



Stanovisko č. 4/2009

Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva

z 11. decembra 2009

**k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES)
č. 2042/2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí
a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností**

„Preukazy spôsobilosti technikov údržby jednoduchých lietadiel“

I. Všeobecne

1. Účelom tohto stanoviska je navrhnúť Komisii zmenu a doplnenie nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003¹. Dôvody tejto činnosti týkajúcej sa prípravy právnych predpisov sú uvedené ďalej.
2. Toto stanovisko bolo prijaté podľa postupu stanoveného správnou radou Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“)² v súlade s ustanoveniami článku 19 nariadenia (ES) č. 216/2008³ (ďalej len „základné nariadenie“).

II. Konzultácie

3. Napriek tomu, že v prílohe III (časť 66) k nariadeniu (ES) č. 2042/2003 sa už zavádza systém vydávania preukazov spôsobilosti osvedčujúcemu personálu, a to z dôvodu revidovania časti M týkajúcej sa lietadiel nevyužívaných v obchodnej leteckej doprave (úloha M.017), ako aj v dôsledku konzultácií realizovaných prostredníctvom dokumentu A-NPA14/2006, množstvo zainteresovaných strán vyjadrilo svoje znepokojenie nad skutočnosťou, že súčasný systém vydávania preukazov spôsobilosti nie je vhodný pre menej zložitú malú lietadlá všeobecného letectva.
4. S cieľom vyriešiť túto otázku vytvorila agentúra úlohu prípravy právnych predpisov 66.022 a príslušnú pracovnú skupinu zloženú zo zástupcov vnútroštátnych orgánov a združení v odvetví ľahkých lietadiel a veľmi ľahkých lietadiel. Cieľom bolo vyhodnotiť situáciu, predložiť návrh a vypracovať usmernenia na vydanie stanoviska k úprave časti 66 a/alebo rozhodnutia o úprave dokumentu AMC tejto časti podľa podmienok zadania pre úlohu 66.022.
5. Počas prípravy návrhu sa skupina zamerala na preukazy spôsobilosti týkajúce sa draka, motora a elektrických systémov lietadla, ako aj na niektoré práva týkajúce sa obmedzenej leteckej elektroniky. Skupina neuvažovala o preukaze spôsobilosti na úrovni preukazov spôsobilosti B2 pre prostredie všeobecného letectva. Ten bude predmetom ďalšej činnosti v oblasti prípravy právnych predpisov (úloha 66.027).
6. Na základe vstupov pracovnej skupiny vydala 28. marca 2008 agentúra dokument NPA 2008-03, ktorý uverejnila na svojej webovej stránke (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
7. Do uzávierky 28. júna 2008 agentúra dostala 177 pripomienok od 39 národných leteckých úradov, odborných organizácií a súkromných spoločností/jednotlivcov.

¹ Nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. ES L 315, 28.11.2003, s.1). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 1056/2008 z 27. októbra 2008 (Ú. v. EÚ L 283, 28.10.2008, s.5).

² Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami. EASA MB 08-2007 z 11. júna 2007 (postup pri príprave právnych predpisov).

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s.1).

8. Agentúra zostavila na účely posúdenia pripomienok revíziu skupinu zloženú z členov pracovnej skupiny úlohy 66.022, zamestnanca oddelenia pre normy a povolenia (agentúra) a zástupcu odvetvia, ktorí vyjadrili nesúhlasné stanovisko k dokumentu NPA2008-03. Agentúra na základe tohto posúdenia vydala 16. septembra 2009 dokument CRD2008-03, ktorý obsahoval odpovede na jednotlivé pripomienky a navrhovaný text pre predpis a dokumenty AMC/GM.
9. V tomto bode je dôležité poznamenať, že revízia skupina zohľadnila aj pripomienky, ktoré prišli v rámci konzultácií k dokumentu NPA2007-07, a to najmä tie, ktoré sa týkali typovej klasifikácie a skupinovej klasifikácie.
10. Po uverejnení dokumentu CRD2008-03 zorganizovala agentúra 29. októbra 2009 v Kolíne seminár zameraný na vysvetlenie jeho obsahu a pomoc zúčastnenými stranám, aby mohli pred predložením svojich reakcií najskôr návrh pochopiť.
11. V rámci externej konzultácie k dokumentu CRD2008-03, ktorá sa skončila 16. novembra 2009, agentúra dostala reakcie od:
 - 5 príslušných orgánov: AustroControl – Rakúsko, úrad civilného letectva – Holandsko, úrad civilného letectva – Švédsko, úrad civilného letectva – Spojené kráľovstvo a DGAC – Francúzsko;
 - 11 organizácií a združení: Britská plachtárska asociácia (British Gliding Association), Európska jednota vetroňov (European Gliding Union), Dánska plachtárska asociácia (DSvU), Európske letecké športy (Europe Air Sports), Deutsche Aeroclub, Európski výrobcovia vetroňov (European Sailplane Manufacturers), Fínska letecká asociácia (Finnish Aeronautical Association), Letecká amatérska asociácia Českej republiky, Flightdesign, Dánsky kráľovský letecký klub (Royal Danish Aeroclub) a Holandská plachtárska asociácia (Dutch Gliding Association);
 - 1 jednotlivca.

Podrobná analýza odpovedí je uvedená v prílohe.

III. Obsah stanoviska agentúry

12. Predkladané stanovisko v maximálnej možnej miere zohľadňuje návrhy mnohých zúčastnených strán, ktoré sa podieľali na konzultácii a reagovali na dokument pripomienok a odpovedí.
13. Vzhľadom na hierarchiu predpisov agentúry EASA sa predkladané stanovisko zaoberá len zmenami, ktoré agentúra navrhuje pre platné nariadenia Komisie (časť 145, časť 66 a časť 147). Agentúra môže vydať a vydá dokument so súvisiacimi prostriedkami preukázania zhody (AMC) a materiál s usmerneniami (GM), o ktorých sa podrobne hovorí v dokumente pripomienok a odpovedí, až vtedy, keď Komisia prijme uvedené nariadenia. Je však potrebné uviesť, že opatrenia predstavené v tomto stanovisku sa musia vykladať v spojitosti s uvedenými dokumentmi AMC a GM ako súčasť schváleného balíka.

a) preukaz spôsobilosti B3

14. Agentúra najskôr navrhla nový preukaz spôsobilosti B3, ktorý je podobný preukazu B1.2, obsahuje však zjednodušené požiadavky pre lietadlá s piestovými motormi menšej zložitosti v rámci všeobecného letectva.

15. Preukaz spôsobilosti B3 navrhovaný agentúrou platí pre *beztlakové lietadlá s piestovými motormi so vzletovou hmotnosťou do 2 000 kg*. Hoci sa podľa dokumentu NPA2008-03 tento preukaz spôsobilosti pôvodne týkal aj vetroňov a motorových vetroňov, agentúra sa rozhodla tieto kategórie vypustiť, a to z týchto dôvodov:
- Vetroňov a motorových vetroňov sa už týka preukaz spôsobilosti L.
 - Zámerom je, aby sa do preukazu spôsobilosti B1.2, ktorý sa netýka vetroňov a motorových vetroňov, automaticky začlenil preukaz spôsobilosti B3. Bude to možné len vtedy, ak sa preukaz spôsobilosti B3 nebude týkať vetroňov a motorových vetroňov.

