



**Становище № 05/2008**

**НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ**

**от 29 септември 2008 г.**

**за Регламента на Комисията, изменящ Регламент (ЕО) № 2042/2003 на  
Комисията от 20 ноември 2003 г. относно поддържане на летателната годност на  
въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства, и  
за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи**

***„Максимален срок за доказване на съответствие с изискванията за знания и  
опит“***

**DRAFT**

## **I. Обща част**

1. Целта на настоящото становище е да предложи на Комисията да измени Регламент (ЕО) № 2042/2003<sup>1</sup> на Комисията. Обхватът на настоящата дейност за разработване на правила е изложен в Мандат (ТоR) 66.004 и е подробно описан по-долу.
2. Становището е прието съгласно процедурата, определена от Управителния съвет<sup>2</sup> на Европейската агенция за авиационна безопасност („Агенцията“) в съответствие с разпоредбите на член 19 от Регламент (ЕО) № 216/2008<sup>3</sup> (наричан по-долу „Основния регламент“).

## **II. Консултации**

3. Съобщение за предложено изменение (NPA) 2007-02<sup>4</sup>, съдържащо проектостановище за Регламент на Комисията, изменящ Регламент (ЕО) № 2042/2003, е публикувано на интернет страницата на Агенцията на 20 март 2007 г.
4. До крайния срок 21 юни 2007 г. Агенцията получи 196 коментара от 55 национални органи, професионални организации и частни дружества.
5. Всички получени коментари са разгледани и поместени в Документ с отговори на коментарите (CRD) № 2007-02, публикуван на интернет страницата на Агенцията на 1 април 2008 г.<sup>5</sup> Документът съдържа списък на всички лица и/или организации, предоставили коментари, и отговорите на Агенцията.
6. Две отбранителни организации и един оператор в сферата на търговския въздушен транспорт изпратиха реакции на Документа с отговори на коментарите. Реакциите на отбранителните организации са сходни и показват, че описаният по-долу механизъм не е разбран. Всъщност с това изменение е предложен конкретен механизъм, чрез който служителите по техническо обслужване във военната авиация да могат на по-късен етап да се включват в гражданския пазар, без да губят валидността на основните си знания, които са доказали, когато са работили в отбранителния сектор. Възможно е обаче да е необходима оценка за признаване на кредити от изпити. Реакцията на гражданския оператор се изразява в пълно отхвърляне на цялото предложение и не е взета под внимание поради факта, че коментарът е само един и не отчита цялостните предимства по отношение на безопасността.

## **III. Същност на становището на Агенцията**

7. На 20 ноември 2003 г. Европейската комисия прие Регламент (ЕО) № 2042/2003 относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства, и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи. Разпоредбите на Приложение III към

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Съвета от 20 ноември 2003 г. относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства, и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи (ОВ L 315, 28.11.2003 г., стр. 1). Регламент, последно изменен с Регламент (ЕО) № 376/2007 на Комисията (ОВ L 94, 4.4.2007 г., стр. 18).

<sup>2</sup> Решение на Управителния съвет относно процедурата, която да се прилага от Агенцията при публикуване на становища, спецификации за сертифициране и инструктивни материали (Процедура за законотворчество). EASA MB 08-2007, 13.6.2007 г.

<sup>3</sup> Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1).

<sup>4</sup> Вж. Законотворчески архив на [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

<sup>5</sup> Вж. Законотворчески архив на [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

регламента (част 66) определят система за лицензиране на персонала, отговарящ за сертифицирането.

8. Издаването на лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателни средства се основава на изискванията за основни знания и опит.

В допълнение, в лиценза може да бъде вписан квалификационен клас за тип въздухоплавателно средство, ако притежателят на лиценза покрие изискваните теоретични и практически елементи на типовото обучение.

9. Европейските национални администрации по въздухоплаване изразиха становището, че периодът, през който трябва се демонстрира съответствие с изискванията за знания и опит и да се подаде заявление за издаване на лиценз или вписване на квалификационен клас за тип въздухоплавателно средство, трябва да бъде ограничен, както за основния лиценз, така и за добавянето на квалификационен клас. Това ще гарантира, че опитът е актуален, а темите, включени в изпита за доказване на знания, не са остарели. В миналото в някои национални системи се прилагаше подобно ограничение и то би помогнало за поддържане на високо ниво на знания и безопасност.

