



STANOVISKO Č. 05/2009

EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ze dne 15. prosince 2009

k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů

„Práva spojená s držením průkazu způsobilosti k údržbě letadel kategorie B1 a B2

A

Typové kvalifikace a kvalifikace skupin

A

Výcvik typové kvalifikace

I. Obecná ustanovení

1. Účelem tohoto stanoviska je navrhnout Komisi změnu nařízení Komise (ES) č. 2042/2003¹. Důvody tohoto legislativního opatření jsou popsány níže.
2. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“)² v souladu s ustanoveními článku 19 nařízení (ES) č. 216/2008³ (dále jen „základní nařízení“).

II. Konzultace

3. Ačkoli nařízení (ES) č. 2042/2003 již ve své příloze III (část 66) stanoví systém vydávání průkazů způsobilosti pro osvědčující personál, reakce, které agentura obdržela od zainteresovaných stran a vnitrostátních orgánů, naznačují potřebu přezkoumat toto nařízení se zřetelem k následujícím bodům:
 - práva spojená s držením průkazu způsobilosti k údržbě letadel kategorie B1 a B2;
 - typové a skupinové kvalifikace;
 - výcvik typové kvalifikace.

Konkrétní výhrady spojené s těmito jednotlivými body jsou následující:

Práva spojená s držením průkazu způsobilosti k údržbě letadel kategorie B1 a B2:

4. Nařízení (ES) č. 2042/2003 v příloze III (část 66) stanovuje v současnosti práva spojená s držením průkazu způsobilosti k údržbě letadel takto:
 - průkaz způsobilosti k údržbě letadel kategorie A umožňuje držiteli vydávat osvědčení o uvolnění do provozu v rozsahu úkonů podrobně zapsaných v oprávnění po vykonání plánované traťové údržby a po odstranění jednoduché závady. Práva osvědčovat musí být omezena na práci, kterou držitel průkazu způsobilosti osobně vykonal v organizaci podle části 145;
 - průkaz způsobilosti k údržbě letadel kategorie B1 musí držiteli umožnit vydávat osvědčení o uvolnění do provozu po vykonání údržby, včetně údržby draku letadla, pohonné jednotky a mechanických a elektrických systémů. Mezi práva musí být též zahrnuta výměna v provozu vyměnitelných bloků avioniky vyžadujících jednoduché zkoušky k prokázání jejich provozuschopnosti. Kategorie B1 musí automaticky zahrnovat odpovídající podkategorii A;
 - průkaz způsobilosti k údržbě letadel kategorie B2 musí držiteli umožnit vydávat osvědčení o uvolnění do provozu po vykonání údržby avioniky a elektrických systémů;

¹ Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 1056/2008 ze dne 27. října 2008 (Úř. věst. L 283, 28.10.2008).

² Rozhodnutí správní rady o postupu při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a pokynů. („Postup při tvorbě pravidel“) EASA MB 08-2007, 11. 6. 2007.

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1).

- průkaz způsobilosti k údržbě letadel kategorie C musí držitelé umožnit vydávat osvědčení o uvolnění do provozu po vykonání údržby letadel na základně. Práva platí pro letadlo jako celek v organizaci podle části 145.
5. Z reakcí, které agentura obdržela od zainteresovaných stran a vnitrostátních orgánů, vyplynulo, že současné nařízení dostatečně přesně nevymezuje, co je to elektrický systém a co je avionika. Dále se také zdá, že stávající přijatelné způsoby průkazu (AMC) a pokyny (GM) v dostatečné míře neobjasňují, které úkoly v rámci údržby avioniky může provádět držitel průkazu způsobilosti kategorie B1 a co je to jednoduchá zkouška.
6. V dodatečných reakcích, které agentura obdržela od zainteresovaných stran a vnitrostátních orgánů, byl vyjádřen názor, že práva personálu se způsobilostí v kategorii B2 jsou příliš omezená. Kromě toho je pak také shodná délka základního výcviku pro kategorii B2 (2 400 hodin) i pro kategorii B1, přičemž se zdá, že z obsahu dodatku I k části 66 vyplývá, že výcvik pro kategorii B2 by měl být kratší než pro kategorii B1.

Typové a skupinové kvalifikace:

7. V současnosti jsou letadla v nařízení (ES) č. 2042/23, v příloze III (část 66) pro účely schvalování typových kvalifikací pro průkazy způsobilosti k údržbě letadel klasifikována jako:
- letadla, k jejichž údržbě musí mít držitelé průkazů způsobilosti ve svých průkazech zapsanu typovou kvalifikaci schválenou pro daný typ letadla. Do této třídy patří veškerá velká letadla, jak jsou definována v nařízení (ES) č. 2042/2003 (tj. letouny s maximální vzletovou hmotností více než 5 700 kg nebo vícemotorové vrtulníky), a letadla, u nichž agentura uznala, že složitost dotyčného letadla vyžaduje typovou kvalifikaci. Pro tato letadla je požadován typový výcvik;
 - letadla, u nichž mají držitelé průkazu způsobilosti možnost nechat si do průkazu způsobilosti zapsat odpovídající typovou kvalifikaci nebo získat odpovídající kvalifikaci skupin nebo kvalifikaci skupin výrobců. V tomto případě není typový výcvik požadován. Je však nutné složit typové zkoušky a prokázat praxi na typu letadla (přínejmenším 50 % úkolů uvedených v dodatku II k přijatelným způsobům průkazu (AMC) k části 664).
8. Reakce, které agentura obdržela od zainteresovaných stran a vnitrostátních orgánů, naznačily následující obavy:
- není zřejmé, co se pro účely údržby rozumí pod pojmem „typ letadla“, a v důsledku toho není zřejmé ani to, kdy jsou si dva odlišné modely nebo dvě odlišné varianty letadel navzájem natolik podobné, že je lze považovat za letadla patřící do téže „typové kvalifikace“. Tato nejasnost vedla k nepřesnostem v seznamu typových kvalifikací, který je součástí dodatku I k přijatelným způsobům průkazu (AMC) k části 66;
 - v současnosti neexistuje žádná metodika, která by stanovila, za jakých podmínek lze určité letadlo považovat pro účely údržby za složité, což se může lišit od definice „složitého motorového letadla“ obsažené v základním nařízení;

⁴ Rozhodnutí výkonného ředitele agentury č. 2003/19/RM ze dne 28. listopadu 2003 o přijatelných prostředcích prokazování shody a pokynech k nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů. Rozhodnutí naposledy pozměněné rozhodnutím 2009/016/R ze dne 1. prosince 2009.

- stávající skupiny letadel ve skutečnosti nezohledňují složitost letadel. Některá letadla „nejsou jednoduchá“, pokud se posuzují podle svého návrhu, a přesto se u nich požaduje pouze kvalifikace skupiny, což odporuje jejich definici;
- práva držitelů průkazu způsobilosti kategorie B2 jsou příliš omezená, pokud jde o kvalifikace skupin výrobců. Je třeba vzít v úvahu, že v případech, kdy jsou technologie použité různými výrobci navzájem velmi podobné, by kvalifikace skupin měly být lépe přizpůsobeny pracovním kapacitám držitele průkazu způsobilosti kategorie B2;
- u letadel způsobilých ke kvalifikaci skupin výrobců a k plným kvalifikačním skupin je v současné době požadována typová zkouška reprezentativního počtu letadel. V mnoha případech je nicméně obtížné najít poskytovatele takových zkoušek (schválenou organizací nebo příslušný úřad).

