



**Становище № 05/2009**

**на Европейската агенция за авиационна безопасност**

**от 15 декември 2009 г.**

**за Регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на  
Комисията относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните  
средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на  
организациите и персонала, изпълняващ тези задачи**

***„Права за лицензи за техническо обслужване на въздухоплавателни средства  
категории В1 и В2***

***И***

***Квалификационни класове за типове и групи въздухоплавателни средства***

***И***

***Обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство“***

## I. Общи коментари

1. Целта на настоящото становище е да предложи на Комисията да измени Регламент (ЕО) № 2041/2003 на Комисията<sup>1</sup>. Причините за тази нормотворческа дейност са описани по-долу.
2. Становището е прието съгласно процедурата, определена от Управителния съвет на Европейската агенция за авиационна безопасност (Агенцията)<sup>2</sup>, в съответствие с разпоредбите на член 19 от Регламент (ЕО) № 216/2008<sup>3</sup> („Основния регламент“).

## II. Консултация

3. Въпреки че Регламент (ЕО) № 2042/2003 вече установява в своето приложение III (част 66) лицензионна система за персонала, отговарящ за сертифицирането, обратната връзка, получена от заинтересованите страни и националните органи, показва необходимостта от преглед на този регламент във връзка със следните теми:
  - Права за лицензи за техническо обслужване на въздухоплавателни средства категории В1 и В2.
  - Квалификационни класове за типове и групи въздухоплавателни средства.
  - Обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство.

Конкретните опасения по отношение на всяка една от темите са следните:

### Права за лицензи за техническо обслужване на въздухоплавателни средства категории В1 и В2:

4. Понастоящем в Регламент (ЕО) № 2042/2003, приложение III (част-66), правата, свързани с всяка категория лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателни средства, са описани, както следва:
  - Лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателни средства категория А позволява на притежателя да издава сертификати за повторно пускане в експлоатация след незначително планово линейно техническо обслужване и отстраняване на прости дефекти в границите на задачите, които са одобрени в разрешителното. Правата за сертифицирането се ограничават до работата, която притежателят на лиценза извършва лично в организация по част 145.
  - Лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателни средства категория В1 позволява на притежателя да издава сертификати за повторно пускане в експлоатация след техническо обслужване, включително на конструкцията,

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 г. относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и прибори, както 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) № 1056/2008 на Комисията от 27 октомври 2008 г. (ОВ L 283, 28.10.2008 г.).

<sup>2</sup> Решение на Управителния съвет относно процедурата, която да се прилага от Агенцията при публикуване на становища, спецификации за сертифициране и ръководства. EASA MB 08-2007 от 11.06.2007 г. („Нормотворческа дейност“).

<sup>3</sup> Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и 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)

двигателя и механичните и електрически системи на въздухоплавателни средства. Правата включват също така подмяна към части от авионикс-системите, изискваща прости тестове, за да се докаже годността за експлоатация. Категория В1 автоматично включва съответната подкатегория А.

- Лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателни средства категория В2 позволява на притежателя да издава сертификати за повторно пускане в експлоатация след техническо обслужване на авионикс-системите и електрическите системи.
  - Лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателни средства категория С позволява на притежателя да издава сертификати за повторно пускане в експлоатация след базово техническо обслужване на въздухоплавателни средства. Правата се прилагат за цялото въздухоплавателно средство, на което се извършва техническо обслужване в организация по част 145.
5. Обратната връзка, получена от Агенцията от заинтересованите страни и националните органи, показва, че настоящият регламент не дефинира ясно какво е електрическа система и какво е авионикс-система. Освен това, настоящите материали за приемливите средства за съответствие/ръководства не изглеждат достатъчни, за да изяснят кои задачи на авиониката могат да бъдат изпълнявани от притежателя на лиценз В1 и какво е прост тест.
6. Допълнителната обратна връзка, получена от Агенцията от заинтересованите страни и националните органи, подсказва, че правата на лицензирания персонал по категория В2 са твърде ограничени. В допълнение, продължителността на основното обучение за категория В2 (2400 часа) е същата като тази за категория В1, докато съдържанието на допълнение I към част-66 идва да покаже, че обучението по категория В2 трябва да бъде по-кратко от това за категория В1.

#### Квалификационни класове за типове и групи въздухоплавателни средства:

7. Понастоящем в Регламент (ЕО) № 2042/2003, приложение III (част-66), с цел одобряване на квалификационните класове за тип на въздухоплавателното средство в лицензите за техническо обслужване на въздухоплавателните средства, въздухоплавателните средства се класифицират като:
- Въздухоплавателни средства, за които притежателят на лиценз трябва да има индивидуален квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство, одобрен в лиценза. Това включва всички големи въздухоплавателни средства, така както са определени в Регламент (ЕО) № 2042/2003 (т.е. самолети с максимална излетна маса повече от 5700 кг и вертолети с повече от един двигател), и въздухоплавателни средства, за които Агенцията е определила, че сложността на въпросното въздухоплавателното средство изисква квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство. За тези въздухоплавателни средства се изисква обучение за тип.
  - Въздухоплавателни средства, за които притежателите на лицензи имат възможността или да имат индивидуален квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство, одобрен в лиценза, или да имат подходящи квалификационни класове за група въздухоплавателни средства или за група производители. В този случай не се изисква обучение за тип. Въпреки това е необходимо да се издържи типов изпит и практически опит (най-малко 50 % от

задачите, съдържащи се в допълнение II на приемливите средства за съответствие към част-66<sup>4</sup>

8. Обратната връзка, получена от Агенцията от заинтересованите страни и националните органи, разкрива следните опасения:

- Не е ясно какво е „тип въздухоплавателно средство“ от гледна точка на техническото обслужване, и в резултат от това, не е ясно кога два различни модела/варианта на въздухоплавателно средство са достатъчно подобни, за да се разглеждат като принадлежащи към един и същ „квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство“. Това води до неточности в списъка с квалификационни класове за типове на въздухоплавателни средства в допълнение I към приемливите средства за съответствие към част-66.
- В момента няма политика, която да описва кога едно въздухоплавателно средство трябва да се счита за сложно от гледна точка на техническото обслужване, което може да се различава от дефиницията за „сложно въздухоплавателно средство с моторна тяга“, съдържаща се в основния регламент.
- Понастоящем различните групи въздухоплавателни средства наистина не отразяват сложността на въздухоплавателните средства. Някои въздухоплавателни средства са „не прости“ по отношение на конструкцията и от тях се изисква само да имат квалификационен клас за група въздухоплавателни средства, което е в противоречие с неговото определение.
- Правата на притежателите на лиценз B2 са твърде ограничаващи, когато се разглеждат квалификационните класове за група производители. Логично е да се приеме, че квалификационните класове за група въздухоплавателни средства трябва да бъдат по-добре приспособени към капацитета на работа на притежателя на лиценз B2, където технологията е много сходна от един производител до друг.
- Въздухоплавателните средства, допустими за квалификационните класове за група производители и пълни квалификационни класове за група въздухоплавателни средства, понастоящем изискват изпит за тип на въздухоплавателното средство за представителен брой въздухоплавателни средства. Въпреки това, в много случаи е трудно да се намери кой да проведе тези изпити (одобрена организация или компетентен орган).

Обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство:

9. Понастоящем в съответствие с Регламент (ЕО) № 2042/2003, приложение III (част 66), освен ако не е посочено друго в точка 66.A.45, буква ж), притежателят на лиценз за техническо обслужване на въздухоплавателни средства категория B1, B2 или C упражнява само правата за сертифициране на определени въздухоплавателни средства, когато лицензът за техническо обслужване на въздухоплавателни средства е одобрен със съответния квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство.

---

<sup>4</sup> Решение № 2003/19/RM на изпълнителния директор на Агенцията от 28.11.2003 г. относно приемливите средства за съответствие и ръководствата за Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 г. относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и прибори, както и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи. Решение, последно изменено с Решение 2009/016/R от 1 декември 2009 г.

10. Освен това, освен ако не е посочено друго в точка 66.A.45, буква з), квалификационни класове за тип на въздухоплавателно средство се предоставят след успешно завършване на съответното обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство категория В1, В2 или С, одобрено от компетентния орган или провеждано от подходящо одобрена организация за провеждане на обучение по техническо обслужване по част 147.
11. В допълнение, според сега действащия регламент и приемливи средства за съответствие, одобреното обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство категория В1 и В2 включва теоретични и практически елементи, които трябва да съответстват на допълнение III, част-66. Програма на структурирано обучение на работното място може да бъде изготвена, за да отговори на изискванията за практическо обучение. Практическото обучение трябва да обхваща период от четири месеца за кандидатите без скорошен документ, доказващ предишен практическо обучение. Практическото обучение трябва да включва конструкция и системи, включително двигатели, но това може да бъде сведено до минимум две седмици за кандидати с такъв предишен опит.
12. Обратната връзка, получена от Агенцията от заинтересованите страни и националните органи, разкрива следните опасения:
  - Елементите, описани в допълнение III към част-66 (макар и доста обширни), не изглеждат достатъчно подробни, за да бъдат разгледани всички възможности за обучение за квалификационен клас за тип въздухоплавателно средство, като е оставено прекалено голямо поле за интерпретация и случаи на неравно третиране. Докладвани са случаи, в които един и същ курс на обучение варира по отношение на нивото, продължителността и съдържанието относно теоретичната и практическа подготовка/обучението на работното място/практическия опит и в който практическите елементи са ограничени до две седмици обучение, независимо от опита на кандидата. Освен това, не е обърнато достатъчно внимание за обучение върху различията.
  - В допълнение, настоящите материали с приемливи средства за съответствие/ръководства показват, че компетентният орган има последната дума относно адекватността на дължината на практическия елемент за дадено лице преди одобряване на квалификационния клас (който може да варира между 2 седмици и 4 месеца). Това създава ситуации, при които завършването на одобрен курс за типово обучение в организация по част 147, включително теоретично и практическо обучение, не се счита за достатъчно от компетентния орган за получаване на одобрение на квалификационния клас, и допълнително практическо обучение е поискано от компетентния орган.
13. За да отговори на тези въпроси, Агенцията създава три нормотворчески задачи:
  - 66.006: Права за лицензи за техническо обслужване на въздухоплавателни средства категории В1 и В2.
  - 66.009: Квалификационни класове за типове и групи въздухоплавателни средства.
  - 66.011: Обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство.

За всяка една от задачите Агенцията създава съответната редакционна група, съставена от представители на националните органи и индустрията. Целта е да се

оцени ситуацията, да се внесе предложение и да се разработят насоки за издаване на становище за промяна към част-66 и/или решение за промяна на приемливите средства за съответствие/ръководства за частта, свързана със съответното техническо задание. В конкретния случай на задача 66.011, обхватът на работата е ограничен до тези въздухоплателни средства, изискващи обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплателно средство.

