



**AVIZUL Nr. 04/2009**

**AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI**

**din 11 decembrie 2009**

**referitor la un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE)  
nr. 2042/2003 al Comisiei privind menținerea navigabilității aeronavelor  
și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor  
și a personalului cu atribuții în domeniu**

***„Licențe de întreținere aeronave pentru aeronave simple”***

## I. Generalități

1. Scopul prezentului aviz este de a propune Comisiei să modifice Regulamentul (CE) nr. 2042/2003<sup>1</sup> al Comisiei. Motivele pentru această activitate de reglementare sunt descrise mai jos.
2. Avizul a fost adoptat pe baza procedurii stabilite de Consiliul de administrație al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (agenția)<sup>2</sup>, în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008<sup>3</sup> (denumit în continuare regulamentul de bază).

## II. Consultare

3. Deși Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 stabilește deja la Anexa III (partea 66) un sistem de licențiere a personalului autorizat pentru certificare, la revizuirea părții M privind aeronavele neimplicate în transportul aerian comercial (sarcina M.017) și, ca rezultat al consultării efectuate prin A-NPA nr. 14/2006, un număr semnificativ de părți interesate și-au exprimat îngrijorarea în legătură cu faptul că sistemul de licențiere din prezent nu a fost adaptat la complexitatea redusă a aeronavelor mici folosite în aviația generală.
4. Pentru a rezolva această problemă, agenția a creat o sarcină de activitate de reglementare 66.022 și grupul de redactare corespunzător, format din reprezentanți ai autorităților naționale și ai asociațiilor din aviația ușoară și foarte ușoară. Scopul a fost acela de a evalua situația, de a înainta o propunere și de a elabora linii directoare pentru emiterea unui aviz de modificare a părții 66 și/sau o decizie de modificare a AMC pentru această parte, în legătură cu sarcina de reglementare 66-022.
5. Pe durata redactării, grupul și-a concentrat munca pe licențele privind corpurile de aeronavă, grupurile motopropulsoare și sistemele electrice, plus unele prerogative limitate ale sistemelor electronice de bord. Echivalentul unei licențe categoria B2 adaptată mediului aviației generale nu a fost luat în considerare de către grup și va constitui subiectul unei viitoare acțiuni de reglementare (sarcina 66.027).
6. Pe baza unor informații primite de la grupul de lucru, agenția a emis documentul NPA nr. 2008-03 din 28 martie 2008, publicat pe site-ul web al agenției, la adresa: ([http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)).
7. Până la data închiderii, 28 iunie 2008, agenția a primit 177 de observații de la 39 de autorități aeronautice naționale, organizații profesionale și persoane/organizații private.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 315, 28.11.2003, p. 1). Regulament astfel cum a fost modificat ultima dată de Regulamentul (CE) nr. 1056/2008 al Comisiei din 27 octombrie 2008 (JO L 283, 28.10.2008).

<sup>2</sup> Decizia Consiliului de administrație privind procedura care trebuie aplicată de către agenție în vederea eliberării de avize, certificate, specificații și materiale de îndrumare („Procedura de reglementare”). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

<sup>3</sup> Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p. 1)

8. Pentru revizuirea acestor observații, agenția a creat un grup de revizuire compus din membrii grupului de lucru 66.022, plus o persoană de la Standardizare și Autorizări (agenție) și o persoană din domeniu care își exprimase dezacordul în legătură cu NPA nr. 2008-03. Ca rezultat al acestei revizui, agenția a publicat, pe 16 septembrie 2009, documentul de răspuns la observații CRD nr. 2008-03, care a conținut răspunsurile la fiecare observație și textul propus pentru reglementare și pentru AMC/GM.
9. Este important de reținut, în acest moment, că grupul de revizuire a luat în considerare și observațiile primite pe durata consultărilor legate de documentul NPA nr. 2007-07, în special pe cele cu privire la „calificări de tip și de grupă”.
10. După publicarea documentului CRD nr. 2008-03, agenția a organizat, la 29 octombrie 2009, un atelier de lucru la Köln, pentru a-i detalia conținutul și pentru a ajuta părțile interesate să înțeleagă propunerea înainte de a-și trimite reacțiile.
11. Ca rezultat al consultării externe privind documentul CRD nr. 2008-03, care s-a finalizat pe data de 16 noiembrie 2009, agenția a primit reacții de la:
  - 5 autorități competente: AustroControl-Austria, CAA-Țările de Jos, CAA-Suedia CAA-Regatul Unit și DGAC-Franța.
  - 11 organizații și asociații: Asociația Britanică de Planorism, Uniunea Europeană de Planorism, Asociația Daneză de Planorism (DSvU), Europe Air Sports, Deutsche Aeroclub, Producătorii Europeni de Planoare, Asociația Aeronautică Finlandeză, Asociația pentru Aeronave Ușoare din Republica Cehă, Flightdesign, Aeroclubul Regal Danez și Asociația Olandeză de Planorism.
  - 1 persoană fizică.

Aceste reacții sunt analizate în detaliu în atașament.

### **III. Conținutul avizului agenției**

12. Prezentul aviz ia în considerare, în măsura posibilului, propunerile făcute de către părțile interesate care au participat la consultare și au reacționat la documentul CRD.
13. Ținând seama de ierarhia reglementărilor EASA, prezentul aviz încearcă să rezolve numai schimbările pe care agenția le propune în legătură cu reglementările aplicabile ale Comisiei (partea 145, partea 66 și partea 147); mijloacele acceptabile de conformitate (AMC) respective și materialul de îndrumare (GM), care erau detaliate în documentul CRD, pot și vor fi emise de către agenție doar atunci când reglementările menționate mai sus vor fi adoptate de Comisie. Totuși, trebuie amintit că măsurile expuse în prezentul aviz trebuie citite în strânsă legătură cu documentele AMC și GM, ca parte a unui pachet asupra căruia s-a căzut de acord.

#### **a) licența B3**

14. Prima acțiune a agenției este propunerea unei noi licențe B3, similară licenței B1.2, dar cu cerințe simplificate, adaptate complexității mai reduse a avioanelor ușoare cu motor cu piston pentru aviația generală.

15. Această licență B3 propusă de către agenție este aplicabilă „*avioanelor depresurizate cu motor cu piston cu MTOM de cel mult 2 000 kg*”. Deși, inițial în documentul NPA nr. 2008-03 această licență era aplicabilă și planoarelor și planoarelor motorizate, agenția a decis să le înlăture din următoarele motive:
- Planoarele și planoarele motorizate sunt deja reglementate de licența L.
  - Se intenționează ca licența B1.2., care nu reglementează planoarele și planoarele motorizate, să includă automat licența B3. Acest lucru este posibil doar dacă licența B3 nu include nici planoarele, nici planoarele motorizate.