Výcvik typové kvalifikace:

9. V současnosti musí podle nařízení (ES) č. 2042/2003 přílohy III (část 66), pokud není v bodě 66.A.45 písm. g) stanoveno jinak, držitel průkazu způsobilosti k údržbě letadel kategorie B1, B2 nebo C vykonávat právo vydávat osvědčení na určitém typu letadla, pouze je-li odpovídající typová kvalifikace na letadlo (TR) zapsána v průkazu způsobilosti k údržbě letadel (AML).
10. Dále pak pokud není v bodě 66.A.45 písm. h) stanoveno jinak, kvalifikace musí být udělena následně po uspokojivém absolvování odpovídajícího typového výcviku na letadlo (TRT) pro kategorii B1, B2 nebo C schváleného příslušným úřadem nebo poskytnutého odpovídajícím způsobem oprávněnou organizací pro výcvik údržby podle části 147.
11. Podle stávajícího nařízení a přijatelných způsobů průkazu (AMC) musí navíc schválený typový výcvik pro kategorii B1 a B2 obsahovat výuku teoretických znalostí a praktický výcvik, jež musí být v souladu s ustanoveními dodatku III k části 66. Požadavek praktického výcviku lze splnit zpracováním programu strukturované odborné praxe (OJT). V případě uchazečů, kteří nemají z nedávné doby záznam potvrzující předchozí praxi na letadle srovnatelné konstrukce a vybaveném srovnatelnými systémy včetně motorů, musí praktický výcvik probíhat po dobu čtyř měsíců; tuto dobu lze nicméně snížit na minimální dobu dvou týdnů, pakliže se jedná o uchazeče s uvedenou předchozí zkušeností.
12. Reakce, které agentura obdržela od zainteresovaných stran a vnitrostátních orgánů, naznačily následující obavy:
 - zdá se, že prvky popsané v dodatku III k části 66 (ani při svém značném rozsahu) dostatečně podrobným způsobem neprobírají všechny možnosti typového výcviku na letadlo, a ponechávají tak příliš velký prostor pro různé výklady a případy nerovného zacházení. Byly hlášeny případy, kdy tentýž výcvikový kurz měl různou úroveň, délku a náplň, pokud jde o teoretický, praktický výcvik / odbornou praxi (OJT) / praxi, a kdy byl výcvik praktických prvků bez ohledu na zkušenosti žadatele omezen na dva týdny. Dostatečně zpracován není dále také rozdílový výcvik;
 - ze stávajícího přijatelného způsobu průkazu (AMC) a pokynů (GM) mimoto vyplývá, že poslední slovo o tom, zda konkrétní osoba absolvovala před schválením kvalifikace dostatečně dlouhý výcvik praktických prvků (jeho délka se může pohybovat mezi 2 týdny a 4 měsíci), má příslušný úřad. Nastaly tak situace, kdy příslušný úřad nepovažoval absolvování schváleného typového výcvikového kurzu v organizaci podle části 147, jehož součástí byl teoretický i praktický výcvik, za dostatečnou podmínku ke schválení kvalifikace a vyžadoval doplňující praktický výcvik.

13. Agentura za účelem řešení těchto problémů vytvořila tři úkoly v oblasti stanovování pravidel:

- 66.006: Práva spojená s držením průkazu způsobilosti k údržbě letadel kategorie B1 a B2
- 66.009: Typové kvalifikace a kvalifikace skupin
- 66.011: Výcvik typové kvalifikace

Pro každý z těchto úkolů agentura vytvořila odpovídající přípravnou skupinu složenou ze zástupců vnitrostátních orgánů a průmyslu. Cílem bylo vyhodnotit situaci, předložit návrh a vypracovat pokyny pro vydání stanoviska k úpravě části 66 a/nebo pro vydání rozhodnutí o úpravě přijatelného způsobu průkazu (AMC) a pokynů (GM) k této části v souvislosti s odpovídajícím zadáním (ToR). V konkrétním případě úkolu 66.011 byl rozsah práce omezen na letadla, u nichž je požadován výcvik typové kvalifikace.

14. Na základě vstupů poskytnutých přípravnými skupinami vydala agentura dne 28. června 2007 na svých webových stránkách oznámení o navrhované změně NPA2007-07: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

15. Do data uzávěrky dne 28. října 2007 (s prodloužením o jeden měsíc k původnímu tříměsíčnímu období pro konzultace) agentura obdržela 409 připomínek od vnitrostátních leteckých úřadů, profesních organizací a soukromých organizací/osob.

16. Pro přezkoumání těchto připomínek vytvořila agentura pro každý z těchto tří úkolů revizní skupinu složenou z členů příslušné pracovní skupiny a zástupce odboru pro standardizaci a schvalování (agentura) a zástupce průmyslu, který vyjádřil nesouhlasné stanovisko k oznámení o navrhované změně NPA2007-07. Jako výsledek tohoto přezkoumání vydala agentura dne 6. října 2009 dokument CRD2007-07, který obsahuje odpovědi na jednotlivé připomínky a navrhované znění pravidla a AMC/GM.

17. K tomu je třeba poznamenat, že revizní skupiny vzaly v úvahu také připomínky, které agentura obdržela během konzultací o oznámení o navrhované změně NPA2008-03.

18. Po uveřejnění dokumentu CRD2007-07 zorganizovala agentura dne 29. října 2009 v Kolíně nad Rýnem seminář, aby na něm vysvětlila obsah tohoto dokumentu a pomohla zainteresovaným stranám porozumět tomuto návrhu předtím, než předloží své reakce.

19. Jako výsledek externí konzultace dokumentu CRD2007-07, která byla ukončena dne 5. prosince 2009, obdržela agentura reakce od:

- 4 příslušných úřadů: CAA-Nizozemsko, CAA-Švédsko, CAA-Spojené království a DGAC-Francie;
- 12 organizací a sdružení: 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) a EAT-DHL Technical Training Department;
- 4 osob.

Tyto reakce jsou podrobně analyzovány v příloze.

III. Obsah stanoviska agentury

20. Toto stanovisko v nejvyšší možné míře zohledňuje návrhy předložené mnoha zainteresovanými stranami a vnitrostátními orgány, které se zúčastnily konzultace a reagovaly na CRD.
21. S ohledem na hierarchii pravidel agentury EASA se toto stanovisko zabývá pouze změnami, které agentura navrhuje v nařízení (ES) č. 2042/2003; příslušné způsoby souladu (AMC) a pokyny (GM), které byly podrobně uvedeny v CRD, mohou být a budou vydány, až Komise přijme výše uvedená nařízení. Musí však být zřejmé, že opatření předložená v tomto stanovisku je nutné chápat společně s uvedenými AMC a GM jakou součást dohodnutého balíčku.

a) **Změny týkající se úkolu 66.006: Práva spojená s držením průkazu způsobilosti k údržbě letadel kategorie B1 a B2**

22. V záležitosti práv osvědčujícího personálu kategorie B1 agentura navrhuje, aby v případě, že stačí provést jednoduché zkoušky a není nutno odstraňovat poruchy, bylo povoleno vykonávání „práce na avionice“ (místo stávající „výměny v provozu vyměnitelných bloků avioniky“).

