiesības, lai sertificētu citus tehniskās apkopes darbus, vajadzēs pilnībā izpildīt 66. daļas prasības, un tas nozīmē, ka jāizpilda arī visas atšķirības, kas pastāv starp iepriekšējo valsts sertificēšanas kvalifikāciju un 66. daļas noteikto.

Tā kā pastāv atšķirības starp dalībvalstu licencēšanas sistēmām, konvertēšanas iznākumu un 66. daļas licencei uzliedzamos ierobežojumu veidus varēs noteikt tikai katra dalībvalsts. To nosakot, vajadzēs ievērot individuālu pieeju un drošības apsvērumus. Lai to sasniegtu, jāņem vērā ne tikai konkrēti uzdevumi, ko pieteikuma iesniedzējs ir tiesīgs veikt valsts sistēmas ietvaros, bet arī vide, kurā šie uzdevumi tiek veikti, proti, organizācijas pārvaldības sistēma un procedūras, kuru kontekstā pieteikuma iesniedzējs veido savus uzdevumus.

Izvērtējot šos faktoros, var nākties ieviest ierobežojumus, kas atšķiras no tiem, kuri īpaši saistīti ar gaisa kuģa sistēmām vai konstrukcijām, piemēram:

- Derīga tikai organizācijā XXXX.
- Derīga tika Cessna gaisa kuģiem ar vienvirzuļa dzinēju.
- Derīga tikai Cessna 172.
- Derīga tikai Cessna 172, reģistrācija XXXX.

Svarīgi ir piezīmēt arī šo:

- Vienmēr jābūt minētam ierobežojumam „derīga tikai gaisa kuģiem, kurus neizmanto gaisa komercpārvadājumiem”.
- Neatkarīgi no citiem ierobežojumiem, licence nav derīga attiecībā uz lieliem gaisa kuģiem.

Aģentūra izstrādās AMC/GM materiālus, lai izskaidrotu šo īpašo pieeju vispārējai aviācijai.

- (2) „Vācijas aeroklubs” komentēja, ka Vācijas sistēmā personāls, kam ir „Vācijas aerokluba” izdota apkopes licence, parakstās par savu darbu un atļauj gaisa kuģa nodošanu lidojumiem. Taču viņi pieminēja, ka šī tehniskā apkope netiek pārbaudīta un oficiāli apstiprināta (3. klases pārbaudītājs) līdz ikgadējai lidojumderīguma pārbaudei. Tādēļ viņi lūdza veikt izmaiņas 66.A.70. iedaļā, jo viņiem radās bažas, ka pašreizējā redakcijā viņu kompetentā iestāde nekonvertēs šo licenču turētāju kvalifikācijas.

Aģentūra uzskata, ka, ja šo licenču turētāju kvalifikācija ir tiesiski pietiekama, lai apstiprinātu, ka apkope veikta pareizi un ka šajā ziņā gaisa kuģis spēj lidot, tad šī kvalifikācija uzskatāma par „sertificējošā personāla kvalifikāciju” un uz to attiecas 66.A.70. iedaļas noteiktais konvertēšanas process. Neatkarīgi no tā, vai licences turētājs faktiski atļauj gaisa kuģu izmantošanu, un neatkarīgi no tā vai, lidojumderīguma pārbaudes rezultātu vēlāk vajag parakstīt 3. klases pārbaudītājam.

Regulā (EK) 2042/2003 tehniskās apkopes process un lidojumderīguma pārbaudes process ir pilnībā nodalīti. Certificējošais personāls iesaistās tikai tehniskās apkopes apstiprināšanā. Tādēļ 66.A.70. iedaļā aprakstītā „sertificējošā personāla kvalifikācija” ir pilnīgi neatkarīga no lidojumderīguma pārbaudes procesa.