Na základe reakcií prijatých počas konzultácií k dokumentu CRD2008-03 však agentúra navrhla, aby mohli držiteľia preukazov spôsobilosti B1.2 a B3 bez splnenia ďalších požiadaviek získať úplný preukaz spôsobilosti L s kategorizáciou „drevené lietadlá“, „zmiešané lietadlá“ a „kovové lietadlá“, pretože preukaz spôsobilosti B1.2/B3 neobsahuje obmedzenia týkajúce sa konštrukčných materiálov (pozri zmenené a doplnené časti 66.A.25(d), 66.A.30(a)8 a doplnok IV k časti 66). Tým sa umožní vydávať držiteľom existujúcich preukazov spôsobilosti B1.2 a B3 osvedčenia o uvoľňovaní vetroňov a motorových vetroňov do prevádzky.

16. K právam vyplývajúcim z tohto preukazu spôsobilosti patria konštrukcia lietadla, motor, mechanické a elektronické systémy a obmedzené elektronické systémy, čo je podobné ako v prípade práv vyplývajúcich z preukazu spôsobilosti B1.2, s výnimkou rozsahu uvedených lietadiel a skutočnosti, že preukazy spôsobilosti B3 neobsahujú žiadnu podkategóriu A.
17. Do existujúceho doplnku I a doplnku II k časti 66 už boli začlenené požiadavky na základné znalosti a skúšanie. V prípade skúšania sa zabezpečilo, aby sa počet otázok pre každý modul vždy vynásobil 4, aby sa splnili kritériá 75 % na udelenie známky „vyhovel“.
18. V prípadoch, keď kurz základných znalostí pre preukaz spôsobilosti B3 určuje organizácia podľa časti 147, bude kurz trvať 1 000 hodín, ako je uvedené v dodatku I k časti 147. Ide o polovicu z 2 000 hodín, ktoré sa vyžadujú pre kurz na preukaz spôsobilosti B1.2, čo sa odôvodňuje takto:
- Úroveň školenia pre rôzne oblasti sa v súvislosti s preukazom spôsobilosti B1.2 obmedzila z dôvodu menšej zložitosti lietadiel, ktorých sa týka.
 - Pre preukaz spôsobilosti B3 sa vytvorili samostatné moduly 7B, 9B, 11C a 17B a súčasné moduly 7, 9 a 17 sa premenovali na 7A, 9A a 17A. Dôvodom je zabezpečiť, že aj keď je úroveň školenia (úrovne 1, 2 alebo 3) pre niektoré oblasti rovnaká ako v prípade preukazu spôsobilosti B1.2, obsah školenia nemusí byť rovnaký. Obsah kurzu pre preukaz spôsobilosti B3 sa musí pripraviť so zohľadnením nižšej zložitosti technológií a údržby v rámci tejto kategórie lietadiel.
19. Vytvorenie samostatných modulov pre preukaz spôsobilosti B3 znamená, že moduly 7B, 9B, 11C a 17B sa nemôžu automaticky považovať za rovnocenné zodpovedajúcim modulom 7A, 9A, 11A, 11B a 17A pri rozšírení existujúceho preukazu spôsobilosti B3 na iné kategórie/podkategórie, aj keď úroveň školenia je rovnaká. Je to dôsledkom hlavného cieľa úlohy, ktorým je získanie preukazu spôsobilosti s výrazne obmedzenými požiadavkami na školenia než v prípade existujúceho preukazu spôsobilosti B1.2.
20. Základné požiadavky na prax (66.A.30) sa zachovali rovnaké ako v prípade preukazu spôsobilosti B1.2, a to od 1 do 3 rokov v závislosti od predchádzajúceho technického školenia získaného žiadateľom.

21. Doplnok IV k časti 66 bol zmenený a doplnený s cieľom začleniť obdobie ďalšej praxe požadované na rozšírenie preukazu spôsobilosti B3 na iné kategórie/podkategórie alebo na rozšírenie existujúcej kategórie/podkategórie na preukaz spôsobilosti B3.
22. S cieľom uplatňovať práva na osvedčenie musí byť preukaz spôsobilosti B3 zapísaný s kategorizáciou *beztlakové lietadlá s piestovými motormi so vzletovou hmotnosťou do 2 000 kg*. Kategória sa uvedie na základe preukázania príslušnej praxe, čo sa podrobnejšie vysvetľuje v zodpovedajúcom dokumente AMC nasledovne:
- 50 % úloh z dodatku II k dokumentu AMC platných pre túto kategóriu,
 - pod dohľadom oprávneného osvedčujúceho personálu.
23. Táto kategorizácia však bude podliehať nasledujúcim obmedzeniam v prípade, ak jednotlivец nemôže preukázať príslušnú prax pre tieto druhy lietadiel:
- lietadlá s drevenou konštrukciou,
 - lietadlá s kovovou rúrovou konštrukciou pokrytou látkou,
 - lietadlá s kovovou konštrukciou,
 - lietadlá so zmiešanou konštrukciou.

Je potrebné poznamenať, že v dokumente NPA2008-03 sa nachádzalo väčšie množstvo obmedzení, a to vrátane obmedzení týkajúcich sa:

- vyťahovacieho podvozku,
- nastaviteľnej vrtule,
- motora preplňovaného turbodúchadlom,
- elektrického a/alebo prúdového motora (na motorových vetroňoch),
- digitálneho riadenia motora s úplným oprávnením (FADEC).

Tieto dodatočné obmedzenia sa však z konečného návrhu vypustili na základe spolupráce s revíznou skupinou k dokumentu NPA2007-07, v ktorom sa zaviedli podobné obmedzenia pre skupinu 2 a skupinu 3 lietadiel (úloha 66.009).

Dôvody na vypustenie obmedzení súvisiacich s týmito systémami sú tieto:

- Môže sa argumentovať tým, prečo boli vybraté tieto systémy a nie iné.
- Systém na uvádzanie a vypúšťanie obmedzení môže predstavovať veľkú záťaž pre príslušné orgány a držiteľov preukazu spôsobilosti.
- Držiteľ preukazu spôsobilosti však napriek tomu musí splniť požiadavku základných znalostí a praxe.

Okrem toho sa v stanovisku ako kompenzačné opatrenie zavedie ustanovenie vyplývajúce z dokumentu CRD2007-07, bodu 66.A.20(b), s dodatočným materiálom AMC, s cieľom jasne stanoviť, že osvedčujúci personál môže svoje práva uplatňovať len vtedy, ak má pre príslušné lietadlo kompetencie. Tým sa posilní aktuálna zodpovednosť organizácie údržby alebo nezávislého osvedčujúceho personálu za zabezpečenie kompetencií pred uvoľnením lietadla.

24. Obmedzenia schválené v rámci preukazu spôsobilosti:
- znamenajú „výnimky“ z práv na osvedčovanie,
 - ovplyvňujú celé lietadlo; okrem úloh údržby pilota alebo vlastníka sa v rámci lietadla neďa uvoľniť nič,
 - dajú sa vypustiť na základe:
 1. preukázania príslušnej praxe (bližšie sa vysvetľuje v dokumente AMC) alebo
 2. praktického hodnotenia vykonaného príslušným orgánom.

Časť 66.B.115 bola príslušne zmenená a doplnená s cieľom začleniť požiadavky na vypustenie obmedzení (iných než obmedzení vyplývajúcich z prevodu národných kvalifikácií podľa časti 66.A.70) pre príslušné orgány.