Další oporou pro tuto změnu bude AMC a GM, v nichž bude objasněno:

- co je to „elektrický systém“ a co je „avionika“;
 - co je to „jednoduchá zkouška“;
 - co je „odstranění poruch“;
 - že za typické oblasti, na něž se vztahuje modul 7.7, se považují „úkoly při údržbě elektrických systémů“, což znamená, že je může vykonávat osvědčující personál kategorie B1 i B2.
23. V záležitosti práv osvědčujícího personálu kategorie B1 agentura navrhuje, aby do jeho práv bylo zahrnuto vykonávání úkolů při údržbě elektrických systémů a avioniky prováděných na pohonné jednotce a mechanických systémech (bod 66.A.20 písm. a) odst. 3 pododst. i) k části 66). V důsledku toho byly s ohledem na příslušné systémy přezkoumány dodatky I, II a III s cílem zvýšit úroveň znalostí/výcviku pro kategorii B2, aby dosahovala stejné výše jako kategorie B1, a u příslušných zkoušek přidat nové otázky.
24. Aby agentura nemusela ukládat všem stávajícím držitelům průkazu způsobilosti kategorie B2 povinnost absolvovat znovu výcvik/přezkoušení, navrhuje v článku 7.9 písm. a) nařízení (ES) č. 2042/2003, že toto právo obdrží automaticky. Ačkoli je tento postup zčásti odůvodněn skutečností, že od každé schválené organizace provádějící údržbu se požaduje, aby před vydáním příslušného oprávnění hodnotila způsobilost personálu, který uděluje osvědčení, zavedla agentura v bodě 66.A.20 písm. b) odst. 3 k části 66 dodatečné kompenzační opatření, které stanoví, že osvědčující personál nesmí vykonávat svá práva, pokud není ve vztahu k danému letadlu způsobilý.

Doplněním toho bude přijatelný způsob průkazu (AMC) uvedený v bodě 66.A.20 písm. b) odst. 3, kde se jasně stanoví, že držitel průkazu způsobilosti musí zajistit, aby získal odpovídající znalosti a zkušenosti k uvolnění příslušného letadla do provozu. Toto ustanovení je velmi důležité, protože určitá letadla mohou používat systémy a technologie,

které nejsou zahrnuty mezi požadavky na základní znalosti uvedené v bodě 66.A.25 nebo mezi požadavky na typovou kvalifikaci v bodě 66.A.45.

Jedná se typicky o případ, kdy:

- typové kvalifikace byly zapsány do průkazu způsobilosti pomocí označení definovaných v seznamu typových kvalifikací, který je součástí dodatku I k přijatelnému průkazu způsobilosti (AMC) po vykonání typového výcviku/zkoušky, aniž by tento výcvik či tato zkouška zahrnovaly veškeré varianty v rámci kvalifikačního označení;
- práce je prováděna na modelu, který se technologicky vyvinul z původního modelu, použitého při typovém výcviku/zkoušce;
- v důsledku vývoje vznikly nové požadavky na základní znalosti, které nevyžadují, aby stávající držitelé průkazů způsobilosti byli přezkoušeni;
- jednotliví zákazníci na základě svého výběru využijí zvláštních technologií a možností, které nemusely být nutně předmětem typového výcviku/zkoušek;
- jsou schváleny kvalifikace skupin/podskupin na základě zkušenosti s reprezentativním počtem úkolů či na základě typového výcviku/zkoušek na reprezentativním počtu letadel.

25. Ve vztahu k osvědčujícímu personálu kategorie B2 agentura dále navrhuje umožnit, aby organizace podle části 145 udělovaly držitelům průkazu způsobilosti kategorie B2 oprávnění k vydávání osvědčení pro úkoly kategorie A (bod 66.A.20 písm. a) odst. 3 pododst. ii) k části 66). Přestože základní znalosti, které předpokládá průkaz způsobilosti kategorie B2, svým rozsahem zcela neodpovídají základním znalostem, jež vyžaduje průkaz způsobilosti kategorie A, a agentura jasně uvedla, že kategorie B2 nezahrnuje automaticky žádnou podkategorii kategorie A, považuje agentura toto rozšíření práv za odůvodněné pod podmínkou přijetí následujících kompenzačních opatření:

- práva kategorie A se vztahují pouze na typy letadel, které jsou již zapsány v průkazu způsobilosti kategorie B2;
- pro každý typ letadla je nutno absolvovat u organizace podle části 145, která vydává oprávnění, příslušný úkolový výcvik;
- u organizace podle části 145, která vydává oprávnění, je požadována doložená šestiměsíční praxe. Tato praxe svým rozsahem musí odpovídat činností, pro které se vydává oprávnění;
- úkolový výcvik i praxe jsou následně zakončeny příslušnou zkouškou/hodnocením.

26. Dodatek I k části 66 byl změněn s cílem:

- zahrnout nové technologie, jako jsou tzv. integrovaná modulární avionika (ATA42), kabinové systémy (ATA44) a informační systémy (ATA46);
- doplnit moduly 13 a 14, aby odpovídaly rozšíření práv spojených s držením průkazu způsobilosti kategorie B2, která jsou uvedena v bodě 66.A.20 písm. a) odst. 3 pododst. i) k části 66.

Toto doplnění obsahu dodatku I nepřináší změnu v počtu výcvikových hodin požadovaných pro základní kurzy podle části 147, a to z následujících důvodů:

- Změna v osnovách kategorie B1 (nová technologie) je ve vztahu k celkovému trvání kurzu nevýznamná.
- Změna, která byla provedena za účelem rozšíření práv kategorie B2, je sice mnohem významnější, je však kompenzována snížením počtu hodin, k němuž se agentura chystala

přistoupit poté, co potvrdí, že stávající výcvik pro kategorii B2 bude kratší než výcvik pro kategorii B1. K tomuto snížení došlo v důsledku podrobné analýzy obsahu osnov (modulů, podmodulů a bodů) a úrovně výcviku pro každý jednotlivý bod. V důsledku toho je konečná délka základního kurzu pro kategorii B2 i nadále 2 400 hodin.

