



MNENJE ŠT. 5/2008

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

z dne 29. septembra 2008

glede Uredbe Komisije o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 z dne 20. novembra 2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami

„Rok za dokazovanje skladnosti z zahtevami glede znanja in izkušenj“

DRAFT

I. Splošno

1. Namen tega mnenja je Komisiji predlagati spremembo Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003¹. Področje delovanja dejavnosti sprejemanja predpisov je opredeljeno v Opisu nalog in pristojnosti 66.004 ter je podrobneje opisano spodaj.
2. Mnenje je bilo po postopku, ki ga opredelil upravni odbor² Evropske agencije za varnost v letalskem prometu („Agencija“), sprejeto v skladu z določbami člena 19 Uredbe (ES) št. 216/2008³ (v nadaljevanju „osnovna uredba“).

II. Posvetovanje

3. Obvestilo o predlagani spremembi (*Notice of Proposed Amendment, NPA*) 2007-02⁴, ki je vsebovalo osnutek mnenja o Uredbi Komisije o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003, je bilo 20. marca 2007 objavljeno na spletni strani Agencije.
4. Do roka za zbiranje pripomb 21. junija 2007 je Agencija prejela 196 pripomb 55 nacionalnih organov, strokovnih organizacij in zasebnih družb.
5. Vse prejete pripombe so bile potrjene in vključene v dokument o odzivih na pripombe (*Comment Response Document, CRD*) 2007-02, ki je bil na spletni strani Agencije objavljen 1. aprila 2008⁵. Dokument CRD vsebuje seznam vseh oseb in/ali organizacij, ki so Agenciji poslale pripombe in odgovore.
6. Na dokument CRD so se odzvali dve vojaški organizaciji in en operater, ki opravlja komercialni zračni prevoz. Odziva vojaških organizacij sta si podobna in kažeta, da spodaj opisani mehanizem ni bil razumljen: v tej spremembi je bil namreč izrecno predlagan način, kako bi se člani vojaškega vzdrževalnega osebja pozneje vključili na civilni trg, ne da bi prvotno dokazilo o njihovem osnovnem znanju, ki so ga morda pridobili med delom v vojski, izgubilo veljavnost. Vendar bo morda potrebno ovrednotenje za priznanje izpitov. Civilni operater je popolnoma zavrnil celotni predlog, njegov odziv pa se ne upošteva, ker je njegova pripomba edina in ne upošteva splošne koristi za varnost.

III. Vsebina mnenja Agencije

7. Evropska komisija je 20. novembra 2003 sprejela Uredbo (ES) št. 2042/2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami. Določbe njene Priloge III (Dela 66) opredeljujejo sistem licenciranja za certifikacijsko osebje.
8. Izdaja vseh licenc za vzdrževanje zrakoplova je odvisna od zahtev glede osnovnega znanja in izkušenj.

¹ Uredba Komisije (ES) št. 2042/2003 z dne 20. novembra 2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 315, 28.11.2003, str. 1). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 376/2007 (UL L 94, 4.4.2007, str. 18).

² Sklep upravnega odbora glede postopka, ki se v Agenciji uporablja za izdajo mnenj, certifikacijskih specifikacij in napotkov (postopek sprejemanja predpisov). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

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

⁴ Glej *Rulemaking Archives* (Arhiv sprejemanja predpisov) na spletni strani http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

⁵ Glej *Rulemaking Archives* (Arhiv sprejemanja predpisov) na spletni strani http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

Poleg tega je mogoče na licenco vpisati in potrditi ratinge za tip, kadar imetnik izpolni zahtevane teoretične in praktične elemente usposabljanja za tip zrakoplova.

