



PARERE N. 05/2008

DELL'AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA

del 29 settembre 2008

relativo a un regolamento della Commissione recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni

"Termini temporali per la dimostrazione di possesso dei requisiti di conoscenza ed esperienza"

DRAFT

I. Premessa

1. Il presente parere intende suggerire alla Commissione di modificare il regolamento (CE) n. 2042/2003¹ della Commissione. L'ambito di applicazione di tale attività normativa è illustrato nel mandato 66.004 e viene descritto più dettagliatamente in prosieguo.
2. Il presente parere è stato adottato seguendo la procedura specificata dal consiglio di amministrazione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in appresso "l'Agenzia")², in conformità delle disposizioni di cui all'articolo 19 del regolamento (CE) n. 216/2008³ (in appresso il "regolamento di base").

II. Consultazione

3. L'avviso di proposta di modifica (NPA) 2007-02⁴ contenente il progetto di parere relativo a un regolamento della Commissione recante modifica del regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione è stato pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia il 20 marzo 2007.
4. Alla scadenza del 21 giugno 2007 l'Agenzia aveva ricevuto 196 osservazioni da parte di 55 autorità nazionali, organizzazioni di categoria e aziende private.
5. Si è provveduto ad accusare ricevuta di tutte le osservazioni pervenute e a incorporarle in un apposito documento di risposta (CRD) 2007-02, pubblicato sul sito Internet dell'Agenzia il 1° aprile 2008⁵. Il CRD contiene l'elenco di tutte le persone e/o organizzazioni che hanno formulato osservazioni, nonché le risposte dell'Agenzia.
6. Due organizzazioni militari e un operatore attivo nel trasporto aereo commerciale hanno risposto a loro volta al CRD. Le reazioni delle due organizzazioni militari sono simili tra loro ed evidenziano un malinteso per quanto concerne il meccanismo descritto di seguito. In realtà, l'emendamento propone precisamente una soluzione che consenta al personale militare addetto alla manutenzione di trovare successivamente impiego sul mercato civile, senza perdere la validità della dimostrazione iniziale delle proprie conoscenze di base che è stata eventualmente realizzata lavorando per le forze armate. In ogni caso, i crediti d'esame possono essere soggetti a una valutazione. L'operatore civile ha respinto *in toto* la proposta e la sua osservazione non viene tenuta in considerazione in quanto unica e non tiene conto del vantaggio generale per la sicurezza.

III. Contenuto del parere dell'Agenzia

7. Il 20 novembre 2003 la Commissione europea ha adottato il regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni. Le disposizioni di cui all'allegato III (parte 66) del regolamento stabiliscono i requisiti per il rilascio di una licenza di manutenzione aeronautica per il personale di certificazione.

¹ Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni (GU L 315 del 28.11.2003, pag. 1), modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 376/2007 della Commissione (GU L 94 del 4.4.2007, pag. 18).

² Decisione del consiglio di amministrazione in merito alla procedura da applicare da parte dell'Agenzia per esprimere pareri, specifiche di certificazioni e materiale di riferimento (procedura normativa). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

³ Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.03.2008, pag. 1).

⁴ Vedi archivio normativo in http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

⁵ Vedi archivio normativo in http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

8. Tutte le licenze di manutenzione aeronautica sono emesse in base a requisiti di competenze fondamentali e a requisiti relativi all'esperienza.

Inoltre, un'abilitazione per un tipo di velivolo può essere rilasciata quando il titolare della licenza ha acquisito i necessari elementi teorici e pratici della formazione relativa a tale tipo.