27. Dodatek II k části 66 byl změněn s cílem:
- upravit počet otázek tak, aby odpovídaly změnám v dodatku I;
 - zajistit, aby počet otázek v každém modulu byl dělitelný 4, a bylo tak možno dosáhnout 75% výsledku. Řeší se tím stávající problém, kdy je v některých případech ke složení zkoušek nutno dosáhnout více než 75 %.
28. Dodatek III k části 66 byl změněn s cílem upravit tento dodatek tak, aby odpovídal změnám v dodatku I.
29. Bod 145.A.30 písm. g) k části 145 byl změněn tak, že v něm byla doplněna slova „odpovídající“, aby v případě, že je to vzhledem k rozsahu práce jednoznačně odůvodněno, mohl příslušný úřad schválit organizaci, jejíž osvědčující personál patří buď pouze do kategorie B1, nebo kategorie B2.
- Bude doplněn přijatelný způsob průkazu (AMC) 145.A.30 písm. g), který jasně stanoví, že taková možnost je dána pouze v případě, že rozsah práce podle definice uvedené ve výkladu společnosti provádějící údržbu zjevně nevyžaduje zapojení osvědčujícího personálu obou kategorií, tj. kategorie B1 i B2. Zvláštní pozornost je třeba věnovat jasnému omezení rozsahu plánované i neplánované traťové údržby (odstranění závady) pouze na úkoly, které mohou být osvědčeny s ohledem na kategorii přítomného osvědčujícího personálu.
30. V článku 7.9 písm. b) a c) nařízení (ES) č. 2042/23 agentura také zavedla příslušná opatření, jejichž cílem je zajistit, aby organizace podle části 147, které poskytují základní výcvikové kurzy a zkoušky, a příslušné úřady poskytující základní zkoušky měly odpovídající přechodné období.

b) Změny týkající se úkolu 66.009: Typové kvalifikace a kvalifikace skupin

31. Metodika, jíž se řídí rozhodování o tom, kdy určitý model/varianta letadla vyžaduje zvláštní „typovou kvalifikaci“, nebo kdy je lze zahrnout do některé stávající „typové kvalifikace“, je v současnosti v rámci úkolu 21.039, který se týká údajů o provozní způsobilosti, předmětem přezkumu. Tento úkol vedle ostatních změn počítá s tím, že držitelé typového osvědčení (TC) a standardního typového osvědčení (STC) budou mít povinnost vytvořit minimální osnovy pro výcvik typové kvalifikace určený personálu, který uděluje osvědčení k provádění údržby.
32. Pokud jde o kritéria pro rozhodování o tom, kdy lze určité letadlo považovat pro účely údržby za „složitě“ a vyžaduje z toho důvodu zvláštní typovou kvalifikaci na základě zvláštního typového výcviku, shrnula agentura všechna tato kritéria ve skupině 1, která je v novém bodě 66.A.42 definována takto:

Skupina 1: „Všechna složitá motorová letadla a nesložitá motorová letadla vyžadující zvláštní typovou kvalifikaci. Nesložitá motorová letadla vyžaduje typovou kvalifikaci na letadlo, je-li tak stanoveno agenturou.“

Pojmem „složitá motorová letadla“ se rozumí pojem, který je definován v základním nařízení.

Metodika, kterou se agentura bude řídit při klasifikaci nesložitých motorových letadel v rámci skupiny 1, bude následující:

- vyžadují-li pracovní postupy používané při údržbě specializovaný výcvik (to znamená, že základní osnova uvedená v příloze I k části 66 v dostatečné míře nezohledňuje některý z jeho prvků) nebo
- překročí-li maximální schválená provozní výška hodnotu FL 290 nebo
- jedná-li se o vícemotorový vrtulník nebo
- je-li letadlo vybaveno systémem servořízení dálkově ovládaného elektrickými impulsy.

Jedná se o jednoduchá kritéria, podle nichž lze snadno zjistit, patří-li dané letadlo do skupiny 1 či nikoliv.

33. Co se týče rozdělení letadel do skupin, bylo 13 skupin kvalifikací pro jednotlivé typy údržby, v tomto dokumentu uváděných pod názvem „seznam typových kvalifikací“, jejichž v současné době platný výčet se nachází v dodatku I k přijatelnému způsobu průkazu (AMC) k části 66, nahrazeno 3 skupinami (nový bod 66.A.42 k části 66):

- Skupina 1: všechna složitá motorová letadla a nesložitá motorová letadla vyžadující zvláštní typovou kvalifikaci podle ustanovení agentury
- Skupina 2: letadla nepatřící do skupiny 1, která spadají do následujících podskupin:
 - podskupina 2a: letouny s jedním turbovrtulovým motorem
 - podskupina 2a: vrtulníky s jedním turbínovým motorem
 - podskupina 2c: vrtulníky s jedním pístovým motorem
- Skupina 3: letouny s pístovým motorem, které nepatří do skupiny 1

34. Na základě skupin a podskupin definovaných v bodě 66.A.42 k části 66 zavedla agentura v bodě 66.A.45 k části 66 různé možnosti schvalování průkazu způsobilosti spolu s odpovídajícími požadavky na výcvik/zkoušky/praxi. Součástí pokynů (GM 66.A.45) bude tabulka podobná níže uvedené tabulce, která bude shrnovat veškeré možnosti a požadavky:

Požadavky na kvalifikaci na letadlo			
	Průkaz způsobilosti kategorie B1	Průkaz způsobilosti kategorie B2	Průkaz způsobilosti kategorie C
Skupina 1: složitá motorová letadla a další letadla stanovená agenturou	Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE <i>Typový výcvik:</i> - teorie + zkoušky - praxe + hodnocení <i>odborná praxe (na první letadlo podkategorie průkazu způsobilosti)</i>	Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE <i>Typový výcvik:</i> - teorie + zkoušky - praxe + hodnocení <i>odborná praxe (na první letadlo podkategorie průkazu způsobilosti)</i>	Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE <i>Typový výcvik:</i> - teorie + zkoušky

<p>Skupina 2: (vyjma letadel skupiny 1)</p> <p>Podskupiny:</p> <p>2a: letouny s jedním turbovrtulovým motorem</p> <p>2b: vrtulníky s jedním turbínovým motorem</p> <p>2c: vrtulníky s jedním pístovým motorem</p>	<p>(Držitelé průkazu způsobilosti kategorie B1.1, B1.3 a B1.4)</p> <p>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE (typový výcvik + odborná praxe (OJT)) nebo (typová zkouška + praxe)</p> <p>nebo</p> <p>KVALIFIKACE PODSKUPIN výrobců (typový výcvik + odborná praxe (OJT)) nebo (typová zkouška + praxe) alespoň na 2 reprezentativních letadlech dané podskupiny výrobců</p> <p>nebo</p> <p>PLNÁ KVALIFIKACE PODSKUPIN (typový výcvik + odborná praxe (OJT)) nebo (typová zkouška + praxe) alespoň na 3 reprezentativních letadlech dané podskupiny od různých výrobců</p>	<p>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE (typový výcvik + odborná praxe (OJT)) nebo (typová zkouška + praxe)</p> <p>nebo</p> <p>KVALIFIKACE PODSKUPIN výrobců (na základě prokázání odpovídající praxe)</p> <p>nebo</p> <p>Plná KVALIFIKACE PODSKUPIN (na základě prokázání odpovídající praxe)</p>	<p>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE (typový výcvik) nebo (typová zkouška)</p> <p>nebo</p> <p>KVALIFIKACE PODSKUPIN výrobců (typový výcvik nebo typová zkouška) alespoň na 2 reprezentativních letadlech dané podskupiny výrobců</p> <p>nebo</p> <p>Plná KVALIFIKACE PODSKUPIN (typový výcvik nebo typová zkouška) alespoň na 3 reprezentativních letadlech dané podskupiny od různých výrobců</p>
<p>Skupina 3:</p> <p>letouny s pístovým motorem (vyjma letadel skupiny 1)</p>	<p>(Držitelé průkazu způsobilosti kategorie B1.2)</p> <p>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE (typový výcvik + odborná praxe (OJT)) nebo (typová zkouška + praxe)</p> <p>nebo</p> <p>Plná KVALIFIKACE PRO SKUPINU 3 (na základě prokázání odpovídající praxe)</p> <p>Omezení:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ přetlaková letadla ▪ konstrukce (kovové / kompozitové / dřevěné / kovové potrubí a potah) <p>(Omezení budou odstraněna na základě odpovídající praxe.)</p>	<p>TYPOVÁ KVALIFIKACE (typový výcvik + odborná praxe (OJT)) nebo (typová zkouška + praxe)</p> <p>nebo</p> <p>Plná KVALIFIKACE PRO SKUPINU 3 (na základě prokázání odpovídající praxe)</p>	<p>Individuální TYPOVÁ KVALIFIKACE (typový výcvik) nebo (typová zkouška)</p> <p>nebo</p> <p>Plná KVALIFIKACE PRO SKUPINU 3 (na základě prokázání odpovídající praxe)</p>