10. Задачата по изготвяне на становище за изменението на част 66 и/или решение за изменение на съответните приемливи начини за съответствие/инструктивни материали (AMC/GM) беше възложена на работна група, която извърши описания по-долу анализ. В работната група бяха включени представители на сектора и на националните администрации по въздухоплаване. Тази нормотворческа задача се изпълнява под наименованието 66.004 („Максимален срок за доказване на съответствие с изискванията за знания и опит“).

11. В процеса на анализа групата направи следните констатации:

- Във връзка с изискванията за основни знания актуалният текст на Допълнение II към част 66 предвижда, че за всички модули, съставляващи цялостната категория или подкатегория на лиценз за техническо обслужване по част 66, трябва да бъдат успешно положени изпити в срок от пет години след успешното полагане на изпит за първия модул (с изключение на модули, общи за повече от една категория или подкатегория на лиценз за техническо обслужване по част 66, които преди това са били част от успешно положен изпит). При това не са предвидени ограничения относно броя на опитите или периодите на изчакване между отделните опити за всеки конкретен модул.
- Освен това в действащата уредба не е предвидено ограничение по отношение на срока, в който може да се подаде заявление за издаване на лиценз след успешно полагане на изпит за проверка на основните знания. Например, възможно е дадено лице да подаде заявление за издаване на лиценз 25 години, след като е издържан изпитът за проверка на основните знания.
- Във връзка с изискванията за основен опит и в съответствие с актуалната разпоредба на точка 66.A.30, при най-ограничителни обстоятелства кандидатът за лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателни средства трябва да е придобил пет години практически опит в техническото обслужване на въздухоплавателни средства в експлоатация, ако кандидатът няма съответно техническо обучение. При това не е предвидено ограничение по отношение на срока, в който може да се подаде заявление за издаване на лиценз след придобиването на изисквания опит. Например, възможно е дадено лице да подаде заявление за издаване на лиценз 25 години, след като е придобил изискваният опит (с изключение на изисквания по действащата уредба минимален актуален опит).
- По отношение на типовото обучение към момента не са предвидени максимални срокове за:
  - преминаване на типово обучение;

- подаване на заявление за издаване на лиценз след преминаване на типово обучение.
  - Последователното прилагане на действащото изискване не е гарантирано, тъй като не са дефинирани следните аспекти:
    - какви видове документи трябва да се приложат към заявлението;
    - в какъв срок документацията, подкрепяща заявлението, трябва да се изпрати до националните администрации по въздухоплаване за издаване на лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателни средства;
    - дали изискванията за знания и опит, приложими за основния лиценз и за квалификационния клас, трябва да бъдат изпълнени преди изпращането на заявлението до националните авиационни власти.
  - Освен това не е предвиден срок за предоставяне на пълен пакет модули със заявлението.
12. Въз основа на изложения по-горе анализ се предлага включването на следните елементи в части 66 и 147:
13. ОСНОВНИ ЗНАНИЯ И ОПИТ: Общо понятие

- Въведен е „десетгодишен“ период, предшестваш кандидатстването за издаване на лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателни средства, за да могат кандидатите да преминат всички модули за основни знания и да придобият целия изискван опит.

Целта е да се гарантира, че опитът е актуален, а преминатата учебна програма за придобиване на основни знания не е съществено остаряла в резултат на въвеждането на нови технологии. Всички технологични нововъведения, осъществени през десетгодишния период, ще бъдат компенсирани с актуалния опит, който изпълнява ролята на „предпазна мрежа“.

Избраният „десетгодишен“ период отговаря на „най-неблагоприятния сценарий“ съгласно действащата уредба, според който едно лице (обикновено без предварителна подготовка) преминава всички основни модули за пет години (понастоящем това е допустимият максимум), след което трябва да натрупа пет години опит.