9. Secondo il parere espresso dalle autorità aeronautiche nazionali europee (NAA), occorre stabilire, per la licenza di base e l'abilitazione per tipo, una finestra temporale entro la quale il richiedente deve dimostrare di ottemperare ai requisiti di competenza ed esperienza e consegnare la richiesta di convalida per una licenza o un'abilitazione di tipo. In tal modo si assicura che l'esperienza conseguita sia recente e che le conoscenze teoriche acquisite non siano obsolete. Analoghe restrizioni temporali erano previste in passato da alcuni sistemi nazionali e consentirebbero di mantenere uno standard elevato di competenza e sicurezza.
10. L'elaborazione di un parere ai fini dell'emendamento della parte 66 e/o di una decisione per la modifica del materiale AMC/GM è stata affidata a un gruppo redazionale che ha predisposto l'analisi descritta di seguito. Il gruppo era costituito da rappresentanti dell'industria e dalle autorità aeronautiche nazionali. A tale mandato normativo è stato attribuito il codice 66.004 ("Termini temporali per la dimostrazione di possesso dei requisiti di conoscenza ed esperienza").
11. Nella propria analisi, il gruppo ha rilevato quanto segue:
- in relazione ai requisiti di conoscenza di base, l'attuale appendice II (parte 66) stabilisce che tutti i moduli relativi alla parte 66 che costituiscono la licenza di manutenzione aeronautica per le relative categorie e sottocategorie devono essere superati entro cinque anni dal superamento del primo modulo (tranne nel caso di moduli comuni a più di una categoria o sottocategoria relative alla licenza di manutenzione aeronautica conforme alla parte 66 che sono stati precedentemente superati). Tuttavia non vengono né imposte limitazioni al numero di volte che si può sostenere la prova relativa a un modulo, né viene definito un tempo minimo che deve trascorrere prima di poter ripetere la prova di un modulo specifico.
 - Inoltre la normativa attuale non stabilisce un limite temporale entro il quale la licenza deve essere richiesta dopo avere dimostrato di possedere i requisiti fondamentali di conoscenza. Per esempio, sarebbe possibile richiedere la licenza 25 anni dopo avere dimostrato il possesso delle conoscenze fondamentali.
 - Relativamente ai requisiti fondamentali di esperienza e ai sensi dell'attuale 66.A.30, il requisito più restrittivo prevede che il richiedente di una licenza di manutenzione aeronautica maturi cinque anni di esperienza pratica nella manutenzione di aeromobili operativi, nel caso in cui il richiedente non abbia ricevuto alcuna formazione tecnica rilevante. Anche in questo caso, non viene imposta alcuna scadenza per la presentazione della richiesta di licenza una volta che è stata maturata l'esperienza necessaria. Per esempio, è possibile richiedere la licenza 25 anni dopo avere maturato l'esperienza necessaria (tranne nel caso dell'esperienza minima recente attualmente richiesta).
 - Per quanto concerne la formazione per tipo, attualmente non è prescritto alcun termine per:
 - il completamento della formazione per tipo,
 - la presentazione della richiesta di licenza una volta completata la formazione per tipo.
 - La coerenza del requisito attualmente in vigore non è garantita perché non è precisato:
 - quali documenti devono essere allegati alla richiesta,

- quando la documentazione a supporto della richiesta deve essere inviata all'autorità aeronautica nazionale per il rilascio della licenza di manutenzione aeronautica,
 - se i requisiti di conoscenza ed esperienza per la licenza di base e l'abilitazione per tipo di aeromobile debbano essere già soddisfatti alla data d'invio della richiesta all'autorità aeronautica nazionale.
- Inoltre, la normativa non precisa i tempi entro cui occorre conseguire una serie completa di moduli a supporto della richiesta.
12. Fatto tesoro dell'analisi poc'anzi descritta, si propongono i seguenti elementi da integrare nella parte 66 e nella parte 147:
13. CONOSCENZA ED ESPERIENZA DI BASE: Concetto generale

- È stabilito che tutti i moduli relativi alla conoscenza basica devono essere superati e l'esperienza richiesta deve essere maturata nei "dieci anni" precedenti la data della domanda di licenza di aeronautica.

S'intende così garantire che l'esperienza sia recente e che il programma formativo seguito non sia eccessivamente obsoleto a seguito dell'introduzione di nuove tecnologie. Eventuali innovazioni tecnologiche avvenute nel decennio saranno compensate dall'esperienza recente, che fungerà da rete di sicurezza.

Il periodo di "dieci anni" è stato scelto per prevenire lo scenario peggiore che potrebbe verificarsi con la norma attuale, ovvero il caso di una persona (in genere operante di propria iniziativa) che impiega cinque anni per superare tutti i moduli fondamentali (tempo massimo attualmente concesso) e che in seguito deve acquisire un massimo di cinque anni di esperienza.