Cu toate acestea, pe baza reacțiilor primite pe durata consultărilor din documentul CRD nr. 2008-03, agenția a propus să permită titularilor de licențe B1.2 și B3 să obțină, fără cerințe suplimentare, o licență completă L cu calificările „aeronavă din lemn”, „aeronavă din materiale compozite” și „aeronavă din metal”, atâta timp cât licența B1.2 / B3 nu conține o limitare cu privire la materialul corespunzător din structură (consultați punctul 66.A.25 litera (d), punctul 66.A.30 litera(a) subpunctul 8 și apendicele IV la partea 66). Acest lucru va permite actualilor titulari de licențe B1.2 și B3 din prezent să elibereze certificate de dare în exploatare pentru planoare și planoare motorizate.

16. Prerogativele acestei licențe includ structura aeronavei, grupul motopropulsor, sistemele mecanice și electrice și prerogative limitate ale sistemelor electronice de bord, fiind similare cu prerogativele acordate de licența B1.2, cu excepția domeniului de exploatare a aeronavei reglementat și a faptului că licența B3 nu include nicio subcategorie A.
17. Cerințele de bază privind cunoștințele și exigențele aplicabile examinării pentru obținerea licenței B3 au fost incluse în prezentele apendice I și II la partea 66. În cazul examinărilor, s-a stabilit că numărul de întrebări pentru fiecare modul este întotdeauna un multiplu de 4, pentru a îndeplini criteriul minim necesar de 75%.
18. Pentru cazurile în care o organizație prevăzută la partea 147 oferă cursuri de bază pentru obținerea licenței B3, durata acestora este de cel puțin 1 000 de ore, așa cum prevede apendicele 1 la partea 147. Această durată reprezintă jumătate din cele 2 000 de ore necesare pentru cursul B1.2, justificate prin următoarele:
- Nivelul de instruire pe diferite subiecte a fost redus în cazul licenței B1.2, având în vedere complexitatea redusă a aeronavelor reglementate.
  - Modulele separate 7B, 9B, 11C și 17B au fost create pentru licența B3 și actualele module 7, 9 și 17 au fost redenumite 7A, 9A și 17A. Acest lucru s-a făcut pentru a fi siguri că, chiar și atunci când nivelul de instruire (nivelurile 1, 2 sau 3) pentru unele dintre subiecte este același ca și în cazul licenței B1.2, acest lucru nu înseamnă că conținutul cursului este același. De fapt, conținutul cursului pentru obținerea licenței B3 trebuie elaborat luându-se în considerare complexitatea redusă a tehnologiei și întreținerii în cazul aeronavelor din această categorie.
19. Crearea de module separate pentru licența B3 înseamnă că modulele 7B, 9B, 11C și 17B nu pot fi automat creditate ca fiind echivalente cu modulele corespunzătoare 7A, 9A, 11A, 11B și 17A în cazul extinderii unei licențe B3 deja existente la alte categorii/subcategorii, chiar dacă nivelul de instruire este același. Acest lucru este consecința principalului obiectiv al sarcinii, care era acela de a avea o licență cu cerințe de instruire semnificativ mai reduse decât cele pentru actuala licență B1.2.
20. Cerințele de bază privind experiența (punctul 66.A.30) au fost păstrate, fiind identice cu cele pentru licența B1.2, cu o durată de la 1 la 3 ani, în funcție de instruirea tehnică anterioară primită de către solicitant.

21. Apendicele IV la partea 66 a fost modificat astfel încât să includă perioada de experiență suplimentară necesară pentru extinderea licenței B3 la alte categorii/subcategorii sau pentru extinderea unei alte categorii/subcategorii la licența B3.
22. Pentru exercitarea prerogativelor de certificare corespunzătoare, licența B3 trebuie însoțită de calificarea „*avioane depresurizate cu motor cu piston cu MTOM de cel mult 2 000 kg*”. Această calificare se justifică pe baza demonstrării experienței necesare, care este definită în materialul AMC corespunzător ca însemnând:
- 50% din sarcinile din apendicele II la documentul AMC aplicabile acestei calificări.
  - Sub supravegherea personalului autorizat pentru certificare.
23. Cu toate acestea, această calificare va face obiectul următoarelor limitări, dacă persoana nu poate face dovada experienței necesare pentru:
- Aeronave cu structură din lemn.
  - Aeronave cu structură din tuburi de metal acoperite cu țesătură.
  - Aeronave cu structură din metal.
  - Aeronave cu structură din materiale compozite.

Este important de reținut aici că, în documentul NPA nr. 2008-03, numărul limitărilor era mai mare, incluzând și limitări cu privire la:

- Trenul de aterizare escamotabil.
- Elicea cu pas variabil.
- Motorul cu turbocompresor.
- Motor electric și/sau turboreactor (pe planoare motorizate).
- FADEC (autonomia completă a controlului digital al motorului).

Totuși, aceste limitări suplimentare au fost retrase din propunerea finală în coordonare cu grupul de revizuire pentru documentul NPA nr. 2007-07 în care fuseseră introduse limitări similare pentru aeronavele din grupa 2 și grupa 3 (sarcina 66.009).

Motivele retragerii limitărilor legate de aceste sisteme sunt următoarele:

- Alegerea acestor sisteme și nu a altora poate fi pusă sub semnul întrebării.
- Sistemul de aprobare și retragere a limitărilor se poate constitui într-o povară semnificativă pentru autoritățile competente și titularii de licențe.
- Totuși, titularul de licență trebuie să satisfacă toate cerințele de bază cu privire la cunoștințe și experiență.

În plus, ca o măsură compensatorie, în avizul care rezultă din documentul CRD nr. 2007-07, la punctul 66.A.20 litera (b), se introduce o prevedere conținând material AMC suplimentar, pentru a clarifica faptul că personalul de certificare nu își poate exercita prerogativele decât dacă are competență pe acel tip de aeronavă. Acest lucru mărește responsabilitatea din prezent a întreprinderii de întreținere sau a personalului autorizat pentru certificare independent de a oferi acest tip de competență înainte de a da în exploatare o aeronavă.

24. Limitările prevăzute prin licență:

- Înseamnă „excluderi” de la prerogativele certificării.
- Afectează întreaga aeronavă. Nimic de pe aeronavă nu poate fi certificat, cu excepția sarcinilor de întreținere ale pilotului-proprietar.
- Pot fi retrase prin:

1. Demonstrarea experienței corespunzătoare (detaliată mai departe în documentul AMC) sau
2. Evaluare practică efectuată de autoritatea competentă.

66.B.115 a fost modificat în consecință pentru a include cerințele pentru autoritatea competentă în vederea retragerii limitărilor (altele decât cele provenite din conversia calificărilor naționale în 66.A.70).