9. Evropski nacionalni organi civilnega letalstva so menili, da bi morale biti obdobje, v katerem je treba dokazati skladnost z zahtevami glede znanja in izkušenj ter predložiti zahtevek za licenco ali vpis in potrditev ratinga za tip, omejeno za osnovno licenco in rating za tip. Tako bi se zagotovilo, da so izkušnje sveže in da teme, ki jih zajema dokazovanje znanja, niso zastarele. Taka omejitev je v preteklosti obstajala v nekaterih nacionalnih sistemih in bi pomagala ohranjati visoko raven znanja in varnosti.
10. Naloga, pripraviti mnenje za spremembo Dela 66 in/ali sklep za spremembo povezanih sprejemljivih postopkov usklajevanja/smernic, je bila zaupana strokovni skupini, in ta je opravila spodaj opisano analizo. Skupino so sestavljali predstavniki industrije in nacionalnih letalskih organov. Ta naloga sprejemanja predpisov se je imenovala 66.004 („Rok za dokazovanje skladnosti z zahtevami glede znanja in izkušenj“).
11. Skupina je pri analizi tega vprašanja ugotovila, da:
 - je v zvezi z zahtevami glede osnovnega znanja v sedanjem Dodatku II k Delu 66 določeno, da je treba vse module, ki sestavljajo celotno kategorijo ali podkategorijo licence za vzdrževanje zrakoplova po Delu 66, opraviti v petih letih po opravljenem prvem modulu (razen v primeru že opravljenih skupnih modulov za več kot eno kategorijo ali podkategorijo licence za vzdrževanje zrakoplova po Delu 66). Vendar ni nobene omejitve glede števila poskusov ali čakalnih dob med poskusi za vsak posamezen modul;
 - poleg tega v sedanjih predpisih ni nobene omejitve glede časa, ki je na voljo za vložitev zahtevka za licenco po tem, ko se dokaže osnovno znanje. Na primer, zahtevek za licenco je mogoče vložiti 25 let po dokazu osnovnega znanja;
 - mora prosilec za licenco za vzdrževanje zrakoplova v zvezi z zahtevami glede osnovnih izkušenj in v skladu s sedanjo točko 66.A.30 v najstrožjem primeru pridobiti pet let praktičnih izkušenj z vzdrževanjem na delujočem zrakoplovu, če prosilec nima predhodnega ustreznega tehničnega usposabljanja. Vendar pa ni omejitve v zvezi s časom, ki je na voljo za vložitev zahtevka za licenco, ko se pridobijo zahtevane izkušnje. Na primer, zahtevek za licenco je mogoče vložiti 25 let po tem, ko so bile pridobljene zahtevane izkušnje (razen minimalnih svežih izkušenj, ki so trenutno zahtevane);
 - v zvezi z usposabljanjem za tip zrakoplova trenutno ni opredeljenega časovnega roka za:
 - dokončanje usposabljanja za tip zrakoplova;
 - vložitev zahtevka za licenco po končanem usposabljanju za tip zrakoplova;
 - skladnost sedanje zahteve ni zagotovljena, saj niso opredeljeni naslednji vidiki:
 - katere vrste dokumentov je treba predložiti skupaj z zahtevkom;
 - kdaj je treba nacionalnemu letalskemu organu poslati dokumentacijo v podporo zahtevku za licenco za vzdrževanje zrakoplova;
 - ali je zahteve glede znanja in izkušenj za osnovno licenco in rating za tip treba izpolniti, preden se zahtevek lahko pošlje nacionalnemu letalskemu organu;
 - poleg tega ni opredeljeno, v katerem časovnem okviru je treba skupaj z zahtevkom predložiti popoln sveženj modulov.
12. Na podlagi zgoraj opisane analize se predlaga uvedba naslednjih elementov v dela 66 in 147:

13. OSNOVNO ZNANJE IN IZKUŠNJE: Splošni koncept

- Določeno je bilo „desetletno“ obdobje preden se vloži zahtevek za licenco za vzdrževanje zrakoplova, v katerem morajo biti opravljeni vsi moduli osnovnega znanja in pridobljene vse zahtevane izkušnje.

Cilj je zagotoviti, da so izkušnje sveže in da opravljeni program osnovnega znanja ni bistveno zastarel glede na uvedeno novo tehnologijo. Vse spremembe tehnologije, ki se zgodijo v desetletnem obdobju, bodo nadomeščene z nedavno pridobljenimi izkušnjami, kar bo delovalo kot varnostna mreža.

„Desetletno“ obdobje je bilo izbrano, da zajame „najslabši možni primer“ sedanjega pravila, to je osebo (običajno samouka), ki porabi pet let, preden opravi vse osnovne module (trenutno najdaljše dovoljeno obdobje), in mora nato pridobiti še največ pet let izkušenj.