I partecipanti a un corso di formazione di base autorizzato con ogni probabilità necessiteranno di un periodo variabile tra i due e i quattro anni (quattro anni in particolare presso alcuni paesi scandinavi od organizzazioni militari che hanno deciso di includere come requisito la formazione di cui alla parte 147). Tuttavia in questi casi l'esperienza richiesta è di appena due anni e pertanto il periodo di dieci anni dovrebbe essere sufficiente a completare l'intera procedura e richiedere la licenza.

È opportuno precisare che in una prima fase l'NPA proponeva un periodo massimo di sette anni per il conseguimento della conoscenza ed esperienza fondamentali e per la domanda di rilascio della licenza. I moduli di esami sostenuti più di sette anni prima avrebbero dovuto essere ripetuti. Nel corso della consultazione pubblica dell'NPA, numerose parti intervenute hanno considerato tale limite temporale troppo restrittivo e suggerito di innalzarlo a 10 anni in considerazione di diversi fattori, quali:

- il servizio militare,
- la difficoltà di studiare e lavorare contemporaneamente,
- alcune situazioni di infortunio/malattia protratta (talvolta conseguenti al lavoro),
- l'introduzione di un periodo di attesa di un anno che occorre lasciare trascorrere prima di sostenere nuovamente un esame dopo tre prove negative consecutive (vedi sotto).

Nella consultazione pubblica è stata manifestata anche preoccupazione per la necessità di ripetere i moduli scaduti, specialmente da parte di quelle organizzazioni militari che hanno deciso di inserire la formazione in conformità alla parte 147 tra i propri requisiti, poiché sarebbe stato arduo per loro trattenere gli effettivi (non in possesso di una licenza conforme alla parte 66), costretti ad abbandonare l'esercito prima della conclusione del periodo di dieci anni al fine di acquisire l'esperienza necessaria in materia di manutenzione presso l'aviazione civile. Tali organizzazioni avrebbero contemplato in questo caso la possibilità di escludere dalla formazione il

programma relativo alla parte 147, anche se ciò si discosta dagli obiettivi del regolamento di base CE n. 216/2008 che incoraggia l'applicazione delle norme comunitarie. La proposta definitiva, descritta in dettaglio nel presente parere, non impone la ripetizione dei moduli superati oltre dieci anni prima. Si pone tuttavia come condizione che l'autorità competente proceda a un riconoscimento dopo avere valutato le modifiche subite dal programma di studi di base (appendice I della parte 66) nei precedenti dieci anni.

In sintesi, il termine precedente di "cinque anni" per il completamento dei moduli teorici di base è stato soppresso e sostituito da un termine di "dieci anni" entro cui deve essere acquisita sia la conoscenza sia l'esperienza di base preliminari alla richiesta di licenza.

14. CONOSCENZA DI BASE: concessione dei crediti

- Come esposto sopra, il presente parere propone che i moduli superati più di dieci anni prima non siano automaticamente annullati, lasciando all'autorità competente la facoltà di valutare se il programma relativo alle conoscenze di base sia cambiato in tale arco di tempo e di concedere i rispettivi crediti per i moduli, i sottomoduli e gli argomenti che sono rimasti immutati. Sarà pertanto necessario ripetere moduli, sottomoduli o argomenti che sono stati modificati rispetto ai requisiti attualmente previsti dall'appendice I (parte 66).
- L'appendice II della parte 66 (esami per le conoscenze di base) attualmente non prevede restrizioni temporali per i moduli 1, 2, 3 e 4 poiché si tratta di argomenti di natura generale che dovrebbero restare costanti nel tempo. Tale disposizione non è più necessaria, poiché spetterà all'autorità competente pronunciarsi in merito durante la procedura di riconoscimento dei crediti. I moduli rimasti invariati saranno riconosciuti integralmente.

Questo meccanismo è descritto in 66.A.25 (b) e 66.B.405.