- (3) „Francijas DGAC” lūdza precizēt konvertēšanas procesa references datumu saistībā ar 66.A.70. iedaļas punktā minēto: „*Sertificējošā personāla kvalifikācija, kas derīga dalībvalstī, turētājam pirms šīs daļas stāšanās spēkā ...*”

Aģentūra izstrādās AMC/GM materiālus, lai precizētu, ka „stāšanās spēkā datums” ir

- B3 licencei - šīs grozītās regulas spēkā stāšanās diena.
- Planieriem, motorizētiem planieriem, gaisa baloniem un dirižabļiem, uz kuriem attiecas L licence saskaņā ar 66.A.1 iedaļas d) punktu – 3 gadi pēc šīs grozītās regulas spēkā stāšanās dienas (skatīt 7. panta 8. punktu). Gaisa kuģiem līdz 1000 kg, uz kuriem arī attiecas L licence, piemērojamais datums būs tāds pats kā iepriekšminētajai B3 licencei.

- (4) Vairākas atsauksmes liecināja, ka saistībā ar konvertēšanas procesu ir radušies daži pārpratumi.

Šai sakarā Aģentūrai sniedz šādus precizējumus:

- L licences konvertēšanas process nav saistīts ar 3 gadu pārejas periodu, ko nosaka 7. panta 8. punkts. Konvertēšanas procesā pašreizējā valsts kvalifikācija tiek pārveidota par 66. daļas licenci, ko pēc tam var izmantot un kam nav derīguma beigu termiņa, izņemot parasto 5 gadu atjaunošanas procesu. 3 gadi ir pārejas periods, kura laikā joprojām var izmantot valsts kvalifikāciju.
- Konvertēšanu vienmēr veic kompetentās iestādes.

- Konvertēšana nav brīvprātīgs process kompetentajām iestādēm. Tas ir obligāts process, kas jāveic pēc personas lūguma, kurai ir dalībvalstī derīga sertificējošā personāla kvalifikācija.
- Valsts kvalifikācijas konvertēšanai nav jākārtos eksāmens. Eksāmeni vajadzīgi tikai, lai likvidētu iespējamus ierobežojumus, kas ieviesti konvertēšanas laikā. Tā ir licences turētāja izvēle.

#### **Atsauksmes par 7. panta 8. punktā noteikto 3 gadu pārejas periodu:**

- (5) „Eiropas planieru ražotāji” uzskatīja, ka 3 gadu pārejas periods ir par īsu.

Aģentūra piezīmē, ka NPA 2008-03 apsvēra 5 gadu pārejas periodu, jo tā neparedzēja konvertēšanas procesu. Tādā gadījumā visām personām, kas iesniegtu pieteikumu L licences saņemšanai, vajadzētu pilnībā izpildīt jaunās prasības (apmācība, eksāmens, pieredze). Taču galīgajā priekšlikuma versijā, ir paredzēta pašreizējo valsts kvalifikāciju konvertēšana, un tas nozīmē, ka mācību, eksāmenu un pieredzes prasību izpildes process uz šīm personām neattieksies. Tādēļ pārejas periods tika samazināts līdz 3 gadiem, un Aģentūra to uzskata par pietiekamu, lai kompetentās iestādes varētu ieviest jauno licencēšanas sistēmu.

#### **Atsauksmes par B3 licences piešķirtajām tiesībām:**

- (6) „Eiropas planieru ražotāji” lūdza, lai B3 licencē iekļautās tiesības attiektos uz planieriem un motorizētiem planieriem vai arī lai tiktu nodrošināts viegls veids, kā B3 licences turētājs varētu iegūt L licenci.

Aģentūra neatbalsta šādu tiesību iekļaušanu B3 licencē šādu iemeslu dēļ:

- B1.2 licence nevar automātiski iekļaut B3, ja vien B1.2 licence neietver arī tiesības attiecībā uz planieriem un motorizētiem planieriem. Taču tas ietekmētu arī B1.2 licences definīciju, jo tā neattiektos tikai uz lidmašīnām (planieris nav lidmašīna).
- Var rasties iespaids, ka pietiek apgūt pieredzi saistībā ar planieriem, lai saņemtu B3 licences novērtējuma klasi „nehermetizētas virzuļdzinēju lidmašīnas, kuru maksimālā pacelšanās masa ir 2000 kg un mazāk” (aprakstīts 66.A.45 iedaļas i) punktā) vai B1.2 licences 3. grupas vērtējuma klasi (aprakstīts CRD 2007-07).