Osebe, ki obiskujejo potrjeni tečaj osnovnega usposabljanja, bodo najverjetneje potrebovale od dve do štiri leta (štiri leta zlasti za nekatere nordijske države ali nekatere vojaške organizacije, ki so se odločile, da kot del svojih zahtev izvajajo usposabljanje po Delu 147). Vendar pa se v tem primeru zahtevajo samo dveletne izkušnje, deset let pa bi morale zadostovati za dokončanje celotnega postopka in vložitev zahtevka za licenco.

Pojasniti je treba, da je bilo v začetni fazi v dokumentu NPA predlaganih samo sedem let za dokončanje osnovnega usposabljanja ter pridobitev osnovnih izkušenj in vložitev zahtevka za licenco. Izpite iz modulov, starejših od sedem let, bi bilo treba ponoviti. To se je številnim komentatorjem med javnim posvetovanjem v zvezi z dokumentom NPA zdelo preveč omejevalno, zato so predlagali podaljšanje omejitev na deset let ob upoštevanju več dejavnikov, kot so:

- služenje vojaškega roka;
- zahtevnost sočasnega študija in dela;
- nekatera stanja dolgotrajne bolezni/poškodbe (ki so se v nekaterih primerih zgodile na delovnem mestu);
- uvedba enoletne čakalne dobe po treh zaporednih neuspešnih poskusih, preden lahko oseba znova opravlja izpit (glej spodaj).

Ti komentatorji so bili zaskrbljeni tudi zaradi potrebe po ponovitvi vseh poteklih modulov. To je veljalo tudi za vojaške organizacije, ki so se odločile izvajati usposabljanje po Delu 147 kot del svojih zahtev in bi imele težave pri ohranjanju članov svojega osebja (tistih članov osebja, ki nimajo licence po Delu 66), saj bodo ti prisiljeni zapustiti vojsko pred koncem desetletnega obdobja, da bi si pridobili potrebne izkušnje z vzdrževanjem v civilnem letalstvu. Te organizacije bi se v takem primeru lahko odločile, da pri svojem usposabljanju ne bodo sledile Delu 147, kar ne bi bilo v skladu s cilji osnovne uredbe (ES) št. 216/2008, v kateri se priporoča spodbujanje pravil Skupnosti. Kot je nadalje opisano v tem mnenju, končni predlog ne zahteva ponovitve modulov, starejših od deset let. Vendar pa mora pristojni organ odobriti priznanje po tem, ko preveri spremembe programa osnovnega znanja (Dodatka I k Delu 66), ki so se zgodile v desetih letih.

Zato je bila izbrisana prejšnja „petletna“ veljavnost za dokončanje osnovnega usposabljanja, nadomestila pa jo je „desetletna“ veljavnost za pridobitev osnovnega znanja in izkušenj pred vložitvijo zahtevka za licenco za vzdrževanje zrakoplova.

14. OSNOVNO ZNANJE: priznanje izpitov

- Kot je navedeno zgoraj, je v tem mnenju predlagano, naj se moduli, starejši od deset let, ne štejejo samodejno za potekle. Pristojni organ bi tako lahko ocenil, ali se je v zadevnem časovnem obdobju učni načrt osnovnega znanja spremenil, in priznal ustrezne izpite za tiste module, podmodule in predmete, ki se niso

spremenili. Ponovno pa bi bilo treba opraviti module ali podmodule ali predmete, če so se spremenili glede na sedanje zahteve Dodatka I k Delu 66.

- Sedanji Dodatek II k Delu 66 (izpit iz osnovnega znanja) izključuje module 1, 2, 3 in 4 iz časovnih omejitev, saj so splošni in se ne pričakuje, da bi se sčasoma spremenili. Ta določba ni več potrebna, saj bo to obravnaval pristojni organ pri priznanju izpitov. Tisti moduli, ki se niso spremenili, bodo v celoti priznani.

Ta mehanizem je zdaj opisan v točkah 66.A.25(b) in 66.B.405.

- Kandidat mora za pridobitev priznanja izpitov uradno vložiti zahtevek pri pristojnem organu, in ta bo izdal pisno potrdilo za vsak priznan izpit.