- Per il riconoscimento degli esami sostenuti il richiedente deve inoltrare una domanda ufficiale all'autorità competente che provvederà a rilasciare una conferma scritta dei crediti riconosciuti.

15. CONOSCENZA DI BASE: validità dei crediti

- Nel definire e aggiornare i crediti, l'autorità competente deve tenere conto dell'evoluzione del programma di studio relativo alle conoscenze di base, come descritto all'appendice I (parte 66), anche in relazione a qualifiche, diplomi, ecc. In questo modo si garantisce che le conoscenze del candidato siano sempre aggiornate rispetto alle tecnologie in uso.

Di conseguenza, tutti i crediti (relativi a moduli scaduti e per altre qualifiche / diplomi) scadono dopo dieci anni. Da parte sua, il candidato può richiedere una seconda volta il riconoscimento dei crediti sulla base di un raffronto tra la formazione originale e quella attualmente descritta nell'appendice I (parte 66). È stato aggiunto un nuovo paragrafo (66.B.410) relativo alla validità dei crediti d'esame.

Queste modifiche comportano la necessità di rivedere i relativi rapporti sui crediti d'esame predisposti dall'Autorità competente (ai sensi del 66.B.405(d)) nel caso di modifiche allo standard formativo nazionale o all'appendice I della parte 66. Il paragrafo 66.B.405 (d) è stato emendato per tenere meglio conto di questa procedura.

16. ADDESTRAMENTO ED ESAME PER TIPO DI AEROMOBILE

- È stato introdotto un limite di "tre anni" per l'acquisizione degli elementi teorici e pratici di una formazione relativa a un tipo di aeromobile prima della richiesta dell'abilitazione di tipo in aggiunta alla licenza di manutenzione, al fine di evitare che:

- il candidato ottenga un'abilitazione sulla base di un corso frequentato ad esempio 25 anni prima;
- un corso (elementi teorici e pratici della formazione per tipo di aeromobile) venga distribuito su un numero indefinito di anni.
- Una disposizione analoga è stata prevista anche per l'esame per tipo in cui non è richiesta una formazione per tipo di aeromobile. Tale limite di "tre anni":
 - garantisce un grado di sicurezza soddisfacente;
 - è in linea con i sistemi adottati dagli Stati membri prima delle JAA e del regolamento (CE) n. 2042/2003.
- Per i moduli base e per gli esami di tipo in cui non è richiesto un addestramento specifico è stato previsto un massimo di 3 prove negative, seguite da un anno di attesa per un'ulteriore formazione o studio. In pratica, il candidato che effettua tre prove d'esame consecutive con esito negativo deve attendere un anno prima di poter sostenere nuovamente l'esame (appendici II e III, parte 66).

La regola dei "tre tentativi" era già in effetto nei sistemi nazionali di alcuni Stati membri prima delle JAA e del regolamento CE n. 2042/2003. È comunemente riconosciuto che tre bocciature consecutive mettono in dubbio la capacità del candidato di sostenere gli esami e conseguire un risultato positivo in questo ambito. Il periodo di attesa consentirà al candidato di approfondire la materia in cui è carente e di valutare la propria motivazione o possibilità di riuscita.

A ciò si aggiunge un tempo di attesa di 30 giorni dopo la prima prova negativa e di 60 giorni dopo la seconda prova negativa nel caso degli esami per tipo in cui non è richiesta una formazione per tipo di aeromobile. Tali intervalli di attesa consentono all'organizzazione di stabilire una nuova data per gli esami e al candidato di rivedere le materie in cui non ha superato la prova.

- Inoltre l'esaminatore non deve aver partecipato alla formazione del candidato nel caso in cui un addestramento per tipo non è richiesto. Questo nuovo requisito garantisce l'indipendenza tra l'esaminatore e il formatore.

Nel caso di prove d'esame ripetute, s'incoraggia il ricorso a esaminatori diversi da quelli presenti alle prove già sostenute.