14. Въз основа на данните, получени от редакционните групи, Агенцията публикува Уведомление за предложено изменение - NPA2007-07 на 28 юни 2007 г. на своята интернет страница: ([http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)).
15. До крайния срок на 28 октомври 2007 г. (която включваше едномесечно удължаване на първоначалния 3-месечен срок за консултации), Агенцията е получила 409 коментара от национални авиационни власти, професионални организации и частни организации/лица.
16. С цел преразглеждане на тези коментари, Агенцията създава група за преразглеждане за всяка от трите задачи, всяка от които бе съставена от членовете на съответната работна група плюс лице от „Стандартизация и одобрения“ (Агенцията) и човек от индустрията, който изразява особено мнение за NPA2007-07. В резултат на това преразглеждане, на 6 октомври 2009 г. Агенцията публикува Документ за отговор на коментари - CRD2007-07, който съдържа отговорите на всеки коментар и предложения текст за правилото и приемливите средства за съответствие/ръководство.
17. Важно е да се отбележи, че в този момент групите за преразглеждане също така вземат предвид коментарите, получени по време на консултациите за NPA2008-03.
18. След като бе публикуван CRD2007-07, на 29 октомври 2009 г. Агенцията организира работна среща в Кьолн, за да разясни неговото съдържание и да помогне на заинтересованите страни да разберат предложението преди представяне на техните реакции.
19. В резултат на външна консултация на CRD2007-07, която завършва на 5 декември 2009 г., Агенцията получава реакции от:
  - 4 компетентни органа: CAA-Нидерландия, CAA-Швеция, CAA-Обединеното кралство и DGAC-Франция.
  - 12 организации и асоциации: Airbus SAS, British Airways Engineering, Flight Safety International, Helicopters Italia, KLM Engineering & Maintenance, Monarch, Thomas Cook Aircraft Engineering, Air France, Association of Dutch Aviation Technicians (NVLT), Tyrolean Airways, European Aircraft Maintenance Training Committee (EAMTC) и EAT-DHL Technical Training Department.
  - 4 частни лица.

Тези реакции са анализирани по-подробно в приложението.

### III. Съдържание на становището на Агенцията

20. Настоящото становище отчита възможно най-голяма част от предложенията, направени от множеството заинтересовани страни и национални органи, участвали в обсъждането и реагирали на документа за отговор на коментари.
21. Предвид йерархията на нормите на Европейската агенция за авиационна безопасност, настоящото становище се отнася само до промените, които Агенцията предлага към Регламент (ЕО) № 2042/2003, свързаните с него материали за приемливи средства за съответствие и ръководства, които са подробно описани в документа с отговори на коментарите, може и ще бъдат издадени от Агенцията само когато горепосочените регламенти бъдат приети от Комисията. Въпреки това, трябва да се изясни, че мерките, представени в настоящото становище, трябва да бъдат тълкувани във връзка с посочените приемливи средства за съответствие и ръководства, като част от договорения пакет.

#### **а) Промени, свързани със задача 66.006: Права за лицензи за техническо обслужване на въздухоплавателни средства категории В1 и В2**

22. По отношение на правата на сертифициращия персонал от категория В1, Агенцията предлага да се разреши извършването на „работа по авионикс-системи“ (на мястото на сегашната „подмяна на части от авионикс-системите“), когато съответният тест е прост и не е необходимо отстраняване на повреди.

Тази промяна ще бъде допълнително подкрепена с приемливи средства за съответствие и ръководства с цел да се изясни:

- какво е „електрическа система“ и какво е „авионикс-система“
- какво е „прост тест“;
- какво е „отстраняване на повреди“;
- че типичните области, обхванати от модул 7.7, се считат за „електрически задачи“, което означава, че те могат да бъдат изпълнявани от сертифициращия персонал от категории В1 и В2.

23. Що се отнася до сертифициращия персонал от категория В2, Агенцията предлага да включи в техните права извършването на задачи, свързани с електрическите системи и авиониката, изпълнявани в рамките на задвижването и механични системи (точка 66.А.20, буква а), точка 3, подточка i), част-66). В резултат на това, допълнения I, II и III са преразгледани за приложимите системи с цел да се повиши нивото на познание и обучение за категория В2, за да съответства с това на категория В1, и да бъдат добавени нови въпроси към съответните изпити.
24. За да не бъдат задължени всички съществуващи притежатели на лиценз В2 да преминат повторно обучение/изпити, в член 7, параграф 9, буква а) от Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията, Агенцията предлага те да получават това право автоматично. Въпреки че това е отчасти обосновано от факта, че одобрена организация за техническо обслужване винаги е необходима за оценка на компетентността на сертифициращия персонал преди издаването на съответното разрешително, Агенцията въвежда допълнителни компенсаторни мерки в параграф 66.А.20, буква б), точка 3 на част-66, която гласи, че сертифициращият персонал не

може да упражнява права, освен ако те не са компетентни за съответното въздухоплавателно средство.

Това ще бъде допълнено от приемливите средства за съответствие 66.A.20, буква б), точка 3, изясняващи, че притежателят на лиценз трябва да гарантира, че той/тя е придобил необходимите знания и опит за пускането в експлоатация на конкретното въздухоплавателно средство. Това е от съществено значение, тъй като някои системи и технологии, присъстващи в конкретното въздухоплавателно средство, може да не са обхванати от изискванията за основни познания съгласно 66.A.25 или от изискванията за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство съгласно 66.A.45.

Такъв обикновено е случаят с:

- Квалификационните класове за тип на въздухоплавателно средство, одобрени в лиценз, като се използват обозначенията, дефинирани в допълнение I на приемливите средства за съответствие „Списък на квалификационните класове за тип на въздухоплавателно средство“, след преминаване на типово обучение / изпит, които не покриват всички варианти в рамките на обозначението на този квалификационен клас.
- Работата, извършвана по модел, който е произлязъл технологично от оригиналния модел, използван за типовото обучение/изпит.
- Развитие на основните изисквания за познания, които не изискват повторно изпитване на съществуващите притежатели на лицензи.
- Специфична технология и възможности, избрани от всеки клиент, които може да не са били обхванати от типово обучение/изпит.
- Одобряването на квалификационни класове за група/под-група въз основа на опита върху представителен брой задачи или въз основа на типовото обучение/изпити върху представителен брой въздухоплавателни средства.

25. В допълнение, за сертифициращия персонал от категория B2, Агенцията предлага да включи възможността организация по част 145 да упълномощи притежател на лиценз за категория B2 да сертифицира задачите по категория A (точка 66.A.20, буква а), точка 3, подточка ii) на част-66). Въпреки че основните познания за лиценз за категория B2 не покриват изцяло основните познания, необходими за лиценз за категория A, и въпреки че Агенцията изразява ясно становището, че лицензът за категория B2 не включва автоматично подкатегория A, Агенцията счита за разумно това увеличение на правата при спазване на следните компенсаторни мерки:

- Правата за категория A се отнасят само за видовете въздухоплавателни средства, които вече са одобрени в лиценз B2.
- Трябва да се осъществи подходящо обучение във връзка със задачите за всеки тип въздухоплавателно средство в организация по част 145, която издава разрешителното.
- Изисква се 6 месеца документиран практически опит в организация по част 145, която издава разрешителното. Този опит трябва да покрива обхвата на разрешителното, което ще бъде издадено;
- И обучението върху задачите и практическият опит трябва да бъдат последвани от необходимите изпити/оценка.

26. Допълнение I към част-66 е изменено с цел да:



- Включва нови технологии, като „Интегрирана модулна авионика (АТА42)“, „Системи на кабината(АТА44)“ и „Информационни системи (АТА46)“;
- Разширяване на модули 13 и 14, за обхващане на разширяването на правата за лиценз В2, съдържащи се в параграф 66.А.20, буква а), точка 3, подточка і) на част-66.

Това разширяване на съдържанието на допълнение I не предполага промяна на учебните часове, необходими за основните курсове за част-147, поради следните причини:

- Промяната, въведена в учебната програма на В1 (нови технологии), е незначителна по отношение на пълния срок на курса.
- Въпреки че е от много по-голямо значение, промяната, въведена за покриване на увеличението на правата на В2, е компенсирана с намаляване на часовете, които Агенцията планираше да въведе, след като се потвърди, че текущото обучение за В2 следва да бъде по-кратко от това за В1. Това намаление е в резултат на подробен анализ на съдържанието на учебната програма (модули, под-модули и елементи) и нивото на обучение за всеки отделен елемент. В резултат на това, окончателната продължителност на основен курс за В2 остава 2400 часа.

27. Допълнение II към част-66 е изменено с цел да:

- Адаптира серията от въпроси към промените, въведени в допълнение I.
- Гарантира, че броят на въпросите за всеки модул е кратен на 4, така че може да се получи резултат от 75 %. Това решава текущия проблем, когато в някои случаи е необходимо да се получи резултат, по-голям от 75 %, за да се вземе изпитът.

28. Допълнение III към част-66 е изменено с цел да се адаптира към промените, въведени в допълнение I.

29. Точка 145.А.30, буква ж) на част-145 е изменен чрез добавяне на думите „по целесъобразност“, за да позволи на компетентния орган да одобри организация, която има сертифициращ персонал само за В1 или за В2, ако обхватът на работата ясно го обосновава.

Приемливи средства за съответствие ще бъдат добавени в 145.А.30, буква ж), за да се разясни, че това е възможно само ако обхватът на работа, съгласно определението в описанието на организацията за техническо обслужване, показва, че няма нужда от сертифициращ персонал и по В1 и В2. Трябва да се обърне специално внимание на ясното ограничаване на обхвата на планово и непланово линейно техническо обслужване (отстраняване на дефекти) само до тези задачи, които могат да бъдат сертифицирани от наличната категория сертифициращ персонал.

30. И накрая, Агенцията въвежда подходящи разпоредби в член 7, параграф 9, букви б) и в) от Регламент (ЕО) № 2042/2003, за да гарантира, че организациите по част 147, които провеждат курсове за основно обучение и изпити, и компетентните органи, които провеждат основни изпити, имат адекватен преходен период.