Tomēr, tā kā Aģentūra atbalsta to personu skaita pieaugumu, kas ir tiesīgas sertificēt planierus un motorizētus planierus, tā ierosināja atļaut B1.2 un B3 licences turētājiem bez papildu prasībām iegūt pilnu L licenci ar novērtējuma klasi “koka gaisa kuģis”, „kompozītmateriāla gaisa kuģis” un „metāla gaisa kuģis”, ja B1.2/B3 licencei nav ierobežojuma uz attiecīgo konstrukcijas materiālu (skatīt grozīto 66.A.25. iedaļas d) punktu, 66.A.30. iedaļas a) punkta 8. apakšpunktu un 66. daļas IV papildinājumu). Tas ļaus esošajiem B1.2 un B3 licences turētājiem izdot izmantošanas sertifikātus planieriem un motorizētiem planieriem.

Aģentūra izdos AMC/GM, lai precizētu, ka, ja B1.2 vai B3 licences turētājs vēlas iegūt L licenci ar novērtējumu „koka gaisa kuģis”, tad teikums „ja B1.2/B3 licencei nav

*ierobežojuma uz attiecīgo konstrukcijas materiālu” nozīmē, ka tai nav ne ierobežojuma „koka gaisa kuģis”, ne ierobežojuma „metāla cauruļu ar audumu gaisa kuģis”.*

### **Atsauksmes par B3 licences ierobežojumiem:**

- (7) Apvienotās Karalistes CAA un Austrijas *AustroControl* komentēja, ka L licencei novērtējuma klase „koka gaisa kuģis” ietver metāla caurules ar audumu. Taču B3 un B1.2 licencei ir atsevišķi ierobežojumi „koka gaisa kuģim” un „metāla cauruļu ar audumu gaisa kuģim”.

Aģentūra vērš uzmanību uz to, ka tie ir dažādi jautājumi:

- L licences gadījumā runa ir par novērtējuma klasēm, nevis ierobežojumiem. Visiem licenču turētājiem ar novērtējuma klasi „koka gaisa kuģis” ir jāpabeidz L4. moduļa apmācība, kas ietver koka un metāla cauruļu ar audumu konstrukciju kombināciju.
- B3 un B1.2 licences gadījumā runa ir par ierobežojumiem, ko var noņemt līdz ar pieredzes apguvi. Aģentūra uzskata, ka ir labāk ierobežojumus turēt atsevišķi, lai kādu no tiem varētu noņemt, ja personai nav pieredzes par kādu no konstrukcijām.

- (8) Nīderlandes CAA un Zviedrijas CAA lūdza precizēt, ko nozīmē „ierobežojums”, proti, vai tas nozīmē darbību, ko var sertificēt, vai darbību, ko nevar sertificēt.

Aģentūra piekrīt, ka tiesiskajā regulējumā ir zināma nekonsekvenca. Piemēram:

- 66.B.305. iedaļā minēti „eksāmeni, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu konvertēšanu bez ierobežojumiem”, kas nozīmē, ka ierobežojums attiecas uz darbībām, ko nevar sertificēt.
- 66.daļas licences 15. sadaļa (66. daļas V papildinājums) nosaka, ka „ja nav piemērojama ierobežojumu, IEROBEŽOJUMU lappuse tiks izdota ar norādi „Bez ierobežojumiem””. Tas atkal nozīmē, ka ierobežojums attiecas uz darbībām, ko nevar sertificēt.
- 145. daļā izmantoti ierobežojumi, lai sašaurinātu darbības jomu, kas nozīmē, ka ierobežojums attiecas uz darbībām, ko var sertificēt.