35. Je třeba poznamenat, že na některé skupiny letadel a průkazů způsobilosti lze obdržet kvalifikace skupin/podskupin na základě odpovídající praxe bez nutnosti typového výcviku či typových zkoušek. Platí to pro následující skupiny a průkazy:

- letadla skupiny 3 s platností pro všechny průkazy způsobilosti (B1.2, B2 a C),
- letadla skupiny 2 s platností pro průkaz způsobilosti kategorie B2.

Důvodem toho, že průkaz způsobilosti kategorie B2 umožňuje získat kvalifikace podskupin na letadla skupiny 2 na základě praxe bez nutnosti typového výcviku / typových zkoušek na určitém počtu reprezentativních letadel, je skutečnost, že avionika používaná v různých typech letadel je technologicky stále podobnější.

Pokud jde o průkazy způsobilosti kategorie B1 a C, zde se technologie používané v konstrukcích a mechanických systémech od sebe mnohem více liší. U průkazů způsobilosti kategorie B1 a C proto není možné získat na letadla skupiny 2 kvalifikace podskupin na základě praxe. Navíc ačkoli je možné získat plnou kvalifikaci pro skupinu 3 na základě praxe, je-li osoba držitelem průkazu způsobilosti kategorie B1.2, v případě, že tato osoba není schopna náležitou praxi prokázat, podléhá získání této kvalifikace následujícím omezením:

- přetlaková letadla
- letadla s dřevěnou konstrukcí
- letadla s konstrukcí z kovového potrubí s potahem
- letadla s kovovou konstrukcí
- letadla s kompozitovou konstrukcí

Zde je třeba poznamenat, že v oznámení o navrhované změně NPA2007-07 byl počet omezení větší a zahrnoval i následující omezení:

Pro průkazy kategorie B1.2 a C:

- zasunovací podvozek
- vrtule s nastavitelnými listy
- turbínový motor
- číslíkové systémy automatického řízení motoru s plnou autoritou (FADEC)

Pro průkazy způsobilosti kategorie B2:

- vrtulníkové autopiloty
- autopiloty pro letouny
- informační systém o kmitočtovém spektru ERO (ERO)
- číslíkové systémy automatického řízení motoru s plnou autoritou (FADEC)

Tato dodatečná omezení byla nicméně v součinnosti s revizní skupinou v konečném návrhu zrušena, což odpovídá oznámení o navrhované změně NPA2008-03, v němž byly zavedeny obdobné změny pro průkazy způsobilosti kategorie B3 a L.

Důvody pro zrušení omezení, která se vztahují na tyto systémy, jsou následující:

- mohlo by se stát předmětem sporu, proč byly vybrány právě tyto systémy a nikoli jiné;
- systém schvalování a rušení omezení by se pro příslušné úřady a držitele průkazu způsobilosti mohl stát značnou zátěží;
- držitel průkazu způsobilosti musí nicméně i nyní splnit všechny požadavky na základní znalosti a praxi.

V bodě 66.A.20 písm. b) k části 66 bylo navíc jako kompenzační opatření zavedeno ustanovení s účelem jednoznačně stanovit, že osvědčující personál nemůže vykonávat svá práva, pakliže není pro dané letadlo způsobilý. Toto ustanovení posiluje stávající

odpovědnost organizace provádějící údržbu nebo nezávislého osvědčujícího personálu, aby tuto způsobilost zajistila předtím, než dojde k uvolnění letadla.

36. Omezení zapisovaná do průkazu způsobilosti:
- ve smyslu „vyloučení“ z práva vydávat osvědčení;
 - vztahují se na celé letadlo; z letadla nelze do provozu uvolnit nic s výjimkou toho, co patří k úkolům údržby prováděné pilotem-vlastníkem;
 - mohou být zrušena na základě:
 1. prokázání náležité praxe (dále objasněno v přijatelném způsobu průkazu (AMC)) nebo
 2. prokázání náležité praxe nebo po uspokojivém praktickém hodnocení provedeném příslušným úřadem.
37. Bod 66.B.125 byl změněn tak, aby příslušným úřadům poskytoval pokyny o tom, jakým způsobem budou stávající průkazy způsobilosti podle části 66 převedeny do podoby nových kvalifikací, které jsou popsány v bodě 66.A.45 k části 66. Tento převod nicméně není povinný, dokud neskončí platnost stávajícího průkazu způsobilosti podle části 66 nebo dokud průkaz způsobilosti nevyžaduje změnu (viz článek 7.9 písm. h) nařízení (ES) č. 2042/2003). Tento převod se dále také nebude vztahovat na příslušné typové kvalifikace na letadlo zapsané v průkazu způsobilosti podle části 66 a tyto typové kvalifikace zůstanou v průkazu způsobilosti zachovány.

c) *Změny týkající se úkolu 66.011: Typový výcvik*

38. Výcvik typové kvalifikace (TRT) a odborná praxe (OJT)

TRT má vždy tyto části:

- teoretická část a zkouška;
- praktická část a hodnocení.

OJT se nepovažuje za součást TRT. OJT bude doplňkem TRT a povinná bude pouze v případě, že půjde o získání první typové kvalifikace (TR) v některé z kategorií průkazu způsobilosti k údržbě letadel (AML), aby mechanik mohl k praktické části TRT nabýt navíc i zkušenosti.

OJT je program, který bude probíhat v reálném pracovním prostředí, kde se provádí údržba, a pod dohledem určeného inspektora. Tato odborná praxe (OJT) je navíc ukončena hodnocením. Ke všem těmto prvkům bude mít přístup příslušný úřad zodpovídající za schvalování TR.

Ze všech těchto důvodů je TRT nyní popsán v bodě 66.A.45 písm. k) k části 66 a oddělen od popisu OJT, který se nachází v bodě 66.A.45 písm. l) k části 66.