**б) Промени, свързани със задача 66.009: Квалификационни класове за типове и групи въздухоплавателни средства**

31. По отношение на политиката за определяне кога модел/вариант въздухоплатателно средство се нуждае от отделен „квалификационен клас за тип на въздухоплатателно средство“ или може да бъде въведен в рамките на съществуващи „квалификационни класове за типове на въздухоплатателни средства“, това в момента се разглежда като част от задача 21.039, свързана с „Данни за функционалната пригодност“. Тази задача предвижда, наред с другите промени, задължението за притежателите на типов сертификат и допълнителен типов сертификат да определят минималната учебна програма за обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплатателно средство за сертифициращия персонал, отговарящ за техническото обслужване.
32. По отношение на критериите за установяване кога едно въздухоплатателното средство се счита за „сложно“ от гледна точка на техническото обслужване и като следствие изисква индивидуален квалификационен клас за тип на въздухоплатателно средство въз основа на индивидуално типово обучение, Агенцията ги групира в група 1, която в съответствие с новата точка 66.A.42 се определя като:

*Група 1: „Всички въздухоплатателни средства със сложна моторна тяга, и въздухоплатателни средства с опростена моторна тяга, изискващи и индивидуален квалификационен клас за тип на въздухоплатателно средство. Въздухоплатателно средство с опростена моторна тяга изисква квалификационен клас за тип на въздухоплатателно средство, когато е определено от Агенцията“*

В това определение, понятието „въздухоплатателни средства със сложна моторна тяга“ е това, определено в основния регламент.

Политиката, която ще бъде следвана от Агенцията за класифициране на въздухоплатателни средства с опростена моторна тяга в група 1, ще бъде следната:

- когато процедурите по обслужването изискват специализирано обучение (което означава, когато една от неговите характеристики не е адекватно обхваната от основния учебен план на допълнение I към част-66), или
- максималната сертифицирана експлоатационна височина надвишава FL 290, или
- е вертолет с повече от един двигател, или
- е оборудван със система fly by wire.

Тези критерии са прости и въздухоплатателните средства ще бъдат лесно идентифицирани дали принадлежат към група 1 или не.

33. По отношение на групирането на въздухоплатателните средства, 13-те групи на квалификационни класове за техническо обслужване на типовете въздухоплатателни средства, които в момента са изброени в допълнение I на приемливите средства за съответствие към част-66, посочени тук като „Списък на квалификационните класове за тип на въздухоплатателно средство“ се заменят от 3 групи (нова точка 66.A.42 в част-66):
- Група 1: Всички въздухоплатателни средства със сложна моторна тяга, и въздухоплатателни средства с опростена моторна тяга, изискващи квалификационен клас за тип на въздухоплатателно средство, така както са дефинирани от Агенцията.
  - Група 2: въздухоплатателни средства, различни от тези в група 1, които принадлежат към следните подгрупи:

- подгрупа 2а: самолети с един турбовитлов двигател
- подгрупа 2б: вертолети с един турбинен двигател
- подгрупа 2в: вертолети с един бутален двигател

- Група 3: самолети с бутален двигател, различни от тези в група 1.

34. Въз основа на групите и подгрупите, определени в точка 66.А.42 на част-66, Агенцията въвежда в точка 66.А.45 на част-66 различни възможности за одобрение на лиценза, заедно със съответните изисквания за обучение/изпити/професионален опит. Таблица, подобна на тази по-долу, ще бъде въведена в ръководство (GM 66.А.45), с цел обобщаване на всички възможности и изисквания:

<b>Изисквания за квалификационен клас на въздухоплавателните средства</b>			
	<b>Лиценз В1</b>	<b>Лиценз В2</b>	<b>Лиценз С</b>
<p><b>Група 1:</b> Въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга + други въздухоплавателни средства, дефинирани от Агенцията</p>	<p><b>Индивидуални КВАЛИФИКАЦИОННИ КЛАСОВЕ ЗА ТИП</b></p> <p>Обучение за квалификационен клас за тип: - Теория + изпит - Практика + оценка</p> <p>Обучение на работното място (за първото въздухоплавателно средство в подкатегорията на лиценза)</p>	<p><b>Индивидуални КВАЛИФИКАЦИОННИ КЛАСОВЕ ЗА ТИП</b></p> <p>Обучение за квалификационен клас за тип: - Теория + изпит - Практика + оценка</p> <p>Обучение на работното място (за първото въздухоплавателно средство в подкатегорията на лиценза)</p>	<p><b>Индивидуални КВАЛИФИКАЦИОННИ КЛАСОВЕ ЗА ТИП</b></p> <p>Обучение за квалификационен клас за тип: - Теория + изпит</p>
<p><b>Група 2:</b> (освен тези в Група 1)</p> <p><b>Подгрупи:</b></p> <p><b>2а:</b> самолети с един турбовитлов двигател</p> <p><b>2б:</b> вертолети с един турбинен двигател</p> <p><b>2в:</b> Вертолети с един бутален двигател</p>	<p><b>(Притежатели на лицензи В1.1, В1.3, В1.4 )</b></p> <p><b>Индивидуални КВАЛИФИКАЦИОННИ КЛАСОВЕ ЗА ТИП</b> (типично обучение + обучение на работното място) или (типов изпит + практически опит)</p> <p><b>или</b></p> <p><b>Производител КВАЛИФИКАЦИОНЕН КЛАС ЗА ПОД-ГРУПА</b> (типично обучение + обучение на работното място) или поне две представителни въздухоплавателни средства за тази подгрупа на производителя</p>	<p><b>Индивидуални КВАЛИФИКАЦИОННИ КЛАСОВЕ ЗА ТИП</b> (типично обучение + обучение на работното място) или (типов изпит + практически опит)</p> <p><b>или</b></p> <p><b>КВАЛИФИКАЦИОНЕН КЛАС НА ПОДГРУПА на производителя</b> (на базата на демонстрация на подходящ опит)</p> <p><b>или</b></p> <p><b>Пълнен</b></p>	<p><b>Индивидуални КВАЛИФИКАЦИОННИ КЛАСОВЕ ЗА ТИП</b> (типично обучение) или (типични изпити)</p> <p><b>или</b></p> <p><b>КВАЛИФИКАЦИОНЕН КЛАС НА ПОДГРУПА на производителя</b> (типично обучение или типов изпит) на поне 2 представителни въздухоплавателни средства за тази подгрупа на производителя</p> <p><b>или</b></p> <p><b>Пълнен КВАЛИФИКАЦИОНЕН КЛАС НА</b></p>

	<b>или</b> <b>Пълен</b> <b>КВАЛИФИКАЦИОНЕН</b> <b>КЛАС НА ПОДГРУПА</b> (типovo обучение + обучение на работното място) или поне 3 представителни въздухоплавателни средства за тази подгрупа на производителя	<b>КВАЛИФИКАЦИОНЕН</b> <b>КЛАС НА ПОДГРУПА</b> (на базата на демонстрация на подходящ опит)	<b>ПОДГРУПА</b> (типovo обучение или типov изпит) на поне 2 представителни въздухоплавателни средства за тази подгрупа на производителя
<b>Група 3:</b>  Самолети с бутален двигател, (различни от тези в група 1)	<b>(Притежатели на лиценз В1.2)</b> <b>Индивидуални</b> <b>КВАЛИФИКАЦИОННИ</b> <b>КЛАСОВЕ ЗА ТИП</b> (типovo обучение + обучение на работното място) или (типov изпит + практически опит) <b>или</b> <b>Пълен</b> <b>КВАЛИФИКАЦИОНЕН</b> <b>КЛАС ЗА ГРУПА 3</b> (на базата на демонстрация на подходящ опит) <b>Ограничения:</b> ▪ Херметизирани самолети ▪ Конструкции (метални/композитни/дървени/метална тръбна конструкция с тъкан) (ограниченията ще бъдат премахнати на базата на подходящ опит)	<b>Индивидуални</b> <b>КВАЛИФИКАЦИОННИ</b> <b>КЛАСОВЕ ЗА ТИП</b> (типovo обучение + обучение на работното място) или (типov изпит + практически опит) <b>или</b> <b>Пълен</b> <b>КВАЛИФИКАЦИОНЕН</b> <b>КЛАС ЗА ГРУПА 3</b> (на базата на демонстрация на подходящ опит)	<b>Индивидуални</b> <b>КВАЛИФИКАЦИОННИ</b> <b>И КЛАСОВЕ ЗА ТИП</b> (типovo обучение) или (типovи изпити)  <b>или</b>  <b>Пълен</b> <b>КВАЛИФИКАЦИОНЕН</b> <b>КЛАС ЗА ГРУПА 3</b> (на базата на демонстрация на подходящ опит)

35. Важно е да се отбележи, че за някои групи въздухоплавателни средства и лицензи е възможно да се получи квалификационен клас за група/подгрупа въз основа на подходящ опит, без да има нужда от типovo обучение или типovи изпити. Това е вярно за следното:

- Въздухоплавателни средства от група 3 за всички лицензи (В1.2, В2 и С).
- Въздухоплавателни средства от група 2 за лиценз В2.

Причината, поради която лиценз В2 също така има възможността да има квалификационен клас за подгрупа на въздухоплавателните средства от група 2, базирани на опита, без да е необходимо типovo обучение/типov изпит върху известен брой представителни въздухоплавателни средства, е, че авионикс технологията, налична в различни типове въздухоплавателни средства, има тенденцията да бъде много сходна.

За лицензи В1 и С наличната технология за конструкциите и механичните системи е много по-разнообразна. В резултат на това, квалификационните класове за подгрупа за въздухоплавателните средства от група 2, базирани на опита, не са възможни за лицензи В1 и С. Освен това, дори когато е възможно да има пълен квалификационен клас за група 3 на лиценза В1.2, базиран на опита, този квалификационен клас ще бъде предмет на следните ограничения, ако лицето не може да докаже подходящ опит:

- херметизирани въздухоплавателни средства.
- въздухоплавателни средства с дървена конструкция.
- въздухоплавателни средства с метална тръбна конструкция, покрита с тъкан.
- въздухоплавателни средства с метална конструкция.
- въздухоплавателни средства с композитна конструкция.

Важно е да се отбележи, че в NPA2007-07 броят на ограничения бе по-голям, включително ограничения за:

Лицензи В1.2 и С:

- прибираем колесник.
- витло с променлива стъпка.
- двигател с турбокомпресор.
- електронни системи за управление на работата на двигателите и системи за измерване на горивото (FADEC).

За лиценз В2:

- автопилоти на вертолет
- автопилоти на самолет
- електронна пилотажно-приборна система (EFIS)
- електронни системи за управление на работата на двигателите и системи за измерване на горивото (FADEC)

Въпреки това, тези допълнителни ограничения са премахнати от окончателното предложение, съгласувано с групата за преразглеждане, отговаряща за NPA2008-03, където подобни ограничения са въведени за лицензи В3 и L.

Причините за премахване на ограниченията, свързани с тези системи, са следните:

- Може да се спори защо са избрани тези системи, а не други.
- Системата за включване и премахване на ограниченията може да създаде значителна тежест за компетентните органи и притежатели на лицензи.
- Независимо от това, притежателят на лиценз все пак трябва да покрива всички изисквания за основни познания и професионален опит.

В допълнение, като компенсаторна мярка бе въведена разпоредба в точка 66.А.20, буква б) на част-66, за да стане ясно, че сертифициращият персонал не може да упражнява права, освен ако не е компетентен по отношение на конкретното въздухоплавателно средство. Това засилва текущата отговорност на организациите за техническо обслужване или на независимия сертифициращ персонал да гарантират тази компетентност преди повторното въвеждане в експлоатация на въздухоплавателното средство.