Лицата, участващи в одобрен курс за основно обучение, в повечето случаи завършват обучението в срок от две до четири години (четиригодишна е продължителността на обучението по-конкретно в някои скандинавски страни или за някои отбранителни организации, въвели обучението по част 147 като елемент от своите изисквания). В този случай обаче изискваният опит е само две години и следователно десетгодишният период би трябвало да е достатъчен за изпълнение на целия процес и кандидатстване за лиценз.

Трябва да уточним, че на по-ранен етап в текста на съобщението за предложено изменение се предлагаше само седемгодишен период за завършване на основното обучение и придобиване на основния опит и съответно за кандидатстване за лиценз. При този вариант изпитите по модули, положени преди повече от седем години, би трябвало да бъдат положени повторно. Този вариант беше оценен като твърде ограничителен от голяма част от изказалите се в рамките на обществената консултация по съобщението за предложено изменение, които предложиха максималният период да бъде увеличен на 10 години, като се отчитат различни фактори, между които:

- военната служба;
- затрудненията да се учи и работи едновременно;
- някои хипотези на продължителни заболявания/наранявания с дългосрочни последици (в някои случаи предизвикани във връзка с трудовата дейност);

- въвеждането на едногодишен период на изчакване след три последователни неуспешни опита за полагане на изпит преди повторно явяване (вж. по-долу).

Тези участници в консултацията изказаха също загриженост във връзка с необходимостта от повторно полагане на всички модули с изтекла валидност. Това се отнася и до отбранителните организации, които са решили да въведат обучението по част 147 като част от своите изисквания, тъй като те биха били затруднени да задържат служителите си (тези от тях, които не притежават лиценз по част 66), тъй като те ще бъдат принудени да напуснат сектора на отбраната преди изтичането на десетгодишния период, за да придобият необходимия опит в техническо обслужване на граждански въздухоплавателни средства. В такъв случай тези организации биха обмислили възможността да не прилагат правилата по част 147 в рамките на осъществяваното от тях обучение, което би било в противоречие с целите на Основния регламент ЕО № 216/2008, който препоръчва разширяване на приложението на общностните правила. Както е посочено по-нататък в настоящото становище, окончателното предложение не предвижда повторното полагане на модули, по-стари от 10 години. При това компетентният орган трябва да признае кредити след проучване на въведените промени в учебната програма за придобиване на основни знания (Допълнение I към част 66) през последните десет години.

На горните основания досегашният „петгодишен“ срок на валидност за придобиване на основни знания е заменен с „десетгодишен“ срок на валидност, позволяващ придобиване, както на основните знания, така и на изисквания опит преди кандидатстването за издаване на лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателни средства.

#### 14. ОСНОВНИ ЗНАНИЯ: признаване на кредити

- Както е посочено по-горе, в настоящото становище се предлага модулите, преминати преди повече от максималния десетгодишен срок, да не се считат автоматично за изгубили валидност, като на компетентния орган се предостави възможност да прецени дали учебната програма за придобиване на основни знания е променена през този срок и да признава съответните кредити за модулите, подмодулите и темите, които не са претърпели изменения. Следователно, може да се наложи повторно преминаване на някои модули, подмодули или теми, ако те са претърпели изменения по отношение на действащите изисквания по Допълнение I към част 66.
- Действащото допълнение II към част 66 (изпит за проверка на основните знания) изключва модули 1, 2, 3 и 4 от обхвата на който и да е максимален срок, тъй като тези модули са от общ характер и не следва да се очаква да се изменят във времето. Тази разпоредба вече не е необходима, тъй като преценката по този въпрос ще се прави от компетентния орган, когато последният признава кредити. За модулите, които не са претърпели изменения, ще се признава пълен кредит.

Този механизъм е описан в актуалния текст на точки 66.A.25, буква б) и 66.B.405.

- За да получи съответните кредити, кандидатът трябва да подаде официално заявление пред компетентния орган, който ще издаде писмено потвърждение на признатите кредити.