25. În apendicele V la partea 66, Formularul 19 (Formularul de cerere) și Formularul 26 (Exemplu de model de licență) au fost modificate pentru a reflecta noile categorii de licențiere (atât licența B3, cât și licența L). Formularul 26 a fost împărțit în Formularul 26A (toate licențele cu excepția licenței L) și Formularul 26B (licența L).
26. Apendicele II la partea 147 a fost modificată pentru a include cursurile de bază pentru noile categorii de licențiere (atât licența B3, cât și licența L).

### **b) Licența L**

27. A doua acțiune avută în vedere de agenție este propunerea unei noi licențe L, cu cerințe foarte simplificate și aplicabile planoarelor, planoarelor motorizate, baloanelor și majorității dirijabilelor. Această acțiune va standardiza sistemul de licențiere pentru planoare, planoare motorizate, baloane și dirijabile, care se află, în prezent, sub incidența reglementărilor naționale, dobândind un nivel uniform al siguranței și îmbunătățind piața comună. Persoanele care dețin astfel de licențe vor putea să lucreze ca și personal autorizat pentru certificare independent sau în cadrul oricărei întreprinderi de întreținere omologate și vor putea certifica aeronave înmatriculate în orice stat membru. În plus, licența L va fi aplicabilă și aeronavelor cu MTOM mai mică de 1 000 kg.
28. Intențiile agenției la selectarea aeronavelor reglementate de licența L au fost următoarele:
  - Să profite de categoriile de aeronave definite în documentul NPA nr. 2008-07 (sarcina MDM.032), în care un proces de certificare ELA1 și ELA2 se definește în prezent.
  - Să includă toate aeronavele eligibile pentru procesul ELA1, plus toate aeronavele eligibile pentru procesul ELA2, cu excepția aeronavelor cu o MTOM între 1 000 kg și 2 000 kg și cu excepția giravioanelor foarte ușoare, care sunt excluse deoarece sunt prea complexe pentru programa simplificată elaborată pentru licența L.Acest lucru înseamnă că licența L nu va reglementa niciunul din acele dirijabile cu gaz cu pilot neincluse în procesul ELA2.
29. Cu toate acestea, agenția observă aici că limita de 1 000 kg inclusă în documentul NPA nr. 2008-07 pentru procesul ELA1 este posibil să se modifice la 1 200 kg după revizuirea observațiilor primite la acel document NPA. În acest caz, avizul emis de către agenție în urma documentului CRD nr. 2008-07 va introduce aceeași schimbare în cazul limitelor pentru licența L.
30. Licența L propusă este împărțită pe 2 niveluri: licență L limitată și licență L completă. Diferența este aceea că licența L limitată nu permite emiterea unui certificat de dare în exploatare în urma inspecțiilor cu un interval mai mare de 100 de ore / anual sau după efectuarea unor reparații și modificări majore. Aceasta a fost o modificare introdusă în urma reacțiilor primite la documentul CRD nr. 2008-03.

31. Fiecare dintre aceste niveluri ale licenței pot include diferite calificări care pot fi alese de către solicitant în funcție de domeniul în care dorește să-și exercite prerogativele de certificare. Aceste calificări sunt specificate la punctul 66.A.1 litera (d).
32. La fel ca și în cazul licenței B3, documentul NPA nr. 2008-03 a avut în vedere introducerea următoarelor limitări privind licența L, în cazul în care solicitantul nu poate demonstra experiența corespunzătoare:
- Trenul de aterizare escamotabil.
  - Elicea cu pas variabil.
  - Motorul cu turbocompresor.
  - Motor electric și/sau turboreactor (pe planoare motorizate).
  - FADEC (autonomia completă a controlului digital al motorului).

Cu toate acestea, aceste limitări au fost retrase din propunerea finală, aceeași ca și în cazul licenței B3, în coordonare cu grupul de revizuire care s-a ocupat de NPA nr. 2007-07 în care fuseseră introduse limitări similare pentru aeronavele din grupa 2 și grupa 3 (sarcina 66.009).

Motivele retragerii limitărilor legate de aceste sisteme sunt următoarele:

- Alegerea acestor sisteme și nu a altora poate fi pusă sub semnul întrebării.
- Sistemul de aprobare și retragere a limitărilor se poate constitui într-o povară semnificativă pentru autoritățile competente și titularii de licențe.
- Totuși, titularul de licență trebuie să satisfacă toate cerințele de bază cu privire la cunoștințe și experiență.

În plus, ca o măsură compensatorie, în avizul care rezultă din documentul CDR nr. 2007-07, la punctul 66.A.20 litera (b), se introduce o prevedere conținând material AMC suplimentar, pentru a clarifica faptul că personalul de certificare nu își poate exercita prerogativele decât dacă are competență pe acel tip de aeronavă. Acest lucru mărește responsabilitatea din prezent a întreprinderii de întreținere sau a personalului autorizat pentru certificare independent de a oferi acest tip de competență înainte de a da în exploatare o aeronavă.

În mod evident, limitările legate de structura materialului (lemn, tuburi de metal cu pânză, material compozit și metal) existente în cazul licenței B3 nu sunt aplicabile licenței L, deoarece aceste materiale sunt deja restricționate de calificările acordate prin licența L.

Drept consecință, licența L propusă de agenție nu conține nicio limitare.

33. Cu privire la prerogativele licenței L, acestea includ structura aeronavei, grupurile turbomotor, sistemele mecanice și electrice, precum și prerogative limitate ale sistemelor electronice de bord. Această licență L nu poate fi extinsă la nicio altă categorie/subcategorie din cauza cerințelor foarte simplificate privind calificarea. Cu toate acestea, acest lucru nu interzice autorității competente acordarea de credite de examinare dacă poate fi demonstrată o echivalență în conformitate cu punctul 66.A.25 litera (e).
34. În legătură cu cerințele de instruire și examinare, acestea pot fi rezumate după cum urmează:
- Instruirea în conformitate cu noua programă din apendicele VII la partea 66. Subiectele depind de nivelul licenței (limitată sau completă) și de calificările avute în vedere de solicitant, cu un curs pentru o calificare unică pentru licența L limitată care poate fi efectuat într-o perioadă cuprinsă între 2 și 3 săptămâni. Instruirea poate fi înlocuită prin experiență suplimentară.

- Examinarea în conformitate cu noul apendice VIII la partea 66 care nu poate fi înlocuită prin experiență.
35. În plus, cerințele privind experiența au fost stabilite la punctul 66.A.30 litera (a) subpunctele 6 și 7, care pot fi rezumate după cum urmează:
- Pentru licența L limitată:
    1. Șase luni pentru solicitanții care au urmat cursurile prevăzute la apendicele VII și au trecut examenul prevăzut la apendicele VIII.
    2. Un an pentru solicitanții care au trecut examenul prevăzut la apendicele VIII, dar nu au efectuat instruirea.
  - Pentru licența L completă, un an de exercitare a prerogativelor acordate de licența L limitată.