36. Ограниченията, включени в лиценза:

- Означават „изключения“ от правата за сертифициране.

- Засягат цялото въздухоплателно средство. Нищо не може да бъде изпълнявано на борда на въздухоплателно средство с изключение на задачите по техническо обслужване на пилота-собственика.
  - Могат да бъдат отстранени чрез:
    1. Демонстрация на подходящ опит (ще бъде допълнително обяснено в приемливите средства за съответствие), или
    2. Демонстрация на подходящ опит или след задоволителна практическа оценка, извършена от компетентния орган
37. Точка 66.В.125 на част-66 е изменена, за да дава указания на компетентните органи за това как съществуващите лицензи по част-66 ще бъдат превърнати в нови квалификационни класове, описани в точка 66.А.45 към част-66. Въпреки това, това преобразуване не е задължително, докато съществуващият лиценз по част-66 не изтече или се не нуждае от изменение (виж член 7, параграф 9, буква з) от Регламент (ЕО) № 2042/2003). Освен това, отделни квалификационни класове за тип на въздухоплателно средство, одобрени в лиценза по част-66, няма да бъдат предмет на преобразуване и остават в лиценза.

**в) Промени, свързани със задача 66.011: Обучение за квалификационен клас за тип****38. Обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство и обучение на работното място**

Обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство винаги се състои от:

- теоретична част и изпит;
- практическа част и оценка.

Обучението на работното място не се приема за част от обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство. Обучението на работното място ще бъде допълнение към обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство и ще бъде задължително само в случаите на получаване на първия квалификационен клас за тип на въздухоплавателни средства в категория/подкатегория на лиценза за техническо обслужване на въздухоплавателни средства, така че механикът да може да натрупа опит в допълнение към практическата част на обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство.

Обучението на работното място е програма, която трябва да се провежда в реална среда за техническо обслужване и под надзора на назначен проверяващ. В допълнение към това, обучението на работното място води до оценка. Всички тези елементи трябва да бъдат приемливи за компетентния орган, отговорен за одобряването на квалификационен клас за тип на въздухоплавателни средства.

Поради всички тези причини, обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство сега е описано в точка 66.A.45, буква к) на част-66, отделно от обучението на работното място, което е описано в точка 66.A.45, буква л) на част-66.

**39. Тип въздухоплавателно средство, съответстващо на обучението на работното място**

Обучението на работното място може да се извършва само на борда на типа въздухоплавателно средство, което ще бъде одобрено, а не на други въздухоплавателни средства в рамките на същата или други подкатегории. Причината е, че това е първият тип въздухоплавателно средство в подкатегорията и притежателят на лиценза трябва да има опит по това въздухоплавателно средство, за да бъде в състояние да извършва сертифициране.

**40. Обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство и права за сертифициране**

Одобряването на квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство в лиценза за техническо обслужване на въздухоплавателни средства не е достатъчно за упражняване на правата за сертифициране. Има и други изисквания, както е описано в точка 66.A.20, буква б) на част-66 и 145.A.35 на част-145. За да стане по-ясно, създадена е нова точка 66.A.20, буква б), точка 3 в част-66 и допълнителни приемливи средства за съответствие ще бъдат издадени за тази цел, както и за 66.A.20, буква б), точка 3 и 145.A.35, буква а).

41. Теоретична част на обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство: минимална продължителност

За да се избегнат твърде кратки обучения за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство, както е докладвано от екипите за стандартизация на EASA, като най-добър компромис е въведена концепцията за минималната продължителност на теоретичната част на обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство. Въпреки това, не е възможно да се предложи продължителност, която напълно обхваща голямото разнообразие в областта на технологията, сложността и значимостта. Следователно, промените трябва да бъдат ограничени до общи и широки категории.

В допълнение към тази за роторни въздухоплавателни средства, три общи категории са предложени за самолетите на базата на максималната излетна маса:

- под 5700 кг
- между 5700 и 30000 кг
- над 30 000 кг

Освен това, специално внимание е отделено на типовете въздухоплавателни средства, които са под 2 тона (леки въздухоплавателни средства): за нехерметизираните самолети с бутални двигатели с максимална излетна маса под 2000 кг, минималният срок може да бъде намален с 50 %.

За вертолетите, спадащи към група 2, както сега е дефинирано в 66.A.42, минималният срок може да бъде намален с 30 %.

Всяка минимална продължителност на теоретичното обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство се основава на общи категории на въздухоплавателни средства и минимално стандартно оборудване и е установена, като се вземат предвид, наред с други неща, както следва:

- продължителността на съществуващите курсове на обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство по част 147 в рамките на Европа, проведено от Европейския комитет за обучение за техническо обслужване на въздухоплавателните средства (EAMTC).
- продължителността на курсовете за обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство по част 147, проведени от чуждестранни организации под надзора на Агенцията.

42. Гъвкавост на разпоредбите за минималната продължителност - обосновка на продължителността на обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство.

Определянето на съдържанието и продължителността на обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство ще трябва да се основава на подробен анализ на нуждите от обучение.

Методология за установяване на потребностите от обучение ще бъде предоставени в ръководство към допълнение III към част-66.

Тъй като е невъзможно да се обхване цялото разнообразие на въздухоплавателните средства, технологии и т.н. и тъй като е задължително съответствието с допълнение III



към част 66, където се предлага такава продължителност, всяко отклонение ще изисква прилагането на член 14 от основния регламент.

За да се избегне тази задънена улица, Агенцията предлага разпоредби за гъвкавост, които са:

- допустими само при изключителни обстоятелства;
- обосновани, приети и архивирани от компетентния орган;
- базирани на анализа на нуждите от обучение.

Продължителността на курса може да бъде по-малка от предложението минимум, независимо че е базиран на подробна обосновка, или по-голяма от предложението минимум, когато това се изисква, за да се отговори на необходимите точки за обучение и да се покрият всички потребности от обучение и образователни цели.

Дефиницията на час на обучение също така се предлага в този документ.

#### 43. Максимален брой часове на обучение на ден

За постигане на ефективност на „обучението“ и заради наличието на „човешкия фактор“, броят на часовете на обучение на ден за теоретично обучение не трябва да превишават 6 часа; в изключителни случаи, отклонение от този стандарт може да бъде разрешено от компетентния орган при надлежно аргументиране. Този максимален брой часове е също така приложим

- за съчетаването на теоретично и практическо обучение, когато те се извършват по едно и също време;
- за комбинацията от обучение и нормално ежедневно изпълнение на техническото обслужване (като задачи по техническото обслужване или обучение на работното място), когато те се извършват по едно и също време.

#### 44. Присъствие (отсъствие)

Минималното време за участие е най-малко 90 % от часовете за обучение за теоретичен курс на обучение. Ако този критерий не е изпълнен, не се издава сертификат за признаване. Допълнително обучение може да бъде дадено от обучаващата организация, за да се отговори на минималното време за участие.

#### 45. Подобряване на съществуващото съдържание и ниво на теоретичната част на обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство

Съществуващата таблица (стандарт за типово обучение/теоретични елементи) в част - 66, допълнение III, е прегледана и актуализирана, за да се отговори на изискванията на новите системи, новите технологии и т.н. и е приведена в съответствие с АТА104 (Асоциация за въздушен транспорт - Спецификация 104), доколкото това е практически възможно. В допълнение, всеки номер на таблиците се счита за към определена глава, за целите на изпитите.

Предприема се координация с нормотворческа задача 66.006, в която са преразгледани правата на притежателите на лицензи В1 и В2.

Наземната работа на двигател не се приема за част от обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство.

46. Практическа част на обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство (съдържание)

Практическото обучение сега е съставено от фиксирано съдържание, въз основа на определен списък с практически задачи, съдържащи се в допълнение III към част-66.

Практическите елементи, които трябва да бъдат извършени, са представителни за въздухоплавателните средства и системите, както по отношение на сложността, така и по отношение на изискваните входящи технически данни. Въпреки че могат да бъдат включени относително прости задачи, други по-сложни задачи за техническо обслужване също са включени и се извършват.

Предложената таблица включва следните категории:

- LOC: Местоположение
- FOT: Функционален/експлоатационен тест
- SGH: Сервиз и наземно обслужване
- R/I: Сваляне/монтаж
- MEL: Списък за минимално оборудване
- TS: Отстраняване на повреди

Приемливите средства за съответствие ще обърнат внимание на следните аспекти:

- извършване на оценка и ролята на проверяващия в рамките на практическото обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство; и
- съответствие с изискванията за практическите елементи, показващи или подробен учебен план, или практически работни таблици/дневник (да се предоставят документални доказателства за типово одобрение за лиценз)
- запазване на документални доказателства за извършване на практическото обучение.

47. Практическа част на обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство (продължителност)

Въпреки че практическата част на обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство е ориентирана към „съдържанието“ (таблица в допълнение III, част-66), независимо от времето, необходимо за осъществяване на тези задачи за самолети над 30 000 кг (максимална излетна маса), продължителността трябва да бъде поне 2 седмици (10 работни дни), освен ако не е добре обоснована пред компетентния орган. Това ще бъде част от приемливите средства за съответствие.

48. Обучение на работното място

Както вече беше обяснено, в случай на пръв квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство в рамките на (под)категория на лиценз, обучаващият се ще бъде длъжен да премине обучение на работното място в реална среда за техническо обслужване. Задачите, свързани с обучението на работното място, които трябва да бъдат извършени, са представителни за въздухоплавателните средства и системите, както по отношение на сложността, така и по отношение на изискваните входящи технически данни за изпълнение на тази задача.

Подходящи приемливи средства за съответствие ще бъдат издадени от Агенцията за изясняване на смисъла на думата на „представителен“. Това ще бъде направено чрез

използване на допълнение II на приемливите средства за съответствие на част-66, които също така ще бъдат приложими за въздухоплавателни средства, изискващи обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство.

Обучението на работното място ще бъде записано чрез работни таблици/дневници, които трябва да бъдат съставени от обучаващите се.

В допълнение, доклад за съответствие с изискванията от определен проверяващ трябва да потвърди, че извършването на обучение на работното място от страна на обучаващия се отговаря на изискванията. Проверяващите ще базират оценката си на документи, които са били заверявани на ежедневна база от самите тях или от определен(и) проверяващ(и), които пряко отговарят за контрола на всяка задача от обучението на работното място. Ролята и квалификацията на определените оценител и проверяващ(и) ще бъдат описани в приемливите средства за съответствие.

49. Отговорности на националните авиационни власти, свързани с типово одобрение

Точка 66.B.115 на част-66 е изменена с цел по-добро определяне на отговорностите на компетентния орган при одобряване на квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство.