25. S cieľom začleniť nové kategórie preukazov spôsobilosti (B3 aj L) boli zmenené a doplnené formulár 19 (formulár žiadosti) a formulár 26 (príklad formátu preukazu spôsobilosti) v dodatku V k časti 66. Formulár 26 sa rozdelil na formulár 26A (všetky preukazy spôsobilosti okrem preukazu L) a formulár 26B (preukaz spôsobilosti L).
26. Zmenený a doplnený bol aj dodatok II k časti 147 s cieľom začleniť základné kurzy pre nové kategórie preukazov spôsobilosti (B3 aj L).

b) preukaz spôsobilosti L

27. Druhým krokom, ktorý agentúra realizovala, bol návrh nového preukazu spôsobilosti L s veľmi zjednodušenými požiadavkami platnými pre vetrone, motorové vetrone, balóny a väčšinu vzducholodí. Touto činnosťou sa normalizuje systém vydávania preukazov spôsobilosti pre vetrone, motorové vetrone, balóny a vzducholode, na ktoré sa v súčasnosti vzťahujú vnútroštátne pravidlá, čím sa dosiahne jednotná úroveň bezpečnosti a zlepšenie spoločného trhu. Osoby, ktoré sú držiteľmi týchto preukazov spôsobilosti, budú môcť vykonávať činnosti nezávislého osvedčovacieho personálu alebo činnosti v rámci akejkoľvek organizácie údržby a budú môcť osvedčiť lietadlo zaregistrované v akomkoľvek členskom štáte. Preukaz spôsobilosti L bude okrem toho platiť aj pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 1 000 kg.
28. Zámerom agentúry pri výbere lietadiel, na ktoré sa vzťahuje preukaz spôsobilosti L, bolo:
 - využiť výhody vyplývajúce z kategorizácie lietadiel uvedenej v dokumente NPA2008-07 (úloha MDM.032), v ktorom sa v súčasnosti vymedzuje postup osvedčovania ELA1 a ELA2,
 - začleniť všetky lietadlá patriace do postupu ELA1, ako aj všetky lietadlá patriace do postupu ELA2, okrem lietadiel s maximálnou vzletovou hmotnosťou od 1 000 kg do 2 000 kg a veľmi ľahkých vrtuľníkov, ktoré sú vyňaté zo zjednodušených osnov stanovených pre preukaz L z dôvodu svojej prílišnej zložitosti.Znamená to, že preukaz spôsobilosti L sa nebude vzťahovať ani na pilotované plynové vzducholode, ktoré nepatria do postupu ELA2.
29. Agentúra však poznamenáva, že obmedzenie 1 000 kg uvedené v dokumente NPA2008-07 pre postup ELA1 sa pravdepodobne po preskúmaní pripomienok k dokumentu NPA zmení na 1 200 kg. V takom prípade sa bude v stanovisku agentúry po vydaní budúceho dokumentu CRD2008-07 zavádzať rovnaká zmena do obmedzení preukazu spôsobilosti L.
30. Navrhovaný preukaz spôsobilosti L má dve úrovne: obmedzený preukaz spôsobilosti L a úplný preukaz spôsobilosti L. Rozdiel spočíva v tom, že v rámci obmedzeného preukazu spôsobilosti L sa neumožňuje vydávanie osvedčení o uvoľnení do prevádzky po inšpekciách s intervalom dlhším než 100 hodín/rok alebo po vykonaní závažných opráv a závažných úprav. Táto zmena a doplnenie sa zaviedli po získaní reakcií k dokumentu CRD2008-03.
31. Každá úroveň preukazov môže obsahovať rôzne kategórie, z ktorých môže žiadateľ vybrať podľa oblasti, v ktorej chce uplatňovať svoje osvedčovacie práva. Tieto kategórie sa uvádzajú v časti 66.A.1(d).

32. Podobne ako v prípade preukazu spôsobilosti B3, aj v dokumente NPA2008-03 sa zvažilo zavedenie nasledujúcich obmedzení preukazu spôsobilosti L pre prípad, ak žiadateľ nemôže preukázať dostatočnú prax v oblastiach:

- vyťahovacieho podvozku,
- nastaviteľnej vrtule,
- motora preplňovaného turbodúchadlom,
- elektrického a/alebo prúdového motora (na motorových vetroňoch),
- digitálneho riadenia motora s úplným oprávnením (FADEC).

Tieto obmedzenia sa však z konečného návrhu vypustili rovnako ako v prípade preukazu spôsobilosti B3 na základe spolupráce s revíznou skupinou k dokumentu NPA2007-07, v ktorom sa zaviedli podobné obmedzenia pre skupinu 2 a skupinu 3 lietadiel (úloha 66.009).

Dôvody na vypustenie obmedzení súvisiacich s týmito systémami sú nasledujúce:

- Môže sa argumentovať tým, prečo boli vybraté tieto systémy a nie iné.
- Systém na uvádzanie a vypúšťanie obmedzení môže predstavovať veľkú záťaž pre príslušné orgány a držiteľov preukazu spôsobilosti.
- Držiteľ preukazu spôsobilosti však napriek tomu musí splniť požiadavku základných znalostí a praxe.

Okrem toho sa v stanovisku ako kompenzačné opatrenie zavedie ustanovenie vyplývajúce z dokumentu CRD2007-07, bodu 66.A.20(b), s dodatočným materiálom AMC, s cieľom jasne stanoviť, že osvedčujúci personál môže svoje práva uplatňovať len vtedy, ak má pre príslušné lietadlo kompetencie. Tým sa posilní aktuálna zodpovednosť organizácie údržby alebo nezávislého osvedčujúceho personálu za zabezpečenie kompetencií pred uvoľnením lietadla.

Obmedzenia týkajúce sa konštrukčného materiálu (drevo, kovové rúry s látkou, zmiešaná konštrukcia a kov) existujúce v rámci preukazu spôsobilosti B3 sa, samozrejme, na preukaz spôsobilosti L nevzťahujú, pretože tieto materiály sú už obmedzené kategóriami schválenými pre preukaz spôsobilosti L.

V dôsledku toho neobsahuje preukaz spôsobilosti L navrhovaný agentúrou žiadne obmedzenia.

33. Práva vyplývajúce z preukazu spôsobilosti L sa týkajú konštrukcie, motora, mechanických a elektrických systémov, ako aj obmedzených elektronických systémov lietadla. Preukaz spôsobilosti L sa z dôvodu veľmi zjednodušených kvalifikačných požiadaviek nedá rozšíriť na žiadnu ďalšiu kategóriu/podkategóriu. Tým sa však príslušným orgánom nebráni v udeľovaní zápočtov skúšok v prípade preukázania zhody podľa časti 66.A.25(e).

34. Požiadavky na školenia a skúšky sa môžu zhrnúť takto:

- Školenie podľa nových osnov uvedených v dodatku VII k časti 66. Oblasti závisia od úrovne preukazu spôsobilosti (obmedzená alebo úplná) a od kategórie požadovanej žiadateľom, pričom kurz pre jednoduchú kategóriu obmedzeného preukazu spôsobilosti L trvá dva až tri týždne. Školenie sa môže nahradiť dodatočnou praxou.
- Skúšky podľa nového dodatku VIII k časti 66, ktoré sa nedajú nahradiť praxou.

35. Požiadavky na prax sa stanovujú v častiach 66.A.30(a)6 a 7 a dajú sa zhrnúť nasledovne:

- Pre obmedzený preukaz spôsobilosti L:
 1. Šesť mesiacov pre žiadateľov, ktorí absolvovali školenie podľa dodatku VII, a úspešne urobili skúšky podľa dodatku VIII.

