



OPINIA nr 04/2009

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

z dnia 11 grudnia 2009 r.

dotycząca rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu zaangażowanego w takie zadania

„Licencje na obsługę techniczną statków powietrznych o nieskomplikowanej budowie”

I. Uwagi ogólne

1. Celem niniejszej opinii jest zasugerowanie Komisji zmiany rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003¹. Uzasadnienie tego działania regulacyjnego przedstawiono poniżej.
2. Opinię przyjęto zgodnie z procedurą określoną przez Zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencja)², na podstawie przepisów art. 19 rozporządzenia (WE) nr 216/2008³ (rozporządzenie podstawowe).

II. Konsultacje

3. W załączniku III (część 66) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 ustanowiono już system licencjonowania personelu certyfikującego, jednak podczas przeglądu części M w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych (zadanie M.017), a także w wyniku konsultacji przeprowadzonych na podstawie wstępnego powiadomienia o proponowanej zmianie (A-NPA) 14/2006, znaczna liczba zainteresowanych stron wyraziła obawy dotyczące niedostosowania obecnego systemu licencjonowania do mniej skomplikowanej budowy małych statków powietrznych przeznaczenia ogólnego.
4. W związku z tym Agencja ustanowiła zadanie regulacyjne 66.022 i powołała odpowiednią grupę projektową, złożoną z przedstawicieli organów krajowych i stowarzyszeń reprezentujących sektory lekkich statków powietrznych i bardzo lekkich statków powietrznych. Celem była ocena sytuacji, przedstawienie wniosku i opracowanie wytycznych odnoszących się do wydania opinii dotyczącej zmiany części 66 i/lub decyzji w sprawie zmiany materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności (AMC) dla tej części w związku ze specyfikacją dla zadania 66-022.
5. Podczas prac nad projektem grupa skoncentrowała się na licencjach dotyczących płatowca, zespołu silnikowego i systemów elektrycznych, a także niektórych ograniczonych przywilejach dotyczących elektroniki lotniczej. Grupa nie rozpatrywała ekwiwalentu licencji B2 dostosowanego do środowiska ogólnolotniczego, który będzie przedmiotem dalszego działania regulacyjnego (zadanie 66.027).
6. Na podstawie wkładu wniesionego przez grupę projektową dnia 28 marca 2008 r. Agencja opublikowała powiadomienie o proponowanej zmianie (NPA) 2008-03 w swojej witrynie internetowej (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

¹ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu zaangażowanego w takie zadania (Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1056/2008 z dnia 27 października 2008 r. (Dz.U. L 283 z 28.10.2008).

² Decyzja Zarządu w sprawie procedury stosowanej przez Agencję w zakresie wydawania opinii, specyfikacji certyfikacyjnych i materiałów zawierających wytyczne. EASA MB 08-2007 z 11.6.2007 („procedura regulacyjna”).

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

7. Przed terminem zamknięcia, przypadającym dnia 28 czerwca 2008 r., Agencja otrzymała 177 uwag od 39 krajowych urzędów lotnictwa cywilnego, organizacji zawodowych oraz organizacji/osób prywatnych.
8. W celu dokonania przeglądu tych uwag Agencja powołała grupę przeglądową, złożoną z członków grupy roboczej 66.022 oraz z dodatkowej osoby z działu normalizacji i zatwierdzeń (Agencja) i przedstawiciela branży, który przedstawił zdanie odrębne w odniesieniu do powiadomienia o proponowanej zmianie 2008-03. W wyniku przeglądu, dnia 16 września 2009 r. Agencja opublikowała dokument reakcji na uwagi (CRD) 2008-03, zawierający odpowiedzi na każdą z uwag oraz proponowany tekst przepisów i materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności / materiałów zawierających wytyczne.
9. W tym miejscu należy zaznaczyć, że grupa przeglądowa uwzględniła również uwagi otrzymane podczas konsultacji dotyczących powiadomienia o proponowanej zmianie 2007-07, zwłaszcza związane z „ratingami typu i ratingami grupy”.
10. Po opublikowaniu dokumentu reakcji na uwagi 2008-03, dnia 29 października 2009 r. Agencja zorganizowała w Kolonii warsztaty w celu wyjaśnienia jego treści i ułatwienia zainteresowanym stronom zrozumienia wniosku przed nadesłaniem uwag.
11. W wyniku konsultacji zewnętrznych dotyczących dokumentu reakcji na uwagi 2008-03, które zakończyły się dnia 16 listopada 2009 r., Agencja otrzymała odpowiedzi od:
 - 5 właściwych organów: austriackiej spółki Austro Control, Urzędu Lotnictwa Cywilnego Królestwa Niderlandów, Urzędu Lotnictwa Cywilnego Szwecji, Urzędu Lotnictwa Cywilnego Zjednoczonego Królestwa oraz francuskiej Dyrekcji Generalnej Lotnictwa Cywilnego.
 - 11 organizacji i stowarzyszeń: Brytyjskiego Stowarzyszenia Szybowcowego, Europejskiego Związku Szybowcowego, Duńskiego Stowarzyszenia Szybowcowego (DSvU), stowarzyszenia europejskich aeroklubów narodowych i europejskich lotniczych związków sportowych Europe Air Sports, Aeroklubu Niemieckiego, Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Szybowców, Fińskiego Stowarzyszenia Aeronautycznego, Stowarzyszenia Użytkowników Lekkich Statków Powietrznych w Republice Czeskiej, Flightdesign, Królewskiego Aeroklubu Duńskiego i Niderlandzkiego Stowarzyszenia Szybowcowego.
 - 1 osoby fizycznej.

Odpowiedzi te omówiono szczegółowo w załączniku.

III. Treść opinii Agencji

12. Niniejsza opinia uwzględnia w miarę możliwości sugestie przedstawione przez wiele zainteresowanych stron, które wzięły udział w konsultacjach i ustosunkowały się do dokumentu reakcji na uwagi.
13. Z uwzględnieniem hierarchii przepisów EASA, niniejsza opinia odnosi się jedynie do sugerowanych przez Agencję zmian we właściwych rozporządzeniach Komisji (część 145, część 66 i część 147). Powiązane materiały określające dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności (AMC) oraz materiały zawierające wytyczne (GM), które przedstawiono szczegółowo w dokumencie reakcji na uwagi, mogą być wydane i zostaną wydane przez Agencję tylko w przypadku przyjęcia przez Komisję wspomnianych powyżej rozporządzeń. Powinno być jednak jasne, że środki przedstawione w niniejszej opinii należy odczytywać w związku ze

wspomnianymi materiałami określającymi dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności i materiałami zawierającymi wytyczne jako częścią uzgodnionego pakietu.

a) Licencja B3

14. Pierwsze działanie podjęte przez Agencję dotyczy wniosku w sprawie licencji B3, podobnej do licencji B1.2, ale z uproszczonymi wymaganiami dostosowanymi do mniejszej złożoności samolotów przeznaczenia ogólnego z silnikami tłokowymi.

15. Wnioskowana przez Agencję licencja B3 odnosi się do „samolotów z silnikiem tłokowym i kabiną nieciśnieniową oraz o maksymalnej masie startowej równej 2000 kg lub mniejszej”. Początkowo w powiadomieniu o proponowanej zmianie 2008-03 licencja ta odnosiła się do szybowców i motoszybowców, jednak Agencja zdecydowała się na ich usunięcie z następujących względów:

- Szybowce i motoszybowce są już objęte licencją L.
- Agencja chce, aby licencja B1.2, nieobjmująca szybowców i motoszybowców, automatycznie zawierała w sobie licencję B3. Będzie to możliwe tylko wówczas, gdy licencja B3 również nie będzie obejmować szybowców i motoszybowców.