### **c) Dispoziții privind conversia și tranziția**

36. Deși Nota explicativă a documentului NPA nr. 2008-03 menționa că nu se are în vedere un proces de conversie a calificărilor de la nivel național în noile licențele B3 și L, numărul foarte mare de observații primite pe durata procesului de consultare NPA care se opuneau acestei abordări și justificau corespunzător nevoia unor astfel de conversii, a determinat agenția să le permită. Aceste conversii pot fi efectuate urmând procedurile existente descrise la punctul 66.A.70.
37. Această conversie, odată efectuată, va permite personalului autorizat pentru certificare existent să dețină o licență B3 sau L emisă pe baza prerogativelor avute înainte de intrarea în vigoare a noului regulament.
38. În plus, pentru a facilita tranziția către noul sistem pentru aeronave, pentru care regulamentul aflat în vigoare în prezent permite folosirea calificărilor naționale (aeronave și alte aeroplane și elicoptere), s-a introdus un alineat nou (8) la articolul 7 al Regulamentului (CE) nr. 2042/2003, care permite coexistența licenței L și a calificărilor naționale pentru o perioadă de 3 ani de la intrarea în vigoare a noului regulament. După această perioadă, licența L va fi singura acceptabilă (poate fi obținută fie prin conversie, fie prin îndeplinirea cerințelor pentru eliberarea unei astfel de licențe).
39. Agenția remarcă aici că documentul NPA nr. 2008-03 ia în considerare o perioadă de tranziție de 5 ani, deoarece nu a fost avut în vedere un proces de conversie. Drept consecință, toate persoanele care solicită o licență L ar fi trebuit să fie complet eligibile conform noilor cerințe (instruire/examinare/experiență) și 5 ani s-au considerat a fi o perioadă rezonabilă. Cu toate acestea, în această propunere finală, așa cum se explică mai sus, a fost introdusă conversia calificărilor naționale existente, ceea ce înseamnă că toate aceste persoane nu au nevoie să parcurgă procesul de instruire/examinare/experiență. În consecință, perioada de tranziție a fost redusă la 3 ani, perioadă pe care agenția o consideră suficientă pentru ca autoritățile competente să implementeze noul sistem de licențiere.
40. În concluzie, este important de observat că încă mai sunt unele situații, pentru aeronave altele decât aeroplane și elicoptere, care nu sunt reglementate de licența L. Este cazul:
- Acelor dirijabile care nu sunt reglementate de licența L din cauza complexității lor.
  - Operațiunilor la sistemele electronice de bord pentru aeronave altele decât aeroplane și elicoptere.
- Aceasta înseamnă că, pentru aceste cazuri, regulamentul statelor membre relevante se aplică în continuare (punctul 66.A.100).



Totuși, în cazul specific al operațiunilor la sistemele electronice de bord, această problemă se va reglementa, așa cum s-a explicat, printr-o acțiune de reglementare viitoare (sarcina 66.027).

#### **IV. Evaluarea impactului de reglementare**

41. Evaluarea completă a impactului de reglementare este conținută în documentul NPA nr. 2008-03.

Köln, 11 decembrie 2009

P. GOUDOU  
Director executiv

**ATAȘAMENT: Reacții la documentul CRD nr.2008-03****Reacții legate de procesul de conversie a calificărilor pentru personalul de certificare în aviația generală:**

- (1) „Producătorii Europeni de Planeare”, „Uniunea Europeană de Planorism”, „Asociația Britanică de Planorism”, „Europe Air Sports”, „Asociația Daneză de Planorism”, „Aeroclubul Regal Danez” și o persoană privată au exprimat îngrijorări în legătură cu felul în care vor fi aplicate de către diferitele autorități naționale dispozițiile privind conversia de la punctul 66.A.70 și au cerut agenției ca regulamentul să asigure transferul complet al privilegiilor de la prezentele calificări ale personalului național de certificare la licențele corespunzătoare conform părții 66.

În acest sens, agenția remarcă faptul că politica existentă legată de punctul 66.A.70 de a compara standardele de calificare naționale cu cele prevăzute la Partea 66 nu s-a schimbat și se va aplica în continuare.

În același timp, agenția consideră că, pe lângă politica existentă, este potrivită aplicarea unei metode speciale de conversie a calificărilor din domeniul aviației generale (aeronave neimplicate în transportul aerian comercial, altele decât cele mari) pe baza politicii existente a EASA privind aviația generală, care fac obiectul introducerii unui set de limitări mai aspre.

Această abordare va permite titularului unei licențe să continue să desfășoare aceleași activități de întreținere la care acesta/aceasta avea dreptul în mod legal, conform sistemului național.

Odată eliberată licența convertită conform părții 66, ea va fi complet reglementată de respectiva parte. În consecință, în cazul în care titularul dorește să extindă domeniul de aplicare al licenței sale convertite conform părții 66 pentru a certifica alte activități de întreținere, va fi necesară îndeplinirea completă a prevederilor părții 66, ceea ce înseamnă că și diferențele între calificarea de certificare națională anterioară și prevederile părții 66 trebuie îndeplinite.

Rezultatul conversiei și tipul de limitări care urmează a fi impuse în cadrul licenței în conformitate cu partea 66 pot fi determinate doar de fiecare stat membru în parte, având în vedere diferențele existente între sistemele naționale de licențiere. Această determinare trebuie făcută pentru fiecare caz în parte și pe baza unor considerații privind siguranța. Pentru a realiza acest lucru, ar trebui avute în vedere nu doar sarcinile concrete pe care solicitantul avea dreptul să le îndeplinească în sistemul național, dar și „mediul” în care astfel de sarcini au fost îndeplinite, adică sistemul de management și procedurile organizației în cadrul căreia solicitantul și-a îndeplinit sarcinile.

Luarea în considerare a acestor factori ar putea duce la limitări altele decât cele legate în mod specific de sistemele sau structurile aeronavelor, ca de exemplu:

- Valabil doar în organizația XXXX.
- Valabil doar pentru aeronava tip Cessna cu motor cu un singur piston.
- Valabil doar pentru Cessna 172.
- Valabil doar pentru Cessna 172, certificat de înmatriculare XXXX.

De asemenea, este important să remarcăm următoarele:

- Limitarea „valabil doar pentru aeronavele neimplicate în transportul aerian comercial” trebuie să fie prezentă întotdeauna.
- Independent de orice alte limitări, licența nu este valabilă pentru aeronavele mari.