2. Jeden rok pre žiadateľov, ktorí úspešne urobili skúšky podľa dodatku VIII, ale neabsolvovali školenie.
- Pre úplný preukaz spôsobilosti L je to jeden rok praxe v oblasti uplatňovania práv vyplývajúcich z obmedzeného preukazu spôsobilosti L.

c) Ustanovenia pre prevod a prechod

36. Hoci sa v dôvodovej správe k dokumentu NPA2008-03 uvádza, že postup prevodu národných kvalifikácií do nových preukazov spôsobilosti B3 a L sa nepredpokladá, veľké množstvo pripomienok získaných počas konzultačného procesu NPA, ktoré proti tomuto prístupu namietajú a primerane zdôvodňujú potrebu prevodu, presvedčili agentúru, aby ho povolila. Tieto prevody sa vykonávajú na základe existujúceho postupu uvedeného v časti 66.A.70.
37. Týmto prevodom sa umožní vydanie preukazu spôsobilosti B3 alebo L existujúcemu osvedčujúcemu personálu na základe práv, ktorých nositeľmi už boli pred nadobudnutím účinnosti nového nariadenia.
38. Okrem toho sa s cieľom ešte viac zjednodušiť prechod na nový systém pre lietadlá, v prípade ktorých umožňuje súčasné pravidlo používanie národných kvalifikácií (lietadlá iné než letúne a vrtuľníky), zavádza v článku 7 nariadenia (ES) č. 2042/2003 nový odsek 8, ktorým sa umožňuje súčasná existencia preukazu spôsobilosti L a národných kvalifikácií počas troch rokov od nadobudnutia účinnosti nového nariadenia. Po uplynutí tohto obdobia budú platné len preukazy spôsobilosti L (ktoré sa dajú získať prostredníctvom prevodu alebo splnením nových požiadaviek na vydávanie týchto preukazov).
39. Agentúra poznamenáva, že v dokumente NPA2008-03 sa zvažovalo prechodné obdobie piatich rokov, lebo sa nepredpokladal postup prevodu. V dôsledku toho sa budú musieť všetky osoby žiadajúce o vydanie preukazu spôsobilosti L úplne kvalifikovať podľa nových požiadaviek (školenie/skúšky/prax), pričom päť rokov sa považuje za dostatočné obdobie. V tomto záverečnom návrhu, ako už bolo vysvetlené, sa však zavádza prevod existujúcich národných kvalifikácií, čo znamená, že tieto osoby nemusia absolvovať školenie/skúšky/prax. Prechodné obdobie sa v dôsledku toho skrátilo na tri roky, čo agentúra považuje za dostatočné na to, aby príslušné orgány zaviedli nový systém vydávania preukazov spôsobilosti.
40. Nakoniec je dôležité poznamenať, že v prípade lietadiel iných než letúne a vrtuľníky sa stále vyskytujú situácie, ktorými sa preukaz spôsobilosti L nezaoberá. O takúto situáciu ide v prípade:
 - vzducholodí nepatriacich do rozsahu pôsobnosti preukazu spôsobilosti L z dôvodu ich zložitosti,
 - práce na elektronických systémoch lietadiel iných než letúnov a vrtuľníkov.Znamená to, že v týchto prípadoch sa naďalej uplatňujú nariadenia príslušných členských štátov (66.A.100).
V konkrétnom prípade práce na elektronických systémoch sa táto otázka bude riešiť, ako už bolo vysvetlené, v ďalšej činnosti v oblasti prípravy právnych predpisov (úloha 66.027).

IV. Hodnotenie vplyvov právnej úpravy

41. Dokument NPA 2008-03 obsahuje úplné hodnotenie vplyvov právnej úpravy.

Kolín 11. decembra 2009

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ

PRÍLOHA: Reakcie na dokument CRD2008-03**Reakcie týkajúce sa postupu prevodu kvalifikácií osvedčujúceho personálu v oblasti všeobecného letectva:**

- (1) Obavy zo spôsobu uplatňovania existujúcich ustanovení o prevode z časti 66.A.70 rôznymi vnútroštátnymi orgánmi vyjadrili Európski výrobcovia vetroňov (European Sailplane Manufacturers), Európska jednota vetroňov (European Gliding Union), Britská plachtárska asociácia (British Gliding Association), Európske letecké športy (Europe Air Sports), Dánska plachtárska asociácia (Danish Soaring Association), Dánsky kráľovský letecký klub (Royal Danish Aeroclub) a jeden jednotlivec, ktorí zároveň požiadali agentúru, aby zabezpečila úplný prechod práv vyplývajúcich zo súčasných národných kvalifikácií osvedčujúceho personálu do príslušných preukazov spôsobilosti podľa časti 66.

V tomto zmysle agentúra poznamenáva, že existujúca politika súvisiaca s časťou 66.A.70 porovnateľných vnútroštátnych kvalifikačných noriem a noriem z časti 66 sa nezmenila a jej uplatňovanie bude pokračovať ako doteraz.

Zároveň agentúra zastáva názor, že okrem tejto existujúcej politiky je primerané uplatňovať aj konkrétny prístup pri prevode kvalifikácií v oblasti všeobecného letectva (lietadlá iné než veľké lietadlá, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave) na základe existujúcej politiky všeobecného letectva agentúry EASA, a to vzhľadom na zavedenie prísnejších obmedzení.

Tento prístup umožní držiteľovi preukazu spôsobilosti pokračovať vo vykonávaní rovnakých činností údržby, na ktoré mal zákonné právo podľa vnútroštátneho systému.

Po vydaní prevedeného preukazu spôsobilosti podľa časti 66 sa bude na preukaz plne vzťahovať časť 66. Ak bude potom chcieť držiteľ rozšíriť rozsah prevedeného preukazu podľa časti 66, aby získal osvedčenie na vykonávanie ďalších činností údržby, bude sa vyžadovať úplná zhoda s časťou 66, čo znamená, že sa musia splniť aj rozdielne ustanovenia medzi predchádzajúcou národnou kvalifikáciou na osvedčovanie a časťou 66.

Výsledok prevodu a druh obmedzení, ktoré sa ukladajú v rámci preukazu spôsobilosti podľa časti 66, určuje výhradne príslušný členský štát v dôsledku existujúcich rozdielov medzi vnútroštátnymi systémami vydávania preukazov spôsobilosti členských štátov. Toto určovanie sa uskutočňuje na základe posúdenia jednotlivých prípadov a na základe bezpečnostných opatrení. Ak sa má tento cieľ dosiahnuť, je potrebné zvážiť nielen konkrétne úlohy, ktoré má žiadateľ oprávnenie vykonávať v rámci vnútroštátneho systému, ale aj prostredie, v ktorých sa takéto úlohy vykonávajú, konkrétne systém radenia a postupy organizácie, v ktorej žiadateľ svoje úlohy vykonal.

Zváženie týchto faktorov môže viesť k iným obmedzeniam, než sú obmedzenia konkrétne sa týkajúce systémov alebo konštrukcie lietadla, napríklad:

- platným iba v organizácii XXXX,
- platným iba pre lietadlo Cessna s jedným piestovým motorom,
- platným iba pre lietadlo Cessna 172,
- platným iba pre lietadlo Cessna 172, registrácia XXXX.