Сред другите аспекти става ясно, че в случаите на повторно или последващо одобряване на квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство по категория/подкатегория на лиценза, е достатъчен сертификат за признаване, издаден от организация по част 147, обхващаща цялото обучение за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство, за одобрението на квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство. Тази точка е включена поради липса на взаимно признаване между държавите-членки, където не е наблюдавано автоматично приемане на сертификата.

Когато типовото обучение е разделено и се осъществява в различни организации (организации по част 147 и/или одобрени организации за техническо обслужване или директно одобрение на курса), органът трябва да съблюдава за правилното осъществяване на връзките между организациите.

50. Изпит - Допълнителни малки изменения в съответствие с общите промени

Някой подобрения са взети под внимание:

- Продължителността на изпитните въпроси за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство са променени от комбинация от 75 и 120 секунди на 90 секунди за всички нива, за да се стандартизира изготвянето на въпросите.
- Промени в броя на въпросите на глава
  - за да се опрости използваната в момента система, и;
  - за да е пропорционална на времето на обучение по един въпрос
- Нивото на изпитните въпроси трябва да бъде пропорционално на нивото на провежданото обучение.

Що се отнася до изпита, вече няма минимален брой въпроси на глава, както бе предложено преди, защото някои заинтересовани страни коментираха, че няма нужда систематично да се изпитва върху един въпрос на глава, когато естеството на

проблема остава просто: поради това броят на въпросите трябва да бъде най-малко 1 въпрос на час на обучение и те трябва да са съвместими с:

- ефективните часове на обучение, прекарани в изучаването на тази глава и ниво;
- учебните цели, както са зададени от анализа на нуждите за обучение.

В допълнение, минималният критерии за оценка за успешно положен изпит е 75 % правилни отговори. Това означава, че когато изпитът за типово обучение е разделен на няколко изпита, всеки изпит трябва да се вземе с най-малко 75 % правилни отговори. За да бъде възможно да се постигнат точно 75 % правилни отговори, броят на въпросите в изпита трябва да бъде кратен на 4.

Организацията, провеждаща курса, предлага разпределението на въпросите и нивото съгласно правилото. Компетентният орган на държавата-членка ще направи оценка на броя и нивото на въпросите при одобряването на курса, в частност, когато продължителността на обучение е по-малко от един час за отделна глава.

#### 51. Обучение върху различията

Обучението върху различията сега е дефинирано като обучението, необходимо за покриване на различията между два различни квалификационни класа за тип на въздухоплавателно средство на един и същ производител, определени от Агенцията.

Обучението върху различията трябва да бъде определено за всеки конкретен случай, като се вземе предвид допълнение III по отношение на теоретичните и практическите елементи на обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство.

Само един квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство ще бъде одобрен в лиценза след обучението върху различията, ако кандидатът също така отговаря на едно от следните условия:

- вече има одобрение в лиценза на квалификационния клас за тип на въздухоплавателно средство, от който са идентифицирани разликите, или
- вече е изпълнил изискванията за типово обучение за въздухоплавателни средства, от които се идентифицират разликите.

Тези разпоредби, които липсваха в миналото, сега са описани в 66.A.45, буква к), като част от изискванията за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство.

#### 52. Процедура за директно одобрение на типово обучение за въздухоплавателни средства

Въпреки че част-147 вече съдържа изисквания за организации по част-147 с цел разработване на курсове за типово обучение, това не е случаят с курсовете, които са директно одобрени от компетентния орган. Затова е създадена нова точка 66.B.130 към част-66, която изисква от компетентните органи да разполагат с процедури, за да се гарантира, че пряко одобрените курсове за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство съответстват на допълнение III към част-66.

Допълнителни приемливи средства за съответствие ще бъдат издадени от Агенцията.

**53. Преходни разпоредби**

Въз основа на обяснените по-горе елементи, всички съществуващи курсове за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство (съдържание, изпити и продължителност, ако е приложимо), ще трябва да бъдат преразгледани, за да се провери дали те отговарят на новите изисквания. Въпреки това, за да се осигури плавен преход, Агенцията предлага това да може да се отложи за 15 месеца след влизането в сила на това изменение на Регламента. След тази дата тези курсове трябва да отговарят напълно на изискванията на това изменение на Регламента, с изключение на факта, че не е необходимо да се изготвя анализ на нуждите от обучение за курсовете, които са одобрени преди тази дата, ако тяхната продължителност вече е над минималната продължителност, описана в допълнение III към част-66.

Всички нови курсове, разработени след 15-месечния краен срок, ще трябва да бъдат подкрепени от анализ на нуждите от обучение и учебните цели.

Одобрените организации за провеждане на обучение по техническо обслужване по част-147, кандидатстващи за одобрение на нови курсове за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство, могат да изберат да не прилагат това изменение на Регламента до 15 месеца след влизането в сила на това изменение на Регламента. Не се разрешава частично изпълнение на подбрани точки от това изменение на Регламента.

Курсовете за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство, одобрени в съответствие с изискванията, приложими преди влизането в сила на това изменение на Регламента, могат да бъдат извършвани само до 15 месеца след влизането в сила на това изменение на Регламента. Въпреки това, сертификатите за тези типови курсове, издадени по-късно от 15 месеца след влизането в сила на това изменение на Регламента, се считат за издадени в съответствие с това изменение на Регламента, което означава, че не е необходимо курсът да се повтаря.

Кандидатите за първоначално одобрение на организацията за провеждане на обучение по техническо обслужване по част-147, които вече са предмет на приложим процес на разследване към датата на влизане в сила на това изменение на Регламента, продължават да са предмет на изискванията, приложими преди влизането в сила на това изменение на Регламента.

**IV. Оценка на въздействието на законодателството**

54. Пълната оценка на въздействието на законодателството се съдържа в NPA 2007-07.

Кьолн, 15 декември 2009 г.

P. GOUDOU  
Изпълнителен директор

**ПРИЛОЖЕНИЕ: Реакции на Документа за отговор на коментари CRD 2007-07****Реакции, свързани със задача 66.006 „Права на лицензи В1 и В2“:**

(1) „MONARCH“ прави следните коментари:

- Те питат защо таблиците, съдържащи изискванията за обучение в част-66, не следват Спецификация 104 (ATA104) на Асоциацията за въздушен транспорт.

Агенцията отбелязва, че доколкото е практично, е следвана ATA104 за типово обучение и обучение на работното място (допълнение III към част-66). Въпреки това, за основните познания (допълнение I към част-66) това не е направено с цел да се запази сегашната структура на допълнение I.

- Те коментират, че предложението на Агенцията позволява лиценз В2 да включва лиценз А, докато учебната програма за лиценз В2 не покрива напълно учебната програма за лиценз А.

Агенцията отбелязва, че лиценз В2 не включва никаква подкатегория А (виж точка 66.А.20, буква а), точка 3). Каквото е включено в точка 66.А.20, буква а), точка 3, подточка ii) е право в рамките на лиценз В2, съгласно определени компенсаторни мерки.

- Те не са съгласни със задължението да се повтаря 6-месечният опит, за да се запазят правата, описани в 66.А.20, буква а), точка 3, подточка ii), ако притежателят на лиценз В2 промени работодателя си. Този коментар също така е получен от „СAA-Нидерландия“.

Позицията на Агенцията е, че това е абсолютно необходимо, тъй като това е една от компенсаторните мерки за непритежаване на пълни основни познания за категория А. Целта на изискването е да се гарантира, че притежателят на лиценза има 6-месечен опит върху специфичните задачи, които той ще се изпълнява при новия си работодател, който може да бъде различен от предишния работодател.

(2) Едно частно лице прави следните коментари:

- Иска правото, съдържащо се в точка 66.А.20, буква а), точка 3, подточка ii), да се разшири до организациите за техническо обслужване по подчаст Е.

Позицията на Агенцията е, че това право е ограничено до организациите по част 145, също както правото за сертифициращия персонал от категория А, съдържащо се в точка 66.А.20, буква а), точка 1. Организациите за техническо обслужване по подчаст Е нямат право да използват сертифициращия персонал от категория А по следните причини:

- няма концепция за линейно или базово техническо обслужване в част М, подчаст Е.
- няма концепция за линейни станции в част М, подчаст Е.
- няма изискване за система за качество за организации за техническо обслужване в подчаст Е за контрол на такъв тип професионални квалификации и разрешителни.

- предложения за преминаване от лиценз В1 към лиценз В2 на правата, съдържащи се в AMC 66.A.20, буква а), което позволява изпълнението на проверки на системата за пълно-статично налягане, поради сложните изпитвания, изисквани при проверка на EFIS системите за данни на въздуха със свързани транспондер и автопилоти.

Агенцията е съгласна с коментара и приемливите средства за съответствие 66.A.20, буква а) ще бъде изменени, за да гласят:

*„Инструментите са официално в рамките на правата на притежателите на лиценз В2. Въпреки това, електро-механични и пълно-статични компоненти могат да бъдат пускани в експлоатация от притежател на лиценз В1.“*

- Коментарът, че правата на притежателя на лиценз В2 са намалени поради въвеждането на права, съдържащи се в точка 66.A.20, буква а), точка 3, подточка ii), за изпълнение на „незначително планово линейно техническо обслужване и отстраняване на прости дефекти“.

Агенцията отбелязва, че правата не са намалени, а увеличени. Притежателят на лиценза си запазва всички права по В2, които е имал преди това и в допълнение, за изпълнение на задачите, които не са в неговите права, той получава „незначително планово линейно техническо обслужване и отстраняване на прости дефекти“.

- (3) „THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING“ коментира, че новото право, включено в 66.A.20, буква а), точка 3, подточка i), за притежатели на лиценз В2, което им позволява да изпълняват електрически и авионикс задачи в рамките на задвижването и механичните системи, е ограничено до задачи, изискващи прости тестове, за да докажат тяхната годност за експлоатация. Тази организация също така посочва, че това означава, че ако изискваната проверка не е проста, то задачата не може да бъде изпълнена нито от притежател на лиценза В2, нито от притежател на лиценза В1, тъй като притежателят на лиценз В1 може да изпълнява авионикс задачи, само ако тестът е прост.

Агенцията пояснява, че притежателят на лиценз В1 може да изпълнява тези задачи. Моля, имайте предвид, че говорим за „електрически и авионикс задачи в рамките на задвижването и механичните системи“. Правата на притежателя на лиценз В1 включват разрешаването на работата, извършвана върху двигателя и механичните системи, независимо от специфичния характер на задачата. Ограничението, наложено на притежателя на лиценз В1, засяга пускането в експлоатация на авионикс-системи, когато задачата не е проста, но отново не става дума за авионикс-системи, а за задвижване и механични системи.