39. Typ letadla použitelný pro účely odborné praxe (OJT)

Odbornou praxi lze absolvovat pouze na typu letadla, který bude schvalován, nikoli na jiných letadlech v rámci téže kategorie nebo v rámci jiných kategorií. Důvodem toho je skutečnost, že se jedná o první typ letadla v dané podkategorii, a k tomu, aby byl držitel průkazu způsobilosti schopen vydávat osvědčení, musí mít s tímto letadlem zkušenost.

40. Výcvik typové kvalifikace a právo vydávat osvědčení

K vykonávání práva vydávat osvědčení nestačí zapsání typové kvalifikace do AML. Je třeba splnit ještě další požadavky, které jsou uvedeny v bodě 66.A.20 písm. b) k části 66 a v bodě 145.A.35 k části 145. V zájmu jasnější formulace těchto požadavků byl vytvořen nový bod 66.A.20 písm. b) odst. 3 k části 66 a za tímto účelem bude vydán i nový přijatelný způsob průkazu (AMC), a to jak pro bod 66.A.20 písm. b) odst. 3, tak pro bod 145.A.35 písm. a).

41. Teoretická část výcviku typové kvalifikace (TRT): minimální délka

Aby nedocházelo k tomu, že výcviky typové kvalifikace (TRT) proběhnou v nepřiměřeně krátké době, jak k tomu podle zpráv normalizačních týmů EASA dochází, byl jako nejlepší kompromisní řešení zaveden pojem minimální délky teoretické části TRT. Nebylo ovšem možné navrhnout délky, které by plně zohledňovaly rozmanitost technologií v celé jejich šíři, složitosti a závažnosti. Změny se proto musely omezit na obecné a široce definované kategorie.

Kromě kategorie rotorových letadel je navrženo vytvoření tří obecných kategorií pro letouny na základě jejich maximální vzletové hmotnosti (MTOM):

- pod 5 700 kg;
- mezi 5 700 kg a 30 000 kg;
- nad 30 000 kg.

Zvláštní pozornost byla dále věnována typům letadel o hmotnosti nižší než 2 t (lehká letadla): u nepřetlakových letounů s pístovým motorem o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) pod 2 000 kg lze minimální délku teoretické části zkrátit o 50 %.

U vrtulníků patřících do skupin 2, která je nyní definována v článku 66.A.42, lze minimální délku teoretické části zkrátit o 30 %.

Stanovení všech minimálních délek teoretické části výcviku typové kvalifikace se zakládá na obecných kategoriích letadel a minimálním standardním vybavení a při jejich stanovení bylo vzato v úvahu mj. následující:

- délka stávajících evropských kurzů výcviku typové kvalifikace podle části 147 stanovená Evropským výborem pro výcvik údržby letadel (EAMTC);
- délka kurzů výcviku typové kvalifikace podle části 147 stanovená zahraničními organizacemi pod dohledem agentury.

42. Ustanovení umožňující flexibilní stanovení minimální délky – odůvodnění délky výcviku typové kvalifikace (TRT)

Stanovení obsahu a délky TRT se bude muset zakládat na podrobné analýze výcvikových potřeb (TNA).

Metodika sloužící k určení výcvikových potřeb bude poskytnuta jako součást pokynů (GM) k dodatku III k části 66.

Jelikož není možné obsáhnout veškeré množství rozmanitých letadel, technologií atd. a jelikož dodržení dodatku III k části 66 je uloženo jako povinnost, bylo by při každé odchylce nutno použít článek 14 základního nařízení.

Aby nedošlo k takovému zablokování, agentura navrhla opatření umožňující flexibilní řešení, která budou:

- povolována pouze za výjimečných okolností;
- odůvodněna, přijata a archivována příslušným úřadem;
- založena na analýze výcvikových potřeb.

Délka kurzů může být kratší, než je navržené minimum, musí se ovšem zakládat na podrobném zdůvodnění; nebo může být delší než navržené minimum, pakliže si to žádá uspokojivé zvládnutí všech požadovaných bodů učební osnovy a naplnění všech výcvikových potřeb a výukových cílů.

V tomto dokumentu je rovněž navržena definice vyučovací hodiny.

43. Maximální denní počet výcvikových hodin

V zájmu efektivity „výcviku“ a s ohledem na problematiku „lidského činitele“ nesmí být v teoretickém výcviku počet vyučovacích hodin na den vyšší než 6 hodin; ve výjimečných případech a na základě řádného zdůvodnění může příslušný úřad povolit odchylku od této normy. Tento maximální počet hodin platí také

- pro kombinaci teoretického a praktického výcviku, pokud probíhají oba současně;
- pro kombinaci výcviku a běžného každodenního výkonu údržby (jako jsou úkoly údržby nebo odborná praxe (OJT)), pakliže obojí probíhá současně.

44. Prezence (nepřítomnost)

Na teoretickém výcvikovém kurzu je minimální účast nejméně 90 procent vyučovacích hodin. Není-li toto kritérium splněno, nelze vydat osvědčení. Výcviková organizace může umožnit splnění požadavku na minimální dobu účasti poskytnutím dodatečného výcviku.

45. Zlepšení stávajícího obsahu a úrovně teoretické části TRT

S ohledem na nové systémy, nové technologie atd. byla přezkoumána a aktualizována stávající tabulka (norma typového výcviku / teoretické prvky) v části 66 dodatku III a tato tabulka byla s maximálním praktickým zřetelem uvedena v soulad s ATA104 (specifikace 104 Sdružení leteckých dopravců). Každé číslo v těchto tabulkách se navíc považuje pro účely zkoušení za samostatnou kapitolu.

Koordinace proběhla při řešení legislativního úkolu 66.006, v jehož rámci byla přezkoumána práva držitelů průkazu způsobilosti kategorie B1 a B2.

Pozemní zkoušky motoru se nepovažují za součást TRT.

46. Praktická část TRT (obsah)

Praktický výcvik má nyní pevně daný obsah, jehož základem je specifický seznam praktických úkolů uvedený v dodatku III k části 66.

Praktické elementy, které je nutno splnit, musí být reprezentativní pro dané letadlo a systémy jak co do složitosti, tak co do požadovaného technického vstupu. Mohou sice zahrnovat poměrně jednoduché úkoly, jejich součástí však může být i splnění složitějších úkolů týkajících se údržby.

Navrhovaná tabulka obsahuje následující kategorie úkolů:

- LOC: umístění
- FOT: funkční/provozní zkouška
- SGH: služby a pozemní odbavení
- R/I: sejmutí/zástavba
- MEL: seznam minimálního vybavení
- TS: odstraňování poruch

Přijatelné způsoby průkazu (AMC) se budou zaměřovat na následující hlediska:

- výkon hodnocení a úloha hodnotitele praktického výcviku v rámci praktického výcviku typové kvalifikace;
- shoda s požadavkem na praktický element prokázaná buď podrobnou osnovou, nebo pracovním výkazem / zápisovou knihou (doklady, jejichž předložení je podmínkou zapsání typu do průkazu způsobilosti);
- uchovávání dokladů o absolvování praktického výcviku.