Niemniej, także na podstawie odpowiedzi otrzymanych podczas konsultacji dotyczących dokumentu reakcji na uwagi 2008-03, Agencja zaproponowała umożliwienie posiadaczom licencji B1.2 i B3 uzyskiwanie, bez dodatkowych wymagań, pełnej licencji L z ratingami „Drewniane statki powietrzne”, „Kompozytowe statki powietrzne” i „Metalowe statki powietrzne”, o ile licencja B1.2/B3 nie obejmuje ograniczenia dotyczącego odnośnego materiału konstrukcyjnego (patrz zmienione pkt 66.A.25 lit. d), 66.A.30 lit. a) ppkt 8 oraz dodatek IV do części 66). Pozwoli to obecnym posiadaczom licencji B1.2 i B3 na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji dla szybowców i motoszybowców.

16. Przywileje przewidziane tą licencją obejmują konstrukcję statku powietrznego, zespół silnikowy, systemy mechaniczne i elektryczne oraz w ograniczonym stopniu elektronikę lotniczą, co przypomina przywileje licencji B1.2, z wyjątkiem zakresu uwzględnionych typów statków powietrznych i faktu, że licencja B3 nie obejmuje żadnych statków powietrznych podkategorii A.

17. Do obecnych dodatków I i II do części 66 dodano odnoszące się do licencji B3 wymagania w zakresie podstawowej wiedzy i egzaminów. W przypadku egzaminów zapewniono, aby liczba pytań dla każdego modułu była zawsze wielokrotnością 4, w celu spełnienia kryteriów przewidujących próg zaliczenia na poziomie 75%.

18. W przypadku gdy organizacja, o której mowa w części 147, przewiduje kurs w zakresie podstawowej wiedzy na licencję B3, jego czas trwania wynosi 1000 godzin, zgodnie z dodatkiem I do części 147. Czas trwania jest równy połowie 2000 godzin, wymaganych w przypadku kursu B1.2, co wynika z następujących względów:

- Poziom szkolenia w zakresie poszczególnych przedmiotów obniżono w odniesieniu do licencji B1.2 ze względu na mniejszą złożoność statków powietrznych objętych tą licencją.
- Dla licencji B3 utworzono oddzielne moduły 7B, 9B, 11C i 17B, a nazwy dotychczasowych modułów 7, 9 i 17 zmieniono na 7A, 9A i 17A. Ma to na celu zagwarantowanie, że kiedy poziom szkolenia (poziomy 1, 2 lub 3) w zakresie niektórych przedmiotów jest taki sam jak dla licencji B1.2, nie oznacza to, że treść szkolenia jest taka sama. Treść kursu na licencję B3 powinna być bowiem opracowana z uwzględnieniem mniejszej złożoności technologii i środowiska obsługi technicznej właściwego dla statków powietrznych tej kategorii.

19. Utworzenie odrębnych modułów dla licencji B3 oznacza, że tych modułów 7B, 9B, 11C i 17B nie można automatycznie zaliczać jako równoważnych modułom 7A, 9A, 11A, 11B i 17A w przypadku rozszerzenia istniejącej licencji B3 na inne kategorie/podkategorie, nawet jeśli poziom szkolenia jest ten sam. Ma to związek z głównym celem zadania, którym było wprowadzenie licencji o znacznie niższych wymaganiach szkoleniowych niż w przypadku istniejącej już licencji B1.2.
20. Podstawowe wymagania w zakresie doświadczenia (pkt 66.A.30) zachowano na takim samym poziomie jak w przypadku licencji B1.2 i przewidują one od roku do trzech lat, zależnie od szkolenia technicznego, jakie uprzednio przeszedł wnioskujący.
21. Dodatek IV do części 66 zmieniono z uwzględnieniem okresu dodatkowego doświadczenia wymaganego do rozszerzenia licencji B3 na inne kategorie/podkategorie lub rozszerzenia istniejącej kategorii/podkategorii na licencję B3.
22. Aby możliwe było skorzystanie z przywilejów certyfikacyjnych, w licencji B3 musi być wyszczególniony rating „*Samoloty z silnikiem tłokowym i kabiną nieciśnieniową oraz o maksymalnej masie startowej równej 2000 kg lub mniejszej*”. Rating taki jest wyszczególniany po wykazaniu odpowiedniego doświadczenia, które zostanie dodatkowo objaśnione w odpowiednich materiałach określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności jako oznaczające:
 - 50% zadań z dodatku II do materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności mających zastosowanie do tego ratingu;
 - pod nadzorem upoważnionego personelu certyfikującego.
23. Rating będzie jednak podlegać ograniczeniom w odniesieniu do następujących typów statków powietrznych, jeśli wnioskujący nie będzie w stanie wykazać związanego z nimi doświadczenia:
 - samoloty o konstrukcji drewnianej,
 - samoloty o metalowej konstrukcji rurowej pokrytej tkaniną,
 - samoloty o konstrukcji metalowej,
 - samoloty o konstrukcji kompozytowej.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że w powiadomieniu o proponowanej zmianie 2008-03 liczba ograniczeń była większa i obejmowała ograniczenia dotyczące:

- wciąganego podwozia;
- śmigła o zmiennym skoku;
- silnika z turbodoładowaniem;
- silnika elektrycznego i/lub odrzutowego (w motoszybowcach);
- systemu FADEC.

Jednakże te dodatkowe ograniczenia usunięto z ostatecznego wniosku, w porozumieniu z grupą przeglądową ds. powiadomienia o proponowanej zmianie 2007-07, w którym podobne ograniczenia wprowadzono dla statków powietrznych grupy 2 i 3 (zadanie 66.009).

Powody usunięcia ograniczeń dotyczących tych systemów są następujące:

- Możliwe jest zakwestionowanie wyboru tych systemów, a nie innych.
- System wyszczególniania i usuwania ograniczeń może stanowić istotne obciążenie dla właściwych organów i posiadaczy licencji.
- Niemniej posiadacz licencji nadal musi spełniać wszystkie wymagania w zakresie podstawowej wiedzy i doświadczenia.

Ponadto jako środek kompensujący, w opinii wynikającej z dokumentu reakcji na uwagi 2007-07, w pkt 66.A.20 lit. b), wprowadzony zostanie przepis zawierający dodatkowe materiały określające dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, aby było zupełnie jasne, że personel certyfikujący nie może korzystać z przywilejów, jeśli nie jest kompetentny w zakresie danego statku powietrznego. Wzmacnia to obecną odpowiedzialność organizacji obsługowej lub niezależnego personelu certyfikującego za posiadanie takich kompetencji przed dopuszczeniem statku powietrznego do eksploatacji.

24. Ograniczenia wyszczególnione w licencji:

- Oznaczają „wyłączenia” z niektórych przywilejów certyfikacyjnych.
- Dotyczą całego statku powietrznego. Nie można dopuścić do eksploatacji żadnych części statku powietrznego ani aspektów jego użycia, z wyjątkiem zadań obsługi technicznej wykonywanych przez pilota-właściciela.
- Mogą zostać usunięte w drodze:
 1. wykazania stosownego doświadczenia (dodatkowe wyjaśnienia znajdują się w materiałach określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności) lub
 2. praktycznej oceny wykonanej przez właściwy organ.

Pkt 66.B.115 zmieniono odpowiednio, uwzględniając wymagania dotyczące właściwego organu w zakresie usuwania ograniczeń (inne niż wynikające z konwersji krajowych kwalifikacji zgodnie z pkt 66.A.70).

