



MNENJE št. 04/2009

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

z dne 11. decembra 2009

o Uredbi Komisije o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami

„Licence za vzdrževanje zrakoplovov za enostavne zrakoplove“

I. Splošno

1. Namen tega mnenja je predlagati Komisiji, da spremeni Uredbo Komisije (ES) št. 2042/2003¹. Razlogi te dejavnosti oblikovanja predpisov so opisani spodaj.
2. Mnenje je bilo po postopku, ki ga je določil upravni odbor² Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: Agencija), sprejeto v skladu z določbami člena 19 Uredbe (ES) št. 216/2008³ (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba).

II. Posvetovanje

3. Čeprav Uredba (ES) št. 2042/2003 v svoji Prilogi III (Del 66) že vzpostavlja sistem licenciranja za potrditveno osebje, je med pregledom Dela M za zrakoplove, ki niso vključeni v komercialni letalski prevoz (naloga M.017), in tudi kot posledica posvetovanja, izvedenega z dokumentom A-NPA 14/2006, veliko število zainteresiranih strani izrazilo pomisleke glede dejstva, da veljavni sistem licenciranja ni bil prilagojen manjši zahtevnosti majhnih zrakoplovov splošnega letalstva.
4. Da bi Agencija obravnavala to vprašanje, je oblikovala nalogo oblikovanja predpisov 66.022 in ustrezno strokovno skupino, sestavljeno iz predstavnikov nacionalnih organov ter združenj lahkih zrakoplovov in industrije zelo lahkih zrakoplovov. Cilj je bil oceniti položaj, predložiti predlog in razviti smernice za izdajo mnenja za spremembo Dela 66 in/ali sklepa o spremembi sprejemljivih načinov usklajevanja (AMC) k temu delu v povezavi z dokumentom ToR 66-022.
5. Med oblikovanjem predloga je skupina svoje delo osredotočila na licence, ki zajemajo konstrukcijo, pogonske in električne sisteme ter nekatere omejene pravice v zvezi z letalsko elektroniko. Skupina ni obravnavala licence, enakovredne licenci B2, prilagojene področju splošnega letalstva, ki bo predmet prihodnjega postopka oblikovanja predpisov (naloga 66.027).
6. Na podlagi ugotovitev strokovne skupine je Agencija 28. marca 2008 na svojem spletišču objavila dokument NPA 2008-03: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
7. Do roka za zbiranje pripomb 28. junija 2008 je Agencija prejela 177 pripomb 39 nacionalnih letalskih organov, strokovnih organizacij in zasebnih organizacij/zasebnikov.
8. Za pregled teh pripomb je Agencija vzpostavila skupino za pregled, sestavljeno iz članov delovne skupine za nalogo 66.022, strokovnjaka iz Oddelka za standardizacijo in odobritve (Agencija) in strokovnjaka iz industrije, ki je izrazil nasprotno mnenje k NPA 2008-03. V skladu s tem pregledom je Agencija 16. septembra 2009 objavila dokument CRD 2008-03, ki je vseboval odgovore na vsako pripombo ter predlagano besedilo za predpis in za sprejemljive načine usklajevanja/smernice.

¹ Uredba Komisije (ES) št. 2042/2003 z dne 20. novembra 2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 315, 28.11.2003, str. 1). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 1056/2008 z dne 27. oktobra 2008 (UL L 283, 28.10.2008).

² Sklep upravnega odbora glede postopka, ki ga mora Agencija upoštevati pri izdaji mnenj, certifikacijskih specifikacij in smernic. EASA MB 08-2007 z dne 11.6.2007 („postopek sprejemanja predpisov“).

³ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1).

9. Treba je omeniti, da je skupina za pregled upoštevala tudi pripombe, prejete med posvetovanjem o dokumentu NPA 2007-07, zlasti tiste, povezane z „ratingom tipa in skupinskim ratingom“.
10. Po objavi dokumenta CRD 2008-03 je Agencija 29. oktobra 2009 organizirala delavnico v Kölnu, da bi pojasnila njegovo vsebino in zainteresiranim stranem pomagala razumeti predlog pred vložitvijo pripomb.
11. Kot rezultat zunanjega posvetovanja o dokumentu CRD 2008-03, ki se je končalo 16. novembra 2009, je Agencija prejela odzive:
 - 5 pristojnih organov: družba za civilno zračno plovbo AustroControl-Avstrija, Uprava za civilno letalstvo Nizozemske, Uprava za civilno letalstvo Švedske, Uprava za civilno letalstvo Združenega kraljestva in Generalna direkcija za civilno letalstvo (DGAC) Francije.
 - 11 organizacij in združenj: Britanska jadralna zveza, Evropska jadralna zveza, Danska zveza za jadralno letenje (DSvU), Europe Air Sports, Nemški aeroklub, Evropski proizvajalci jadralnih letal, Finska aeronavtična zveza, Zveza za lahka letala Češke republike, Flightdesign, Kraljevi danski aeroklub in Nizozemska jadralna zveza.
 - 1 posameznika.

Ti odzivi so podrobno obravnavani v prilogi.

III. Vsebina mnenja Agencije

12. Trenutno mnenje čim bolj upošteva predloge, ki so jih predložili številni deležniki, ki so sodelovali pri posvetovanju ter se odzvali na dokument CRD.
13. Ob upoštevanju hierarhije predpisov EASA se trenutno mnenje nanaša le na spremembe, ki jih Agencija predlaga v zvezi z uredbami Komisije (Del 145, Del 66 in Del 147); Agencija lahko povezane sprejemljive načine usklajevanja (AMC) in smernice (GM), ki so bili podrobno opisani v dokumentu CRD, izda šele, ko bo Komisija sprejela zgoraj navedene uredbe. Pri tem se je treba jasno zavedati, da je treba ukrepe, predstavljene v tem mnenju, brati skupaj z omenjenimi AMC in GM kot del dogovorjenega svežnja.

a) Licenca B3

14. Prvi ukrep Agencije je predlog nove licence B3, podobne B1.2, toda s poenostavljenimi zahtevami, prilagojenimi manjši zahtevnosti lahkih letal splošnega letalstva z batnimi motorji.
15. Licenca B3, ki jo predlaga Agencija, se uporablja za „*letala z batnimi motorji brez kabine pod tlakom z 2000 kg MDOM in manj*“. Čeprav je v dokumentu NPA 2008-03 ta licenca prvotno veljala tudi za jadralna letala in jadralna letala s pogonom, se je Agencija odločila, da jih umakne iz naslednjih razlogov:
 - jadralna letala in jadralna letala s pogonom že zajema licenca L;
 - namen je, da licenca B1.2, ki ne zajema jadralnih letal in jadralnih letal s pogonom, avtomatično vključuje licenco B3. To je mogoče samo, če licenca B3 ne vključuje jadralnih letal in jadralnih letal s pogonom.