47. Praktická část TRT (délka trvání)

Ačkoli praktická část TRT je určena svým „obsahem“ (tabulka v dodatku III k části 66) bez ohledu na čas, který je nezbytný ke zvládnutí daných úkolů, délka jejího trvání je pro letouny nad 30 000 kg (MTOM) stanovena na dobu nejméně 2 týdnů (10 pracovních dní), není-li příslušnému úřadu podáno řádné odůvodnění. To bude součástí AMC.

48. Odborná praxe (OJT)

Jak již bylo vysvětleno výše, v případě, že se jedná o první typovou kvalifikaci v dané podkategorii průkazu způsobilosti, musí účastník kurzu absolvovat odbornou praxi (OJT) v reálném pracovním prostředí, kde se provádí údržba. Úkoly odborné praxe (OJT), které je nutno splnit, musí být reprezentativní pro dané letadlo a systémy jak co do složitosti, tak co do požadovaného technického vstupu, který je nezbytný ke splnění tohoto úkolu.

Agentura vydá příslušný přijatelný způsob průkazu, který jasně definuje význam slova „reprezentativní“. Použije při tom dodatku k přijatelnému způsobu průkazu k části 66, který se bude vztahovat rovněž na letadla vyžadující výcvik typové kvalifikace.

Záznamy o odborné praxi budou vedeny v pracovních výkazech / zápisových knihách, které je účastník výcviku povinen předkládat.

Určený hodnotitel dále také vydá zprávu o shodě, která bude potvrzovat, že vykonáním odborné praxe účastník výcviku splnil uvedené požadavky. Hodnotitel bude při svém hodnocení vycházet ze záznamů, které sám spolu s ostatními hodnotiteli nebo určeným inspektorem či určenými inspektory pověřenými dohledem nad všemi úkoly odborné praxe vždy ještě týž den po jejich splnění spolupodepisoval. Úloha a kvalifikace určeného hodnotitele a inspektora či inspektorů bude dále upřesněna v přijatelném průkazu způsobilosti.

49. Odpovědnost vnitrostátního úřadu pro civilní letectví (NAA) týkající se schvalování typu

Bod 66.B.115 k části 66 byl změněn s ohledem na to, aby v něm byla lépe definována odpovědnost příslušného úřadu při schvalování typové kvalifikace.

Vedle řady dalších aspektů bylo jasně stanoveno, že v případě schvalování druhé nebo následné typové kvalifikace v rámci určité kategorie/podkategorie průkazu způsobilosti stačí ke schválení dané typové kvalifikace osvědčení vydané organizací podle části 147 a vztahující se na výcvik typové kvalifikace v celém jejím rozsahu. Tento bod byl doplněn kvůli tomu, že mezi členskými státy, v nichž osvědčení nebyla přijímána automaticky, nedocházelo ke vzájemnému uznávání.

Je-li typový výcvik rozdělen na části a prováděn v několika různých organizacích (v organizacích podle ČÁSTI 147 a/nebo ve schválených údržbářských organizacích nebo na základě přímého schválení kurzu), budou požadavky úřadu uspokojeny řádným uzpůsobením oblastí styku.

50. Zkoušky – dodatečné menší změny provedené v návaznosti na celkové změny

Uváženo bylo několik zlepšení:

- Doba vyhrazená na otázky během zkoušení typové kvalifikace byla změněna z kombinace 75 a 120 vteřin na 90 vteřin pro všechny úrovně, aby se tvorba otázek standardizovala.
- Změny v počtu otázek na jednu kapitolu za účelem
 - zjednodušení stávajícího systému a
 - jeho úpravy podle času, který byl jednotlivým tématům věnován během výcviku.
- Úroveň zkušebních otázek musí být úměrná úrovni provedeného výcviku.

Pro samotné zkoušky již není na rozdíl od předchozího návrhu stanoven žádný minimální počet otázek na jednu kapitolu, protože podle připomínek některých zainteresovaných stran není třeba, aby byla vždy jedna otázka na kapitolu, jedná-li se o problém, který je svou povahou jednoduchý: počet otázek by měl být tudíž stanoven tak, aby byla přinejmenším 1 otázka na hodinu výcviku a aby odpovídal:

- skutečnému počtu výcvikových hodin věnovaných výuce dané kapitoly a úrovně;
- cílům studia uvedeným v analýze výcvikových potřeb.

K úspěšnému složení zkoušek je dále nutno získat známku ve výši nejméně 75 %. To znamená, že je-li zkoušení z typového výcviku rozděleno na několik dílčích zkoušek, je nutno každou z těchto dílčích zkoušek absolvovat přinejmenším na známku 75 %. Aby bylo možné získat známku přesně ve výši 75 %, musí být počet zkušebních otázek násobkem 4.

Organizace pořádající daný kurz navrhuje výběr otázek a jejich úroveň v souladu s tímto pravidlem. Příslušný úřad členského státu zhodnotí počet otázek a jejich úroveň při schvalování kurzu, a to zejména tehdy, připadá-li na jednu kapitolu méně než jedna hodina výukové doby.

51. Rozdílový výcvik

Rozdílový výcvik je nyní definován jako výcvik požadovaný kvůli vyrovnání rozdílů mezi dvěma různými typovými kvalifikacemi na letadla od téhož výrobce dle ustanovení agentury.

Rozdílový výcvik musí být definován vždy se zřetelem ke konkrétnímu případu a je při tom nutno brát v úvahu dodatek III s ohledem na teoretické i praktické prvky výcviku typové kvalifikace.

Po vykonání rozdílového výcviku může být typová kvalifikace zapsána do průkazu způsobilosti pouze tehdy, splňuje-li žadatel rovněž jednu z následujících podmínek:

- v průkazu způsobilosti má již zapsanou typovou kvalifikaci na letadlo, ve vztahu k níž se určují rozdíly, které byly předmětem výcviku, nebo
- splnil požadavky na typovou kvalifikaci na letadlo, ve vztahu k nimž se určují rozdíly, které byly předmětem výcviku.

Tato v minulosti chybějící ustanovení jsou nyní obsažena v bodě 66.A.45 písm. k) jako součást požadavků na typovou kvalifikaci.

52. Postup pro přímé schvalování typového výcviku na letadlo

Ačkoli část 147 již obsahuje požadavky na organizace podle části 147 týkající se pořádání kurzů typové kvalifikace, v případě kurzů, které jsou přímo schvalovány příslušným úřadem, tomu tak není. Byl proto vytvořen nový bod 66.B.130 k části 66, který příslušnému úřadu ukládá zavedení postupů s cílem zajistit, aby přímo schvalované kurzy typové kvalifikace na letadlo byly ve shodě s dodatkem III k části 66.

Agentura vydá další přijatelný průkaz způsobilosti.