15. OSNOVNO ZNANJE: veljavnost izpitov

- Kadar pristojni organ opredeljuje in posodablja priznane izpite, je treba za kvalifikacijo, diplomu itd. upoštevati tudi spremembe programa osnovnega znanja, kot je opisan v Dodatku I k Delu 66. Tako bi zagotovili, da znanje kandidata sledi sodobni tehnologiji.

Zato bodo zdaj vse izpite (za potekle module in vse druge kvalifikacije/diplome) prenehale veljati po desetih letih. Vendar pa lahko kandidat na podlagi nove primerjave med njegovim prvotnim usposabljanjem in sedanjim Dodatkom I k Delu 66 znova vloži zahtevek za priznanje izpitov. Za preverjanje veljavnosti priznanega izpita je bil uveden nov odstavek 66.B.410.

Te spremembe pomenijo, da je treba revizijo ustreznih poročil o priznanju izpita, ki jih izdela pristojni organ (kot se zahteva v točki 66.B.405(d)), izvajati ne samo ob vseh spremembah nacionalnega standarda kvalifikacij, temveč tudi ob spremembah Dodatka I k Delu 66. Za boljše izražanje tega postopka je bil ustrezno revidiran odstavek 66.B.405(d).

16. USPOSABLJANJE ZA TIP ZRAKOPLOVA IN IZPIT ZA TIP ZRAKOPLOVA

- Uveden je „triletni“ rok za doseg skladnosti s teoretičnimi in praktičnimi elementi usposabljanja za tip zrakoplova pred vložitvijo zahtevka za vpis in potrditev ratinga za tip na licenci za vzdrževanje. To bo preprečilo, da:
 - prosilec pridobi rating za tip na primer na podlagi 25 let starega potrdila o opravljenem tečaju;
 - se tečaj (teoretični in praktični elementi usposabljanja za tip zrakoplova) razvleče na neopredeljeno število let.
- Podobna določba je bila uvedena za izpit za tip zrakoplova (kjer ni potrebno nobeno usposabljanje za tip). Ta „triletni“ rok:
 - zagotavlja dobro raven varnosti;
 - je skladen z nacionalnimi sistemi držav članic, ki so veljali pred Uredbo (ES) št. 2042/2003 in Skupnimi letalskimi oblastmi.
- Za osnovne module in izpit za tip zrakoplova (kjer usposabljanje za tip zrakoplova ni potrebno) so bili določeni največ trije poskusi z enoletno čakalno dobo za vnovično usposabljanje/vnovično učenje po tretjem poskusu: to pomeni, da lahko kandidat po treh zaporednih neuspešnih izpitih šele po enem letu znova opravlja izpit (Dodatek II in Dodatek III k Delu 66).

To pravilo „treh poskusov“ je skladno z nacionalnimi sistemi nekaterih držav članic, ki so veljali pred Uredbo (ES) št. 2042/2003 in Skupnimi letalskimi oblastmi. Splošno sprejeto je, da trije zaporedni neuspešni poskusi postavljajo pod vprašaj sposobnost pripravnika, da opravi izpite in bi bil uspešen na tem področju. Čakalna doba bo kandidatu zagotovila čas, da znova prouči področje, na katerem ni bil uspešen, in razmisli o svoji motivaciji ali sposobnosti, da uspešno opravi izpit.

Poleg tega je bila za izpit za tip zrakoplova (kjer usposabljanje za tip zrakoplova ni potrebno) določena 30-dnevna čakalna doba po prvem neuspešnem poskusu in 60-dnevna čakalna doba po drugem neuspešnem poskusu. Predlagani čakalni dobi zagotavljata organizaciji dovolj časa, da znova izvede izpite, kandidatu pa dovolj časa, da ponovi predmete, ki jih ni opravil.

- Poleg tega izpraševalec ni vključen v usposabljanje kandidata, pri katerem usposabljanje za tip zrakoplova ni potrebno. Ta nova zahteva zagotavlja neodvisnost izpraševalca in izvajalca usposabljanja.

V primeru več poskusov se spodbuja zamenjava izpraševalcev, ki so bili prisotni pri katerem koli prejšnjem izpitu.