Agencija je kljub temu na podlagi odzivov, prejetih med posvetovanjem o dokumentu CRD 2008-03, predlagala, da se imetnikom licence B1.2 in B3 dovoli, da brez dodatnih zahtev pridobijo polno licenco L z ratingi „lesen zrakoplov“, „kompozitni zrakoplov“ in „kovinski zrakoplov“, če licenca B1.2/B3 ne vsebuje omejitve glede ustreznega materiala konstrukcije (glej spremenjeni točki 66.A.25(d) in 66.A.30(a)8 ter Dodatek IV k Delu 66). To bo obstoječim imetnikom licence B1.2 in B3 omogočilo, da izdajo potrdila o sprostitvi v obratovanje za jadralna letala in jadralna letala s pogonom.

16. Pravice te licence vključujejo strukturo zrakoplova, pogonske, mehanske in električne sisteme ter omejene pravice v zvezi z letalsko elektroniko ter so podobne pravicam licence B1.2, razen obsega zrakoplovov, ki jih zajema, in dejstva, da licenca B3 ne vključuje nobene podkategorije A.
17. Zahteve glede osnovnega znanja in izpitov za licenco B3 so bile vključene v obstoječa dodatka I in II k Delu 66. V primeru izpitov je bilo zagotovljeno, da je število vprašanj za vsak modul vedno večkratnik števila 4, da so s tem izpolnjena merila za uspešno opravljen modul z najmanj 75 %.
18. Kadar organizacija iz Dela 147 organizira tečaje osnovnega znanja za licenco B3, ti trajajo 1000 ur, kot je navedeno v Dodatku I k Delu 147. To trajanje znaša polovico 2000 ur, zahtevanih za tečaj za licenco B1.2, in je utemeljeno z naslednjim:
 - raven usposabljanja za različne predmete je bila v primerjavi z licenco B1.2 zmanjšana zaradi manjše zahtevnosti zajetih zrakoplovov;
 - za licenco B3 so bili sestavljeni posebni moduli 7B, 9B, 11C in 17B, obstoječi moduli 7, 9 in 17 pa so bili preimenovani v 7A, 9A in 17A. To je bilo narejeno za zagotovitev, da četudi je raven usposabljanja (raven 1, 2 ali 3) za nekatere predmete enaka kot za B1.2, to ne pomeni, da je enaka tudi vsebina usposabljanja. Dejansko je treba vsebino tečaja za licenco B3 pripraviti ob upoštevanju manjše zahtevnosti tehnologije in področja vzdrževanja, ki je značilno za to kategorijo zrakoplovov.
19. Oblikovanje posebnih modulov za licenco B3 pomeni, da teh modulov 7B, 9B, 11C in 17B ob razširitvi obstoječe licence B3 na druge kategorije/podkategorije ni mogoče priznati za enakovredne ustreznim modulom 7A, 9A, 11A, 11B in 17A, čeprav je raven usposabljanja enaka. To je posledica glavnega cilja naloge, ki je imeti licenco z znatno manjšimi zahtevami glede usposabljanja kot za obstoječo licenco B1.2.
20. Zahteve glede osnovnih izkušenj (66.A.30) so ostale enake tistim za licenco B1.2 in obsegajo 1 do 3 leta glede na predhodno tehnično usposabljanje, ki ga je opravil prosilec.
21. Dodatek IV k Delu 66 je bil spremenjen, da se vključi obdobje dodatnih izkušenj, ki so potrebne za razširitev licence na druge kategorije/podkategorije ali razširitev obstoječe kategorije/podkategorije na licenco B3.
22. Za izvajanje pravic za potrjevanje mora biti na licenci B3 vpisan rating „*letala z batnimi motorji brez kabine pod tlakom z 2000 kg MDOM in manj*“. Rating se vpiše na podlagi izkaza ustreznih izkušenj, ki bodo podrobneje pojasnjene v ustreznem gradivu AMC in ki pomenijo:
 - 50 % nalog iz Dodatka II k AMC velja za ta rating;
 - pod nadzorom pooblaščenega potrditvenega osebja.
23. Vendar pa bo ta rating predmet naslednjih omejitev, če oseba glede njih ne more izkazati ustreznih izkušenj:
 - letala z leseno konstrukcijo,

- letala s konstrukcijo iz kovinskih cevi, prevlečenih s tkanino,
- letala s kovinsko konstrukcijo,
- letala s kompozitno konstrukcijo.

Treba je omeniti, da je bilo v dokumentu NPA 2008-03 število omejitev obsežnejše in so te vključevale tudi omejitve glede naslednjega:

- uvlečljivo pristajalno podvozje,
- propelerji s spremenljivim korakom,
- tlačno polnjeni motorji,
- električni in/ali reaktivni motorji (na jadralnih letalih s pogonom),
- FADEC.

Vendar pa so bile te dodatne omejitve črtane iz končnega predloga v sodelovanju s skupino za pregled v skladu z dokumentom NPA 2007-07, v katerem so bile podobne omejitve uvedene za zrakoplove skupine 2 in skupine 3 (naloga 66.009).

Razlogi za črtanje omejitev v zvezi s temi sistemi so naslednji:

- lahko bi se razpravljalo, zakaj so bili izbrani ti sistemi in ne drugi;
- sistemi za vpis in izbris omejitev lahko ustvarijo precejšnje breme za pristojne organe in imetnike licenc;
- imetnik licence mora še vedno izpolnjevati vse zahteve glede osnovnega znanja in izkušenj.

Dodatno bo kot blažilni ukrep v mnenju, ki se nanaša na dokument CRD 2007-07, vnesena določba v 66.A.20(b) z dodatnim gradivom AMC, da bi nedvoumno pojasnili, da potrditveno osebje ne more izvajati pravic, če ni pristojno za določen zrakoplov. To krepi trenutno odgovornost vzdrževalne organizacije ali neodvisnega potrditvenega osebja, da zagotovi to pristojnost pred sprostitvijo zrakoplova v obratovanje.

24. Omejitve, vpisane na licenci:

- pomenijo „izključitve“ iz pravic za potrjevanje;
- vplivajo na celoten zrakoplov. V obratovanje ni mogoče sprostiti ničesar v zvezi z zrakoplovom razen vzdrževalnih nalog lastnika-pilota;
- se lahko odpravijo z/s:
 1. dokazilom o ustreznih izkušnjah (bo dodatno razloženo v AMC) ali
 2. praktično presojo, ki jo izvede pristojni organ.

Del 66.B.115 je bil ustrezno spremenjen, da vključuje zahteve za pristojni organ za odpravo omejitev (ki ne izhajajo iz konverzije nacionalnih kvalifikacij po 66.A.70).