25. W dodatku V do części 66, formularz 19 (formularz wniosku) i formularz 26 (przykładowy format licencji) zmieniono z uwzględnieniem nowych kategorii licencji (zarówno licencji B3, jak i L). Formularz 26 podzielono na formularz 26A (wszystkie licencje, z wyjątkiem licencji L) i formularz 26B (licencja L).

26. Dodatek II do części 147 zmieniono, dodając do niego podstawowe kursy odpowiadające nowym kategoriom licencji (zarówno licencji B3, jak i L).

b) Licencja L

27. Drugie działanie podjęte przez Agencję związane jest z wnioskiem w sprawie nowej licencji L, z bardzo uproszczonymi wymaganiami, mającej zastosowanie do szybowców, motoszybowców, balonów i większości sterowców. To działanie skutkuje znormalizowaniem systemu licencjonowania w zakresie szybowców, motoszybowców, balonów i sterowców, które obecnie objęte są przepisami krajowymi, co zapewni jednolity poziom bezpieczeństwa i wzmocni wspólny rynek. Osoby mające takie licencje będą mogły pracować w charakterze niezależnego personelu certyfikującego lub w dowolnej zatwierdzonej organizacji obsługowej i certyfikować statki powietrzne zarejestrowane w dowolnym państwie członkowskim. Ponadto licencja L będzie mieć również zastosowanie do samolotów o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 1000 kg.

28. Intencje Agencji przy wyborze statków powietrznych objętych licencją L były następujące:

- Wykorzystanie zalet kategorii statków powietrznych zdefiniowanych w powiadomieniu o proponowanej zmianie 2008-07 (zadanie MDM.032), w którym obecnie definiowane są procesy certyfikacyjne ELA1 i ELA2.
- Uwzględnienie wszystkich statków powietrznych kwalifikujących się do procesu ELA1 oraz wszystkich statków powietrznych kwalifikujących się do procesu ELA2, z wyjątkiem samolotów o maksymalnej masie startowej wynoszącej od 1000 kg do 2000 kg oraz z

wyjątkiem bardzo lekkich wiroplątów, które wyłącza się, ponieważ są zbyt złożone w stosunku do uproszczonego programu szkolenia ustalonego dla licencji L.

Oznacza to, że licencja L nie będzie obejmować również załogowych sterowców gazowych, nieuwzględnionych w procesie ELA2.

29. Niemniej Agencja zaznacza, że limit 1000 kg określony w powiadomieniu o proponowanej zmianie 2008-07 dla procesu ELA1 prawdopodobnie ulegnie zmianie na 1200 kg po przeglądzie otrzymanych uwag do wspomnianego powiadomienia. Jeśli tak się stanie, opinia, którą Agencja wyda po publikacji dokumentu reakcji na uwagi 2008-07, spowoduje wprowadzenie takich samych zmian w limitach dla licencji L.
30. Proponowaną licencję L dzieli się na dwa poziomy: ograniczoną licencję L i pełną licencję L. Różnica polega na tym, że ograniczona licencja L nie umożliwia wydawania certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po inspekcjach przeprowadzanych w odstępach większych niż 100 godzin / coroczne lub po wykonaniu poważnych napraw i poważnych modyfikacji. Jest to zmiana wprowadzona po otrzymaniu uwag do dokumentu reakcji na uwagi 2008-03.
31. Każdy z tych poziomów licencji może obejmować różne ratingi, możliwe do wybrania przez wnioskującego zależnie od dziedziny, w której chciałby korzystać z przywilejów certyfikacyjnych. Ratingi te określono w pkt 66.A.1 lit. d).
32. Podobnie jak w przypadku licencji B3, w powiadomieniu o proponowanej zmianie 2008-03 brano pod uwagę wprowadzenie następujących ograniczeń dotyczących licencji L, gdyby wnioskujący nie był w stanie wykazać się odpowiednim doświadczeniem:
 - wciągane podwozie;
 - śmigło o zmiennym skoku;
 - silnik z turbodoładowaniem;
 - silnik elektryczny i/lub odrzutowy (w motoszybowcach);
 - system FADEC.

Jednakże te ograniczenia usunięto z ostatecznego wniosku tak samo jak w przypadku licencji B3, w porozumieniu z grupą przeglądową ds. powiadomienia o proponowanej zmianie 2007-07, w którym podobne ograniczenia wprowadzono dla statków powietrznych grupy 2 i 3 (zadanie 66.009).

Powody usunięcia ograniczeń dotyczących tych systemów są następujące:

- Możliwe jest zakwestionowanie wyboru tych systemów, a nie innych.
- System wyszczególniania i usuwania ograniczeń może stanowić istotne obciążenie dla właściwych organów i posiadaczy licencji.
- Niemniej posiadacz licencji nadal musi spełniać wszystkie wymagania w zakresie podstawowej wiedzy i doświadczenia.

Ponadto jako środek kompensujący, w opinii wynikającej z dokumentu reakcji na uwagi 2007-07, w pkt 66.A.20 lit. b), wprowadzony zostanie przepis zawierający dodatkowe materiały określające dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności, aby było zupełnie jasne, że personel certyfikujący nie może korzystać z przywilejów, jeśli nie jest kompetentny w zakresie danego statku powietrznego. Wzmacnia to obecną odpowiedzialność organizacji obsługowej lub niezależnego personelu certyfikującego za posiadanie takich kompetencji przed dopuszczeniem statku powietrznego do eksploatacji.

Oczywiście ograniczenia odnoszące się do materiału konstrukcyjnego (drewno, rury metalowe pokryte tkaniną, kompozyt i metal), obowiązujące w przypadku licencji B3, nie mają zastosowania do licencji L, ponieważ materiały te podlegają już ograniczeniom wynikającym z ratingów wyszczególnionych w licencji L.

W rezultacie proponowana przez Agencję licencja L nie zawiera żadnych ograniczeń.

33. Przywileje określone w licencji L obejmują konstrukcję statku powietrznego, zespół silnikowy, systemy mechaniczne i elektroniczne oraz w ograniczonym stopniu elektronikę lotniczą. Takiej licencji L nie można rozszerzyć na żadną inną kategorię/podkategorię ze względu na jej bardzo uproszczone wymagania kwalifikacyjne. Niemniej nie uniemożliwia to właściwemu organowi przyznawania punktów egzaminacyjnych, jeśli można wykazać równoważność zgodnie z pkt 66.A.25 lit. e).
34. Natomiast kwestie wymagań szkoleniowych i egzaminacyjnych można podsumować w następujący sposób:
- Szkolenie według nowego programu zawartego w dodatku VII do części 66. Przedmioty będą zależęły od poziomu licencji (ograniczona czy pełna) oraz od ratingów, o które ubiega się wnioskujący, przy czym kurs na pojedynczy rating dla ograniczonej licencji L może być ukończony w ciągu 2–3 tygodni. Szkolenie można zastąpić dodatkowym doświadczeniem.
 - Egzamin zgodnie z nowym dodatkiem VIII do części 66, którego nie można zastąpić doświadczeniem.
35. Ponadto w pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 6 i 7 ustanowiono wymagania w zakresie doświadczenia, które można podsumować w następujący sposób:
- W przypadku ograniczonej licencji L:
 1. sześć miesięcy w przypadku wnioskujących, którzy odbyli szkolenie określone w dodatku VII i zdali egzamin określony w dodatku VIII;
 2. rok w przypadku wnioskujących, którzy zdali egzamin określony w dodatku VIII, ale nie odbyli szkolenia.
 - W przypadku pełnej licencji L: rok korzystania z przywilejów ograniczonej licencji L.