17. VLOŽITEV ZAHTEVKA za licenco za vzdrževanje zrakoplova ali vpis in potrditev ratinga za tip na licenci za vzdrževanje zrakoplova

- Kandidat pri prijavi na izpit organizaciji, ki je ustrezno potrjena po Delu 147, ali pristojnemu organu pisno potrdi število, datume in izpitno organizacijo vseh poskusov v zadnjih dvanajstih mesecih. Organizacija, ki je ustrezno potrjena po Delu 147, ali pristojni organ sta odgovorna za preverjanje števila poskusov v veljavnih časovnih okvirih (Dodatek III k Delu 66, pododstavek 4).
- Poleg tega je zdaj v tej zahtevi (66.A.10(b)) jasno navedeno, da je prosilec odgovoren za dokazovanje, da izpolnjuje vse veljavne zahteve glede znanja in izkušenj za osnovno licenco in rating za tip, preden se zahtevnik lahko predloži nacionalnemu letalskemu organu, in da skupaj z zahtevkom predloži vsa ustrezna dokazila.

18. VODENJE EVIDENCE

- Ustrezne zahteve v zvezi z vodenjem evidence so bile razširjene, da ustrezajo novim rokom za dela 66 in 147.

19. DODATNI ELEMENTI

- Te nove omejitve so podobne sedanjemu mehanizmu, kot je predlagano v predpisih JAR-FCL 1 (člen 1.490 „Standardi pozitivne ocene“ in člen 1.495 „Obdobje sprejemljivosti“):
 - kandidat ima na voljo 18 mesecev za dokončanje zahtevanega izpita iz teoretičnega znanja;
 - opravljeni izpit iz teoretičnega znanja velja od 36 mesecev do sedem let, odvisno od zelene licence (CPL ali ATPL), zato da se pridobijo izkušnje z urami letenja;
 - kandidat mora znova opravljati celoten izpit, če mu ni uspelo opraviti katerega koli posameznega izpitnega dela v štirih poskusih ali vseh delov v šestih poskusih.
- V podporo zgoraj opisanim spremembam:
 - se spremeni spričevalo o priznanju osnovnega usposabljanja (DEL 147), da se označi datum dokončanega in opravljenega izpita (za vsak modul);
 - se spremeni spričevalo o priznanju usposabljanja za tip zrakoplova (DEL 147), da se označi datum dokončanega in opravljenega izpita, saj je zdaj treba evidentirati začetni/končni datum usposabljanja za tip zrakoplova.

20. DOLOČBE O NEVELJAVNOSTI ZA NAZAJ (pravice o predhodni veljavnosti)

Zaradi poštenosti to mnenje uvaja določbe za kandidate, ki so že opravili izpite iz osnovnega znanja (za enega ali več modulov) ali izpite glede usposabljanja za tip zrakoplova, ali ki so pridobili izkušnje, ali jim je bilo odobreno priznanje izpitov že pred začetkom veljavnosti te predlagane uredbe:

- izpiti iz osnovnega znanja in priznanje izpitov, opravljeni/odobreno pred datumom začetka veljavnosti tega mnenja, se lahko uporabijo za vložitev zahtevka za licenco do deset let po datumu začetka veljavnosti tega mnenja (novi odstavek 66.A.25(c));
- izkušnje, pridobljene pred datumom začetka veljavnosti tega mnenja, se lahko uporabijo za vložitev zahtevka za licenco do deset let po datumu začetka veljavnosti tega mnenja (novi odstavek 66.A.30(g));
- teoretični in praktični elementi usposabljanja za tip zrakoplova, dokončanega pred datumom začetka veljavnosti tega mnenja, se lahko uporabijo za vložitev zahtevka za licenco do tri leta po datumu začetka veljavnosti tega mnenja (novi odstavek 66.A.45(i)).

IV. Presoja učinkov predpisov

21. Kot je podrobno pojasnjeno v presoji učinkov predpisov iz dokumenta NPA 2007-02, so bile pred objavo dokumenta NPA sprva obravnavane naslednje možnosti:

Možnost 1 – Ne narediti nič

Še naprej uporabljati sedanje zahteve, ki vključujejo:

- pet let za dokončanje vseh izpitov osnovnega modula;
- nobene časovne omejitve za dokončanje usposabljanja za tip zrakoplova;
- zahtevkov za licenco ali vpis in potrditev ratinga za tip je mogoče predložiti ne glede na to, kako dolgo pred tem:
 - so bili opravljeni osnovni moduli;
 - so bile pridobljene osnovne izkušnje (razen za sveže enoletne izkušnje);
 - je bilo dokončano usposabljanje za tip zrakoplova ali izpit za tip zrakoplova.