25. V Dodatku V k Delu 66 sta bila spremenjena obrazec 19 (obrazec vloge) in obrazec 26 (primer formata licence), da bi odražala novi kategoriji licenc (licenci B3 in L). Obrazec 26 je bil razdeljen na obrazec 26A (vse licence razen licence L) in obrazec 26B (licence L).

26. Dodatek k Delu 147 je bil spremenjen, da vključuje osnovne tečaje za novi kategoriji licenc (licenci B3 in L).

b) Licenca L

27. Drugi ukrep Agencije je predlog nove licence L z zelo poenostavljenimi zahtevami, ki se uporablja za jadralna letala, jadralna letala s pogonom, balone in večino zračnih ladij. Ta ukrep bo standardiziral sistem licenciranja za jadralna letala, jadralna letala s pogonom, balone in zračne ladje, ki jih trenutno zajemajo nacionalni predpisi, s čimer bo dosežena enotna raven varnosti in izboljššan skupni trg. Imetniki teh licenc bodo lahko delali kot neodvisno potrditveno osebje ali v vsaki potrjeni vzdrževalni organizaciji ter bodo lahko potrjevali zrakoplove, registrirane v kateri koli državi članici. Poleg tega bo licenca L veljala tudi za letala z manj kot 1000 kg MDOM.
28. Namen Agencije pri izbiri zrakoplovov, ki jih zajema licenca L, je bil naslednji:
- izkoristiti kategorije zrakoplovov, opredeljene v NPA 2008-07 (naloga MDM.032), v katerem je trenutno opredeljen postopek potrjevanja ELA1 in ELA2;
 - vključiti vse zrakoplove, upravičene do postopka ELA1, in vse zrakoplove, upravičene do postopka ELA2, razen letal med 1000 kg in 2000 kg MDOM ter razen zelo lahkih rotoplanov, ki so izključeni, ker so prezahtevni za poenostavljeni program, vzpostavljen za licenco L.
- To pomeni, da licenca L ne bo zajemala niti tistih plinskih zračnih ladij s posadko, ki niso vključene v postopek ELA2.
29. Agencija tu izpostavlja, da se bo omejitev 1000 kg, vključena v dokument NPA 2008-07, za postopek ELA1 po pregledu pripomb, prejetih glede tega dokumenta NPA, verjetno spremenila na 1200 kg. V tem primeru bo mnenje, ki ga bo Agencija izdala po prihodnjem dokumentu CRD 2008-07, uvedlo enake spremembe omejitev za licenco L.
30. Predlagana licenca L je razdeljena na dve stopnji: licenco L z omejitvami in polno licenco L. Razlika med njima je, da licenca L z omejitvami ne dovoljuje izdaje potrdila o sprostivni obratovanju po pregledih z razmikom več kot 100 ur/leto ali po izvedbi velikih popravil in velikih sprememb. To je sprememba, ki je bila uvedena po prejetju odzivov na dokument CRD 2008-03.
31. Vsaka izmed teh stopenj licenc lahko vključuje različne ratinge, ki jih prosilec lahko izbere glede na področje, na katerem želi izvajati pravice za potrjevanje. Ti ratingi so opredeljeni v 66.A.1(d).
32. Podobno kot pri licenci B3 je bila v NPA 2008-03 proučena uvedba naslednjih omejitev licence L, če prosilec ne more izkazati ustreznih izkušenj:
- uvlečljivo pristajalno podvozje,
 - propelerji s spremenljivim korakom,
 - tlačno polnjeni motorji,
 - električni in/ali reaktivni motorji (na jadralnih letalih s pogonom),
 - FADEC.

Vendar pa so bile te dodatne omejitve črtane iz končnega predloga, enako kot pri licenci B3, v sodelovanju s skupino za pregled v skladu z dokumentom NPA 2007-07, v katerem so bile podobne omejitve uvedene za zrakoplove skupine 2 in skupine 3 (naloga 66.009).

Razlogi za črtanje omejitev v zvezi s temi sistemi so naslednji:

- lahko bi se utemeljevalo, zakaj so bili izbrani ti sistemi in ne drugi,
- sistemi za vpis in izbris omejitev lahko ustvarijo znatno breme za pristojne organe in imetnike licenc;

- imetnik licence mora še vedno izpolnjevati vse zahteve glede osnovnega znanja in izkušenj.

Dodatno bo kot blažilni ukrep v mnenje, ki se nanaša na dokument CRD 2007-07, uvedena določba v 66.A.20(b) z dodatnim gradivom AMC, da bi nedvoumno pojasnili, da potrditveno osebje ne more izvajati pravic, če ni pristojno za določen zrakoplov. To povečuje trenutno odgovornost vzdrževalne organizacije ali neodvisnega potrditvenega osebja, da zagotovi to pristojnost pred sprostitvijo zrakoplova v obratovanje.

Seveda se omejitve, ki so povezane z materialom konstrukcije (les, kovinske cevi s tkanino, kompozit in kovina) in ki veljajo za licenco B3, ne more uporabiti za licenco L, saj te materiale že omejujejo ratingi, vpisani v licenci L.

Posledično licenca L, ki jo predlaga Agencija, ne vsebuje omejitev.

33. Pravice licence L vključujejo konstrukcijo zrakoplova, pogonske, mehanske in električne sisteme ter omejene pravice v zvezi z letalsko elektroniko. Licence L ni mogoče razširiti na nobeno drugo kategorijo/podkategorijo zaradi zelo poenostavljenih zahtev za usposobljenost. Vendar to pristojnemu organu ne preprečuje, da bi priznal izpite, če je mogoče izkazati enakovrednost izpitov v skladu s 66.A.25(e).

34. Zahteve glede usposabljanja in izpitov je mogoče povzeti na naslednji način:

- usposabljanje v skladu z novim programom iz Dodatka VII k Delu 66. Predmeti so odvisni od stopnje licence (z omejitvami ali polna) in ratingov, ki jih želi prosilec, s tečajem za posamezni rating za licenco L z omejitvami, ki ga je mogoče zaključiti v dveh ali treh tednih; usposabljanje lahko nadomestijo dodatne izkušnje;
- izpit v skladu z novim Dodatkom VIII k Delu 66, ki ga ne morejo nadomestiti izkušnje.