#### 15. ОСНОВНИ ЗНАНИЯ: валидност на кредитите

- Развитието на учебната програма за придобиване на основни знания, както е описано в Допълнение I към част 66, също трябва да се отчита от компетентния орган във връзка с квалификация, диплома и пр., когато последният признава и

актуализира кредитите. По този начин той ще гарантира, че знанията на кандидата ще останат в крак с актуалните технологии.

Вследствие от горното, всички кредити (за модули с изтекла валидност и за всички други квалификации/дипломи) ще губят валидност след изтичане на десет години. Кандидатът обаче може да подаде повторно заявление за признаване на кредити въз основа на ново сравнение между първоначалното обучение и актуалното Допълнение I към част 66. Въведена е нова точка 66.Б.410, отнасяща се до валидността на кредитите от изпити.

Тези изменения предполагат, че съответните доклади за признаване на кредити от изпити, изготвени от компетентния орган (съгласно изискването на точка 66.Б.405, буква г)), трябва да се преразглеждат не само, когато са настъпили промени в националния стандарт за квалификации, но и когато е изменено Допълнение I към част 66. В текста на точка 66.Б.405, буква г) са внесени съответните изменения, за да бъде отразен по-добре този процес.

#### 16. ТИПОВО ОБУЧЕНИЕ И ИЗПИТ ЗА ТИП ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНО СРЕДСТВО

- Въведен е „тригодишен“ максимален срок за постигане на съответствие с теоретичните и практическите елементи на типовото обучение преди подаване на заявление за вписване на квалификационен клас за тип въздухоплателно средство в лиценза за техническо обслужване на въздухоплателни средства. Тази разпоредба няма да допусне:
  - кандидатът да получи квалификационен клас за тип въздухоплателно средство, например въз основа на сертификат, издаден преди 25 години;
  - даден курс (теоретичните и практическите елементи на типовото обучение) да бъде разтеглен във времето за неопределен брой години.
- Въведена е също сходна разпоредба за изпитите за тип въздухоплателно средство (когато не се изисква типово обучение). Този тригодишен максимален срок:
  - гарантира добро ниво на безопасност;
  - съответства на националните системи на държавите-членки, действащи преди въвеждането на Обединените авиационни власти (JAA) и Регламент (ЕО) № 2042/2003.
- Въведен е максимален брой от три опита с едногодишен период на изчакване за повторно практическо и теоретично обучение след третия опит за основните модули и за изпита за тип въздухоплателно средство (когато не се изисква типово обучение): това означава, че след три последователни неуспешни явявания на изпит кандидатът изчаква една година, преди да се яви повторно на изпит (Допълнения II и III към част 66).

Правилото на „трите опита“ съответства на националните системи в някои държави-членки, действали до въвеждането на Обединените авиационни власти и Регламент (ЕО) № 2042/2003. Общоприето е разбирането, че три последователни неуспешни опита за полагане на изпит поставят под въпрос способността на обучавания да полага изпити и да се развива успешно в тази област. Периодът на изчакване дава на кандидата време да се подготви отново в областта, където е претърпял неуспех, както и да обмисли мотивацията и възможностите си да се справи успешно.

В допълнение за изпитите за тип въздухоплателно средство (когато не се изисква типово обучение) е въведен период на изчакване от 30 дни след първия неуспешен опит и 60 дни след втория неуспешен опит. Предложените периоди на изчакване дават достатъчно време на организацията да подготви повторните изпити, както и на кандидата — да преговори темите, с които не се е справил.

- Освен това не се допуска изпитващият да е участвал в обучението на кандидата, когато не се изисква типово обучение. Това ново изискване гарантира независимост между изпитващия и обучаващия.

Когато кандидатът се явява неколккратно на изпит, за всеки следващ опит се насърчава назначаването на изпитващи, които не са присъствали при предходните опити.