Dôležité je uviesť aj nasledujúce:

- Vždy sa musí uviesť obmedzenie Platné iba pre lietadlá nepoužívané v obchodnej leteckej doprave.
- Bez ohľadu na ostatné obmedzenia nie je preukaz spôsobilosti platný pre veľké lietadlá.

Agentúra pripraví dokumenty AMC/GM, v ktorých sa vysvetlí tento konkrétny prístup v oblasti všeobecného letectva.

- (2) Organizácia Deutsche Aeroclub pripomenula, že v nemeckom systéme personál s preukazom spôsobilosti technika údržby, ktorý vydáva organizácia Deutsche Aeroclub, svoju prácu podpisuje a uvoľňuje lietadlo na let. Uviedla však, že táto údržba sa neoveruje a formálne neuvolňuje (podľa Prüfer Klasse 3), kým sa nevykoná výročné overenie letovej spôsobilosti. V dôsledku toho požiadala o zmenu časti 66.A.70, pretože sa obáva, že podľa súčasného znenia nebude môcť jej príslušný orgán prevádzať kvalifikácie držiteľov týchto preukazov spôsobilosti.

Stanoviskom agentúry je, že ak sú kvalifikácie držiteľov preukazov spôsobilosti dostatočne legálne na doloženie správne vykonanej údržby, v dôsledku ktorej môže lietadlo vzlietnuť, potom sa tieto kvalifikácie považujú za kvalifikácie osvedčujúceho personálu a podliehajú postupu prevodu stanovenému v časti 66.A.70. To sa uskutočňuje bez ohľadu na to, či držiteľ preukazu spôsobilosti skutočne uvoľňuje lietadlo a tiež bez ohľadu na to, či je potrebné vykonať overenie letovej spôsobilosti, ktoré sa má podpísať podľa Prüfer Klasse 3 neskôr.

V nariadení (ES) č. 2042/2003 sú úplne oddelené postup údržby a postup overenia letovej spôsobilosti. Osvedčujúci personál sa zapája len do uvoľňovania údržby. V dôsledku toho sú kvalifikácie osvedčujúceho personálu uvedené v časti 66.A.70 úplne nezávislé od postupu overovania letovej spôsobilosti.

- (3) Organizácia DGAC – Francúzsko žiadala o objasnenie referenčného dátumu postupu prevodu v súvislosti s odsekom v časti 66.A.70, v ktorom sa uvádza: „držiteľ kvalifikácie osvedčujúceho personálu platnej v členskom štáte pred dátumom nadobudnutia platnosti tejto časti (...)“.

Agentúra pridá dokumenty AMC/GM s cieľom objasniť, že „dátumom nadobudnutia platnosti“ sa myslí:

- pre preukazy spôsobilosti B3 dátum nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho nariadenia,
- pre vetrone, motorové vetrone, balóny a vzducholode, na ktoré sa vzťahuje preukaz spôsobilosti L podľa časti 66.A.1(d), tri roky od nadobudnutia účinnosti tohto pozmeňujúceho a doplňujúceho nariadenia (pozri článok 7 ods. 8); pre lietadlá do 1 000 kg, ktoré tiež patria do pôsobnosti preukazu spôsobilosti L, bude platný dátum rovnaký ako v prípade preukazov spôsobilosti B3, ktoré boli uvedené.

- (4) Z niektorých reakcií vyplynuli nedorozumenia v súvislosti s postupom prevodu.

V tomto bode chce agentúra objasniť nasledujúce:

- Postup prevodu pre preukaz spôsobilosti L sa netýka trojročného prechodného obdobia podľa článku 7 ods. 8. V postupe prevodu sa prenáša existujúca národná kvalifikácia do preukazu spôsobilosti podľa časti 66, ktorá sa v ňom môže používať a nemá žiadny dátum ukončenia platnosti iný než štandardný päťročný postup obnovenia. Trojročné prechodné obdobie je obdobie, počas ktorého sa môže používať národná kvalifikácia.
- Prevody vždy vykonávajú príslušné orgány.
- Prevody nie sú pre príslušné orgány dobrovoľné. Ide o povinný postup, ktorý sa musí vykonať na základe žiadosti každého jednotlivca, ktorý je držiteľom kvalifikácie osvedčujúceho personálu platnej v členskom štáte.
- Na prevod národnej kvalifikácie nie sú potrebné žiadne skúšky. Skúšky sú potrebné len vtedy, ak sa majú vypustiť možné obmedzenia zavedené počas prevodu. Ide o možnosť pre držiteľa preukazu spôsobilosti.

Reakcie týkajúce sa trojročného prechodného obdobia zavedeného v článku 7 ods. 8:

- (5) Organizácia Európski výrobcovia vetroňov vyjadrila názor, že trojročné prechodné obdobie je príliš krátke.

Agentúra poznamenáva, že v dokumente NPA2008-03 sa zvažovalo prechodné obdobie piatich rokov, pretože sa nepredpokladal postup prevodu. V dôsledku toho by sa museli všetky osoby žiadajúce o vydanie preukazu spôsobilosti L úplne kvalifikovať podľa nových požiadaviek (školenie/skúšky/prax). V tomto záverečnom návrhu sa však zavádza prevod existujúcich národných kvalifikácií, čo znamená, že všetky tieto osoby nemusia absolvovať školenie/skúšky/prax. Prechodné obdobie sa v dôsledku toho skrátilo na tri roky, čo agentúra považuje za dostatočné na to, aby príslušné orgány zaviedli nový systém vydávania preukazov spôsobilosti.

Reakcie týkajúce sa práv vyplývajúcich z preukazu spôsobilosti B3:

- (6) Organizácia Európski výrobcovia vetroňov žiadala, aby preukaz spôsobilosti B3 obsahoval práva týkajúce sa vetroňov a motorových vetroňov alebo aspoň cenovo dostupný spôsob pre držiteľov preukazov spôsobilosti B3, ako získať preukaz spôsobilosti L.

Agentúra nemá v úmysle začleniť tieto práva do preukazu spôsobilosti B3 z nasledujúcich dôvodov:

- Nie je možné, aby sa do preukazu spôsobilosti B1.2 automaticky začlenil preukaz spôsobilosti B3, kým nebude preukaz B1.2 obsahovať aj práva týkajúce sa vetroňov a motorových vetroňov. Tým sa však ovplyvní aj vymedzenie preukazu spôsobilosti B1.2, pretože sa neuplatňuje iba na lietadlá (vetroň nie je lietadlo).
- Môže to vyvolávať dojem, že získanie praxe na vetroňoch stačí na získanie kategórie „beztlakové lietadlá s piestovými motormi so vzletovou hmotnosťou do 2 000 kg“ v rámci preukazu spôsobilosti B3 (uvedenej v časti 66.A.45(i)) alebo kategórie skupiny 3 v rámci preukazu spôsobilosti B1.2 (uvedenej v dokumente CRD2007-07).

Kedže však agentúra zamýšľa zvýšiť počet osôb s právom na osvedčovanie vetroňov a motorových vetroňov, navrhla, aby mohli držiteľia preukazov spôsobilosti B1.2 a B3 bez splnenia ďalších požiadaviek získať úplný preukaz spôsobilosti L s kategorizáciou drevené lietadlá, „zmiešané lietadlá“ a „kovové lietadlá“, pretože preukaz spôsobilosti B1.2/B3 neobsahuje obmedzenia týkajúce sa konštrukčných materiálov (pozri zmenené a doplnené časti 66.A.25(d), 66.A.30(a)8. a doplnok IV k časti 66). Tým sa umožní vydávať držiteľom existujúcich preukazov spôsobilosti B1.2 a B3 osvedčenia o uvoľnení vetroňov a motorových vetroňov do prevádzky.