Agenția va produce materialul de sprijin AMC/GM pentru a explica această abordare specifică pentru aviația generală.

- (2) „Deutsche Aeroclub” a opinat că, în sistemul german, personalul cu o licență de întreținere emisă de „Deutsche Aeroclub” semnează pentru munca lor și dau în exploatare aeronava pentru zbor. Cu toate acestea, au menționat că această întreținere nu este supervizată și certificată formal (de Prüfer Klasse 3) până la momentul revizuirii anuale a navigabilității. Drept consecință, au cerut o schimbare a punctului 66.A.70, deoarece se tem că, având în vedere prezentul text, autoritatea lor competentă nu va converti calificările acestor titulari de licență.

Poziția agenției este că, în cazul în care calificările acestor titulari de licență sunt suficiente din punct de vedere legal pentru a atesta faptul că operațiunile de întreținere desfășurate au fost efectuate în mod corespunzător și că, din acest punct de vedere, aeronava poate zbura, atunci aceste calificări sunt considerate „calificări pentru personalul autorizat pentru certificare” și sunt supuse procesului de conversie stabilit la punctul 66.A.70. Acest lucru nu are legătură cu darea în exploatare a aeronavei de către titularul licenței și nici cu existența necesității unei revizuirii a navigabilității semnată de către un Prüfer Klasse 3 la o dată ulterioară.

În Regulamentul (CE) nr. 2042/2003, procesul de întreținere și procesul de revizuire a navigabilității sunt complet separate. Personalul autorizat pentru certificare este implicat numai în asigurarea întreținerii. Prin urmare, „calificările pentru personalul autorizat pentru certificare” descrise la punctul 66.A.70 sunt complet independente de procesul de revizuire a navigabilității.

- (3) „DGAC-Franța” a cerut clarificări privind data de referință pentru procesul de conversie în relație cu alineatul de la punctul 66.A.70, care menționează că „*Titularului unei calificări de personal autorizat pentru certificare, valabilă într-un stat membru, înainte intrării în vigoare a prezentei părți...*”.

Agenția va adăuga material de sprijin AMC/GM pentru a clarifica faptul că „data intrării în vigoare” este următoarea:

- Pentru licența B3, data intrării în vigoare a prezentului regulament de modificare.
- Pentru planoare, planoarele motorizate, baloane și acele dirijabile reglementate de licența L în conformitate cu punctul 66.A.1 litera (d), 3 ani după intrarea în vigoare a prezentului regulament de modificare (vezi articolul 7, alineatul (8)). Pentru aeroplane mai mici de 1 000 kg, care fac parte de asemenea din licența L, data aplicabilă va fi aceeași ca și pentru licența B3 de mai sus.

- (4) Un anumit număr de reacții au demonstrat neînțelegeri legate de procesul de conversie. În această privință, agenția dorește să facă următoarele clarificări:

- Procesul de conversie pentru licența L nu are legătură cu perioada de tranziție de 3 ani stabilită la articolul 7, alineatul (8). Procesul de conversie transferă o calificare existentă la nivel național într-o licență în conformitate cu partea 66, care poate fi folosită ulterior și are ca termen de valabilitate procesul standard de reînnoire după 5 ani. Perioada de tranziție de 3 ani reprezintă o perioadă în care calificarea națională poate fi încă utilizată.
- Conversiile se efectuează întotdeauna de autoritățile competente.
- Conversiile nu reprezintă un proces voluntar pentru autoritățile competente. Acestea reprezintă un proces obligatoriu care trebuie efectuat la cererea oricărei persoane titulare a unei calificări de personal autorizat pentru certificare valabil într-un stat membru.
- Nu este necesară o examinare pentru ca o calificare națională să poată fi convertită. Examinările sunt necesare numai pentru retragerea acelor posibile limitări introduse cu ocazia conversiei. Aceasta este o opțiune care aparține titularului licenței.

### **Reacții legate de perioada de tranziție de 3 ani stabilită la articolul 7, alineatul 8:**

- (5) „Producătorii de Planoare Europeni” au fost de părere că perioada de tranziție de 3 ani este prea scurtă.

Agenția observă că documentul NPA nr. 2008-03 a avut în vedere o perioadă de tranziție de 5 ani, deoarece nu a luat în considerare un proces de conversie. Drept consecință, toate persoanele care solicită o licență L ar fi trebuit să fie complet eligibile conform noilor cerințe (instruire/examinare/experiență). Cu toate acestea, în această propunere finală a fost introdusă conversia calificărilor naționale existente, ceea ce înseamnă că toate aceste persoane nu au nevoie să parcurgă procesul de instruire/examinare/experiență. Prin urmare, perioada de tranziție a fost redusă la 3 ani, perioadă pe care agenția o consideră suficientă pentru ca autoritățile competente să implementeze noul sistem de licențiere.

### **Reacții în legătură cu prerogativele licenței B3:**

- (6) „Producătorii de Planoare Europeni” au cerut ca licența B3 să includă prerogative pentru planoare și planoare motorizate sau, dacă nu, o cale foarte accesibilă pentru un titular al unei licențe B3 de a obține o licență L.

Agenția nu este în favoarea includerii acestor prerogative în licența B3 din următoarele motive:

- Nu ar fi posibil ca licența B1.2 să includă automat licența B3 decât în cazul în care licența B1.2 ar include și prerogative pentru planoare și planoare motorizate. Cu toate acestea, acest lucru ar afecta și definirea licenței B1.2, deoarece nu ar fi aplicabilă decât aeronavelor (un planor nu este o aeronavă).
- Poate fi creată impresia că acumularea de experiență pe planoare nu ar fi suficientă pentru obținerea calificării „Aeronave depresurizate cu motor cu piston cu MTOM de cel mult 2 000 kg” la licența B3 (descrisă la punctul 66.A.45 litera (i)) sau calificarea pentru grupa 3 la licența B1.2 (descrisă în CRD nr. 2007-07).

Cu toate acestea, deoarece agenția se pronunță în favoarea creșterii numărului de persoane care să aibă dreptul de a certifica plane și plane motorizate, a propus să permită titularilor de licențe B1.2 și B3 să obțină, fără alte cerințe suplimentare, o licență completă L cu calificările „aeronavă din lemn”, „aeronavă din materiale compozite” și „aeronavă din metal”, atât timp cât licența B1.2 / B3 nu conține o limitare cu privire la materialul corespunzător din structură (consultați punctele modificate 66.A.25 litera (d), 66.A.30 litera (a) subpunctul 8 și anexa IV la partea 66). Acest lucru va permite titularilor unor licențe B1.2 și B3 din prezent să emită certificate de dare în exploatare pentru plane și plane motorizate.