17. ЗАЯВЛЕНИЕ за издаване на лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателни средства или вписване в лиценза на тип въздухоплавателно средство

- Когато кандидатът подава заявление за явяване на изпит, той потвърждава в писмена форма пред организацията, съответно одобрена по част 147, или пред компетентния орган броя и датите на опитите, направени през последните 12 месеца, както и изпитващата организацията, пред която са направени тези опити. Организацията, съответно одобрена по част 147, или компетентният орган проверяват броя на опитите в съответните срокове (Допълнение III към част 66, алинея 4).
- Освен това действащото изискване (точка 66.A.10, буква б)) изрично предвижда, че кандидатът е длъжен да демонстрира, че отговаря на всички приложими изисквания за знания и опит, отнасящи се до издаването на основния лиценз и до вписването на квалификационен клас за тип въздухоплавателно средство, преди да подаде заявление пред националните администрации по въздухоплаване, както и да предостави всички приложими подкрепящи документи заедно със заявлението.

18. СЪХРАНЯВАНЕ НА ЗАПИСИ

- Приложимите изисквания за съхраняване на записи са увеличени, за да бъдат съобразени с новите срокове по части 66 и 147.

19. ДОПЪЛНИТЕЛНИ ЕЛЕМЕНТИ

- Тези нови ограничения са сходни със съществуващия механизъм, предложен от общите правила JAR-FCL 1 (параграф 1.490 „стандарти за успешно полагане на изпити“ и параграф 1.495 „период на приемане“):
  - кандидатът разполага с 18 месеца, за да положи изисквания изпит за проверка на теоретичните знания;
  - успешното полагане на изпита за теоретични знания е валидно за срок от 36 месеца до 7 години, в зависимост от вида на лиценза, за който се кандидатства (CPL или ATPL), за да може кандидатът да придобие необходимия летателен стаж;
  - кандидат, който не е издържал успешно даден изпитен документ в рамките на четири опита или не е издържал всички изпитни документи в рамките на шест изпитни сесии, следва да започне отначало пълната изпитна процедура.
- Във връзка с прилагането на описаните по-горе изменения:
  - сертификатът Удостоверение за основно обучение (ЧАСТ 147) е изменен с оглед да посочва датата на успешно положения изпит (за всеки модул);
  - сертификатът Удостоверение за типово обучение (ЧАСТ 147) е изменен с оглед да посочва датата на успешно положения изпит, тъй като на документиране подлежи началната/крайната дата на типовото обучение.

20. РАЗПОРЕДБИ ЗА ЛИПСА НА ОБРАТНО ДЕЙСТВИЕ (Заварени права)

На основания за справедливост настоящото становище въвежда разпоредби за кандидатите, които вече са издържали изпити за основни знания (по един или

няколко модула) или изпити за типово обучение, или които са придобили опит или имат признати кредити от изпити преди влизането в сила на предложението акт:

- изпитите за основни знания и кредитите от изпити, издържани/признати преди датата на влизане в сила на настоящото становище, могат да се използват като основание за заявление за издаване на лиценз в срок до 10 години след датата на влизане в сила на настоящото становище (нова точка 66.А.25, буква в));
- опитът, придобит преди датата на влизане в сила на настоящото становище, може да се използва като основание за заявление за издаване на лиценз в срок до 10 години след датата на влизане в сила на настоящото становище (нова точка 66.А.30, буква ж));
- теоретичните и практическите елементи на типовото обучение, завършено преди датата на влизане в сила на настоящото становище, могат да се използват като основание за заявление за издаване на лиценз в срок до 3 години след датата на влизане в сила на настоящото становище (нова точка 66.А.45, буква и)).

#### **IV. Оценка на въздействието на нормативната уредба**

21. Както е обяснено подробно в оценката на въздействието на нормативната уредба, съдържаща се в NPA 2007-02, преди издаването на съобщението, първоначално се обсъждаха следните варианти:

##### Вариант 1 – Въздържане от действия

Продължаване на прилагането на действащите изисквания, които включват:

- петгодишен срок за полагане на всички изпити по основните модули;
- липса на максимален срок за завършване на типово обучение;
- заявлението за издаване на лиценз или вписване на квалификационен клас за тип въздухоплавателно средство може да бъде подадено без оглед на това кога:
  - са преминали основните модули;
  - е придобит основният опит (с изключение на изискването за едногодишен актуален опит);
  - е преминало типовото обучение или е положен изпитът за тип въздухоплавателно средство.