Lai gan Aģentūra nolēma formulēt, ka B3 licencē norādītie ierobežojumi ir darbības, ko nevar sertificēt, mēs piekrītam, ka dažos gadījumos būtu praktiskāk minēt darbības, ko drīkst sertificēt, piemēram, kad tiesības ir ļoti nelielas salīdzinājumā ar darbībām, kas nav atļautas. Tādos gadījumos nav lietderīgi uzskaitīt visas darbības, ko nedrīkst sertificēt.

Nākotnē var būt nepieciešama tālāka noteikumu izstrāde, lai novērstu šīs nekonsekvences.

### **Atsauksmes par L licences piešķirtajām tiesībām:**

- (9) "Britu Planierisma asociācija", „Nīderlandes Planierisma asociācija” un „Eiropas Planierisma savienība” lūdza iekļaut „gada pārbaudes” ierobežotās L licences tiesībās. Turklāt Zviedrijas CAA lūdza apvienot ierobežoto L licenci un pilno L licenci viena līmeņa licencē.

Aģentūra uzskata, ka joprojām vajadzīgi 2 līmeņi, lai mazāk pieredzējušam apkopes personālām nodrošinātu piekļuvi nozarei, tikko ir sasniegts daudz maz pieņemams standarts. Taču viņu tiesības būs samērīgas ar iegūtajām pamatzināšanām un pieredzi.

Neskatoties uz to Aģentūra, nolēma atļaut ierobežotas L licences turētājiem veikt ikgadējās pārbaudes un 100 stundu pārbaudes. Lai to darītu, 66. daļas VII papildinājuma L4.5., L5.7., L6.7., un L 8.14. modulis, kas attiecas uz ierobežoto L licenci, ir modificēti, iekļaujot 100 stundu un gada inspekcijas. Turklāt L9. modulis „Fiziskās pārbaudes procedūras” ir pārvietots no pilnas L licences mācību programmas uz ierobežotas L licences mācību programmu.

- (10) „Britu Planierisma asociācija”, „Eiropas Planierisma savienība” un „Austrijas *AustroControl*” izteica bažas par to, kā tiks apstiprināti planieru elektronikas darbi.

Šajā jomā Aģentūra izvērtēja un noraidīja šādas iespējas:

- Ietvert L licencē pilnas tiesības attiecībā uz aviācijas elektroniku. Šajā posmā tas nebija iespējams, jo 66. daļas VII papildinājuma mācību programma neaptver šīs sistēmas.
- Attiecināt B2 licences piešķirtās tiesības arī uz planieriem, gaisa baloniem un dirižabļiem. Tas neatrisinātu vispārējās aviācijas kopienas problēmu, jo ļoti nedaudzi B2 licenču turētāji būtu gatavi strādāt šajā jomā. Turklāt vajadzētu pārstrādāt B2 licences novērtējuma klašu definīciju.

Tādēļ Aģentūra beigās izvēlējās paturēt aviācijas elektronikas darbu veikšanu valstu regulējumā (66.A.100. iedaļa), izņemot attiecībā uz gaisa kuģiem, kas nav lidmašīnas un helikopteri, un turpināt noteikumu izstrādi (uzdevums 66.027), lai aviācijas elektronikas inženieriem izstrādātu vispārējai aviācijai piemērotu licencēšanas sistēmu.

Tomēr L licence joprojām ļauj apstiprināt šādus darbus (66.A.20 iedaļas a) punkta 5. apakšpunkts):

- Aviācijas elektronikas sistēmas darbus, kas prasa vienkāršu testu veikšanu, lai pierādītu darbību, nevis traucējumu novēršanu.
- Radio, sakaru un retranslatoru sistēmu darbus, ja pilnā L licencē ir atzīme par novērtējuma klasi „Radio - sakari, retranslator”.