17. RICHIESTA per la licenza di manutenzione o l'aggiunta dell'abilitazione per tipo alla licenza

- Al momento dell'iscrizione a un esame, il candidato deve confermare per iscritto all'organizzazione debitamente approvata ai sensi della parte 147 o all'autorità competente il numero di prove d'esame sostenute nei precedenti 12 mesi, indicando le relative date e l'organizzazione esaminatrice. L'organizzazione approvata ai sensi della parte 147 o l'autorità competente sono tenute a verificare che il numero di prove sostenute sia conforme alla scansione temporale stabilita (appendice III alla parte 66, sottoparagrafo 4).
- Inoltre il requisito (66.A.10 (b)) stabilisce espressamente che spetta al candidato dimostrare di possedere i requisiti di competenza ed esperienza sia per la licenza base che per le abilitazioni per tipo prima di poter presentare all'autorità aeronautica nazionale la richiesta, cui dovrà essere allegata tutta la documentazione giustificativa opportuna.

18. DOCUMENTAZIONE

- La durata di conservazione della documentazione è stata estesa per riflettere i nuovi termini temporali sia per la parte 66 sia per la parte 147.

19. ALTRI ELEMENTI

- Le nuove restrizioni sono analoghe al sistema esistente proposto dalla JAR-FCL 1 (paragrafo 1.490 "criteri di superamento delle prove" e paragrafo 1.495 "periodo di validità delle prove").
 - Il candidato dispone di 18 mesi di tempo per completare l'esame teorico richiesto,
 - l'esito positivo dell'esame teorico rimane valido per un periodo variabile, in funzione della licenza che s'intende conseguire (CPL o ATPL), tra 36 mesi e 7 anni al fine di consentire al candidato di acquisire l'esperienza in ore di volo,
 - un candidato deve ripetere l'intero esame se non riesce a superare una singola prova per quattro volte o se non ha superato tutte le prove in sei sessioni d'esame.
- In sintonia con le modifiche sopra descritte:
 - il certificato di riconoscimento per l'addestramento base (PARTE 147) deve ora recare la data dell'esame completato e superato con esito positivo (per ogni modulo),
 - il certificato di riconoscimento per l'addestramento per tipo (PARTE 147) deve ora recare la data dell'esame completato e superato con esito positivo, poiché sussiste ora l'obbligo di registrazione della data di inizio e termine dell'addestramento per tipo di aeromobile.

20. DISPOSIZIONI DI NON-RETROATTIVITÀ (diritto di anteriorità)

Per maggiore equità, il presente parere introduce alcune disposizioni relative ai candidati che hanno già sostenuto gli esami di conoscenza di base (per uno o più moduli) o relativi all'addestramento per tipo, in altre parole a chi ha già acquisito esperienza o ottenuto crediti d'esame prima dell'entrata in vigore di questo progetto di regolamento:

- gli esami relativi alle conoscenze di base e gli esami superati/riconosciuti prima dell'entrata in vigore del presente parere possono essere utilizzati per richiedere una licenza nei 10 anni successivi all'entrata in vigore del presente parere (nuovo paragrafo 66.A.25(c)),
- l'esperienza acquisita prima dell'entrata in vigore del presente parere può essere considerata valida ai fini della richiesta di una licenza nei 10 anni successivi all'entrata in vigore del presente parere (nuovo paragrafo 66.A.30(g)),
- gli elementi teorici e pratici relativi all'addestramento per tipo di aeromobile completati prima dell'entrata in vigore del presente parere possono essere utilizzati per richiedere una licenza nei 3 anni successivi all'entrata in vigore del presente parere (nuovo paragrafo 66.A.45(i)).

IV. Valutazione dell'impatto normativo

21. Come spiegato in dettaglio nella Valutazione dell'impatto normativo inclusa nell'NPA 2007-02, prima della pubblicazione dell'NPA erano state considerate le seguenti opzioni:

Opzione 1 – Nessun intervento

Mantenere i requisiti attuali, ovvero:

- Cinque anni per il superamento di tutti gli esami relativi al modulo base.
- Nessun termine temporale per il completamento dell'addestramento per tipo.
- La richiesta per una licenza o per l'abilitazione di tipo può essere presentata a prescindere da quanto tempo è trascorso da quando:

- sono stati completati i moduli base
- è stata acquisita l'esperienza di base (fermo restando il requisito di un anno di esperienza recente)
- l'addestramento o l'esame per tipo sono stati completati

Opzione 2 – Imposizione di limiti temporali per i moduli base e l'addestramento per tipo necessari al conseguimento di una licenza di base o dell'abilitazione di tipo

Opzione 3 – Eliminazione di tutti i termini temporali in vigore

Con questa opzione si eliminerebbe il limite attuale di "cinque anni" per il superamento di tutti gli esami relativi al modulo base.