Agenția va emite material de îndrumare AMC/GM pentru a elucida faptul că, în cazul în care un titular de licență B1.2 / B3 dorește să obțină o licență L cu calificarea „aeronavă din lemn”, propoziția „atât timp cât licența B1.2 / B3 nu conține o limitare cu privire la materialul corespunzător din structură” înseamnă că aceasta nu conține nici limitarea „aeronavă din lemn”, nici limitarea „aeronavă din tuburi de metal cu țesătură”.

### **Reacții cu privire la limitările asupra licenței B3:**

- (7) „CAA-Regatul Unit” și „AustroControl-Austria” au fost de părere că, pentru licența L, calificarea „aeronavă din lemn” include structura din tuburi de metal cu țesătură. Totuși, există limitări separate pentru „aeronavă din lemn” și „aeronavă din tuburi de metal cu țesătură” pentru licențele B3 și B1.2.

Agenția observă că acestea sunt două subiecte diferite:

- În cazul licenței L, este vorba despre calificări și nu despre limitări. Toți titularii de licențe cu o calificare pentru „aeronavă din lemn” trebuie să fi primit instruirea conținută în modulul L4, care include combinația de structură din lemn cu tuburi din metal și țesătură.
- În cazul licențelor B3 și B1.2 este vorba despre limitări care pot fi retrase prin acumularea de experiență. Opinia agenției este că ar fi mai bine ca aceste limitări să fie în continuare separate pentru a putea retrage pe una sau pe cealaltă dacă persoana nu are experiență legată de una dintre aceste structuri.

- (8) „CAA-Țările de Jos” și „CAA-Suedia” au cerut clarificări asupra noțiunii de „limitare”, în special dacă se referă la o activitate care poate fi certificată sau la o activitate care nu poate fi certificată.

Agenția este de acord că există unele neconcordanțe în regulament. De exemplu:

- Punctul 66.B.305 se referă la „*examinări necesare pentru a asigura conversia fără limitări*”, ceea ce înseamnă că limitarea se referă la sarcini care nu pot fi certificate.
- Punctul 15 din licența conform părții 66 (apendicele V la partea 66) menționează că „*dacă nu există limitări aplicabile, pagina referitoare la LIMITĂRI va fi emisă cu mențiunea „Fără limitări”*”. Acest lucru înseamnă că limitarea se referă la sarcini care nu pot fi certificate.
- Partea 145 folosește limitările pentru a restricționa domeniul de activități, ceea ce înseamnă că limitarea se referă la sarcini care pot fi certificate.

Cu toate că agenția a decis să declare că limitările andosate licenței B3 sunt sarcini care nu pot fi certificate, suntem de acord că, în unele cazuri, poate fi mai practic să ne

referim la sarcini care pot fi certificate, de exemplu atunci când prerogativele sunt foarte reduse în comparație cu sarcinile care nu sunt autorizate. În aceste cazuri, nu este practic să enumerăm toate sarcinile care nu pot fi certificate.

Pentru a rezolva toate aceste neconcordanțe, este posibil să fie necesare, pe viitor, activități de reglementare ulterioare.

### **Reacții legate de prerogativele licenței L:**

- (9) „Asociația Britanică de Planorism”, „Asociația Olandeză de Planorism” și „Uniunea Europeană de Planorism” au cerut ca „inspecțiile anuale” să facă parte dintre prerogativele licenței L limitate. Mai mult, CAA-Suedia a cerut ca nivelurile licenței L limitate și complete să fie reunite într-un singur nivel.

Poziția agenției este că cele două niveluri sunt încă necesare pentru a permite personalului de întreținere mai puțin experimentat să aibă acces în domeniu de îndată ce se îndeplinesc anumite standarde rezonabile. Cu toate acestea, prerogativele lor vor fi în conformitate cu experiența și cunoștințele de bază dobândite.

Totuși, agenția a decis să permită titularilor unei licențe L limitate să efectueze inspecții anuale și inspecții la fiecare 100 de ore de zbor. Pentru aceasta, modulele L4.5, L5.7, L6.7, și L8.14 de la apendicele VII la partea 66, care se aplică licenței L limitate, au fost modificate astfel încât să includă inspecții la fiecare 100 de ore de zbor și inspecții anuale. În plus, modulul L9 „Proceduri de inspecție fizică” a fost mutat din programa pentru licența L completă în cea pentru licența L limitată.

- (10) „Asociația Britanică de Planorism”, „Uniunea Europeană de Planorism” și „AustroControl-Austria” și-au exprimat îngrijorarea cu privire la modul în care vor fi certificate operațiunile la sistemele electronice de bord pentru planoare.

Cu privire la această problemă, agenția a evaluat și a respins următoarele opțiuni:

- Includerea în licența L a prerogativelor complete pentru sistemele electronice de bord. Cu toate acestea, acest lucru nu a fost posibil în această etapă, deoarece programa de la apendicele VII la partea 66 nu acoperă aceste sisteme.
- Extinderea prerogativelor licenței B2 astfel încât să acopere planoare, baloane și dirijabile. Totuși, acest lucru nu ar rezolva problema pentru comunitatea din aviația generală, deoarece foarte puțini titulari ai unei licențe B2 sunt pregătiți să lucreze în acest domeniu. În plus, ar fi necesară o redefinire a calificărilor pentru licența B2.

Prin urmare, opțiunea finală aleasă de agenție este păstrarea în conformitate cu reglementările naționale (punctul 66.A.100) a operațiunilor pe sisteme electronice la bord pentru aeronave altele decât avioanele și elicopterele și continuarea acțiunilor de reglementare (sarcina 66.027) pentru elaborarea de sisteme de licențiere a inginerilor de bord adaptate aviației generale.

Cu toate acestea, licența L permite încă darea în exploatare a următoarelor (punctul 66.A.20 litera (a) subpunctul 5):

- Operațiunile la sistemul electronic de bord care necesită teste simple pentru demonstrarea capacității de a îndeplini funcția pentru care a fost proiectat și care nu necesită reparații.

- Operațiunile la sistemele radio, de comunicații și emițător – receptor, în cazul în care calificarea „Radio-Com/Emițător-receptor” este andosată licenței L complete.
- (11) Un anumit număr de reacții au demonstrat unele neînțelegeri cu privire la prerogativele licenței L.

În acest punct, agenția dorește să facă următoarele precizări:

- Licența L nu conține calificări de tip aeronavă sau motor și, prin urmare, nu este necesară o instruire tip sau o examinare tip pentru aeronave sau motoare. Nu este necesară implicarea producătorilor.
- Diferitele calificări conținute într-o licență L se obțin îndată ce sunt îndeplinite cerințele privind cunoștințele de bază și experiența.
- Calificarea „grup motopropulsor” andosată licenței L limitate permite darea în exploatare a operațiunilor efectuate pe orice grup motopropulsor instalat pe o aeronavă aflată sub incidența licenței L.
- Una și aceeași persoană poate avea calificarea pentru corp de aeronavă și calificarea pentru grup motopropulsor. Instruirea care acoperă ambele calificări durează aproximativ 1 lună și, cu toate acestea, nu este obligatorie, fiind suficient un rezultat satisfăcător la examenele corespunzătoare.