- (11) Vairākas atsauksmes liecināja, ka saistībā ar licences piešķirtajām tiesībām ir radušies daži pārpratumi.

Šai sakarā Aģentūrai sniedz šādus precizējumus:

- L licencei nav gaisa kuģa vai dzinēja tipa novērtējuma klases un tādējādi tipa apmācība vai tipa eksāmens nav nepieciešams ne attiecībā uz gaisa kuģiem, ne dzinējiem. Ražotāju iesaistīšana nav vajadzīga.

- Dažādās L licencē iekļautās novērtējuma klases tiek iegūtas, kad tiek izpildītas pamatzināšanu un pieredzes prasības.
- Ierobežotas L licences vērtējuma klase „spēka iekārta” ļauj apstiprināt darbu, kas veikts ar jebkuru spēka iekārta, kura uzstādīta gaisa kuģī, uz kuru attiecas L licence.
- Tai pašai personai var būt novērtējuma klase attiecībā uz gaisa kuģa korpusu un spēka iekārta. Apmācība, kas aptver abas novērtējuma klases ir aptuveni 1 mēnesi gara, taču tā nav obligāta, jo pietiek sekmīgi nokārtot attiecīgos eksāmenus.

Aģentūra izstrādās papildu AMC/GM materiālus.

### **Atsauksmes par pamatzināšanu prasībām L licences iegūšanai (66.A.25. iedaļas b) punkts):**

- (12) „Britu Planierisma asociācija” izteica bažas, ka neveidosies pietiekams 147. daļas organizāciju skaits, lai sniegtu pamata apmācību L licences iegūšanai, un lūdza, lai valstu sporta asociācijas, kurām uzticas attiecīgās valsts kompetentā iestāde, turpinātu veikt šo funkciju.

Aģentūras viedoklis ir šāds:

- Pamata apmācība L licences iegūšanai (66.A.25. iedaļas b) punkts) nav obligāta (to pieļauj 66.A.25. iedaļas c) punkts), lai gan tādā gadījumā ir vajadzīga 1 gada, nevis 6 mēnešu pieredze.
- Pamata eksaminācija ir obligāta.
- Pamata apmācību un pamata eksāmenu var nodrošināt valstu sporta asociācijas, ja tās ir apstiprinājusi kompetentā iestāde (skatīt 66.A.25. iedaļas b) punktu). Tādējādi šis risinājums var kompensēt 147. daļas organizāciju nepietiekamību.

### **Atsauksmes par L licences kvalifikācijas paaugstināšanu:**

- (13) "Britu Planierisma asociācija" lūdza paredzēt iespēju iegūt kredītpunktus par zināšanām un pieredzi, kas iegūta L licences līmenī, lai varētu saņemt A vai B licenci.

Aģentūra norāda, ka L licenci nevar pārkvalificēt uz citu kategoriju vai apakškategoriju, jo kvalifikācijas prasības tās iegūšanai ir ļoti vienkāršotas un ir pieejams liels dažādu novērtējuma klašu skaits. Taču tas neliedz kompetentajai iestādei piešķirt eksāmenu kredītpunktus, ja var pierādīt ekvivalenci atbilstoši 66.A.25. iedaļas e) punktam.

### **Atsauksmes par dažādu planieru un motorizēto planieru veidiem:**

- (14) Apvienotās Karalistes CAA lūdza precizēt kādām novērtējuma klasēm jābūt L licencē, lai varētu apstiprināt izmantošanai dažādus planieru un motorizēto planieru veidus, kas ietver arī „ekskursiju motorizētos planierus”, „autonomas palaišanas motorizētos planierus”, „autonomus motorizētos planierus”.