35. Poleg tega so bile v 66.A.30(a)6 in 7 opredeljene zahteve glede izkušenj, ki jih je mogoče povzeti na naslednji način:

- za licenco L z omejitvami:
 1. šest mesecev za prosilce, ki so opravili usposabljanja v skladu z Dodatkom VII in uspešno opravili izpit v skladu z Dodatkom VII;
 2. eno leto za prosilce, ki so uspešno opravili izpit v skladu z Dodatkom VIII, vendar niso opravili usposabljanja.
- za polno licenco L eno leto izvajanje pravic licence L z omejitvami.

c) Določbe o konverziji in prehodne določbe

36. Čeprav je pojasnjevalna opomba dokumenta NPA 2008-03 navajala, da postopek konverzije nacionalnih kvalifikacij v novi licenci B3 in L ni predviden, je Agencija to dovolila zaradi velikega števila pripomb, prejetih med posvetovalnim postopkom o dokumentu NPA, ki so nasprotovale temu pristopu in ustrezno upravičile potrebo po taki konverziji. Te konverzije se lahko izvedejo v skladu z obstoječim postopkom, opisanim v 66.A.70.

37. Konverzija bo, ko bo izvedena, omogočala, da se obstoječemu potrditvenemu osebjem licenci B3 ali L izda na podlagi pravic, ki jih je imelo, preden je začela veljati nova uredba.

38. Poleg tega je bil, da bi še dodatno olajšali prehod na novi sistem za zrakoplove, kadar veljavni predpisi dovoljujejo uporabo nacionalnih kvalifikacij (zrakoplovi razen letal in helikopterjev), v členu 7 Uredbe (ES) št. 2042/2003 dodan nov odstavek 8, ki dovoljuje sočasni obstoj licence L

in nacionalnih kvalifikacij v obdobju 3 let po začetku veljavnosti nove uredbe. Po tem obdobju bo licenca L edina sprejemljiva (pridobiti jo je mogoče bodisi s konverzijo bodisi z izpolnjevanjem novih zahtev za izdajo take licence).

39. Agencija poudarja, da je dokument NPA 2008-03 predvideval prehodno petletno obdobje, ker ni bil predviden postopek konverzije. Posledično bi morale vse osebe, ki zaprosijo za licenco L, izpolnjevati vse nove zahteve (usposabljanje/izpiti/izkušnje), zato se je petletno obdobje zdelo razumno. Vendar pa je bila v tem končnem predlogu, kot je pojasnjeno zgoraj, uvedena konverzija obstoječih nacionalnih kvalifikacij, kar pomeni, da tem osebam ni treba iti skozi postopek usposabljanja/izpitov/izkušenj. Posledično je bilo prehodno obdobje skrajšano na tri leta, kar se Agenciji zdi dovolj časa, da pristojni organi začnejo izvajati novi sistem licenciranja.
40. Nazadnje je treba poudariti, da še vedno obstajajo primeri za zrakoplove razen letal in helikopterjev, ki jih licenca L ne zajema. Tako je v primeru:
- tistih zračnih ladij, ki jih licenca L ne zajema zaradi njihove zahtevnosti;
 - dela na letalskih elektronskih sistemih zrakoplovov, ki niso letala in helikopterji.
- To pomeni, da se v teh primerih še naprej uporablja ustrezen predpis zadevne države članice. Kljub temu bo to vprašanje v posebnem primeru dela na letalskih elektronskih sistemih obravnaval prihodnji postopek oblikovanja predpisov (naloga 66.027).

IV. Presoja učinkov predpisov

41. Popolno presojto učinkov predpisov vsebuje dokument NPA 2008-03.

V Kölnu, 11. decembra 2009

P. GOUDOU
Izvršni direktor

PRILOGA: Odzivi na dokument CRD 2008-03**Odzivi v zvezi s postopkom konverzije kvalifikacij potrditvenega osebja v splošnem letalstvu:**

- (1) „Evropski proizvajalci jadralnih letal“, „Evropska jadralna zveza“, „Britanska jadralna zveza“, „Europe Air Sports“, „Danska zveza za jadralno letenje“, „Kraljevi danski aeroklub“ in en posameznik so izrazili pomisleke glede tega, kako bodo različni nacionalni organi uporabljali obstoječe določbe o konverziji iz 66.A.70, in zaprosili Agencijo, naj ureditev zagotovi popoln prenos pravic iz kvalifikacij nacionalnega potrditvenega osebja v ustrezne licence po Delu 66.

V zvezi s tem Agencija poudarja, da se obstoječa politika, povezana s 66.A.70, o primerjavi nacionalnih standardov za kvalifikacije in standardov za kvalifikacije iz Dela 66 ni spremenila in se bo še naprej uporabljala kot prej.

Sočasno Agencija zavzema stališče, da je poleg te obstoječe politike sorazmerno uporabiti poseben pristop za konverzijo kvalifikacij na področju splošnega letalstva (zrakoplovi, ki se ne uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu, razen velikih zrakoplovov) na temelju obstoječe politike EASA v zvezi s splošnim letalstvom, ki je predmet uvedbe vrste strožjih omejitev.

Ta pristop bi imetnikom licence omogočil, da še naprej izvajajo iste dejavnosti vzdrževanja, do katerih so bili zakonito upravičeni po nacionalnem sistemu.

Ko bo izdana konvertirana licenca po Delu 66, bo popolnoma podvržena Delu 66. Posledično bo moral imetnik, če bo hotel razširiti obseg svoje konvertirane licence, da bi vključevala druge dejavnosti vzdrževanja, v celoti izpolnjevati Del 66, kar pomeni, da je treba izpolnjevati tudi vse razlike med prejšnjimi nacionalnimi kvalifikacijami za potrjevanje in Delom 66.

Izid konverzije in vrste omejitev, ki se naložijo v licenci po Delu 66, lahko zaradi obstoječih razlik nacionalnih sistemov za licenciranje držav članic določi samo posamezna država članica. Ta določitev se izvede v skladu s pristopom na podlagi posameznega primera in na podlagi upoštevanja varnosti. Da bi to dosegli, je treba proučiti ne samo konkretne naloge, ki jih je smel izvajati prosilec v okviru nacionalnega sistema, ampak tudi „okolje“, znotraj katerega so bile izvajane take naloge, in sicer sistem upravljanja in postopke organizacije, v kateri je prosilec opravljal svoje naloge.

Proučitev teh dejavnikov lahko vodi k omejitvam, ki niso samo tiste, specifično povezane s sistemi ali konstrukcijami zrakoplovov, na primer:

- veljavno samo v organizaciji XXXX;
- veljavno samo za enomotorni batni zrakoplov Cessna;
- veljavno samo za tip Cessna 172;
- veljavno samo za tip Cessna 172, registracija XXXX.

Poudariti je treba tudi naslednje:

- omejitev „veljavno za zrakoplove, ki niso vključeni v komercialni letalski prevoz“ mora biti vedno navedena;
- ne glede na kakršne koli druge omejitve licenca ne velja za velike zrakoplove.

Agencija bo sestavila gradivo AMC/GM, da pojasni ta posebni pristop za splošno letalstvo.