c) Konwersja i przepisy przejściowe

36. W wyjaśnieniu do powiadomienia o proponowanej zmianie 2008-03 poinformowano, że nie przewiduje się procesu konwersji kwalifikacji krajowych na nowe licencje B3 i L; jednak w obliczu bardzo dużej liczby uwag otrzymanych w trakcie procesu konsultacji dotyczących powiadomienia o proponowanej zmianie odnotowano sprzeciw wobec takiego podejścia, oraz stwierdzono, że potrzeba takiej konwersji została odpowiednio uzasadniona, co skłoniło Agencję do jej dopuszczenia. Konwersji takich można dokonywać zgodnie z obowiązującą procedurą opisaną w pkt 66.A.70.
37. Dokonanie takiej konwersji umożliwi dotychczasowemu personelowi certyfikującemu uzyskanie licencji B3 lub L na podstawie przywilejów przysługujących mu przed wejściem nowego rozporządzenia w życie.
38. Ponadto, w celu dodatkowego ułatwienia przejścia do nowego systemu, w odniesieniu do statków powietrznych w miejsce obowiązującego przepisu dopuszczającego wykorzystanie kwalifikacji krajowych (statki powietrzne inne niż samoloty i śmigłowce) wprowadzono nowy ust. 8 do art. 7 rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, pozwalający na współistnienie licencji L i kwalifikacji krajowych przez okres 3 lat po wejściu w życie nowego rozporządzenia. Po upływie

tego okresu dopuszczalna będzie tylko licencja L (można ją uzyskać w drodze konwersji lub spełnienia nowych wymagań dotyczących wydania takiej licencji).

39. W tym miejscu Agencja zaznacza, że w powiadomieniu o proponowanej zmianie 2008-03 brano pod uwagę pięcioletni okres przejściowy, ponieważ nie przewidywano procesu konwersji. W rezultacie wszystkie osoby ubiegające się o licencję L musiałyby uzyskać pełne kwalifikacje zgodnie z nowymi wymaganiami (szkolenie/egzamin/doświadczenie), okres 5 lat uznano zatem za zasadny. Jednakże w niniejszym ostatecznym wniosku, jak wyjaśniono powyżej, wprowadzono konwersję dotychczasowych kwalifikacji krajowych, co oznacza, że wszystkie te osoby nie muszą przechodzić procesu obejmującego szkolenie/egzamin/doświadczenie. W rezultacie okres przejściowy skrócono do 3 lat, zdaniem Agencji wystarczających, aby właściwe organy wdrożyły nowy system licencjonowania.

40. Należy wreszcie zaznaczyć, że nadal występują pewne sytuacje dotyczące statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce nieobjęte licencją L. Ma to miejsce w przypadku:

- sterowców nieobjętych licencją L ze względu na swoją złożoność;
- pracy nad systemami elektroniki lotniczej statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce.

Oznacza to, że w tych przypadkach zastosowanie będą mieć nadal przepisy odpowiednich państw członkowskich (pkt 66.A.100).

Niemniej w szczególnym przypadku prac nad systemami elektroniki lotniczej poczynione zostaną kroki, jak wyjaśniono powyżej, w ramach przyszłego działania regulacyjnego (zadanie 66.027).

IV. Ocena wpływu regulacji

41. Pełną ocenę wpływu regulacji zawarto w powiadomieniu o proponowanej zmianie 2008-03.

Kolonia, dnia 11 grudnia 2009 r.

P. GOUDOU
Dyrektor wykonawczy

ZAŁĄCZNIK. Reakcje na dokument reakcji na uwagi 2008-03**Reakcje związane z procesem konwersji kwalifikacji personelu certyfikującego w zakresie lotnictwa ogólnego:**

- 1) Europejskie Stowarzyszenie Producentów Szybowców, Europejski Związek Szybowcowy, Brytyjskie Stowarzyszenie Szybowcowe, stowarzyszenie europejskich aeroklubów narodowych i europejskich lotniczych związków sportowych Europe Air Sports, Duńskie Stowarzyszenie Szybowcowe, Królewski Aeroklub Duński i jedna osoba fizyczna wyraziły obawy dotyczące stosowania przez różne organy krajowe obowiązujących przepisów dotyczących konwersji, zawartych w pkt 66.A.70, i zażądały od Agencji, aby rozporządzenie zapewniało pełne przeniesienie przywilejów z dotychczasowych kwalifikacji krajowego personelu certyfikującego do odpowiednich licencji zgodnych z częścią 66.

W tym względzie Agencja zaznacza, że obowiązująca polityka, związana z pkt 66.A.70, polegająca na porównywaniu norm kwalifikacji krajowych i określonych w części 66, nie uległa zmianie i będzie stosowana tak samo jak dotychczas.

Jednocześnie Agencja jest zdania, że – oprócz obowiązującej polityki – właściwe będzie przyjęcie w odniesieniu do konwersji kwalifikacji w zakresie lotnictwa ogólnego (statki powietrzne nieeksploatowane w lotniczych przewozach handlowych inne niż duże statki powietrzne) szczególnego podejścia, opartego na obowiązującej polityce EASA w zakresie lotnictwa ogólnego, z zastrzeżeniem wprowadzenia zbioru surowszych ograniczeń.

Takie podejście umożliwiłoby posiadaczom licencji dalsze wykonywanie tych samych czynności obsługowych, do których wykonywania byli uprawnieni zgodnie z systemem krajowym.

Po wydaniu licencji w wyniku konwersji zgodnej z częścią 66, podlega ona całkowicie przepisom części 66. W rezultacie, jeśli posiadacz zechce rozszerzyć zakres swojej licencji wydanej w wyniku konwersji zgodnej z częścią 66 o certyfikację pozostałych czynności obsługowych, wymagana będzie pełna zgodność z częścią 66, co oznacza również, że wszystkie różnice między poprzednimi krajowymi kwalifikacjami certyfikacyjnymi i kwalifikacjami określonymi w części 66 muszą zostać wyeliminowane.

Wynik konwersji i rodzaj ograniczeń nakładanych w licencji zgodnej z częścią 66 mogą ustalić tylko poszczególne państwa członkowskie, co jest skutkiem istniejących różnic między krajowymi systemami licencjonowania w państwach członkowskich. Takich ustaleń należy dokonywać, stosując podejście indywidualne i biorąc pod uwagę względy bezpieczeństwa. W tym celu należy mieć na względzie nie tylko konkretne zadania, do których wykonywania wnioskujący był uprawniony zgodnie z systemem krajowym, ale także „środowisko”, w którym wykonywano takie zadania, mianowicie system zarządzania i procedury organizacji, w której wnioskujący wykonywał zadania.

Uwzględnienie tych czynników może prowadzić do ograniczeń licencji innych niż ograniczenia powiązane z konkretnymi systemami lub konstrukcjami statków powietrznych, na przykład:

- Ważna tylko w organizacji XXXX.
- Ważna tylko dla statków powietrznych marki Cessna z silnikiem jednotłokowym.

- Ważna tylko dla samolotu Cessna 172.
- Ważna tylko dla samolotu Cessna 172, rejestracja XXXX.

Należy także zaznaczyć, co następuje:

- Zawsze musi być obecne ograniczenie „ważna dla statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych”.
- Niezależnie od wszelkich innych ograniczeń, licencja nie jest ważna dla dużych statków powietrznych.

Agencja opracuje materiały określające dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności / materiały zawierające wytyczne, wyjaśniające to szczególne podejście w zakresie lotnictwa ogólnego.