- (4) Едно частно лице иска в модул 13 от допълнение I към част-66, нивото на обучение на притежателя на лиценз В2 за „управлението“ да бъде променено от ниво 1 на ниво 2, за да бъде в съответствие с нивото, необходимо за теоретичния елемент на типовото обучение.

Агенцията се съгласява с коментара и го променя на ниво 2.

- (5) Едно частно лице предлага да се включи в 11.11 модул „Хидравлични системи“ тема, наречена „Филтри“, а в модул 11,13 „Колесник“ - тема, наречена „Сензори въздух-земя“.

Агенцията се съгласява с коментара и изменя в допълнение I към част-66 модул 11A (подмодули 11.11 и 11.13), модул 11Б (подмодули 11.11 и 11.13), модул 12 (подмодули 12.12 и 12.14) и модул 13 (подмодули 13.14 и 13.16).

- (6) „TYROLEAN AIRWAYS“ иска замяна в точка 66.A.20, буква а), точка 3, подточка i) на думата...„части“ на авионикс-системата ... с ... „устройства“ на авионикс-системата. „САА-НИДЕРЛАНДИЯ“ предлага думата „задачи“.

За да стане ясно, че допълнителното право е свързано с естеството на задачите, Агенцията предпочита да перифразира параграфа, за да се чете:

*„електрически и авионикс задачи в рамките на задвижването и механичните системи, изискващи прости тестове, за да се докаже годността за експлоатация“.*

- (7) Едно физическо лице иска да се премахне ограничението на броя на стъпките, съдържащи се в дефиницията на „прост тест“ в рамките на приемливите средства за съответствие 66.A.20, буква а). Това лице също така иска разяснения относно това дали един тест, чийто резултат включва възможности за четене, че стойността е в рамките на определени граници, ще се счита за „не прост“.

Позицията на Агенцията е, че продължителността на теста е свързана в повечето от случаите с неговата сложност. За тези конкретни случаи, когато е ясно, че даден подълъг тест е прост, това може да се съгласува с компетентния орган, тъй като това е приемливо средство за съответствие, а също така и други приемливи средства за съответствие могат да бъдат предложени от компетентния орган или от организацията.

Що се отнася до втория въпрос, фактът, че тестът включва възможности за отчитане на стойност в рамките на определени граници, не го отменя поради това че е прост, доколкото тези граници са установени от данните за техническото обслужване, а не от притежателя на лиценза. Това ще бъде допълнително изяснено в приемливите средства за съответствие 66.A.20, буква а).

- (8) „САА-Швеция“ се противопоставя на правото, предложено от Агенцията в точка 66.A.20, буква а), точка 3, подточка ii), което позволява притежатели на лиценз по категория В2 да имат правото да осъществяват „незначително планово линейно техническо обслужване и отстраняване на прости дефекти“. Те твърдят, че лицензът по категория В2 няма подкатегории, противно на това, което се случва с лиценз по категория А. Освен това, те считат, че това би могло да бъде същото като премахване на лиценза по категория А и предоставяне на неговите права на някой с лиценз по част-66, единствено по преценка на организациите за техническо обслужване, които издават разрешителното.

Агенцията отбелязва, че новите права, предоставени на притежатели на лиценз В2, са по-ограничени и се дават при по-строги изисквания от тези за лиценз за категория А. В резултат на това, тя няма за цел да премахне лиценза за категория А.

Освен това, Агенцията е наясно, че лиценз В2 няма подкатегории. Това е една от причините за ограничаване на правата за типовете въздухоплавателни средства, които вече са одобрени за лиценз В2. Това се допълва от допълнителни компенсаторни мерки, за да се гарантира, че притежателят на лиценза В2 има познания и опит, необходими, за да компенсират първоначалните недостатъци на основните познания.



Освен това, основните познания, съдържащи се в модул 13 от допълнение I към част-66, са изменени, с цел покриване на механичните системи.

- (9) „САА-Швеция“ иска изясняване на това, което 6-месечният стаж, изискван в 66.A.45, буква б), има за цел да обхване (пълна заетост или просто периодично извършване на специфичните задачи по време на задължителната времева рамка).

Агенцията допълнително ще обясни тази тема в приемливите средства за съответствие 66.A.45, буква б).

- (10) „САА-НИДЕРЛАНДИЯ“ смята, че системите за лицензиране, произтичащи от CRD 2008-03 и CRD 2007-07, са много сложни и те предлагат да се започне задача за реструктуриране и опростяване на цялата система за лицензиране.

Агенцията отбелязва коментара.

- (11) „САА-НИДЕРЛАНДИЯ“ коментира, че новото право, предоставено на притежатели на лиценз В2 за извършване на електрически и авионикс задачи в рамките на задвижването и механичните системи, следва да се прилага само за тези системи, обхванати от типово обучение ниво 3, въпреки че те също коментират, че фактът, че правата са ограничени до задачи, които изискват прости тестове, може да обоснове по-ниско ниво на обучение.

Агенцията отбелязва, че и допълнение I и допълнение III към част-66 са изменени, за да обхванат увеличението на правата. Ниво 3 е необходимо за всички задачи, в които притежателят на лиценз В2 обикновено участва, като „Указания и предупреждения“, „Контрол“ и др. Други задачи, свързани повече със структурата и физическата конфигурация на тези системи са запазени в ниво 1 или 2. В допълнение, както посочва „САА-НИДЕРЛАНДИЯ“, има ограничение на правата на задачите, които изискват само прости тестове.

- (12) „САА-НИДЕРЛАНДИЯ“ предлага да се пренапишат параграфи 66.A.45, букви а) и б), така че да изглеждат по-сходни.

Агенцията отбелязва, че не е възможно да направи двете точки по-близки помежду им поради компенсаторните мерки, въведени в 66.A.45, буква б), за да предоставят на притежателя на лиценз В2 правото да извършва „незначително планово линейно техническо обслужване и отстраняване на прости дефекти“.

- (13) „САА-НИДЕРЛАНДИЯ“ иска допълнителни разяснения относно това дали е необходима повторна проверка за новите права. По-специално, например, когато притежателят на лиценз В1.1 иска разширение към В1.2.

Агенцията допълнително изменя член 7, параграф 9, буква а), която трябва да се чете по следния начин:

*„Лицата, които преди това притежават валиден лиценз по част-66 в дадена категория/подкатегория (**15 месеца след датата на влизане в сила**), автоматично получават правата, описани в изменената точка 66.A.20, буква а), съответстващи на тези категория/подкатегория. Изискванията за основни познания, съответстващи на*

тези нови права, се считат за изпълнени, за целите на разширяването на такъв лиценз към нова категория/подкатегория".

В резултат на това, ако определено лице вече има лиценз В1.1 преди крайния срок, определен по-горе, това лице ще запази правата на лиценз В1.1, без да трябва да полага изпит за различията, въведени в допълнение I към част-66. Освен това, тези различия ще бъдат признати с цел разширяване на лиценз В1.1 към други категории/под-категории, дори ако разширението се извършва след крайния срок, определен по-горе.

- (14) „САА-НИДЕРЛАНДИЯ“ коментира, че притежателят на лиценз В2 трябва да получи пълни права по категория А, а не да се ограничава до тези квалификационни класове за тип на въздухоплавателно средство, които вече са одобрени в лиценза. Те обосновават това с факта, че слабостта на притежателите на лиценз В2 е в основните познания, което не е свързано с типа въздухоплавателно средство.

Агенцията не е съгласна с предложението, тъй като това ограничение е въведено като една от компенсаторните мерки. Агенцията смята, че е по-вероятно притежателят на лиценз В2 да има по-добро разбиране на механичните задачи за тези типове въздухоплавателни средства, които вече са одобрени в лиценза, където той е получил типово обучение и където той обикновено участва в техническото обслужване.

- (15) „САА-НИДЕРЛАНДИЯ“ иска правата на сертифициращия персонал от категория А да включват отстраняване на повреди, стига да е в рамките на техните права за прости задачи. Те обосновават това с факта, че всички дефекти се нуждаят от степен на отстраняване на повреди преди отстраняването да може да се осъществи.

Агенцията не е съгласна, че всички дефекти се нуждаят от отстраняване на повреди. Например:

- подмяна на колела (ако гумите са износени);
- подмяна на спирачки на колелата (ако спирачките са износени);
- подмяна на чистачките на предното стъкло (ако те не почистват правилно);
- подмяна на разрядници (ако те са счупени или липсващи).

- (16) „ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT)“ прави следните коментари и въпроси:

- NVLT коментира, че често задаваните въпроси (FAQ), посочени на интернет страницата на EASA, показват, че „на сертифициращия персонал от категория А е разрешено да извършва отстраняване на повреди или да отлага отстраняването на дефект в обхвата на разрешително за персонал, отговарящ за сертифицирането“, а текстът, предложен от CRD2007-07, показва, че не трябва да бъде разрешавано отстраняване на повреди.

Агенцията отбелязва, че Често задавани въпроси (FAQ) № 34 на интернет страницата на EASA само говори за „отлагане“, а не за „отстраняване на повреди“.

- NVLT не са съгласява с отговора, предложен в CRD2007-07 на техния коментар номер 311. Те питат защо Агенцията отговоря на коментара като „ОТБЕЛЯЗАН“ и искат Агенцията да отговори на всички въпроси, повдигнати в коментара.

Агенцията отговоря на коментар като „ОТБЕЛЯЗАН“, тъй като коментарът не съдържа никакво искане за промяна в правилата или в материала за приемливите средства за съответствие/ръководство.

Освен това, има само един въпрос, направен в коментара, на който Агенцията дава отговор. Останалата част на коментара е копиране и поставяне на въпросите и отговорите, взети от интернет страницата на EASA.

- NVLT коментира, че ако новото предложение не позволява отстраняване на повреди, как може сертифициращ персонал от категория А да идентифицира източника на проблем при отлагане на елемент, описан в списъка за минимално оборудване.

Позицията на Агенцията е, че сертифициращият персонал от категория А не трябва да отлага дефекти, които изискват определяне на източника на проблема. Това лице трябва да отложи само елементите от списъка за минимално оборудване, които могат да бъдат отложени, без да се извършва отстраняване на повреди, като например:

- отлагане на подмяната на разрядници (ако са счупени или липсващи)
- отлагане на подмяната на повредено оборудване за аварийни ситуации (когато е разрешено от списъка за минимално оборудване)

Независимо от това, твърдението, че „не трябва да се допуска отстраняване на повреди“ се съдържа в приемливи средства за съответствие 145.А.30, буква ж), което означава, че други приемливи средства за съответствие могат да бъдат предложени от компетентния орган или от организациите, дотолкова доколкото конкретната задача е ясно в компетенцията на сертифициращия персонал от категория А.

- NVLT иска разяснения за сертифициращия персонал от категория А по отношение на разликата между отлагане на задача и поправяне на такава задача.