- (2) „Nemški aeroklub“ je podal pripombo, da v nemškem sistemu osebje z licenco za vzdrževanje, ki jo izda Nemški aeroklub, s podpisom potrdi svoje delo in zrakoplov sprost v obratovanje. Vendar pa je omenil, da to vzdrževanje ni pregledano in se uradno ne sprost (s strani Prüfer Klasse 3) do letnega pregleda plovnosti. Posledično je zaprosil za spremembo 66.A.70, saj se boji, da glede na trenutno besedilo njegov pristojni organ ne bo konvertiral kvalifikacij imetnikov teh licenc.

Stališče Agencije je, da se, če kvalifikacije teh imetnikov licenc zakonsko zadostujejo za potrditev, da je bilo opravljeno vzdrževanje ustrezno izvedeno in da lahko tozadevni zrakoplov leti, te kvalifikacije štejejo za „kvalifikacije potrditvenega osebja“ in so podvržene postopku konverzije, vzpostavljenem v 66.A.70. To velja ne glede na to, ali je imetnik licence dejansko sprostil zrakoplov v obratovanje, in tudi ne glede na to, ali obstaja potreba, da pregled plovnosti kasneje podpiše Prüfer Klasse 3.

V Uredbi ES 2042/2003 sta postopek vzdrževanja in pregled plovnosti popolnoma ločena. Potrditveno osebje je vključeno samo v sprostitev v obratovanje po vzdrževanju. Posledično so „kvalifikacije potrditvenega osebja“, opisane v 66.A.70, popolnoma neodvisne od postopka pregleda plovnosti.

- (3) „Generalna direkcija za civilno letalstvo (DGAC) Francije“ je zaprosila za pojasnilo o tem, kateri bo referenčni datum za postopek konverzije v zvezi z odstavkom v 66.A.70, ki navaja: „Imetniku kvalifikacije za potrditveno osebje, veljavne v državi članici pred datumom začetka veljavnosti tega dela... .“.

Agencija bo dodala gradivo AMC/GM, da bi pojasnila, da je „datum začetka veljavnosti“:

- za licenco B3 datum začetka veljavnosti te uredbe o spremembi;
- za jadralna letala, jadralna letala s pogonom, balone in tiste zračne ladje, ki jih zajema licenca L v skladu z delom 66.A.1(d), tri leta po začetku veljavnosti te uredbe o spremembi (glej člen 7, odstavek 8); za letala pod 1000 kg, ki so del licence L, velja isti datum kot je zgoraj naveden za licenco B3.

- (4) Določeno število odzivov je pokazalo nekaj nesporazumov v zvezi s postopkom konverzije.

Glede tega bi Agencija podala naslednja pojasnila:

- postopek konverzije za licenco L ni povezan s triletnim prehodnim obdobjem, določenim v odstavku 8 člena 7. Postopek konverzije obstoječo nacionalno kvalifikacijo spreminja v licenco po Delu 66, ki se zatem uporablja in ki nima roka veljavnosti, razen običajnega postopka obnove licence vsakih pet let; triletno prehodno obdobje vzpostavlja obdobje, v katerem se še vedno lahko uporablja nacionalna kvalifikacija;
- konverzije vedno izvedejo pristojni organi;

- konverzije niso prostovoljen postopek za pristojne organe; to je obvezen postopek, ki ga je treba izvesti na zahtevo vsakogar, ki je imetnik kvalifikacije potrditvenega osebja, veljavne v državi članici;
- za konverzijo nacionalne kvalifikacije ni treba opravljati izpita. Izpiti so potrebni samo za odpravo morebitnih omejitev, uvedenih med konverzijo. To je izbira imetnika licence.

Odzivi v zvezi s triletnim prehodnim obdobjem, vzpostavljenim v odstavku 8 člena 7:

- (5) „Evropski proizvajalci jadralnih letal“ menijo, da je triletno prehodno obdobje prekratko.

Agencija poudarja, da je dokument NPA2008-03 predvideval prehodno petletno obdobje, ker ni bil predviden postopek konverzije. Posledično bi morale vse osebe, ki zaprosijo za licenco L, izpolnjevati vse nove zahteve (usposabljanje/izpiti/izkušnje). Vendar pa je bila v tem končnem predlogu uvedena konverzija obstoječih nacionalnih kvalifikacij, kar pomeni, da tem osebam ni treba iti skozi postopek usposabljanja/izpitov/izkušenj. Posledično je bilo prehodno obdobje skrajšano na tri leta, kar se Agenciji zdi dovolj časa, da pristojni organi začnejo izvajati novi sistem licenciranja.

Odzivi v zvezi s pravicami licence B3:

- (6) „Evropski proizvajalci jadralnih letal“ so zahtevali, da licenca B3 vključuje pravice glede jadralnih letal in jadralnih letal s pogonom ali kot drugo možnost zelo dostopen način za imetnike licence B3, da pridobijo licenco L.

Agencija ne odobrava vključitve teh pravic v licenco B3 iz naslednjih razlogov:

- nemogoče bi bilo, da bi licenca B1.2 avtomatično vključevala licenco B3, razen če bi licenca B1.2 vključevala tudi pravice glede jadralnih letal in jadralnih letal s pogonom; Vendar pa bi to vplivalo tudi na opredelitev licence B1.2, ker ne bi veljala samo za letala (jadralno letalo ni letalo);
- zdelo bi se lahko, da pridobivanje izkušenj na jadralnih letalih zadostuje za pridobitev ratinga „letala z batnimi motorji brez kabine pod tlakom z 2000 kg MDOM in manj“ v licenci B3 (opisano v 66.A.45(i)) ali ratinga skupine 3 v licenci B1.2 (opisano v dokumentu CRD 2007-07).

Ker pa je Agencija naklonjena povečanju števila oseb, upravičenih do potrjevanja jadralnih letal in jadralnih letal s pogonom, je kljub temu predlagala, da se imetnikom licence B1.2 in B3 dovoli, da brez dodatnih zahtev pridobijo polno licenco L z ratingi „lesen zrakoplov“, „kompozitni zrakoplov“ in „kovinski zrakoplov“, če licenca B1.2/B3 ne vsebuje omejitev glede ustreznega materiala konstrukcije (glej spremenjeni točki 66.A.25(d) in 66.A.30(a)8 ter Dodatek IV k Delu 66). To bo obstoječim imetnikom licence B1.2 in B3 omogočilo, da izdajo potrdila o sprostivni v obratovanje za jadralna letala in jadralna letala s pogonom.

Agencija bo izdala gradivo AMC/GM, da pojasni, da če hoče imetnik licence B1.2/B3 pridobiti licenco L z ratingom „lesen zrakoplov“, stavek „če licenca B1.2/B3 ne vsebuje omejitev glede ustreznega materiala konstrukcije“ pomeni, da ne vsebuje bodisi omejitev „lesen zrakoplov“ ali omejitev „zrakoplov iz kovinske cevi in tkanine“.