Aģentūra uzskata, ka jebkurš ar dzinēju apgādāts planieris uzskatāms par motorizētu planieri, kam vajadzīga vērtējuma klase „spēka iekārta”, lai darbu ar šādu dzinēju varētu apstiprināt. Tādēļ šajā atzinumā runa ir tikai par „planieriem” un „motorizētiem planieriem”, un šie nosaukumi atbilst CS-22 nosaukumam – „Sertifikācijas specifikācijas, ieskaitot lidojumderīguma kodus un pieņemamos līdzekļus atbilstības nodrošināšanai planieriem un motorizētiem planieriem”.

#### **Atsauksmes par 66. daļas licenču pagarināšanu:**

- (15) „Britu Planierisma asociācija” izteica bažas par 66. daļas licenču pagarināšanas izmaksām un ierosināja grozīt lēmumu 2007/018/R. Asociācija arī apšaubīja nepieciešamību atjaunot licences un ierosināja to aizstāt ar nesenuma prasībām.

Aģentūra uzskata, ka nesenuma prasības jau pastāv, lai varētu izmantot sertificēšanas tiesības. Ieviešot tās licencēšanas prasībās, tiktu radīts nopietns slogs kompetentajām iestādēm un licenču turētājiem, jo licence kļūtu nederīga un to vajadzētu izdot no jauna.

Pagarināšanas nepieciešamība tika izvērtētā uzdevuma 66.008 ietvaros, kā rezultātā tika pieņemts lēmums 2007/018/R. Pagarināšana tiek veikta ik pēc 5 gadiem, un tā nav saistīta ar ievērojamām izmaksām, jo tā ir tīri administratīva procedūra, lai pārbaudītu licences atbilstību kompetentās iestādēs uzskaites datiem un noskaidrotu, vai nav veicamas kādas darbības saskaņā ar 66.B.500. iedaļu.

#### **Atsauksmes par B3 un L licences izmantošanu lidojumderīguma pārbaudes personāla vajadzībām:**

- (16) „Eiropas planieru ražotāji” lūdza pārskatīt M daļas M.A.707. iedaļu, lai atļautu lidojumderīguma pārbaudes personālam izmantot B3 un L licences.

Aģentūra piekrīt šim priekšlikumam un attiecīgi grozīs AMC M.A.707. iedaļas a) punkta 4. apakšpunktu.

#### **Atsauksmes ar ierosinājumu par īpašām licencēšanas prasībām vieglām sporta lidmašīnām (LSA):**

- (17) „Somijas Aeronautikas asociācija”, „Čehijas Vieglo gaisa kuģu asociācija” un „Flightdesign” lūdza izveidot īpašu licenci vieglām sporta lidmašīnām (LSA) līdz 600 kg, jo šīs organizācijas uzskatīja L licences prasības par pārmērīgām. Viņi to argumentēja ar to, ka tipiska pilnas L licences mācību programma, kas ietver dažādus materiālus, aizņem aptuveni 190 stundas, bet FAA sistēmā tikai 120 stundas.

Aģentūra uzskata, ka tā uzdevuma mērķis, kura rezultātā tika formulēts šis atzinums, bija izveidot vispārējās aviācijas kopienas vajadzībām piemērotu licencēšanas sistēmu. Tas ir sasniegts, izveidojot B3 un L licenci. Turklāt L licencei ir divi līmeņi – ierobežotā L licence un pilnā L licence -, lai mazāk pieredzējušam tehniskās apkopes personālām nodrošinātu piekļuvi nozarei, tikko ir sasniegts daudz maz pieņemams standarts.

Turklāt Eiropā noteiktā vieglo sporta lidmašīnu definīcija paredz sarežģītākus gaisa kuģus nekā ASV izmantotā definīcija. Tas nozīmē, ka nevar salīdzināt L licences iegūšanai vajadzīgo laiku ar FAA licences iegūšanai vajadzīgo laiku.

Izveidojot īpašu licenci vieglām sporta lidmašīnām, valstu iestādēm tiktu radīts papildu slogs, kā arī LSA licenču turētājiem būtu sarežģītāk strādāt ar gaisa kuģiem ar masu līdz 1000 kg (viņiem vajadzētu iegūt atsevišķu L licenci). Aģentūra neredz attaisnojumu šim slogam, ņemot vērā, ka runa ir par iespējamu ietaupījumu dažu mācību stundu apmērā.