Agentúra vydá dokumenty AMC/GM s cieľom objasniť, že ak chcú držiteľia preukazu spôsobilosti B1.2/B3 získať preukaz spôsobilosti L s kategóriou „drevené lietadlo“, veta „pretože preukaz spôsobilosti B1.2/B3 neobsahuje obmedzenia týkajúce sa konštrukčných materiálov“ znamená, že neobsahuje obmedzenie „drevené lietadlo“, ani obmedzenie „lietadlo s kovovými rúrami a látkou“.

Reakcie týkajúce sa obmedzení v rámci preukazu spôsobilosti B3:

- (7) Úrad civilného letectva – Spojené kráľovstvo a AustroControl – Rakúsko pripomenuli, že v prípade preukazu spôsobilosti L kategória „drevené lietadlo“ zahŕňa aj kategóriu „lietadlo s kovovými rúrkami a látkou“. V prípade preukazov spôsobilosti B3 a B1.2 však existujú osobitné obmedzenia pre „drevené lietadlá“ a „lietadlá s kovovými rúrkami a látkou“.

Agentúra poznamenáva, že ide o rôzne oblasti:

- V prípade preukazu spôsobilosti L hovoríme o kategóriách, nie obmedzeniach. Všetci držiteľia preukazu spôsobilosti s kategóriou „drevené lietadlo“ musia absolvovať školenie uvedené v module L4, ktorý obsahuje kombináciu drevenej konštrukcie s kovovými rúrami a látkou.
- V prípade preukazov spôsobilosti B3 a B1.2 hovoríme o obmedzeniach, ktoré sa môžu vypustiť na základe praxe. Stanoviskom agentúry je, že je lepšie ponechať tieto obmedzenia oddelené, aby bolo možné niekoľko z nich vypustiť, ak nemá jednotlivec prax pre niektoré konštrukcie.

- (8) Úrad civilného letectva – Holandsko a úrad civilného letectva – Švédsko žiadali objasnenie významu slova „obmedzenie“, a to najmä, či znamená činnosť, ktorá sa dá osvedčiť, alebo činnosť, ktorá sa nedá osvedčiť.

Agentúra súhlasí s tým, že v nariadení existuje niekoľko nezrovnalostí. Napríklad:

- Časť 66.B.305 sa týka „skúšok, ktorými sa musí zabezpečiť prevod bez obmedzení“, čo znamená, že obmedzenie sa týka úloh, ktoré sa nedajú osvedčiť.
- V položke 15 časti 66 (dodatok V k časti 66) sa uvádza, že „ak neexistujú platné obmedzenia, stránka OBMEDZENIA sa vydá s označením „Bez obmedzení““. To opäť znamená, že obmedzenie sa týka úloh, ktoré sa nedajú osvedčiť.
- V časti 145 sa obmedzenia používajú na obmedzenie rozsahu činností, čo znamená, že obmedzenie sa týka úloh, ktoré sa dajú osvedčiť.

Hoci agentúra rozhodla, že obmedzenia schválené pre preukaz spôsobilosti B3 sú úlohami, ktoré sa nedajú osvedčiť, súhlasíme s tým, že v niektorých prípadoch môže byť

praktické odkazovať na úlohy, ktoré sa dajú osvedčiť, napríklad, keď sú práva príliš malé v porovnaní s úlohami, ktoré nemajú oprávnenie. V týchto prípadoch nie je praktické vypracúvať zoznam všetkých úloh, ktoré sa nedajú osvedčiť.

V budúcnosti môže byť na vyriešenie všetkých nezrovnalostí potrebná ďalšia činnosť týkajúca sa prípravy právnych predpisov .

Reakcie týkajúce sa práv vyplývajúcich z preukazu spôsobilosti L:

- (9) Výročné inšpekcie ako súčasť práv vyplývajúcich z obmedzených preukazov spôsobilosti L požadovali Britská plachtárska asociácia, Holandská plachtárska asociácia a Európska jednota vetroňov. Úrad civilného letectva – Švédsko žiadal, aby sa obmedzená a úplná úroveň preukazu spôsobilosti L zlúčili do jednej úrovne.

Stanoviskom agentúry je, že na to, aby sa personálu údržby s menšou praxou umožnil prístup do odvetvia ihneď po splnení primeraných noriem, sa stále vyžadujú obe úrovne. Ich práva však budú zodpovedať základným znalostiam a získanej praxi.

Agentúra sa však rozhodla umožniť držiteľom obmedzeného preukazu spôsobilosti L vykonávať výročné inšpekcie a inšpekcie po 100 hodinách. Aby to bolo možné, moduly L4.5, L5.7, L6.7 a L8.14 dodatku VII k časti 66, ktoré platia pre obmedzený preukaz spôsobilosti L, sa upravili tak, aby obsahovali výročné inšpekcie a inšpekcie po 100 hodinách. Okrem toho sa z osnov pre úplný preukaz spôsobilosti L do obmedzeného preukazu spôsobilosti L presunul modul L9 Postupy fyzickej inšpekcie.

- (10) Svoje obavy o spôsob uvoľňovania elektronických systémov pre vetrone vyjadrili Britská plachtárska asociácia, Európska jednota vetroňov a AustroControl – Rakúsko.

V tejto oblasti agentúra vyhodnotila a odmietla nasledujúce možnosti:

- začlenenie úplných práv týkajúcich sa elektronických systémov do preukazu spôsobilosti L; to však v tejto fáze nebolo možné, pretože osnovy uvedené v dodatku VII k časti 66 sa týchto systémov netýkajú,
- rozšírenie práv vyplývajúcich z preukazu spôsobilosti B2 na vetrone, balóny a vzducholode; tým sa však nevyrieši problém všeobecného letectva, pretože len veľmi málo držiteľov preukazu spôsobilosti B2 je pripravených na prácu v tejto oblasti; okrem toho sa pre preukaz spôsobilosti B2 vyžaduje opätovné vymedzenie kategórií.

V dôsledku toho agentúra rozhodla, že záverečnou možnosťou je ponechať prácu na elektronických systémoch (66.A.100) pre lietadlá iné než letúne a vrtuľníky v rámci vnútroštátnych pravidiel a pokračovať v ďalšej činnosti týkajúcej sa prípravy právnych predpisov (úloha 66.027) s cieľom vyvinúť systémy vydávania preukazov spôsobilosti pre elektronických inžinierov prispôbené pre všeobecné letectvo.

Preukaz spôsobilosti L však stále umožňuje uvoľňovanie do prevádzky v rámci nasledujúceho (66.A.20(a)5):

- práca na elektronickom systéme vyžaduje jednoduché testy na dôkaz prevádzkyschopnosti a nevyžaduje riešenie problémov,

- práca na rádiových, komunikačných a transpondérových systémoch, ak sa v rámci úplného preukazu spôsobilosti L umožňuje kategória Rádio-Komunikácia/Transpondér.

(11) Niektoré reakcie ukázali nedorozumenia v súvislosti s právami vyplývajúcimi z preukazu spôsobilosti L.