Odzivi v zvezi z omejitvami glede licence B3:

- (7) „Uprava za civilno letalstvo Združenega kraljestva“ in „AustroControl-Avstrija“ sta vložila pripombo, da za licenco L rating „lesen zrakoplov“ vključuje kovinske cevi, prevlečene s tkanino. Vendar pa obstajajo ločene omejitve za „lesen zrakoplov“ in „zrakoplov iz kovinske cevi in tkanine“ za licenci B3 in B1.2.

Agencija poudarja, da gre za dve različni zadevi:

- v primeru licence L govorimo o ratingih in ne omejitvah. Vsi imetniki licence z ratingom za „lesen zrakoplov“ so se morali udeležiti usposabljanja, navedenega v modulu L4, ki vključuje kombinacijo lesene konstrukcije s kovinsko cevjo in tkanino;
- v primeru licenc B3 in B1.2 govorimo o omejitvah, ki jih je mogoče odpraviti na podlagi izkušenj. Agencija meni, da je te omejitve bolje ločiti, da bi lahko odpravili eno ali drugo omejitev, če oseba nima izkušenj z eno izmed konstrukcij.

- (8) „Uprava za civilno letalstvo Nizozemske“ in „Uprava za civilno letalstvo Švedske“ sta zaprosili za pojasnilo o tem, kaj pomeni „omejitev“, še zlasti, ali pomeni dejavnost, ki se lahko potrdi, ali dejavnost, ki je ni mogoče potrditi.

Agencija se strinja, da so v uredbi nekatere nedoslednosti. Na primer:

- 66.B.305 se nanaša na „izpit za zagotovitev konverzije v licenco za vzdrževanje zrakoplova brez omejitve“, kar pomeni, da se omejitev nanaša na naloge, ki jih ni mogoče potrditi;
- točka 15 v licenci po Delu 66 (Dodatek V k Delu 66) navaja, da „če ni veljavnih omejitev, bo stran OMEJITVE izdana z navedbo „brez omejitev“. Tudi to pomeni, da se omejitev nanaša na naloge, ki jih ni mogoče potrditi;
- Del 145 uporablja omejitve za omejevanje obsega dejavnosti, kar pomeni, da se omejitev nanaša na naloge, ki jih je mogoče potrditi.

Čeprav se je Agencija odločila navesti, da so omejitve, vpisane v licenci B3, naloge, ki jih ni mogoče potrditi, da se je v nekaterih primerih bolj praktično sklicevati na naloge, ki jih je mogoče potrditi, na primer, kadar so pravice zelo majhne v primerjavi z nalogami, ki niso odobrene. V teh primerih ni praktično navesti vseh nalog, ki jih ni mogoče potrditi.

V prihodnosti bo morda potrebno nadaljnje oblikovanje predpisov, da bi obravnavali vse te nedoslednosti.

Odzivi v zvezi s pravicami licence L:

- (9) „Britanska jadralna zveza“, „Nizozemska jadralna zveza“ in „Evropska jadralna zveza“ so zaprosile, da bi bili „letni pregledi“ del pravic licence L z omejitvami. Poleg tega je Uprava za civilno letalstvo Švedske zaprosila, da se ravni licence L z omejitvami in polne licence L združita v eno raven.

Stališče Agencije je, da sta obe ravni še vedno potrebni, da bi manj izkušenemu vzdrževalnemu osebju omogočili dostop do industrije, ko izpolnjuje nekatere utemeljene standarde. Vendar pa bodo njihove pravice sorazmerne s pridobljenim osnovnim znanjem in izkušnjami.

Kljub temu se je Agencija odločila, da imetnikom licence L z omejitvami dovoli izvajanje letnih pregledov in pregledov na 100 ur. Zato so bili spremenjeni moduli L4.5, L5.7, L6.7 in L8.14 Dodatka VII k Delu 66, ki veljajo za licenco L z omejitvami, da vključujejo preglede na 100 ur in letne preglede. Poleg tega je bil modul L9 „Postopki fizičnega pregleda“ premaknjen iz programa za polno licenco L v program za licenco L z omejitvami.

- (10) „Britanska jadralna zveza“, „Evropska jadralna zveza“ in „AustroControl-Avstrija“ so izrazili pomislek glede sprostitev v obratovanje dela na letalskih elektronskih sistemih za jadralna letala.

V zvezi s tem vprašanjem je Agencija proučila in zavrnila naslednje možnosti:

- vključitev polnih pravic za letalske elektronske sisteme v licenco L. Vendar pa to na tej stopnji ni bilo mogoče, saj program iz Dodatka VII k Delu 66 ne vključuje teh sistemov;
- razširitev pravic licence B2, da bi zajemala jadralna letala, balone in zračne ladje. Vendar pa to ne bi rešilo problema skupnosti splošnega letalstva, saj je morda le zelo malo imetnikov licence B2 pripravljeno delati na tem področju. Poleg tega bi bila za licenco B2 potrebna ponovna opredelitev ratingov.

Posledično je končna možnost, ki jo je izbrala Agencija, da se delo na letalskih elektronskih sistemih za zrakoplove razen letal in helikopterjev obdrži pod nacionalnimi predpisi (66.A.100) in se nadaljuje nadaljnji postopek oblikovanja predpisov (naloge 66.027), da bi razvili sistem licenciranja za inženirje za letalske elektronske sisteme, prilagojen splošnemu letalstvu.

Kljub temu licenca L še vedno dovoljuje sprostitev v uporabo naslednjega (66.A.20(a)5):

- dela na katerem koli letalskem elektronskem sistemu, za katerega so za dokazilo njegove uporabnosti potrebni samo enostavni preizkusi in ni potrebno odpravljanje napak;
- delo na radijskih, komunikacijskih in transponderskih sistemih, če je rating „radiokomunikacija/transponder“ vpisan v polni licenci L.

- (11) Določeno število odzivov je pokazalo nekaj nesporazumov v zvezi s pravicami licence L.

Glede tega bi Agencija podala naslednja pojasnila:

- licenca L ne zajema ratingov za tip zrakoplova ali motorja in se posledično ne zahteva usposabljanje za tip ali izpiti za tip bodisi za zrakoplove ali motorje. Ne zahteva se udeležba proizvajalcev;
- različni ratingi iz licence L se pridobijo, ko so izpolnjene zahteve glede osnovnega znanja in izkušenj;

- rating „pogon“, vpisan v licenci L z omejitvami, dovoljuje sprostitev v obratovanje po delu, izvedenem na katerem koli pogonu, vgrajenem v zrakoplov, ki ga zajema licenca L;
- ista oseba ima lahko rating za konstrukcijo in rating za pogon. Usposabljanje, ki zajema oba ratinga, traja približno 1 mesec, vendar ni obvezno, in sicer zadostujejo uspešno opravljeni ustrezni izpiti.