##### Вариант 2 – Въвеждане на максимални срокове на валидност на основните модули и типовото обучение за придобиване на основен лиценз или квалификационен клас за тип въздухоплавателно средство

##### Вариант 3 – Отмяна на всички действащи максимални срокове

Този вариант предвижда отмяна на действащия понастоящем „петгодишен“ максимален срок за полагане на изпити по всички основни модули.

22. Вариант 3 беше отхвърлен, тъй като може да доведе до понижаване на нивото на безопасност поради възможността основният изпит да бъде положен в рамките на неограничен период от време и неограничен брой пъти. В даден момент лицето може да положи успешно изпита, без да е гарантирано необходимото ниво на знания върху цялата тема. Този негативен ефект не може да бъде компенсиран с икономическите предимства за незначителните лица (и организациите, за които те работят), които се нуждаят от много дълъг период, за да положат изпитите.



23. Съгласно вариант 2 към момента на издаване на съобщението за предложено изменение се предлагат следните изменения:

- всички изпити по основните модули (с изключение на модули 1, 2, 3 и 4) трябва да бъдат положени, а целият изискван опит да бъде придобит в рамките на седем години преди подаването на заявление за издаване на лиценз;
- модулите, преминати преди повече от седем години (с изключение на модули 1, 2, 3 и 4), трябва да бъдат преминати повторно;
- допуска се признаване на кредити от изпити само за технически квалификации, придобити в рамките на седемгодишния период преди подаването на заявление за издаване на лиценз;
- типовото обучение и полагането на изпита за тип въздухоплавателно средство трябва да е започнало и приключило в рамките на три години преди подаването на заявление за вписване в лиценза на тип въздухоплавателно средство;
- въведени са периоди на изчакване след неуспешно положени основни изпити и изпити за тип въздухоплавателно средство;
- въведено е изискване за присъствие на двама изпитващи на изпитите за тип въздухоплавателно средство.

Избран беше описаният вариант 2 вместо вариант 1 (Въздържане от действия) на основание на свързаното с този вариант повишаване на безопасността. Този вариант гарантира неотдавнашен опит и достатъчно актуални основни знания и умения, свързани с типа въздухоплавателно средство.

24. Въпреки това на етапа на външни консултации в рамките на обсъждането на съобщението за предложено изменение бяха получени многобройни коментари, посочващи, че:

- седемгодишният максимален срок за завършване на основното обучение и придобиване на основния опит е твърде ограничителен, отчитайки различни фактори, включващи военната служба, затрудненията да се учи и работи едновременно, продължителни заболявания или наранявания и др.;
- изискването за повторно полагане на всички модули, излизащи извън седемгодишния максимален срок, би било сериозно утежнение, особено за отбранителните организации. Като последица от това изискване, тези организации ще преустановят обучението на служителите си съобразно част 147, в резултат на което ще намалее и квалифицираният персонал на разположение на гражданските организации.

25. За да бъдат намалени до минимум всички тези въздействия, като същевременно се повиши нивото на безопасността, окончателният текст, предложен с настоящото становище, въвежда следните изменения по отношение на текста на съобщението за предложено изменение:

- Максималният срок за полагане на всички основни изпити, придобиване на изисквания опит и подаване на заявление за издаване на лиценз се увеличава на десет години. Това се отнася и до признати кредити за други технически квалификации.
- За модулите или кредитите за други технически квалификации, които не попадат в десетгодишния максимален срок, не се счита автоматично, че са с изтекла валидност, но е предвидена възможност за признаване на кредити за допълнителен период от десет години. Компетентният орган трябва да сравни първоначалната учебна програма за придобиване на квалификация с актуалната учебна програма (част 66, Допълнение I), за да установи евентуални несъответствия.

- Периодите на изчакване след неуспешно положени основни изпити или изпити за тип въздухоплавателно средство се увеличават.
- На изпитите за тип въздухоплавателно средство се изисква присъствието само на един изпитващ.

Кьолн, 29 септември 2008 г.

P. GOUDOU  
Изпълнителен директор

DRAFT