- 2) Aeroklub Niemiecki zauważył, że w systemie niemieckim personel mający licencje na obsługę techniczną, wydaną przez Aeroklub Niemiecki, dokumentuje swoją pracę podpisem przed dopuszczeniem statku powietrznego do lotu. Zaznaczono jednak, że taka obsługa techniczna nie jest poddawana przeglądowi ani formalnemu dopuszczeniu do eksploatacji (przez osobę pełniącą funkcję Prüfer Klasse 3) aż do corocznego przeglądu zdatności do lotu. W rezultacie zażądano zmiany w pkt 66.A.70 ze względu na obawę, że na podstawie obecnego tekstu właściwy organ nie dokona konwersji takich licencji.

Agencja jest zdania, że jeśli kwalifikacje posiadane przez takich posiadaczy licencji są zgodnie z prawem wystarczające do poświadczenia prawidłowego wykonania obsługi technicznej i zdatności statku powietrznego do lotu pod tym względem, takie kwalifikacje uważa się za „kwalifikacje personelu certyfikującego” i podlegają one procesowi konwersji ustanowionemu w pkt 66.A.70. Nie jest to zależne od tego, czy posiadacz licencji rzeczywiście dopuszczał statki powietrzne do eksploatacji, ani od tego, czy w późniejszym terminie konieczny był przegląd zdatności do lotu udokumentowany podpisem przez osobę pełniącą funkcję Prüfer Klasse 3.

W rozporządzeniu (WE) 2042/2003 procesy obsługi technicznej i przeglądu zdatności do lotu są od siebie całkowicie oddzielone. Personel certyfikujący uczestniczy tylko w dopuszczeniu do eksploatacji po zakończeniu obsługi technicznej. W rezultacie „kwalifikacje personelu certyfikującego” opisane w pkt 66.A.70 są całkowicie niezależne od procesu przeglądu zdatności do lotu.

- 3) Francuska Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego zwróciła się o wyjaśnienie, jaka będzie data odniesienia dla procesu konwersji w związku z zawartym w pkt 66.A.70 ustępem w brzmieniu *„Posiadaczowi kwalifikacji personelu kwalifikującego ważnych w jednym państwie członkowskim, uzyskanych przed datą wejścia w życie niniejszej części...”*.

Agencja doda materiały określające dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności / materiały zawierające wytyczne, wyjaśniające, że „data wejścia w życie” to:

- W przypadku licencji B3 — data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego.
- W przypadku szybowców, motoszybowców, balonów i sterowców objętych licencją L zgodnie z pkt 66.A.1 lit. d) — 3 lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego (patrz art. 7 ust. 8). W przypadku samolotów poniżej 1000 kg, również

objętych licencją L, właściwą datą będzie ta sama data co w przypadku licencji B3 powyżej.

- 4) Pewna liczba reakcji świadczy o niezrozumieniu niektórych aspektów procesu konwersji.

W związku z tym Agencja pragnie przedstawić następujące wyjaśnienia:

- Proces konwersji dla licencji L nie jest związany z trzyletnim okresem przejściowym ustanowionym zgodnie z art. 7 ust. 8. W ramach procesu konwersji dotychczasowe kwalifikacje krajowe zostają przeniesione do licencji zgodnej z częścią 66, która może być następnie używana i nie ma terminu wygaśnięcia innego niż standardowy pięcioletni proces odnowienia. Trzyletni okres przejściowy to okres, w którym nadal można korzystać z kwalifikacji krajowych.
- Konwersji zawsze dokonują właściwe organy.
- Konwersja nie jest dobrowolnym procesem zależnym od właściwych organów. Jest to proces obowiązkowy, który musi zostać wykonany na żądanie każdej osoby mającej kwalifikacje personelu certyfikującego ważne w danym państwie członkowskim.
- Konwersja kwalifikacji krajowych nie wymaga przeprowadzania egzaminów. Egzaminy są potrzebne jedynie w celu usunięcia ewentualnych ograniczeń wprowadzonych podczas konwersji. Jest to opcja dla posiadacza licencji.

Reakcje dotyczące trzyletniego okresu przejściowego ustanowionego w art. 7 ust. 8:

- 5) Europejskie Stowarzyszenie Producentów Szybowców stwierdziło, że trzyletni okres przejściowy jest zbyt krótki.

W tym miejscu Agencja zaznacza, że w powiadomieniu o proponowanej zmianie 2008-03 brano pod uwagę pięcioletni okres przejściowy, ponieważ nie przewidywano procesu konwersji. W rezultacie wszystkie osoby ubiegające się o licencję L musiałyby uzyskać pełne kwalifikacje zgodnie z nowymi wymaganiami (szkolenie/egzamin/doświadczenie). Jednakże w niniejszym ostatecznym wniosku wprowadzono konwersję dotychczasowych kwalifikacji krajowych, co oznacza, że wszystkie te osoby nie muszą przechodzić procesu obejmującego szkolenie/egzamin/doświadczenie. W rezultacie okres przejściowy skrócono do 3 lat, zdaniem Agencji wystarczających, aby właściwe organy wdrożyły nowy system licencjonowania.

Reakcje dotyczące przywilejów określonych w licencji B3:

- 6) Europejskie Stowarzyszenie Producentów Szybowców zażądało, aby licencja B3 obejmowała przywileje dotyczące szybowców i motoszybowców lub, ewentualnie, bardzo przystępnego cenowo sposobu umożliwiającego posiadaczowi licencji B3 uzyskanie licencji L.

Agencja jest przeciwna zawarciu tych przywilejów w licencji B3 z następujących względów:

- Nie byłoby możliwe, aby licencja B1.2 automatycznie obejmowała licencję B3, chyba że licencja B1.2 obejmowałaby również przywileje dotyczące szybowców i

motoszybowców. Wpłynęłyby to jednak także na definicję licencji B1.2, ponieważ nie miałyby zastosowania tylko do samolotów (szybowiec to nie samolot).

- Mogłoby to stwarzać wrażenie, że zdobycie doświadczenia w zakresie szybowców wystarcza do uzyskania ratingu „Samoloty z silnikiem tłokowym i kabiną nieciśnieniową oraz o maksymalnej masie startowej równej 2000 kg lub mniejszej” w licencji B3 (opisanej w pkt 66.A.45 lit. i)) lub ratingu grupy 3 w licencji B1.2 (opisanego w dokumencie reakcji na uwagi 2007-07).

Niemniej, ze względu na to, że Agencja jest za zwiększeniem liczby osób uprawnionych do certyfikowania szybowców i motoszybowców, zaproponowała ona umożliwienie posiadaczom licencji B1.2 i B3 uzyskiwanie, bez dodatkowych wymagań, pełnej licencji L z ratingami „Drewniane statki powietrzne”, „Kompozytowe statki powietrzne” i „Metalowe statki powietrzne”, o ile licencja B1.2/B3 nie obejmuje ograniczenia dotyczącego odnośnego materiału konstrukcyjnego (patrz zmienione pkt 66.A.25 lit. d), 66.A.30 lit. a) ppkt 8 oraz dodatek IV do części 66). Pozwoli to obecnym posiadaczom licencji B1.2 i B3 na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji dla szybowców i motoszybowców.

Agencja wyda materiały określające dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności / materiały zawierające wytyczne, wyjaśniające, że jeśli posiadacz licencji B1.2/B3 chce uzyskać licencję L z ratingiem „Drewniane statki powietrzne”, zdanie „o ile licencja B1.2/B3 nie obejmuje ograniczenia dotyczącego odnośnego materiału konstrukcyjnego” oznacza, że nie zawiera ona ani ograniczenia dotyczącego „drewnianych statków powietrznych”, ani ograniczenia dotyczącego „statków powietrznych o metalowej konstrukcji rurowej pokrytej tkaniną”.