Позицията на Агенцията е ясна в приемливи средства за съответствие 145.А.30, буква ж):

- отлагане на дефекти се допуска при буква р) в параграф 2, което означава, че когато отстраняване на повреди не е необходимо, задачата е в списъка за минимално оборудване и изискваната от списъка за минимално оборудване дейност по техническото обслужване е одобрена от компетентния орган като проста.
- Поправяне на такъв отложен дефект може да бъде извършено, докато задачата се съдържа в списъка, включен в параграф 2, който включва буква р). Тази буква позволява извършването на всяка друга задача, определена от компетентния орган като проста задача.

Това означава, че дори ако компетентният орган е съгласен, че действието по техническото обслужване за отстраняване на такъв дефект е просто, компетентният орган може да се съгласи или не, че действието по техническото обслужване за отстраняване на такъв дефект е просто.

- NVLT пита дали сертифициращият персонал по В1 може да отложи дефекти на авионикс-системите/компонентите и дали сертифициращият персонал по В2 може да отложи дефекти по механични системи/компоненти.

Позицията на Агенцията е, че това не е възможно.

- NVLT иска разяснения относно това дали пилотът може да отложи елементи в списъка за минимално оборудване, които изискват действия по техническото обслужване и дали „отстраняване на повредите“ се счита за „техническо обслужване“. NVLT иска разяснения относно това дали един „прост тест“ се счита за част от „отстраняване на повреда“.

Позицията на Агенцията е, че когато списъкът за минимално оборудване изисква да се извърши действие, класифицирано като „техническо обслужване“ съгласно списъка за минимално оборудване, тогава е налице необходимост от извършване от подходящ сертифициращ персонал. Агенцията отбелязва, че тук приемливите средства за съответствие 145.A.30, буква к), точка 4) позволяват да се издаде на командира ограничено разрешително за сертифициращ персонал.

В допълнение, „отстраняването на повредите“ се счита за „техническо обслужване“ и като такова изисква пускане в експлоатация. Все пак, това не е приложимо, ако тези действия са част от списъка за минимално оборудване и действието не е идентифицирано в списъка за минимално оборудване като „техническо обслужване“. Командирът може да отложи всеки елемент, разрешен от списъка за минимално оборудване, доколкото той не включва никакви действия, класифицирани от списъка за минимално оборудване като „техническо обслужване“.

По отношение на „простия тест“, позицията на Агенцията е, че има случаи, когато това не се счита за част от „отстраняване на повреда“, например, когато простият тест се извършва след подмяната на бързосменяем блок с цел определяне на неговата годност за експлоатация.

- NVLT коментира, че дефиницията на „линейно техническо обслужване“, съдържаща се в приемливи средства за съответствие 66.A.20, буква а), съдържа изречението „всяко техническо обслужване, което се извършва преди полета за да се гарантира, че въздухоплателното средство е годно за планирания полет“. По тяхно мнение, това е едно несъответствие, тъй като дефиницията за „предполетен преглед“, предвиден в ЕО2042/2003, член 2, буква й), включва също така изречението „преглед, извършван преди полет, за да се установи дали въздухоплателното средство е годно за планирания полет“. Освен това, „предполетният преглед“ не се смята за техническо обслужване.

Позицията на Агенцията е, че няма несъответствие или противоречие. За да се гарантира, че „въздухоплателно средство е годно за планирания полет“, има и други неща, които трябва да се извършат преди „предполетния преглед“. Необходимо е да се съобразят с изискванията на М.А.201, буква а) и М.А.708, буква б), които включват, наред с други неща, извършването на цялото необходимо техническо обслужване, изисквано от програмата за техническо обслужване и отстраняване на дефекти.

„Предполетният преглед“ е последната стъпка, за да се гарантира, че „въздухоплателното средство е годно за планирания полет“, включващо проверка на техническия дневник и спазването на процедурите на оператора,

за да се гарантира, че всички предходни стъпки са били завършени (включително техническото обслужване).

Според ЕС-OPS 1.290, командирът има последната отговорност за приемане на въздухоплавателното средство преди полета. Това е причината, поради която в техническия дневник е включено полето, в което командирът вписва, че „въздухоплавателното средство е годно за планирания полет“.

**Реакции, свързани със задача 66.009 „Квалификационни класове за тип и за група“:**

- (17) „HELICOPTERS ITALIA“ коментира, че според предложението на Агенцията, лиценз В2 за въздухоплавателни средства от група 2 може да бъде одобрен с „индивидуален квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство“ и „пълнен квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство за подгрупа“. Те предлагат възможността да се одобри „квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство за подгрупа на производителя“, защото някои притежатели на лиценз В2 могат да работят само с въздухоплавателно средство на определен производител и би било трудно за тях да покажат опит, който е представителен за цялата подгрупа.

Агенцията е съгласна с предложението и променя параграф 66.А.45, буква г). Това прави предходния параграф 66.А.45, буква д) ненужен. Извършва се пълно преномериране на различните параграфи в точка 66.А.45. Таблицата, съдържаща се в ръководство GM66.А.45, ще бъде съответно променена, за да съответства на таблицата, съдържаща се в тази обяснителна бележка.

- (18) „CAA-Обединеното кралство“ коментира, че в отговор на коментар № 331 от CRD2007-07, Агенцията отговаря, че обучението по конкретно авионикс оборудване е отговорност на организациите за техническо обслужване, което според тях противоречи на приемливите средства за съответствие 147.А.300, които позволяват типовото обучение да се подразделя, за да осигурява обучение за „авионикс-системи“.

Агенцията отбелязва, че предложението, направено от „CAA-Обединеното кралство“ в коментар № 331, включва създаването на квалификационни класове за тип на въздухоплавателно средство по В2, основани на монтирането на оборудване за въздухоплавателни средства в по-малък спектър. Например, интегрираната авионикс-система Primus 1000.

Позицията на Агенцията не се променя. Не е необходимо да се създадат различни оценки въз основа на бордовото оборудване за група 2 и група 3, тъй като в повечето от случаите оборудването е подобно за различните производители и се счита за достатъчно да се покаже опит, представителен за изискваната група/подгрупа. В такъв случай отговорността е на организациите за техническо обслужване да наемат такова лице, да оценят неговата компетентност и да предоставят всякакво допълнително обучение, сметено за необходимо. Това обучение може да се извърши в организация по част 147, но вместо да бъде част от изискванията за лицензиране, тя е част от изискванията за издаване на разрешение за сертифициращ персонал.

- (19) „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING“ предлага публичните транспортни въздухоплавателни средства да се смятат за отделна група от товарните транспортни

въздухоплавателни средства за целите на определяне на квалификационни класове, съдържащи се в „Списък на квалификационните класове“ на допълнение I на приемливите средства за съответствие към част-66. Те вярват, че включването на товарните варианти и вариантите на обществения транспорт в един и същ квалификационен клас, както е в момента, прави трудно, ако не и невъзможно за авиокомпаниите да предоставят обучение за вариантите, с които не работят.

Позицията на Агенцията е, че не е необходимо да се извършва типово обучение за всички варианти, съдържащи се в определен квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство, за да имат одобрение на пълния квалификационен клас. В интерес на истината, когато Агенцията реши, че два варианта могат да бъдат включени в същия клас за тип на въздухоплавателно средство в допълнение I на приемливите средства за съответствие към част-66, то е, защото Агенцията смята, че двата варианта са достатъчно близки от гледна точка на техническото обслужване и няма необходимост за обучение върху различията за целите на лицензирането. Веднага след като един вариант е включен в лиценза, другият вариант автоматично може да бъде одобрен.

Все пак, това не означава, че лицето може да получи разрешително за сертифициращ персонал за варианта, когато то не е обучено. Това е отговорност на организацията за техническо обслужване, които наемат това лице или самия притежател на лиценза, ако той действа като независим сертифициращ персонал. Това е уточнено в новия параграф 66.A.20, буква б), точка 3 и свързаните приемливи средства за съответствие 66.A.20, буква б), точка 3.

В резултат на това, Агенцията е на мнение, че не е необходимо да се отделят вариантите, както е предложено от „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING“.

- (20) „DGAC-ФРАНЦИЯ“ предлага да се заличи позоваването в точка 15 от допълнение V към част-66, където се казва, че ограниченията, одобрени в лиценза, са изключения от правата за сертифициране. Те предлагат да се замени с приемливи средства за съответствие, обясняващи, че ограниченията трябва да бъдат написани така, че да е ясно дали те са права за сертифициране или изключения от правата за сертифициране. Причината е, че в някои случаи компетентният орган може да има вече издадени лицензи, в които ограниченията, идващи от преобразуването на националните квалификации, са права за сертифициране.

Въпреки това, „DGAC-ФРАНЦИЯ“ подкрепя идеята, че ограниченията, одобрени в прилагането на параграф 66.A.45, се разглеждат като задачи, които са изключени от правата за сертифициране.

Подобен коментар е получен от „CAA-Нидерландия“.

Агенцията е съгласна, че има някои несъответствия в предписанието. Например:

- 66.B.305 се отнася за „изпити, необходими за осигуряване на преобразуване без ограничения“, което означава, че ограничението се отнася до задачите, които не могат да бъдат сертифицирани.
- Точка 15 в лиценза по част-66 (допълнение V към част-66) гласи, че „ако няма никакви приложими ограничения, страницата с ОГРАНИЧЕНИЯТА ще бъде публикувана с надпис „ Без ограничения“. Това отново означава, че ограничението се отнася до задачи, които не могат да бъдат сертифицирани.

- Част-145 използва ограничения за ограничаване на обхвата на дейностите, което означава, че ограничението се отнася до задачите, които могат да бъдат сертифицирани.

Въпреки че Агенцията е решила да обяви, че ограниченията, включени в лиценз ВЗ, са задачи, които не могат да бъдат сертифицирани, тя се съгласява, че в някои случаи може да бъде по-практично да се отнасят за задачите, които могат да бъдат сертифицирани, например, когато правата са много малки в сравнение със задачите, които не са разрешени. В тези случаи, не е практично да се изброяват всички задачи, които не могат да бъдат сертифицирани.

Освен това, в бъдеще може да бъде необходимо изготвяне на правила, за да се отговори на всички тези противоречия.

- (21) „САА-НИДЕРЛАНДИЯ“ иска от Агенцията да осигури адекватна стандартизация в рамките на ЕС, като определи в „Списъка на квалификационните класове“ всички квалификационните класове за тип и група въздухоплавателни средства, които трябва да бъдат одобрени в лицензите по част-66.

Агенцията ще разгледат това предложението при следващия годишен преглед на „Списъка на квалификационните класове“ (допълнение I на приемливите средства за съответствие към част-66).

- (22) „САА-Нидерландия“ предлага да се премахне възможността за „индивидуален квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство“ за въздухоплавателни средства от група 3. Те приемат, че тези „Индивидуални квалификационни класове за тип на въздухоплавателно средство“ ще бъде обект на същите ограничения, както група 3.