### **Atsauksmes par sastāvdaļu apkopi:**

- (18) „Eiropas Gaisa sporta organizācija” ierosināja atbrīvot ETSO izpletņus no 66. daļas prasībām un to vietā izmantot valstu noteikumus.

Aģentūra norāda, ka tāda prakse jau pastāv. ETSO izpletņu apkope tiek uzskatīta par „sastāvdaļu apkopi” un attiecīgi 66.A.200.iedaļa atsaucas uz valstu noteikumiem.

- (19) Zviedrijas CAA lūdza precizēt, kā tiek klasificēta apkope, kas veikta reaktīviem un elektriskiem dzinējiem, kas uzstādīti planieriem.

Aģentūra uzskata, ka spēka iekārtas interfeisa, retrakcijas un padeves sistēmas tehniskā apkope ir uzskatāma par gaisa kuģa apkopi un to var apstiprināt ar L licenci (to aptver 66. daļas VII papildinājuma moduļi L7.9 un L7.10). Taču pašas spēka iekārtas apkope uzskatāma par „komponentu apkopi” un attiecīgi 66.A.200. iedaļa atsaucas uz valstu noteikumiem.

### **No Nīderlandes CAA saņemtās atsauksmes par CRD 2008-03 sniegtajām atbildēm:**

- (20) Nīderlandes CAA komentēja, ka 66.A.30. iedaļas prasīto darba pieredzi par gaisa kuģiem var iegūt jebkurā apkopes organizācijā (piemēram, 145. daļas, F apakšdaļas, FAR-145. daļas) vai neatkarīga sertificējoša speciālista pārraudzībā.

Aģentūra tam piekrīt. Tiks pievienoti AMC materiāli.

- (21) Nīderlandes CAA lūdza paskaidrot, kāpēc AMC 66.A.30. iedaļas a) punkta 6. un 7. apakšpunktā gaisa baloniem un dirižabjiem ieviests 80% pabeigšanas procents.

Aģentūra ieviesa 80% pabeigšanas procentu, jo gaisa balonu un dirižabļu tabula 66. daļas AMC II papildinājumā ir izstrādāta ar mazāku pozīciju skaitu nekā citiem gaisa kuģiem. Aģentūra uzskata, ka 80% robeža ir svarīga, lai panāktu, ka pieteikuma iesniedzējs iegūst pietiekamu pieredzi.

- (22) Nīderlandes CAA nepiekrīt Aģentūras viedoklim neiekļaut licences tipu (B1, B3, L), kas piemērojams katrai novērtējuma klasei, ievērojot gaisa kuģa svaru, tipa novērtējuma klašu sarakstā (66. daļas AMC I papildinājums).



Aģentūra uzskata, ka tas nav iespējams, jo vienam un tam pašam ar dažādu klienta izvēlētu aprīkojumu apgādātam gaisa kuģa modelim var būt nepieciešama atšķirīga licence. Gaisa kuģa svars ir specifisks katrai gaisa kuģa reģistrācijai. Svārs ir atrodams lidojumu rokasgrāmatā, kam jābūt uz gaisa kuģa klāja.

- (23) Nīderlandes CAA lūdz noteikt vienādu minimālo sertificējošā personāla vecumu 145. daļas apkopes organizācijās (pašreiz 21 gads) un F apakšdaļas apkopes organizācijās (pašreiz 18 gadi).

Aģentūra norāda, ka noteiktais 21 gada vecums attiecas uz 145. daļas apkopes organizāciju sertificējošo personālu tādēļ, ka šīs organizācijas un ar tām saistītās procedūras ir sarežģītākas. Savukārt F apakšdaļas apkopes organizāciju gadījumā Aģentūra uzskata, ka 18 gadu robeža ir saprātīga prasība.