Reakcje dotyczące ograniczeń określonych w licencji B3:

- 7) Urząd Lotnictwa Cywilnego Zjednoczonego Królestwa i austriacka spółka Austro Control zauważyły, że w przypadku licencji L rating „Drewniane statki powietrzne” obejmuje metalową konstrukcję rurową pokrytą tkaniną. Licencje B3 i B1.2 zawierają jednak odrębne ograniczenia dla „drewnianych statków powietrznych” i „statków powietrznych o metalowej konstrukcji rurowej pokrytej tkaniną”.

Agencja zaznacza, że są to różne zagadnienia:

- W przypadku licencji L chodzi o ratingi, nie o ograniczenia. Wszyscy posiadacze licencji z ratingiem „Drewniane statki powietrzne” muszą przejść szkolenie określone w module L4, obejmujące kombinacje konstrukcji drewnianej z metalową konstrukcją rurową pokrytą tkaniną.
- W przypadku licencji B3 i B1.2 chodzi o ograniczenia, które można wyeliminować, zdobywając doświadczenie. Zdaniem Agencji lepiej będzie, jeśli te ograniczenia pozostaną rozdzielone, gdyż umożliwi to eliminację jednego z nich, jeśli dana osoba nie ma doświadczenia w zakresie jednego z typów konstrukcji.

- 8) Urząd Lotnictwa Cywilnego Królestwa Niderlandów i Urząd Lotnictwa Cywilnego Szwecji zwróciły się o wyjaśnienie, co oznacza „ograniczenie”, a w szczególności – czy oznacza działanie, które można certyfikować, czy też działanie, którego nie można certyfikować.

Agencja zgadza się, że rozporządzenie zawiera pewne nieścisłości. Na przykład:

- W pkt 66.B.305 mowa o „egzaminach potrzebnych do zapewnienia konwersji bez ograniczeń”, co oznacza, że ograniczenie odnosi się do zadań, których nie można certyfikować.
- Pozycja 15 w licencji zgodnej z częścią 66 (dodatek V do części 66) brzmi: „jeśli nie mają zastosowania żadne ograniczenia, na stronie OGRANICZENIA umieszczona zostanie informacja „Brak ograniczeń””. Oznacza to, że ograniczenie odnosi się do zadań, których nie można certyfikować.
- Część 145 wykorzystuje ograniczenia do zawężenia zakresu działań, co oznacza, że ograniczenie odnosi się do zadań, które mogą być certyfikowane.

Chociaż Agencja postanowiła ustalić, że ograniczenia wyszczególnione w licencji B3 są zadaniami, których nie można certyfikować, zgadzamy się, że w niektórych przypadkach bardziej praktyczne może być odniesienie się do zadań, które można certyfikować, np. gdy przywileje są bardzo ograniczone w porównaniu z zadaniami niewymagającymi zatwierdzenia. W takich przypadkach praktycznym rozwiązaniem jest wyszczególnienie wszystkich zadań, które nie mogą być certyfikowane.

W przyszłości mogą być konieczne dalsze działania regulacyjne mające na celu eliminację tych nieścisłości.

Reakcje dotyczące przywilejów określonych w licencji L:

- 9) Brytyjskie Stowarzyszenie Szybowcowe, Niderlandzkie Stowarzyszenie Szybowcowe i Europejski Związek Szybowcowy zażądały, aby przywileje określone w ograniczonej licencji L obejmowały „inspekcje coroczne”. Ponadto Urząd Lotnictwa Cywilnego Szwecji zażądał połączenia poziomów ograniczonej licencji L i pełnej licencji L w jeden poziom.

Agencja jest zdania, że te dwa poziomy są nadal potrzebne, aby umożliwić mniej doświadczonemu personelowi obsługi technicznej dostęp do pracy w branży natychmiast po spełnieniu zasadnych norm. Przywileje takich osób będą jednak współmierne do ich podstawowej wiedzy i zdobytego doświadczenia.

Niemniej Agencja postanowiła pozwolić posiadaczom ograniczonej licencji L na wykonywanie inspekcji corocznych oraz inspekcji co 100 godzin. W tym celu zmodyfikowano moduły L4.5, L5.7, L6.7 i L8.14 dodatku VII do części 66, mające zastosowanie do ograniczonej licencji L, z uwzględnieniem inspekcji co 100 godzin i inspekcji corocznych. Ponadto moduł L9 „Procedury inspekcji fizycznej” przeniesiono z programu szkolenia na pełną licencję L do programu szkolenia na ograniczoną licencję L.

- 10) Brytyjskie Stowarzyszenie Szybowcowe, Europejski Związek Szybowcowy i austriacka spółka Austro Control wyraziły obawy dotyczące dopuszczania do eksploatacji po pracach nad systemami elektroniki lotniczej w szybowcach.

W odniesieniu do tej kwestii Agencja oceniła i odrzuciła następujące opcje:

- Zawarcie w licencji L pełnych przywilejów dotyczących systemów elektroniki lotniczej. Nie było to jednak możliwe na tym etapie, ponieważ program szkolenia zawarty w dodatku VII do części 66 nie obejmuje tych systemów.

- Rozszerzenie przywilejów zawartych w licencji B2 na szybowce, balony i sterowce. To nie rozwiązywałoby jednak problemu dla społeczności ogólnolotniczej, gdyż do pracy w tej dziedzinie gotowych może być bardzo niewielu posiadaczy licencji B2. Ponadto konieczna byłaby zmiana definicji ratingów dla licencji B2.

W rezultacie opcja wybrana ostatecznie przez Agencję przewiduje utrzymanie krajowych przepisów (pkt 66.A.100) dotyczących prac nad systemami elektroniki lotniczej statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz podjęcie dalszego działania regulacyjnego (zadanie 66.027) w celu opracowania dostosowanych do potrzeb lotnictwa ogólnego systemów licencjonowania dla specjalistów ds. elektroniki lotniczej.

Niemniej licencja L nadal umożliwia dopuszczanie do eksploatacji po (pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 5):

- pracach na wszelkich systemach elektroniki lotniczej wymagających prostych testów sprawdzających ich zdatność do użytku i niewymagających rozwiązywania problemów;
- pracach na systemach radiowych, komunikacyjnych i transponderach, jeśli w pełnej licencji L wyszczególniony jest rating „Radio-kom/transponder”.

- 11) Pewna liczba reakcji świadczy o niezrozumieniu niektórych przywilejów określonych w licencji L.

W związku z tym Agencja pragnie przedstawić następujące wyjaśnienia:

- Licencja L nie obejmuje ratingów dotyczących typu statku powietrznego ani silnika i w rezultacie szkolenie dotyczące typu ani egzamin dotyczący typu nie są wymagane ani dla statków powietrznych, ani dla silników. Nie jest wymagane zaangażowanie producentów.
- Poszczególne ratingi zawarte w licencji L uzyskuje się po spełnieniu wymagań w zakresie podstawowej wiedzy i doświadczenia.
- Rating „Zespół silnikowy”, wyszczególniony w ograniczonej licencji L, zezwala na dopuszczenie do eksploatacji po pracach wykonanych na dowolnym zespole silnikowym zamontowanym w statku powietrznym objętym licencją L.
- Ta sama osoba może mieć rating dotyczący płatowca i rating dotyczący zespołu silnikowego. Szkolenie obejmujące oba ratingi trwa ok. 1 miesiąca, nie jest jednak obowiązkowe, gdyż wystarczające jest zaliczenie odnośnych egzaminów.