Agenția va produce material de îndrumare AMC/GM suplimentar.

#### **Reacții legate de cerințele privind cunoștințele de bază pentru licența L (punctul 66.A.25 litera (b)):**

- (12) „Asociația Britanică de Planorism” și-a exprimat îngrijorarea cu privire la faptul că nu vor apărea suficiente organizații care să ofere instruire de bază pentru licența L în conformitate cu partea 147 și au cerut ca Asociațiile Sportive Naționale care dețin aprobarea autorității competente să poată îndeplini în continuare această funcție.

Poziția agenției este următoarea:

- Instruirea de bază pentru licența L (punctul 66.A.25 litera (b)) nu este obligatorie, așa cum prevede punctul 66.A.25 litera (c), deși, în acest caz, experiența necesară este de 1 an în loc de 6 luni.
- Examinarea de bază este obligatorie.
- Instruirea de bază și examinarea de bază pot fi oferite de Asociațiile Sportive Naționale, dacă acestea dețin aprobarea autorității competente (vezi punctul 66.A.25 litera (b)). Prin urmare, lipsa organizațiilor conforme cu partea 147 poate fi compensată prin această soluție.

#### **Reacții legate de ridicarea pe o treaptă superioară a licenței L:**

- (13) „Asociația Britanică de Planorism” a cerut posibilitatea de a obține credite pentru cunoștințele și experiența acumulate la nivelul licenței L pentru a obține o licență „A” sau „B”.

Agenția menționează că licența L nu poate fi extinsă la nicio altă categorie/subcategorie având în vedere cerințele privind calificarea foarte simplificate și numărul mare de calificări diferite disponibile. Cu toate acestea, nu se interzice autorităților competente acordarea de credite de examinare dacă poate fi demonstrată o echivalență în conformitate cu punctul 66.A.25 litera (e).

#### **Reacții legate de diferitele tipuri de planoare și planoare motorizate:**

- (14) „CAA-Regatul Unit” a cerut precizări cu privire la calificările necesare în cadrul licenței L pentru darea în exploatare a diferitelor tipuri de planoare și planoare motorizate, care includ printre altele „Motoplanoare de agrement”, „Motoplanoare cu autolansare” și „Autogir”.

Poziția agenției este că orice planor echipat cu un motor este considerat un „planor motorizat” și necesită calificarea „grup motopropulsor” pentru a certifica operațiunile la un astfel de motor. Acesta este motivul pentru care prezentul aviz se referă doar la „planoare” și „planoare motorizate”, conform titlului CS-22 „*Specificații de certificare, inclusiv coduri de navigabilitate și măsuri acceptabile de conformitate pentru planoare și planoare motorizate*”.

#### **Reacții legate de reînnoirea licențelor în conformitate cu partea 66:**

- (15) „Asociația Britanică de Planorism” și-a exprimat îngrijorarea cu privire la costul procesului de reînnoire a licențelor în conformitate cu partea 66 și a propus modificarea Deciziei 2007/018/R. Această organizație a pus sub semnul întrebării necesitatea reînnoirii și a propus înlocuirea ei cu cerințe privind experiența recentă.

Poziția agenției este că cerințele privind experiența recentă există deja în vederea exercitării prerogativelor de certificare. Introducerea lor în cerințele de certificare ar crea un obstacol considerabil pentru autoritățile competente și pentru titularii de licențe, deoarece licența s-ar invalida și ar fi necesară re-eliberarea acesteia.

În ceea ce privește necesitatea reînnoirii, aceasta a fost evaluată ca parte a sarcinii 66.008, ceea ce a condus la emiterea Deciziei 2007/018/R. Această reînnoire este efectuată la fiecare 5 ani și nu trebuie să implice un cost semnificativ, dat fiind că este vorba despre o reînnoire pur administrativă pentru a fi siguri că licența este conformă cu dosarele autorității competente și că nu există acțiuni restante în conformitate cu punctul 66.B.500.

#### **Reacții legate de folosirea licențelor B3 și L pentru personalul autorizat pentru revizuirea navigabilității:**

- (16) „Producătorii Europeni de Planoare” au cerut ca punctul M.A.707 din partea M să fie revizuit astfel încât să permită folosirea licențelor B3 și L pentru personalul autorizat pentru revizuirea navigabilității.

Agenția acceptă propunerea și va modifica punctul M.A.707 litera (a), subpunctul 4 din AMC, în consecință.



**Reacții care propun cerințe specifice privind licențierea pentru aeroplane sport ușoare (LSA):**

- (17) „Agenția Aeronautică Finlandeză”, „Asociația pentru Aeronave Ușoare din Republica Cehă” și „Flightdesign” au cerut crearea unei licențe specifice pentru aeroplane sport ușoare (LSA) sub 600 kg, deoarece consideră cerințele pentru licența L ca fiind excesive. Au argumentat că programa obișnuită pentru licența L completă, care acoperă diferite materiale, poate dura aproximativ 190 de ore, în timp ce sistemul FAA durează doar 120 de ore.

Poziția agenției este că obiectivul sarcinii care a dus la prezentul aviz a fost acela de a crea un sistem de licențiere adaptat comunității aviației generale. Acest lucru s-a realizat prin crearea licenței B3 și a licenței L. Mai mult, licența L a fost împărțită în licența L limitată și licența L completă, pentru a permite personalului de întreținere mai puțin experimentat să aibă acces în domeniu de îndată ce se îndeplinesc anumite standarde rezonabile.

În plus, definiția europeană propusă pentru LSA permite aeronave mai complexe decât cele similare din S.U.A.. Acest lucru înseamnă că o comparație între durata licenței L și durata licenței FAA nu este posibilă.

Crearea unei licențe specifice pentru LSA ar însemna o povară în plus pentru autoritățile naționale și ar diminua posibilitatea titularilor de licență pentru LSA de a lucra pe alte aeronave mai mici de 1 000 kg (ar fi necesar să obțină o licență L separată). Agenția nu găsește o justificare pentru această povară, ținând seama că este vorba despre reducerea perioadei de instruire cu doar câteva ore.

**Reacții legate de întreținerea componentelor:**

- (18) „Europe Air Sports” a recomandat exceptarea parașutelor ETSO de la cerințele părții 66 și folosirea reglementărilor naționale în loc.