V tomto bode chce agentúra objasniť nasledujúce:

- Preukaz spôsobilosti L neobsahuje kategóriu lietadiel, ani typov motorov a v dôsledku toho sa v oblasti lietadiel, ani motorov nevyžadujú typové školenie, ani typová skúška. Nevyžaduje sa účasť výrobcov.
- Rôzne kategórie uvedené v preukaze spôsobilosti L sa získajú po splnení požiadaviek na základné znalosti a prax.
- Kategorizácia motora schválená pre preukaz spôsobilosti L umožňuje uvoľňovanie prác vykonaných na akomkoľvek motore inštalovanom v lietadle, ktorého sa týka preukaz spôsobilosti L, do prevádzky.
- Tá istá osoba môže mať kategóriu pre draka a kategóriu pre motor. Školenie týkajúce sa oboch kategórií trvá približne jeden mesiac, nie je však povinné za predpokladu uspokojivého vykonania zodpovedajúcich skúšok.

Agentúra pripraví dodatočné dokumenty AMC/GM.

Reakcie týkajúce sa požiadaviek na základné znalosti pre preukaz spôsobilosti L (66.A.25(b)):

(12) Svoje obavy, že sa neobjaví dostatočné množstvo organizácií podľa časti 147, aby sa mohlo poskytnúť základné školenie pre preukaz spôsobilosti L, vyjadrila Britská plachtárska asociácia, ktorá tiež požiadala, aby mohli túto funkciu naďalej vykonávať národné športové združenia, ktoré majú dôveru príslušného orgánu.

Stanovisko agentúry je nasledujúce:

- Základné školenie pre preukaz spôsobilosti L (66.A.25(b)) nie je povinné, ako to umožňuje časť 66.A.25(c), hoci v tomto prípade sa požaduje prax jeden rok namiesto šiestich mesiacov.
- Základná prax je povinná.
- Národné športové združenia môžu poskytovať základné školenia a základné skúšky, ak ich schváli príslušný orgán (pozri časť 66.A.25(b)). V dôsledku toho sa týmto riešením môže kompenzovať nedostatok organizácií podľa časti 147.

Reakcie týkajúce sa inovácie preukazu spôsobilosti L:

(13) Britská plachtárska asociácia žiadala možnosť získavania zápočtov za znalosti a prax získanú na úrovni preukazu spôsobilosti L s cieľom získať preukaz spôsobilosti A alebo B.

Agentúra poznamenáva, že preukaz spôsobilosti L sa nemôže rozšíriť na žiadnu ďalšiu kategóriu/podkategóriu v dôsledku veľmi zjednodušených požiadaviek na kvalifikáciu a veľkého množstva rôznych dostupných kategórií. Tým sa však príslušným orgánom nebráni v udeľovaní zápočtov skúšok v prípade preukázania zhody podľa časti 66.A.25(e).

Reakcie týkajúce sa rôznych typov vetroňov a motorových vetroňov:

- (14) Úrad civilného letectva – Spojené kráľovstvo žiadal objasnenie potrebných kategórií v preukaze spôsobilosti L s cieľom uvoľniť rôzne typy vetroňov a motorových vetroňov, ku ktorým okrem iného patria turistické motorové klzáky, samostatne štartujúce motorové klzáky a samoudržateľné motorové klzáky.

Stanoviskom agentúry je, že každý vetroň s motorom sa považuje za motorový vetroň a na uvoľnenie práce na motore sa vyžaduje kategorizácia „motorový“. Preto sa toto stanovisko týka iba vetroňov a motorových vetroňov a zodpovedá nadpisu dokumentu pre lietadlá *CS-22 Technické podmienky osvedčovania vrátane kódov letovej spôsobilosti a prijateľných prostriedkov zhody pre vetrone a motorové vetrone*.

Reakcie týkajúce sa obnovenia preukazov spôsobilosti podľa časti 66:

- (15) Britská plachtárska asociácia vyjadrila obavy týkajúce sa nákladov na proces obnovenia preukazov spôsobilosti podľa časti 66 a navrhla zmenu a doplnenie rozhodnutia 2007/018/R. Táto organizácia tiež spochybnila potrebu obnovovania a navrhla nahradiť ju požiadavkami, pokiaľ ide o nedávnu skúsenosť kandidáta.

Stanoviskom agentúry je, že požiadavky, pokiaľ ide o nedávnu skúsenosť kandidáta sa už pri uplatňovaní osvedčovacích práv používajú. Ich zavedenie do požiadaviek na vydávanie preukazov spôsobilosti bude predstavovať závažné bremeno pre príslušné orgány a držiteľov preukazov spôsobilosti, lebo preukaz spôsobilosti sa stane neplatným a bude potrebné ho vydať znovu.

Potreba obnovovania bola prehodnotená v rámci úlohy 66.088 a jeho výsledkom je rozhodnutie 2007/018/R. Obnovenie sa vykonáva každých päť rokov a nemalo by predstavovať významné náklady, keďže ide iba o administratívne obnovenie s cieľom skontrolovať, či preukaz spôsobilosti zodpovedá dokumentácii príslušného orgánu a že podľa časti 66.B.500 nie je potrebné vykonať žiadne ďalšie činnosti.

Reakcie týkajúce sa používania preukazov spôsobilosti B3 a L pre personál overujúci letovú spôsobilosť:

- (16) Organizácia Európski výrobcovia vetroňov žiadala, aby sa s cieľom povoliť používanie preukazov spôsobilosti B3 a L pre personál overujúci letovú spôsobilosť revidoval odsek M.A.707 v časti M.

Agentúra návrh prijíma a príslušne zmení a doplní odsek M.A.707(a), bod 4 dokumentu AMC.

Reakcie týkajúce sa osobitných požiadaviek na vydávanie preukazov spôsobilosti pre ľahké športové letúne (LSA):

- (17) Fínska letecká asociácia, Letecká amatérska asociácia Českej republiky a organizácia Flightdesign žiadali vytvorenie osobitného preukazu spôsobilosti pre ľahké športové letúne (LSA) do 600 kg, pretože podmienky na vydanie preukazu spôsobilosti L považujú za neúmerné. Ďalej argumentovali tým, že bežné osnovy pre úplný preukaz spôsobilosti L týkajúce sa rôznych materiálov môžu zabráť až 190 hodín, kým systém FAA iba 120 hodín.

Agentúra zastáva názor, že cieľom úlohy, ktorá viedla k tomuto stanovisku, bolo vytvoriť systém vydávania preukazov spôsobilosti prispôsobený všeobecnému letectvu. Tento cieľ sa dosiahol vytvorením preukazov spôsobilosti B3 a L. Preukaz spôsobilosti L sa okrem toho rozdelil na obmedzený a úplný preukaz spôsobilosti L, aby sa personálu údržby s menšou praxou umožnil prístup do odvetvia ihneď po splnení primeraných noriem.

V navrhovanej európskej definícii ľahkých športových letúnov sa okrem toho povoľujú zložitejšie lietadlá než v rovnakej kategórii v USA. Znamená to, že nie je možné iba porovnať obdobie platnosti preukazu spôsobilosti L s obdobím platnosti preukazu spôsobilosti FAA.

Vytvorenie osobitného preukazu spôsobilosti pre ľahké športové letúne by znamenalo ďalšiu záťaž pre vnútroštátne orgány a sťažilo by držiteľom preukazu spôsobilosti pre ľahké športové lietadlá vykonávanie prác na lietadlách do 1 000 kg (museli by získať ďalší preukaz spôsobilosti L). Agentúra nevidí dôvod na zavedenie tejto záťaže, keďže ide o možnú úsporu niekoľkých hodín školenia.