Agencja opracuje dodatkowe materiały określające dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności / materiały zawierające wytyczne.

Reakcje dotyczące wymagań w zakresie podstawowej wiedzy dla licencji L (pkt 66.A.25 lit. b)):

- 12) Brytyjskie Stowarzyszenie Szybowcowe wyraziło obawę, że nie powstanie dość dużo organizacji przewidzianych w części 147, aby zapewnić podstawowe szkolenie w zakresie licencji L, i zażądało, aby funkcję tę mogło pełnić również krajowe stowarzyszenie sportowe cieszące się pełnym zaufaniem właściwego organu.

Stanowisko Agencji jest następujące:

- Podstawowe szkolenie w zakresie licencji L (pkt 66.A.25 lit. b)) nie jest obowiązkowe, co dopuszcza pkt 66.A.25 lit. c), aczkolwiek w tym przypadku wymagane doświadczenie to 1 rok, a nie 6 miesięcy.
- Podstawowy egzamin jest obowiązkowy.
- Podstawowe szkolenie i podstawowy egzamin mogą być organizowane przez krajowe stowarzyszenie sportowe, jeśli zatwierdzi to właściwy organ (patrz pkt 66.A.25 lit. b)). W rezultacie rozwiązanie to może zrekompensować brak organizacji przewidzianych w części 147.

Reakcje dotyczące rozszerzenia licencji L:

- 13) Brytyjskie Stowarzyszenie Szybowcowe zażądało możliwości zaliczania punktów za wiedzę i doświadczenie zdobyte na poziomie licencji L na poczet uzyskania licencji A lub B.

Agencja zaznacza, że licencji L nie można rozszerzyć na żadną inną kategorię/podkategorię ze względu na jej bardzo uproszczone wymagania kwalifikacyjne i dużą liczbę różnych dostępnych ratingów. Niemniej nie uniemożliwia to właściwemu organowi przyznawania punktów egzaminacyjnych, jeśli można wykazać równoważność zgodnie z pkt 66.A.25 lit. e).

Reakcje dotyczące różnych typów szybowców i motoszybowców:

- 14) Urząd Lotnictwa Cywilnego Zjednoczonego Królestwa zażądał wyjaśnienia, które ratingi są potrzebne w przypadku licencji L w celu dopuszczania do eksploatacji różnych typów szybowców i motoszybowców, do których należą m.in. „wycieczkowe motoszybowce”, „motoszybowce samodzielnego startu”, „motoszybowce samodzielnego wznoszenia”.

Agencja jest zdania, że każdy szybowiec wyposażony w silnik należy uznać za „motoszybowiec” i dopuszczenie takiego silnika do eksploatacji wymaga ratingu „Zespół silnikowy”. Właśnie dlatego niniejsza opinia odnosi się tylko do „szybowców” i „motoszybowców”, odpowiednio do tytułu dokumentu CS-22 „Specyfikacje certyfikacyjne, w tym przepisy zdolności do lotu i dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności”.

Reakcje dotyczące odnawiania licencji L zgodnych z częścią 66:

- 15) Brytyjskie Stowarzyszenie Szybowcowe wyraziło obawy związane z kosztem procesu odnowienia licencji zgodnych z częścią 66 i zaproponowało zmianę decyzji 2007/018/R. Organizacja ta zakwestionowała również potrzebę odnawiania i zaproponowała zastąpienie go wymaganiami dotyczącymi ciągłości praktyki.

Zdaniem Agencji obowiązują już wymagania dotyczące ciągłości praktyki, które należy spełnić, aby móc korzystać z przywilejów certyfikacyjnych. Dodanie ich do wymagań licencyjnych stanowiłoby istotne obciążenie dla właściwych organów i posiadaczy licencji, ponieważ licencja utraciłaby ważność i nie została wydana ponownie.

Potrzebę odnawiania oceniono w ramach zadania 66.008, co doprowadziło do wydania decyzji 2007/018/R. Odnowienia dokonuje się co 5 lat i nie powinno ono wiązać się z istotnym kosztem, gdyż jest to odnowienie o charakterze czysto administracyjnym, służące weryfikacji zgodności licencji z dokumentacją właściwego organu oraz sprawdzeniu, czy nie są prowadzone działania, o których mowa w pkt 66.B.500.

Reakcje dotyczące użycia licencji B3 i L przez personel ds. przeglądu zdatości do lotu:

- 16) Europejskie Stowarzyszenie Producentów Szybowców zażądało zmiany pkt M.A.707 w części M w sposób dopuszczający użycie licencji B3 i L przez personel ds. przeglądu zdatości do lotu.

Agencja przyjmuje wniosek i wprowadzi odpowiednią zmianę w materiałach określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności (pkt M.A.707 lit. a), pozycja 4).

Reakcje z propozycjami określonych wymagań licencyjnych dotyczących lekkich samolotów sportowych (LSA):

- 17) Fińskie Stowarzyszenie Aeronautyczne, Stowarzyszenie Użytkowników Lekkich Statków Powietrznych w Republice Czeskiej oraz Flightdesign zażądały wprowadzenia specjalnej licencji na lekkie samoloty sportowe (LSA) poniżej 600 kg, ponieważ wymagania licencji L uważają za nadmierne. Ponadto argumentowano, że realizacja typowego programu szkolenia w zakresie pełnej licencji L, obejmującego różne materiały, może zająć 190 godzin, podczas gdy system stosowany przez amerykański Federalny Urząd Lotnictwa (Federal Aviation Administration, FAA) przewiduje tylko 120 godzin.

Agencja stoi na stanowisku, że celem zadania, które doprowadziło do wydania niniejszej opinii, było stworzenie systemu licencjonowania dostosowanego do potrzeb społeczności ogólnolotniczej. Osiągnięto to przez wprowadzenie licencji B3 i licencji L. Ponadto dla licencji L ustalono dwa poziomy (ograniczona licencja L i pełna licencja L), aby umożliwić mniej doświadczonemu personelowi obsługi technicznej dostęp do pracy w branży natychmiast po spełnieniu zasadnych norm.

Dodatkowo proponowana europejska definicja lekkiego samolotu sportowego dopuszcza bardziej złożone statki powietrzne niż odpowiednia definicja amerykańska. Oznacza to, że nie jest możliwe porównywanie okresu ważności licencji L z okresem ważności licencji FAA.

Wprowadzenie specjalnej licencji dla lekkich samolotów sportowych oznaczałoby dodatkowe obciążenie dla organów krajowych, a także utrudniłoby posiadaczom licencji na lekkie samoloty sportowe pracę przy innych statkach powietrznych poniżej 1000 kg (musieliby otrzymać osobną licencję L). Agencja nie znajduje uzasadnienia dla takiego obciążenia, gdy weźmie się pod uwagę, że mowa tutaj o ewentualnym zaoszczędzeniu kilku godzin szkolenia.

Reakcje dotyczące obsługi technicznej podzespołów:

- 18) Stowarzyszenie europejskich aeroklubów narodowych i europejskich lotniczych związków sportowych Europe Air Sports zaleca zwolnienie spadochronów ETSO z wymagań części 66 i zastosowanie zamiast nich regulacji krajowych.

Agencja zaznacza, że właśnie taka sytuacja występuje obecnie. Obsługę techniczną spadochronów ETSO uważa się za „obsługę techniczną podzespołów” i w związku z tym pkt 66.A.200 odnosi się do przepisów krajowych.