Agencija bo zagotovila dodatno gradivo AMC/GM.

Odzivi v zvezi z zahtevami glede osnovnega znanja za licenco L (66.A.25(b)):

- (12) „Britanska jadralna zveza“ je izrazila pomislek, da ne bo nastalo dovolj organizacij po Delu 147, da bi zagotovile osnovno usposabljanje za licenco L, in zaprosila, da bi to funkcijo še naprej izvajale nacionalne športne zveze, ki uživajo zaupanje pristojnega organa.

Stališče Agencije je naslednje:

- osnovno usposabljanje za licenco L (66.A.25(b)) ni obvezno, kot dovoljuje 66.A.25(c), vendar pa so v tem primeru potrebne izkušnje 1 leto namesto 6 mesecev;
- osnovni izpiti so obvezni;
- osnovno usposabljanje in osnovne izpite lahko zagotovijo nacionalne športne zveze, če to odobri pristojni organ (glej 66.A.25(b)). Posledično je mogoče pomanjkanje organizacij po Delu 147 nadomestiti s to rešitvijo.

Odzivi v zvezi z dopolnitvijo licence L:

- (13) „Britanska jadralna zveza“ je zaprosila za možnost priznanja znanja in izkušenj, pridobljenih na ravni licence L, za pridobitev licence „A“ ali „B“.

Agencija poudarja, da licence L zaradi zelo poenostavljenih zahtev za usposobljenost in velikega števila razpoložljivih ratingov ni mogoče razširiti na nobeno drugo kategorijo/podkategorijo. Vendar to pristojnemu organu ne preprečuje, da bi priznal izpite, če je mogoče izkazati enakovrednost izpitov v skladu s 66.A.25(e).

Odzivi v zvezi z različnimi tipi jadralnih letal in jadralnih letal s pogonom:

- (14) „Uprava za civilno letalstvo Združenega kraljestva“ je zaprosila za pojasnilo, kateri ratingi so potrebni v licenci L za sprostitev v obratovanje različnih tipov jadralnih letal in jadralnih letal s pogonom, ki med drugim vključujejo tudi „motorizirana jadralna letala“, „samovzletna motorizirana jadralna letala“ in „samovzdrževalna motorizirana jadralna letala“.

Stališče Agencije je, da se vsako jadralno letalo, ki je opremljeno z motorjem, šteje za „jadralno letalo s pogonom“ in se zanj zahteva rating „pogon“, da se sprostijo delo na takem motorju. Zaradi tega se to mnenje nanaša samo na jadralna letala in jadralna

letala s pogonom ter se ujema z naslovom CS-22 „Certifikacijske specifikacije, vključno s plovnostnimi kodami in sprejemljivimi načini usklajevanja za jadralna letala in jadralna letala s pogonom“.

Odzivi v zvezi z obnovo licenc po Delu 66:

- (15) „Britanska jadralna zveza“ je izrazila pomisleke v zvezi s stroški postopka obnove licenc po Delu 66 in predlagala spremembo Sklepa 2007/018/R. Ta organizacija je izrazila tudi pomisleke glede potrebe po obnovi in predlagala njeno nadomestitev z zahtevami glede tekočih izkušenj.

Stališče Agencije je, da zahteve glede tekočih izkušenj že obstajajo, da bi se lahko izvajale pravice za potrjevanje. Njihova uvedba v zahteve glede licenc bi pristojnim organom in imetnikom licenc naložila veliko breme, saj bi licenca postala neveljavna in bi jo bilo treba ponovno izdati.

Potreba po obnovitvi je bila proučena kot del naloge 66.008, ki je vodila k Sklepu 2007/018/R. To obnovo se izvede vsakih pet let in ne bi smela vključevati znatnih stroškov, saj gre za popolnoma upravno obnovo, da se preveri, da licenca ustreza datotekam pristojnega organa in da ne potekajo ukrepi iz 66.B.500.

Odzivi v zvezi z uporabo licenc B3 in L za osebje za pregled plovnosti:

- (16) „Evropski proizvajalci jadralnih letal“ so zaprosili za pregled M.A.707 v Delu M, da bi omogočal uporabo licenc B3 in L za osebje za pregled plovnosti.

Agencija sprejema predlog in bo ustrezno spremenila AMC M.A.707(a), točka 4.

Odzivi s predlogi o posebnih zahtevah glede licenc za lahka športna letala (LSA):

- (17) „Finska aeronavtična zveza“, „Zveza za lahka letala Češke republike“ in „Flightdesign“ so zaprosili za vzpostavitev posebne licence za lahka športna letala (LSA) pod 600 kg, saj menijo, da so zahteve za licenco L pretirane. Nadalje utemeljujejo, da se za značilni program za polno licenco L, ki zajema različno gradivo, lahko porabi okoli 190 ur, medtem ko je za sistem FAA potrebnih samo 120 ur.

Stališče Agencije je, da je bil cilj naloge, ki je vodila k temu mnenju, ustvariti sistem licenciranja, prilagojen skupnosti splošnega letalstva. To je bilo doseženo z vzpostavitvijo licence B3 in licence L. Nadalje je bila licenca L razdeljena na licenco L z omejitvami in polno licenco L, da bi manj izkušenemu vzdrževalnemu osebju omogočili dostop do industrije, ko izpolnjuje nekatere utemeljene standarde.

Poleg tega predlagana evropska opredelitev LSA dovoljuje vključitev zahtevnejših zrakoplovov kot ameriška ustreznica. To pomeni, da ni mogoče samo primerjati trajanja licence L s trajanjem licence FAA.

Vzpostavitev posebne licence za LSA bi pomenila dodatno breme za nacionalne organe in bi imetnikom licence za LSA tudi otežila delo na drugih zrakoplovih pod 1000 kg (pridobiti

bi morali posebno licenco L). Agencija ob upoštevanju, da govorimo o morebitnem prihranku nekaj ur usposabljanja, ne more upravičiti tega bremena.

Odzivi v zvezi z vzdrževanjem komponent:

- (18) „Europe Air Sports“ je priporočilo, da se padala ETSO izvzamejo iz zahtev po Delu 66 in se namesto tega uporabijo nacionalni predpisi.

Agencija poudarja, da je že tako. Vzdrževanje padal ETSO se šteje za „vzdrževanje komponent“ in je kot tako vključeno v 66.A.200, ki se sklicuje na nacionalne predpise.

- (19) „Uprava za civilno letalstvo Švedske“ je zaprosila za pojasnilo glede tega, kako je razvrščeno vzdrževanje, izvedeno na reaktivnih in električnih pogonih, vgrajenih v jadralna letala.