Možnost 2 – Uvedba rokov za osnovne module in usposabljanje za tip zrakoplova za pridobitev osnovne licence ali ratinga za tip

Možnost 3 – Odprava vseh sedanjih rokov

Ta možnost bi odpravila sedanji „petletni“ rok za dokončanje vseh izpitov osnovnega modula.

22. Možnost 3 je bila zavrnjena, ker bi lahko znižala raven varnosti zaradi možnosti dokončanja osnovnega izpita v neomejenem obdobju in z neomejenim številom poskusov. Na neki točki lahko oseba opravi izpit, ne da bi bila pri tem zagotovljena ustrezna stopnja znanja celotnega predmeta. Tega negativnega učinka ni mogoče izravnati z gospodarsko koristjo za tistih nekaj oseb (in njihovih organizacij), ki potrebujejo zelo dolgo obdobje, da opravijo izpite.
23. V možnosti 2 so bile ob objavi dokumenta NPA predlagane naslednje spremembe:
- vse izpite osnovnega modula (razen 1, 2, 3 in 4) in vse zahtevane izkušnje je treba dokončati v sedmih letih pred vložitvijo zahtevka za licenco;
 - module, starejše od sedem let (razen 1, 2, 3 in 4), bi bilo treba ponoviti;
 - priznanje izpitov bi bilo mogoče odobriti samo za tehnične kvalifikacije, pridobljene v sedmih letih pred vložitvijo zahtevka za licenco;
 - usposabljanje za tip zrakoplova in izpiti za tip zrakoplova se morajo začeti in končati v treh letih pred vložitvijo zahtevka za vpis in potrditev za tip na licenci;

- po neopravljenih osnovnih izpiti in izpiti za tip zrakoplova se določijo čakalne dobe;
- med izpiti za tip zrakoplova se zahteva prisotnost dveh izpraševalcev.

Namesto možnosti 1 („ne narediti nič“) je bila izbrana možnost 2 zaradi z njo povezanega izboljšanja varnosti. Izkušnje bi bile bolj sveže, osnovno znanje in znanje v zvezi s tipom zrakoplova pa dokaj sodobno.

24. Kljub temu so bile med zunanjo fazo posvetovanja o dokumentu NPA prejete številne pripombe, v katerih je bilo opozorjeno, da:

- je sedemletni rok za dokončanje osnovnega znanja in osnovnih izkušenj prestrog, če se upošteva več dejavnikov, kot so služenje vojaškega roka, težave zaradi hkratnega študija in dela, dolgotrajne bolezni ali poškodbe itd.;
- bi zahteva za vnovično opravljanje vseh modulov, ki presegajo sedemletni rok, pomenila resno breme zlasti za vojaške organizacije. Zato bi te organizacije prenehale usposabljanje svoje osebje v skladu z Delom 147, kar bi zmanjšalo tudi število delovne sile, ki je na voljo civilnim organizacijam.

25. Za zmanjšanje vseh teh učinkov ob sočasnem izboljšanju ravni varnosti so v končnem besedilu, predlaganem v tem mnenju, uvedene naslednje spremembe v zvezi z besedilom NPA:

- rok za uspešno opravljanje vseh osnovnih izpitov, pridobitev zahtevanih izkušenj in vložitev zahtevka za licenco je bil podaljšan na deset let. To velja tudi za priznanje izpitov, odobrenih za druge tehnične kvalifikacije;
- tisti moduli ali priznanja izpitov za druge tehnične kvalifikacije, ki presegajo desetletni rok, se ne štejejo samodejno za potekle, ampak obstaja možnost za pridobitev priznanja izpitov za nadaljnjih deset let. Pristojni organ mora primerjati izvirni učni načrt za pridobitev kvalifikacije s sedanjim (Del 66, Dodatek I) za opredelitev morebitnih razlik;
- čakalne dobe med neopravljenimi osnovnimi izpiti in izpiti za tip zrakoplova so bile podaljšane;
- med izpiti za tip zrakoplova je potrebna prisotnost le enega izpraševalca.

Köln, 29. septembra 2008

P. GOUDOU
Izvršni direktor