Agencia observă că acest lucru se întâmplă deja. Întreținerea parașutelor ETSO este considerată „întreținere a componentelor” și, astfel, punctul 66.A.200 se referă la reglementările naționale.

- (19) „CAA-Suedia” a cerut precizări cu privire la modul de clasificare a întreținerii efectuate la grupurile motopropulsoare prin reacție sau cele electrice instalate pe plane.

Poziția agenției este că întreținerea efectuată la interfața grupului motopropulsor și a sistemului de alimentare și retracție este considerată ca întreținere a aeronavei și poate fi certificată sub licența L (acoperită de modulele L7.9 și L7.10 de la apendicele VII la Partea 66). Totuși, întreținerea efectuată pe grupul motopropulsor este considerată „întreținere a componentelor” și, ca atare, punctul 66.A.200 se referă la reglementările naționale.

**Reacții primite de la CAA-Tările de Jos în legătură cu răspunsurile din CRD nr. 2008-03:**

- (20) „CAA-Tările de Jos” a opinat că experiența în operarea aeronavelor cerută la punctul 66.A.30 poate fi obținută în cadrul oricărei întreprinderi cu atribuții de întreținere (de exemplu, partea 145, capitolul F, FAR-145) sau sub supravegherea personalului independent autorizat pentru certificare.

Agenția este de acord cu acest comentariu. Va fi adăugat material AMC.

- (21) „CAA-Tările de Jos” a cerut precizări cu privire la motivul pentru care s-a introdus un nivel de conformitate de 80% pentru baloane și dirijabile la punctul 66.A.30 litera (a) subpunctele 6 și 7 din AMC.

Agenția a introdus acest procent de 80% nivel de conformitate, deoarece tabelul pentru baloane și dirijabile de la apendicele II din AMC la partea 66 a fost elaborat incluzându-se un număr mai redus de articole decât în cel pentru alte aeronave. Agenția consideră important acest procent de 80% pentru a se asigura că solicitantul obține experiența necesară.

- (22) „CAA-Tările de Jos” se disociază de alegerea agenției de a nu include pe lista calificărilor de tip (apendicele I din AMC la partea 66) tipul de licență (B1, B3, L), relevant pentru fiecare calificare în funcție de greutatea aeronavei.

Opinia agenției este că acest lucru nu este posibil, deoarece unul și același model de aeronavă, echipat conform diferitelor opțiuni ale clienților, poate necesita o licență diferită. Greutatea aeronavei este specifică pentru fiecare înmatriculare a unei aeronave. Această greutate poate fi găsită în manualul de zbor, care trebuie să rămână la bordul aeronavei.

- (23) „CAA-Tările de Jos” a cerut aceeași limită minimă de vârstă pentru personalul autorizat pentru certificare în cadrul întreprinderilor cu atribuții de întreținere de la partea 145 (în prezent, 21 de ani) și în cadrul organizațiilor de la capitolul F (în prezent, 18 de ani).

Agenția observă că cerința de 21 de ani se aplică numai pentru personalul autorizat pentru certificare din cadrul organizațiilor de la partea 145, având în vedere complexitatea mai ridicată a organizațiilor și a procedurilor asociate. Cu toate acestea, pentru întreprinderile de la capitolul F, agenția consideră rezonabilă limita de 18 ani.

- (24) „CAA-Tările de Jos” a subliniat că răspunsul la observația 22 din CRD nr. 2008-03 trebuie să includă posibilitatea certificării „sarcinilor complexe de întreținere” nu numai prin întreprinderile cu atribuții de întreținere de la capitolul F, dar și prin organizațiile de la partea 145.

Agenția este de acord cu această observație. Totuși, nu este necesară modificarea reglementării sau a materialului AMC/GM, deoarece explicațiile din prezentul text sunt clare. Punctul M.A.801 litera (b) se referă numai la întreprinderile cu atribuții de întreținere de la capitolul F deoarece punctul M.A.801 nu se aplică aeronavelor certificate în conformitate cu partea 145 (vezi punctul M.A.801 litera (a)). Cu siguranță, o întreprindere cu atribuții de întreținere în conformitate cu partea 145 poate certifica astfel de sarcini.

- (25) „CAA-Tările de Jos” a exprimat opinia potrivit căreia, până în prezent, dacă pentru diferitele subcategorii ale licenței din cadrul unui anumit modul de la apendicele I la partea 66, subiectul/nivelul a fost identic, acest lucru a presupus cerințe identice, fiind ușor de creditat. Prin urmare, se opune introducerii în cadrul unor module a propoziției „În cazul categoriei B3, domeniul acestui modul reflectă tehnologia aeronavelor care aparțin acestei categorii”.

Agenția este de acord cu această observație.

Prin urmare, modulele separate 7B, 9B, 11C și 17B au fost create pentru licența B3 și modulele din prezent 7, 9 și 17 au fost redenumite 7A, 9A și 17A, pentru a asigura diferența dintre conținuturi chiar și în cazul în care nivelul de instruire (nivelurile 1, 2 sau 3) pentru anumite subiecte este același ca și pentru categoria B1.2. În realitate, conținutul cursului pentru licența B3 trebuie conceput în funcție de complexitatea mai redusă a tehnologiei și întreținerii pentru această categorie de aeronave. În caz contrar, diminuarea dorită a duratei de instruire (1 000 de ore) ar fi imposibilă.

- (26) „CAA-Tările de Jos” a opinat despre calificarea „aeronave din lemn” că încă nu include combinația de aripi din lemn cu fuzelaj din tuburi de metal.

Agenția a reformulat submodulul L4.1 de la apendicele VII la partea 66, pentru a clarifica faptul că instruirea acoperă orice combinație de structuri din lemn / tuburi din metal și țesătură.

Agenția a modificat și punctul 66.A.1 litera (d) cu următorul text:

*„Calificările «corp de aeronavă din lemn», «aeronavă din lemn» și «planor din lemn» reglementează și structurile din lemn în combinație cu metal și țesătură”.*

- (27) „CAA-Tările de Jos” a opinat că, și dacă licența B3 nu include nicio subcategorie A, titularul unei licențe B3 poate certifica sarcini de lucru mecanice simple pe aeroplan depresurizate sub 2 000 Kg.

Agenția este de acord cu acest comentariu și punctul 4 al GM 66.A.20 litera (a) clarifica acest lucru în CRD nr. 2008-03.

- (28) „CAA-Tările de Jos” a propus schimbarea titlului punctului 66.A.45 astfel încât să se refere și la „limitările de calificare ale licenței B3”.

Agenția este parțial de acord cu propunerea, cu excepția faptului că aceasta nu se poate referi strict la licența B3 (vezi CRD nr. 2007-07 cu limitări și pentru licența B1.2 pentru aeronavele din Grupa 3). Titlul punctului 66.A.45 a fost modificat în consecință.