Stališče Agencije je, da se vzdrževanje, izvedeno na vmesniku pogona, sistemu za uvlečenje in sistemu za dovod goriva, šteje za vzdrževanje zrakoplova in se lahko sprosti v obratovanje z licenco L (to zajemata modula L7.9 in L7.10 Dodatka VII k Delu 66). Vendar pa se vzdrževanje samega pogona šteje za „vzdrževanje komponent“ in je kot tako vključeno v 66.A.200, ki se sklicuje na nacionalne predpise.

Odzivi Uprave za civilno letalstvo Nizozemske v zvezi z odgovori v dokumentu CRD 2008-03:

- (20) „Uprava za civilno letalstvo Nizozemske“ je podala pripombo, da je mogoče izkušnje na delujočem zrakoplovu pridobiti pri kateri koli vzdrževalni organizaciji (na primer po Delu 145, Poddelu F, FAR 145) ali pod nadzorom neodvisnega potrditvenega osebja.

Agencija se strinja s pripombo. Dodano bo gradivo AMC.

- (21) „Uprava za civilno letalstvo Nizozemske“ je zaprosila za pojasnilo, zakaj je bila uvedena 80-odstotna stopnja dokončanja za balone in zračne ladje v AMC 66.A.30(a)6 in 7.

Agencija je to 80-odstotno stopnjo dokončanja uvedla, ker preglednica v zvezi z baloni in zračnimi ladjami, ki je vključena v Dodatek II k AMC k Delu 66, vključuje manjše število predmetov kot preglednica za drug zrakoplov. Agencija meni, da je 80-odstotna stopnja dokončanja pomembna za zagotovitev, da prosilec pridobi ustrezne izkušnje.

- (22) „Uprava za civilno letalstvo Nizozemske“ se ne strinja s stališčem Agencije, da se v seznam ratingov tipa (Dodatek I k AMC k Delu 66) ne vključi vrsta licence (B1, B3, L), ki velja za vsak rating ob upoštevanju teže zrakoplova.

Stališče Agencije je, da to ni mogoče, ker je lahko za isti model zrakoplova, opremljen z drugačnimi izbirami stranke, potrebna druga licenca. Teža zrakoplova je določena za vsako registracijo zrakoplova. To težo je mogoče najti v letalskem priročniku, ki mora ostati na krovu zrakoplova.

- (23) „Uprava za civilno letalstvo Nizozemske“ je zaprosila, da se za potrditveno osebje vzdrževalnih organizacij po Delu 145 (trenutno 21 let) in vzdrževalne organizacije po Poddelu F (trenutno 18 let) zahteva enaka minimalna starost.

Agencija poudarja, da starostna zahteva 21 let zaradi večje zahtevnosti organizacije in povezanih postopkov velja samo za potrditveno osebje organizacij po Delu 145. Vendar pa Agencija meni, da je za vzdrževalne organizacije po Poddelu F utemeljena starostna meja 18 let.

- (24) „Uprava za civilno letalstvo Nizozemske“ je izpostavila, da bi moral odgovor na pripombo 22 dokumenta CRD 2008-03 vključevati možnost, da „zahtevne vzdrževalne naloge“ sprostijo ne samo vzdrževalne organizacije po Poddelu F, ampak tudi organizacije po Delu 145.

Agencija se strinja s pripombo. Vendar pa ni potrebe po spremembi predpisa ali gradiva AMC/GM, saj je to jasno v veljavnem besedilu. Da se M.A.801(b) nanaša samo na vzdrževalne organizacije po Poddelu F je posledica tega, da M.A.801 ne velja za zrakoplove, sproščene v obratovanje po Delu 145 (glej M.A.801(a)). Vzdrževalna organizacija po Delu 145 vsekakor lahko sprosti take naloge.

- (25) „Uprava za civilno letalstvo Nizozemske“ je izrazila mnenje, da je, če je bil za različne podkategorije licenc znotraj posameznega modula Dodatka I k Delu 66 predmet/raven identičen, doslej to pomenilo enake zahteve, zaradi česar jih ni bilo težko priznati. Zato nasprotuje uvedbi stavka „Področje uporabe tega modula odraža tehnologijo letal, ki zadevajo kategorijo B3“ v nekatere module.

Agencija se strinja s pripombo.

Zato so bili za licenco B3 sestavljeni posebni moduli 7B, 9B, 11C in 17B, obstoječi moduli 7, 9 in 17 pa so bili preimenovani v 7A, 9A in 17A, da bi zagotovili, da četudi je raven usposabljanja (raven 1, 2 ali 3) za nekatere predmete enaka kot za B1.2, to ne pomeni, da je enaka tudi vsebina usposabljanja. Dejansko je treba vsebino tečaja za licenco B3 razviti ob upoštevanju manjše zahtevnosti tehnologije in področja vzdrževanja, ki je značilno za to kategorijo zrakoplovov. Drugače bi bilo nemogoče doseči zeleno skrajšanje trajanja usposabljanja (1000 ur).

- (26) „Uprava za civilno letalstvo Nizozemske“ je podala pripombo, da rating „lesen zrakoplov“ še vedno ne vključuje kombinacije lesenih kril s trupom iz kovinske cevi.

Agencija je spremenila besedilo podmodula L4.1 Dodatka VII k Delu 66, da bi nedvoumno pojasnila, da usposabljanje zajema vsakršno kombinacijo konstrukcij iz lesa/kovinskih cevi in tkanine.

Agencija je spremenila tudi 66.A.1(d), ki se zdaj glasi:

„Ratingi ‚lesena konstrukcija‘, ‚leseno plovilo‘ in ‚leseno jadralno letalo‘ zajemajo tudi kombinacijo lesene konstrukcije s kovinsko cevjo in tkanino“.

- (27) „Uprava za civilno letalstvo Nizozemske“ je podala pripombo, da lahko imetnik licence B3, čeprav licenca B3 ne vključuje nobene podkategorije A, potrdi enostavne mehanične naloge na letalih brez kabine pod tlakom pod 2000 kg.

Agencija se strinja s pripombo, to pa je tisto, kar je pojasnjevala točka 4 GM 66.A.20(a) v dokumentu CRD 2008-03.

- (28) „Uprava za civilno letalstvo Nizozemske“ je predlagala spremembo naslova 66.A.45, da bi se nanašal tudi na „omejitve ratinga za licenco B3“.

Agencija se delno strinja s predlogom, razen tega, da ne more biti določen izrecno za licenco B3 (glej CRD 2007-07 z omejitvami tudi za licenco B1.2 za zrakoplove skupine 3). Naslov 66.A.45 je bil ustrezno spremenjen.