Агенцията отбелязва, че ограниченията са приложими само за лиценз В1.2 за въздухоплавателни средства от група 3, но не и в случая на „Индивидуални квалификационни класове за тип на въздухоплавателно средство“. Причината е, че за да получите „Индивидуален квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство“, е необходимо да се завърши или практически елемент от типовото обучение или, ако типовото обучение не е извършено, практическия опит, изискван след типовия изпит.

В допълнение, Агенцията отбелязва, че възможността за „Индивидуални квалификационни класове за тип на въздухоплавателно средство“ се запазва, за да се осигури гъвкавост на тези притежатели на лицензи, които работят само на определен тип въздухоплавателно средство, което не е представително за цялата група 3.

- (23) „САА-Нидерландия“ иска опитът по въздухоплавателните средства група 1 и 2 да може да допринесе за необходимия опит, за да се получи квалификационен клас за група 3.

Агенцията е съгласна с предложението и ще измени приемливите средства за съответствие 66.А.45, буква ж), точка 3 и буква з) по съответния начин.

### **Реакции, свързани със задача 66.011 „Типово обучение“:**

- (24) „AIRBUS SAS“, „AIR FRANCE“, „DGAC-FRANCE“, „BRITISH AIRWAYS ENGINEERING“, „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ и „KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE“ представят няколко коментара по отношение на съдържанието на теоретичните и практическите елементи от обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство, както е описано в параграфи 2.1, буква д) и 2.2, буква б) от допълнение III към част-66.

Що се отнася до нивото на обучение или характера на задачите, Агенцията, се съгласява с повечето от предложенията и коригира задачите по съответен начин.

Що се отнася до съдържанието на таблицата с практическия елемент, трите организации споменават, че обемът на задачите е прекалено обширен и по тази причина нереалистичен, по-специално задачите по отстраняването и монтажа, за които се отнема много време. Агенцията се съгласява с коментара и облекчава съдържанието чрез въвеждане на известна гъвкавост: Вместо всички отбелязани елементи, сега се иска да се завършат най-малко 50 % като част от практическото обучение.

Също така се добавя, че трябва да се попълнят само тези елементи, които са свързани с конкретния вид въздухоплавателно средство.

- (25) „EUROPEAN AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING COMMITTEE (EAMTC)“, „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ и едно частно лице искат разяснения и изразяват известни опасения, свързани с продължителността на теоретичните елементи на обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство, по-специално за максималния брой часове на обучение на ден. Като обмисля обосновката на коментарите, Агенцията решава

- да се ограничи броят на часовете за обучение до 6 часа на ден. Тук „на ден“ трябва да се разбира като „на 24 часа“;
- да потвърди, че часовете на обучение изключват всякаква почивка, работа по подготовката, изпити и т.н.;
- да премахне ограничението за „нормално работно време“, тъй като при определени обстоятелства може да е възможно обучението да се провежда през нощта или през уикенда.

Това също така е в съответствие с действащите приемливи средства за съответствие 147.A.200.

- (26) „ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT)“ иска да се потвърди, че в хода на изпълнение на обучението, когато практическите задачи се считат за реални задачи по техническото обслужване като отваряне и затваряне от панели, отстраняване/монтаж на компоненти и т.н., тези задачи водят до издаване на Сертификат за пускане в експлоатация от сертифициращ персонал, дори когато те се извършват под надзора на преподавателите или проверяващите.

Позицията на Агенцията по този въпрос е, че е ясно, че обучаващите се не разполагат с правата на сертифициращия персонал и затова само сертифициращият персонал от организациите за техническо обслужване може да издават сертификат за пускане в експлоатация. Тази позиция е по-ясна за задачите от обучението на работното място, тъй като те винаги са извършвани в реална обстановка по техническо обслужване и под контрола на проверяващ.



От друга страна, ЕАМТС иска елементите на практическото обучение, извършвани от организациите по част 147, никога да не доведат до реални дейности по техническо обслужване. Агенцията отхвърля коментара, защото има случаи, когато такова практическо обучение води до реални дейности по техническо обслужване, например, когато организация по част-147 сключи договор за подизпълнение с организация по част 145. Сертификатът за повторно пускане в експлоатация трябва да бъде издаден, тъй като поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство трябва да бъде възстановявано всеки път, например когато компонент е демонтиран и повторно монтиран.

- (27) „ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT)“ и едно частно лице правят коментари относно определението, ролята и квалификацията на определените оценители.

Агенцията преразглежда въпроса и подобрява текста. В допълнение, Агенцията ще разработи материал с приемливи средства за съответствие, с цел да осигури по-добро обяснение във връзка с ролята и квалификацията на оценителите и проверяващите. Това ще бъде предвидено за практическата част на обучението за квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство и за обучението на работното място.

- (28) „KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE“ заявяват, че с настоящото предложение тези организации по част 145, които наемат служители с лицензи, издавани от различните компетентни органи, би трябвало да имат програма за обучение на работното място, одобрена от всеки един от тези органи за първо типово одобряване на определен вид. Те предлагат нов вариант за обучение на работното място, тъй като те биха желали програмата за обучение на работното място да бъде одобрена от компетентните органи, отговорни за контрола на организацията за техническо обслужване, и програмата за обучение на работното място да бъде призната от всички държави-членки.

Първо Агенцията иска да отбележи, че обучение на работното място се изисква само за одобрение на първия квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство за дадена категория/подкатегория, но не и за одобряване на първия квалификационен клас за тип на въздухоплавателно средство за специфичен вид, както е посочено от KLM. В резултат на това, проблем ще е налице само за организациите, наемащи персонал от различните държави-членки, които притежават само основните лицензи (без одобрени квалификационни класове). Под въпрос е дали това е нормална практика.

В допълнение, предложението, направено от KLM, е в противоречие с изискванията на член 6 от Регламент (ЕО) № 2042/2003, който не дава права на организация по техническо обслужване да бъде одобрена за целите на обучението. Само организации по част 147 могат да имат такова право.

Макар да е вярно, че курсовете могат да бъдат пряко одобрени от самия компетентен орган, когато те не са извършвани от организация по част 147, това трябва да бъде направено за всеки отделен случай и те не са обект на взаимно признаване между държавите-членки. Един курс, който е директно одобрен от компетентния орган, е валиден само за целите на лицензирането на този орган.

(29) „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ и едно частно лице правят две препоръки за изпитите за типово обучение:

- Първият коментар, направен от „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“, поставя под въпрос необходимостта броят на въпросите да бъде кратен на 4 и предлага на мястото на това изискване да бъде въведена забрана за закръгляне на оценки.

Агенцията отбелязва, че това предложение няма да разреши настоящите проблеми. Ако броят на въпросите не е кратен на 4, тогава е необходимо да се получи резултат над 75 %, за да се премине, което противоречи на правилото. Вече е имало съдебни дела по този въпрос.

В резултат на това, Агенцията поддържа изискванията, че броят на въпросите трябва да е кратен на 4, не само в допълнение III към част-66 за стандарта за типово обучение, но също и в допълнение II към част-66 за стандарта за основния изпит.

- Вторият коментар, направен от частно лице, предлага въвеждане на броя на въпросите, необходими за всяка глава, в допълнение III към част-66.

Това предложение е отхвърлено от Агенцията, защото броят на въпросите зависи от учебните часове за всяка глава, които са резултат от съответните учебни цели и анализ на нуждите от обучение, и са специфични за всеки тип въздухоплавателно средство.

(30) „AIRBUS SAS“, „FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL“ и EAMTC коментират, че не е ясно в кои случаи анализът на нуждите от обучение е задължителен и в кои случаи това не е така.

Агенцията изяснява в параграф 2.1, буква г) от допълнение III към част-66, че винаги е необходимо да се направи анализ на нуждите от обучение. Единствените изключения са описани в член 7, параграф 9, буква е). В резултат на това, не е необходимо да се изготвя анализ на нуждите от обучение за курсове, одобрени преди 15 месеца след влизането в сила на това изменение на Регламента, ако тяхната продължителност е вече над минималната продължителност, описана в допълнение III към част-66.

(31) „AIRBUS SAS“ прави коментар, свързан с приемливи средства за съответствие 66.A.45, буква к) и приемливи средства за съответствие 66.B.115, в които Агенцията посочва, че взаимодействието между системите на двигателя/корпуса трябва да бъде разгледано в типово обучение или за корпуса, или за задвижването. Становището на Airbus SAS е, че интерфейсът трябва да бъде разгледан от типово обучение за задвижването.

Позицията на Агенцията е, че това зависи от типа/категорията на въздухоплавателното средство. В някои случаи, например в общата авиация, може да бъде по-разумно да се покрие интерфейсът по време на курса относно корпуса, поради голямото разнообразие на въздухоплавателни средства, които могат да имат монтиран един и същ тип двигател.

(32) „AIR FRANCE“ прави коментар, свързан с параграф 3, буква к) в допълнение III към част-66. Според тяхното мнение, трябва да има приемливи средства за съответствие,

които да установяват процента на въпросите за изпита за ниво 3, които трябва да бъдат от ниво 1, ниво 2 и ниво 3.

Агенцията не смята, че това трябва да бъде дотолкова нормативно установено. Независимо от това, параграф 3, буква к) в допълнение III е премахнат, а параграф 3, букви г) и е) са променени, за да стане ясно, че:

- използването на ограничен брой въпроси на по-ниско ниво е приемливо.
- компетентният орган ще направи оценка на броя и нивото на въпросите при одобряването на курса.

- (33) ЕАМТС коментира, че документът за планиране на техническото обслужване, ръководството за ремонт, намаленият минимум за вертикална сепарация и други елементи не трябва да бъдат част от приемливите средства за съответствие 66.A.45, буква к), точки 1 и 2 не и трябва да бъдат взети под внимание при разработването на съдържанието на теоретичните курс типове обучение. Те се обосновават, като заявяват, че тези елементи не са специфични за типа въздухоплатателно средство.

Агенцията не е съгласна с предложението, тъй като определен тип въздухоплатателно средство може да има много специфични ремонти, съдържащи се в ръководството за ремонт (включително действия по техническото обслужване, произтичащи от изискванията за намаления минимум за вертикална сепарация), които може да се наложи да бъдат взети под внимание при разработването на съдържанието на курса.

- (34) „EAT-DHL TECHNICAL TRAINING DEPARTMENT“ препоръчва да се промени параграф 147.A.100, буква е), с цел да се намали от 15 на 7 максималния брой на обучаващи се на проверяващ, преминаващи практическо обучение по време на курс на обучение.

Агенцията не може да приеме това предложение, защото този параграф не е бил част от дискусиите на работната група и не е бил част от някоя от провежданите външни консултации. В резултат на това, той може да бъде решен само чрез бъдещи нормотворчески действия.