22. L'opzione 3 è stata respinta poiché rischierebbe di ridurre il livello di sicurezza, consentendo il superamento degli esami di base entro un arco di tempo illimitato e con un numero infinito di tentativi. È possibile che a un certo punto il candidato superi l'esame senza possedere effettivamente una conoscenza adeguata dell'intera materia. Questa ricaduta negativa non può essere compensata dal vantaggio economico che ne trarrebbero le poche persone (e le rispettive organizzazioni) che necessitano di molto tempo per superare gli esami.
23. Al momento della pubblicazione dell'NPA, l'opzione 2 proponeva le seguenti modifiche:
- Gli esami relativi ai moduli base (ad eccezione dei moduli 1, 2, 3 e 4) e l'esperienza necessaria devono essere completati nei sette anni precedenti la richiesta di licenza.
 - I moduli anteriori a sette anni (ad eccezione dei moduli 1, 2, 3 e 4) devono essere ripetuti.
 - I crediti d'esame possono essere riconosciuti solo per le qualifiche tecniche acquisite nei sette anni antecedenti la richiesta di licenza.
 - La formazione e l'esame sul tipo di aeromobile devono essere iniziati e completati nei tre anni antecedenti la richiesta aggiuntiva dell'abilitazione per tipo di aeromobile.
 - Sono stati introdotti alcuni periodi di attesa in caso di mancato superamento degli esami di base e per l'abilitazione per tipo.
 - L'esame relativo all'abilitazione per tipo deve essere sostenuto in presenza di due esaminatori.

L'opzione 2 è stata preferita all'opzione 1 (nessun intervento) per il maggior livello di sicurezza che essa comporta. L'esperienza risulta essere recente e le conoscenze di base o relative al tipo di aeromobile ragionevolmente aggiornate.

24. Nondimeno, nel corso della consultazione pubblica relativa all'NPA, sono state accolte numerose osservazioni in cui veniva sottolineato che:
- sette anni sono troppo pochi per completare le conoscenze e l'esperienza di base, tenuto conto di diversi fattori quali il servizio militare, la difficoltà di studiare e contemporaneamente lavorare, l'eventualità di malattie o infortuni protratti, ecc.,
 - l'obbligo di ripetere tutti i moduli completati prima degli ultimi sette anni risulterebbe estremamente oneroso, in particolare per le organizzazioni militari. Di conseguenza, tali organizzazioni interromperebbero la formazione del proprio personale in conformità con la parte 147 e ciò ridurrebbe anche le risorse umane disponibili per le organizzazioni civili.
25. Allo scopo di minimizzare queste ricadute negative, migliorando nel contempo la sicurezza, la versione finale proposta nel presente parere ha introdotto le seguenti modifiche rispetto al testo NPA:
- il limite temporale per il superamento di tutti gli esami di base, l'acquisizione dell'esperienza necessaria e la presentazione della richiesta di licenza è stato portato

a dieci anni; il medesimo termine temporale si applica ai crediti riconosciuti per altre qualifiche tecniche,

- i moduli o crediti per altre qualifiche tecniche oltre il limite di dieci anni non decadono automaticamente, poiché è contemplata la possibilità di ottenere la loro proroga per altri dieci anni. L'autorità competente dovrà in questo caso confrontare il programma di studio della qualifica con quello attuale (parte 66, appendice I) al fine di riscontrare eventuali differenze,
- i periodi di attesa in caso di mancato superamento degli esami di base e per l'abilitazione per tipo sono stati estesi,
- è richiesta la presenza di un solo esaminatore negli esami relativi all'abilitazione per tipo di aeromobile.

Colonia, 29 settembre 2008

P. GOUDOU
Direttore esecutivo

DRAFT