- 19) Urząd Lotnictwa Cywilnego Szwecji zwrócił się o wyjaśnienie klasyfikacji obsługi technicznej odrzutowych i elektrycznych zespołów silnikowych zamontowanych w szybowcach.

Zdaniem Agencji obsługę techniczną interfejsu zespołu silnikowego, układów wciągania podwozia i zasilania należy traktować jako obsługę techniczną statków powietrznych i może ona zostać dopuszczona na podstawie licencji L (dotyczą tego moduły L7.9 i L7.10 dodatku VII do części 66). Jednakże obsługę techniczną samego zespołu silnikowego uważa się za „obsługę techniczną podzespołów” i w związku z tym pkt 66.A.200 odnosi się do przepisów krajowych.

Reakcje Urzędu Lotnictwa Cywilnego Królestwa Niderlandów na odpowiedzi zawarte w dokumencie reakcji na uwagi 2008-03:

- 20) Urząd Lotnictwa Cywilnego Królestwa Niderlandów zauważył, że doświadczenie w zakresie statku powietrznego w eksploatacji, wymagane w pkt 66.A.30, można uzyskać w każdej organizacji obsługowej (np. część 145, podczęść F, FAR-145) lub pod nadzorem niezależnego personelu certyfikującego.

Agencja zgadza się z tą uwagą. Dodane zostaną materiały określające dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności.

- 21) Urząd Lotnictwa Cywilnego Królestwa Niderlandów zwrócił się o wyjaśnienie, dlaczego w materiałach określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności (pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 6 i 7) wprowadzono wskaźnik ukończenia wynoszący 80% dla balonów i sterowców.

Agencja wprowadziła wskaźnik wynoszący 80%, ponieważ tabelę dotyczącą balonów i sterowców, zawartą w dodatku II do materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności dla części 66, opracowano z uwzględnieniem mniejszej liczby pozycji niż w przypadku innych statków powietrznych. Agencja uznała, że wskaźnik 80% jest ważny dla zapewnienia zdobycia przez wnioskującego odpowiedniego doświadczenia.

- 22) Urząd Lotnictwa Cywilnego Królestwa Niderlandów nie zgadza się ze stanowiskiem Agencji, która w liście ratingów typu (dodatek I do materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności dla części 66) nie uwzględnia typów licencji (B1, B3, L) właściwych dla poszczególnych ratingów ze względu na ciężar statku powietrznego.

Zdaniem Agencji nie jest to możliwe, ponieważ ten sam model statku powietrznego z różnymi opcjami wyposażenia wybranymi przez klienta może wymagać różnych licencji. Ciężar statku powietrznego jest specyficzny dla każdego zarejestrowanego statku powietrznego. Ciężar ten można znaleźć w instrukcji użytkowania w locie, która musi pozostawać na pokładzie statku powietrznego.

- 23) Urząd Lotnictwa Cywilnego Królestwa Niderlandów zażądał wprowadzenia tego samego wieku minimalnego dla personelu certyfikującego w organizacjach obsługowych, o których mowa w części 145 (obecnie 21 lat), oraz w organizacji obsługowej, o której mowa w podczęści F (obecnie 18 lat).

Agencja zaznacza, że wymóg ukończenia 21. roku życia ma zastosowanie tylko do personelu certyfikującego w organizacjach, o których mowa w części 145, ze względu na większą złożoność organizacji i powiązanych procedur. Jednak w przypadku organizacji obsługowych, o których mowa w części F, Agencja uważa limit 18 lat za zasadny.

- 24) Urząd Lotnictwa Cywilnego Królestwa Niderlandów zauważył, że uwaga 22 w dokumencie reakcji na uwagi 2008-03 powinna obejmować możliwość dopuszczania „kompleksowych zadań obsługi technicznej” nie tylko przez organizacje obsługowe, o których mowa w podczęści F, ale także przez organizacje, o których mowa w części 145.

Agencja zgadza się z tą uwagą. Niemniej nie ma potrzeby zmieniania przepisu ani materiałów określających dopuszczalne sposoby potwierdzania zgodności / materiałów zawierających wytyczne, ponieważ są one jasne w obecnym kontekście. Fakt, że pkt M.A.801 lit. b) odnosi się tylko do organizacji obsługowych, o których mowa w podczęści F, wynika stąd, że pkt M.A.801 nie ma zastosowania do statków powietrznych dopuszczonych na podstawie części 145 (patrz pkt M.A.801 lit. a)). Organizacja obsługowa, o której mowa w części 145, z pewnością może dopuszczać takie zadania.

- 25) Urząd Lotnictwa Cywilnego Królestwa Niderlandów wyraził opinię, że dotychczas, jeśli dla różnych podkategorii licencji w danym module dodatku I do części 66 przedmiot/poziom był identyczny, oznaczało to identyczne wymagania, co ułatwiało przyznawanie punktów. W związku z tym sprzeciwia się wprowadzeniu w niektórych modułach zdania: *„W przypadku kategorii B3 zakres niniejszego modułu odzwierciedla technologię samolotową właściwą dla tej kategorii”*.

Agencja zgadza się z tą uwagą.

W związku z tym dla licencji B3 utworzono osobne moduły 7B, 9B, 11C i 17B, a obecne moduły 7, 9 i 17 przemianowano na 7A, 9A i 17A, aby zagwarantować, że nawet jeśli poziom szkolenia (poziomy 1, 2 lub 3) z niektórych przedmiotów jest taki sam jak w przypadku licencji B1.2, treść szkolenia nie jest taka sama. Treść kursu na licencję B3 powinna być bowiem opracowana z uwzględnieniem mniejszej złożoności technologii i środowiska obsługi technicznej właściwego dla statków powietrznych tej kategorii. W przeciwnym razie nie byłoby możliwe uzyskanie pożądanego skrócenia czasu szkolenia (1000 godzin).

- 26) Urząd Lotnictwa Cywilnego Królestwa Niderlandów zauważył, że rating „Drewniane statki powietrzne” nadal nie obejmuje kombinacji drewnianych skrzydeł z kadłubem z rur metalowych.

Agencja zmieniła brzmienie podmodułu L4.1 dodatku VII do części 66, wyjaśniając, że szkolenie obejmuje wszelkie konstrukcje będące kombinacjami drewna z rurami metalowymi pokrytymi tkaniną.

Agencja zmieniła również pkt 66.A.1 lit. d), nadając mu brzmienie:

„Ratingi „Drewniany płatowiec”, „Drewniane statki powietrzne” i „Drewniane szybowce” obejmują również kombinacje konstrukcji drewnianej z metalową konstrukcją rurową pokrytą tkaniną”.

- 27) Urząd Lotnictwa Cywilnego Królestwa Niderlandów zauważył, że nawet jeśli licencja B3 nie obejmuje żadnej podkategorii A, posiadacz licencji B3 może certyfikować proste zadania mechaniczne dotyczące samolotów z kabiną nieciśnieniową o masie poniżej 2000 kg.

Agencja zgadza się z tą uwagą; właśnie to wyjaśniała pozycja 4 w pkt 66.A.20 lit. a) materiałów zawierających wytyczne w dokumencie reakcji na uwagi 2008-03.

- 28) Urząd Lotnictwa Cywilnego Królestwa Niderlandów zaproponował zmianę tytułu pkt 66.A.45, aby odnosił się on do „ograniczeń ratingu B3”.

Agencja częściowo zgadza się z propozycją, z tym że nie można jej zastosować wyłącznie do licencji B3 (patrz dokument reakcji na uwagi 2007-07 określający ograniczenia także dla licencji B1.2 dla statków powietrznych grupy 3). Tytuł pkt 66.A.45 został odpowiednio zmieniony.