- (24) Nīderlandes CAA norādīja, ka atbildot uz CRD 2008-03 22. atsaukumi, vajadzētu paredzēt iespēju, ka „sarežģītas tehniskās apkopes darbības” var apstiprināt ne tikai F apakšdaļā minētās apkopes organizācijas, bet arī 145. daļas organizācijas.

Aģentūra tam piekrīt. Taču tādēļ nevajag mainīt noteikumus vai AMC/GM materiālus, jo tas ir skaidri pateikts pašreizējā tekstā. M.A.801. iedaļas b) punktā minētas tikai F apakšdaļas apkopes organizācijas tāpēc, ka M.A.801. iedaļa neattiecas uz gaisa kuģiem, kas nodoti izmantošanai saskaņā ar 145. daļu (skatīt M.A.801. iedaļas a) punktu). 145. daļas apkopes organizācijas noteikti var apstiprināt šādas darbības.

- (25) Nīderlandes CAA izteica viedokli, ka līdz šim, ja apmācības priekšmets vai līmenis kādā 66. daļas I papildinājuma modulī dažādām licenču apakškategorijām bija identisks, tad arī prasības bija identiskas, un tas atviegloja kredītpunktu piešķiršanu. Tāpēc viņi nepiekrīta teikuma „B3 kategorijas gadījumā šī moduļa joma atspoguļo lidmašīnu tehnoloģiju, kas attiecas uz šo kategoriju” iekļaušanai dažos moduļos.

Aģentūra tam piekrīt.

Tādēļ B3 licencei tika izveidoti atsevišķi moduļi 7B, 9B, 11C un 17 B, un pašreizējie 7, 9 un 17 tika pārdēvēti par 7A, 9A un 17A, lai apmācības saturs nebūtu vienāds, pat ja apmācības līmenis (1., 2. vai 3. līmenis) dažos priekšmetos ir tāds pats kā B1.2. Faktiski B3 licences kursa saturs ir jāveido tā, lai tiktu ņemta vērā mazāk sarežģītā tehnoloģija un apkopes vide šajā gaisa kuģu kategorijā. Pretējā gadījumā nebūtu iespējams panākt apmācības garuma vēlamo saīsinājumu (1000 stundas).

- (26) Nīderlandes CAA izteica piezīmi, ka novērtējuma klase „koka gaisa kuģis” joprojām neietver koka spārnu un metāla cauruļu fizelāžas kombināciju.

Aģentūra izmainīja 66. daļas VII papildinājuma L4.1. apakšmoduļa redakciju, lai precizētu, ka apmācība ietver jebkādu koka un metāla cauruļu un auduma konstrukciju kombināciju.

Aģentūra grozīja arī 66.A.1. iedaļas d) punkta formulējumu:

*„Novērtējuma klase „koka korpus”, „koka gaisa kuģis” un „koka planieris” ietver arī koka un metāla cauruļu ar audumu konstrukciju kombinācijas”.*

- (27) Nīderlandes CAA komentēja, ka B3 licence turētājs var sertificēt vienkāršus mehānisko darbu uzdevumus nehermetizētām lidmašīnām ar svaru līdz 2000 kg, pat, ja B3 licence neiekļauj A apakš kategoriju.

Aģentūra tam piekrīt un tieši to CRD 2008-03 dokumentā precizē arī GM 66.A.20 iedaļas a) punkta 4. apakšpunkts.

- (28) Nīderlandes CAA ierosināja mainīt 66.A.45 iedaļas nosaukumu, pieminot arī „B3 novērtējuma klases ierobežojumus”.

Aģentūra šim ierosinājumam daļēji piekrīt, taču to nevar attiecināt īpaši uz B3 licenci (skatīt CRD 2007-07 ar ierobežojumiem arī attiecībā uz B1.2 licenci 3. grupas gaisa kuģiem). 66.A.45. iedaļas nosaukums attiecīgi tika grozīts.