Reakcie týkajúce sa údržby komponentov:

- (18) Organizácia Európske letecké športy odporučila vyňať z požiadaviek časti 66 padáky ETSO a namiesto nich používať vnútroštátne predpisy.

Agentúra poznamenáva, že tak to už v súčasnosti je. Údržba padákov ETSO sa považuje za údržbu komponentov, a preto odsek 66.A.200 odkazuje na vnútroštátne pravidlá.

- (19) Úrad civilného letectva – Švédsko žiadal o objasnenie spôsobu kategorizácie údržby vykonávanej na prúdových a elektrických motoroch inštalovaných vo vetroňoch.

Agentúra zastáva názor, že údržba vykonávaná na rozhraní motora, systéme vysúvania podvozku a prívodnej sieti sa považuje za údržbu lietadla a môže sa uvoľňovať v rámci preukazu spôsobilosti L (týkajú sa jej moduly L7.9 a L7.10 dodatku VII k časti 66). Údržba vykonávaná na samotnom motore sa však považuje za údržbu komponentov, a preto odsek 66.A.200 odkazuje na vnútroštátne pravidlá.

Reakcie prijaté od úradu civilného letectva – Holandsko v súvislosti s odpoveďami poskytnutými v dokumente CRD2008-03:

- (20) Úrad civilného letectva – Holandsko pripomenul, že prax v prevádzkovaní lietadla požadovaná podľa odseku 66.A.30 sa dá získať v ktorejkoľvek organizácii údržby

(napríklad časť 145, podčasti F, FAR 145) alebo pod dohľadom nezávislého osvedčujúceho personálu.

Agentúra s touto pripomienkou súhlasí. Pridá sa dokument AMC.

- (21) Úrad civilného letectva – Holandsko žiadal o objasnenie dôvodov zavedenia 80 % miery dokončenia pre balóny a vzducholode v odsekoch 66.A.30(a)6 a 7 dokumentu AMC.

Agentúra túto úroveň 80 % zaviedla preto, že tabuľka týkajúca sa balónov a vzducholodí z dodatku II k dokumentu AMC časti 66 sa pripravovala s nižším počtom položiek pre iné lietadlá. Agentúra sa domnieva, že táto 80 % úroveň je dôležitá na zabezpečenie získania primeranej praxe žiadateľa.

- (22) Úrad civilného letectva – Holandsko nesúhlasí s názorom agentúry nezačleniť do zoznamu klasifikácie typov (dodatok I k dokumentu AMC časti 66) typy preukazov spôsobilosti (B1, B3, L) platné pre všetky klasifikácie týkajúce sa hmotnosti lietadla.

Agentúra zastáva názor, že to nie je možné, pretože ten istý model lietadla s rozdielnymi funkciami môže vyžadovať iný preukaz spôsobilosti. Hmotnosť lietadla je špecifická pre každú registráciu lietadla. Hmotnosť sa dá vyhľadať v letovej príručke, ktorá sa musí nachádzať na palube lietadla.

- (23) Úrad civilného letectva – Holandsko žiadal, aby sa rovnaký minimálny vek pre osvedčujúci personál v organizáciách údržby podľa časti 145 (v súčasnosti 21 rokov) požadoval aj v organizáciách údržby podľa podčasti F (v súčasnosti 18 rokov).

Agentúra poznamenáva, že požiadavka 21 rokov sa vzťahuje len na osvedčujúci personál v organizáciách podľa časti 145 z dôvodu väčšej zložitosti organizácie a súvisiacich postupov. Pre organizácie údržby podľa podčasti F však agentúra považuje vekové obmedzenie 18 rokov za dostatočné.

- (24) Úrad civilného letectva – Holandsko poukázal na to, že odpoveď na pripomienku 22 dokumentu CRD2008-03 by mala obsahovať možnosť uvoľňovať zložité úlohy údržby nielen organizáciami údržby podľa podčasti F, ale aj organizáciami podľa časti 145.

Agentúra s touto pripomienkou súhlasí. Nie je však potrebné meniť pravidlo ani materiál AMC/GM, pretože v súčasnom znení je to vysvetlené jednoznačne. Skutočnosť, že odsek M.A.801(b) sa týka len organizácií údržby podľa podčasti F, sa odôvodňuje tým, že odsek M.A.801 sa nevzťahuje na lietadlá uvoľňované podľa časti 145 (pozri odsek M.A.801(a)). Tieto úlohy môžu určite uvoľňovať aj organizácie údržby podľa časti 145.

- (25) Úrad civilného letectva – Holandsko vyjadril svoje stanovisko, že ak boli doteraz v oblasti rôznych podkategórií preukazov spôsobilosti v rámci konkrétnych modulov dodatku I k časti 66 predmet/úroveň identické, znamenalo to aj identické požiadavky, čím sa zvyšovala ich dôveryhodnosť. V dôsledku toho namieta proti zavedeniu vety „V prípade kategórie B3 sa rozsah tohto modulu týka technológie lietadiel patriacich do tejto kategórie“ do určitých modulov.

Agentúra s touto pripomienkou súhlasí.

V dôsledku toho boli pre preukaz spôsobilosti B3 vytvorené osobitné moduly 7B, 9B, 11C a 17B a súčasné moduly 7, 9 a 17 boli premenované na 7A, 9A a 17 A s cieľom zabezpečiť, aby bol obsah školenia iný aj napriek tomu, že úroveň školenia (úrovne 1, 2 alebo 3) pre niektoré oblasti je rovnaká ako v prípade B1.2. Obsah kurzu pre preukaz spôsobilosti B3 sa musí pripraviť so zohľadnením nižšej zložitosti technológií a údržby v rámci tejto kategórie lietadiel. Inak nebude možné dosiahnuť požadované skrátenie školenia (1 000 hodín).

- (26) Úrad civilného letectva – Holandsko pripomenul, že kategória „drevené lietadlo“ ešte stále neobsahuje kombináciu drevených krídel a trupu s kovovými rúrkami.

Agentúra prepracovala podmodul L4.1 dodatku VII k časti 66 s cieľom objasniť, že školenie sa týka akejkoľvek kombinácie konštrukcie z dreva/kovových rúrok a látky.

Agentúra tiež zmenila a doplnila bod 66.A.1(d) takto:

„Kategórie ‚drevený drak‘, ‚drevené lietadlo‘ a ‚drevený vetroň‘ sa tiež týkajú kombinácie drevených konštrukcií s kovovými rúrkami a látkou“.

- (27) Úrad civilného letectva – Holandsko pripomenul, že aj napriek tomu, že preukaz spôsobilosti B3 neobsahuje žiadnu podkategóriu A, môže držiteľ preukazu spôsobilosti B3 osvedčiť jednoduché mechanické úlohy na beztlakových lietadlách do 2 000 kg.

Agentúra súhlasí s pripomienkou a túto problematiku objasňuje bod 4 časti GM 66.A.20(a) v dokumente CRD2008-03.

- (28) Úrad civilného letectva – Holandsko navrhol zmenu názvu bodu 66.A.45 tak, aby odkazovala aj na obmedzenia kategórie B3.

Agentúra čiastočne súhlasí s návrhom, nemôže sa však konkrétne týkať preukazu spôsobilosti B3 (pozri dokument CRD2007-07 s obmedzeniami aj pre preukaz spôsobilosti B1.2 pre lietadlá skupiny 3). Názov časti 66.A.45 sa príslušne zmenil a doplnil.