53. Přechodná ustanovení

Na základě prvků, jejichž vysvětlení bylo podáno výše, bude nutno přezkoumat všechny stávající kurzy typové kvalifikace (jejich obsah, zkoušky a případně i délku jejich trvání) a ověřit tak, zda splňují nové požadavky. Pro zajištění hladkého přechodu však agentura navrhuje, aby tento přezkum bylo možno odložit o 15 měsíců od okamžiku, kdy toto pozměňující nařízení vstoupí v platnost. Po tomto datu musí tyto kurzy plně vyhovovat požadavkům tohoto pozměňujícího nařízení vyjma toho, že v kurzech schválených před tímto datem, je-li délka jejich trvání větší než minimální délka trvání uvedená v dodatku III k části 66, není třeba předkládat analýzu výcvikových potřeb (TNA).

Ve všech nových kurzech pořádaných po uplynutí 15měsíční lhůty bude nutno předkládat TNA a vzdělávací cíle.

Organizace pro výcvik personálu údržby schválené podle části 147, které žádají o schválení nových kurzů typové kvalifikace, se mohou rozhodnout, že toto pozměňující nařízení uplatní teprve po uplynutí 15 měsíců od okamžiku, kdy toto pozměňující nařízení vstoupí v platnost. Částečné a selektivní provádění některých bodů tohoto pozměňujícího nařízení není povoleno.

Kurzy typové kvalifikace schválené v souladu s požadavky platnými předtím, než vstoupí v platnost toto pozměňující nařízení, mohou být pořádány nejpozději 15 měsíců od data, jímž toto pozměňující nařízení vstoupí v platnost. Osvědčení pro tyto typové kurzy vydaná nejpozději 15 měsíců od data, jímž toto pozměňující nařízení vstoupí v platnost, však budou považována za osvědčení vydaná v souladu s tímto pozměňujícím nařízením, což znamená, že kurz nebude nutno opakovat.

Žadatelé ucházející se o první schválení organizace pro výcvik personálu údržby podle části 147, se kterými bude k datu, jímž vstoupí v platnost toto pozměňující nařízení, již zahájeno platné vyšetřovací řízení, se budou i nadále řídit požadavky platnými předtím, než toto pozměňující nařízení vstoupilo v platnost.

IV. Posouzení dopadu právních předpisů

54. Plné znění posouzení dopadu právních předpisů je obsaženo v oznámení o navrhované změně NPA 2007-07.

V Kolíně nad Rýnem dne 15. prosince 2009

P. GOUDOU
výkonný ředitel

PŘÍLOHA: Reakce na dokument CRD 2007-07**Reakce vztahující se k úkolu 66.006 „Práva kategorie B1 a B2“:**

(1) Společnost MONARCH předložila následující připomínky:

- Její představitelé se dotazují, proč se tabulky obsažené v požadavcích na výcvik, které jsou uvedeny v části 66, neřídí specifikací 104 Sdružení leteckých dopravců (ATA104).

Agentura konstatuje, že v případě typového výcviku a odborné praxe (dodatek III k části 66) se specifikací ATA104 řídí natolik, nakolik to bylo praktické. Neřídí se jimi, pokud jde o základní znalosti (dodatek I k části 66), a to z důvodu zachování současné struktury dodatku I.

- Ve své další připomínce poukazují na to, že návrh agentury připouští, aby průkaz způsobilosti kategorie B2 zahrnoval průkaz způsobilosti kategorie A, avšak osnovy pro kategorii B2 nepokrývají v plném rozsahu osnovy pro kategorii A.

Agentura k tomu poznamenává, že průkaz způsobilosti kategorie B2 nezahrnuje žádnou podkategorii kategorie A (viz bod 66.A.20 písm. a) odst. 3). Součástí bodu 66.A.20 písm. a) odst. 3 pododst. ii) je právo, které je pod podmínkou určitých kompenzačních opatření spojené s držením průkazu způsobilosti kategorie B2.

- Nesouhlasí s povinností ukládající držitelu průkazu způsobilosti kategorie B2, změnit-li svého zaměstnavatele, absolvovat znovu 6měsíční praxi, jejíž splnění je podmínkou zachování práv uvedených v bodě 66.A.20 písm. a) odst. 3 pododst. ii). Tutéž připomínku agentura obdržela rovněž od CAA-Nizozemsko.

Postoj agentury je takový, že je to naprosto nezbytné, protože se jedná o jedno z kompenzačních opatření zavedených s ohledem na to, že dotyčný nemá veškeré základní znalosti požadované pro kategorii A. Účelem tohoto požadavku je zajistit, aby držitel průkazu způsobilosti měl 6měsíční praxi s konkrétními úkoly, které bude vykonávat u svého nového zaměstnavatele a které se mohou lišit od úkolů vykonávaných u předchozího zaměstnavatele.

(2) Jedna individuální osoba předložila následující připomínky:

- Žádost, aby se právo stanovené v bodě 66.A.20 písm. a) odst. 3 pododst. ii) vztahovalo i na organizace provádějící údržbu podle podčásti F.

Postoj agentury je takový, že toto právo je omezeno na organizace podle části 145 stejně jako právo uvedené v bodě 66.A.20 písm. a) odst. 1, které přísluší osvědčujícímu personálu kategorie A. Organizace provádějící údržbu podle podčásti F nejsou oprávněny k využívání osvědčujícího personálu kategorie A z následujících důvodů:

- V podčásti F části M není zaveden pojem traťové údržby či údržby letadel na technické základně.
- V podčásti F části M není zaveden pojem stanice traťové údržby.
- Na organizace provádějící údržbu podle podčásti F se nevztahuje žádný požadavek na systém kvality, v jehož rámci by byla prováděna kontrola tohoto typu kvalifikací a oprávnění.

- Návrh, aby bylo z kategorie B1 na kategorii B2 převedeno právo stanovené v bodě 66.A.20 písm. a) přijatelného způsobu průkazu, které vzhledem k provádění komplexních zkoušek potřebných k testování systémů EFIS využívaných při přenosu výškových dat s použitím odpovídáče a autopilotů umožňuje provádění pitotstatických kontrol.

Agentura s touto připomínkou souhlasí a bod 66.A.20 písm. a) přijatelného způsobu průkazu bude změněn takto:

„Nástroje jsou formálně součástí práv držitelů průkazu způsobilosti kategorie B2. Elektromechanické a pitotstatické součásti může uvolňovat do provozu také držitel průkazu způsobilosti kategorie B1.“

- Připomínka, že práva držitele průkazu způsobilosti kategorie B2 byla zkrácena z důvodu zavedení práv stanovených v bodě 66.A.20 písm. a) odst. 3 pododst. ii) umožňujících provádět „plánovanou traťovou údržbu a odstraňování jednoduché závady“.

Agentura konstatuje, že práva nebyla zkrácena, nýbrž rozšířena. Držitel průkazu způsobilosti má i nadále veškerá práva kategorie B2, která mu až doposud příslušela, a k tomu navíc, aby mohl vykonávat úkoly, které nebyly součástí jeho práv, získal nyní právo provádět „plánovanou traťovou údržbu a odstraňování jednoduché závady“.

- (3) Společnost THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING ve svých připomínkách uvedla, že nové právo přiznané v bodě 66.A.20 písm. a) odst. 3 pododst. i) držitelům průkazu způsobilosti kategorie B2, které jim umožňuje vykonávat úkoly na elektřině a avionice v rámci pohonné jednotky a mechanických systémů, je omezeno na úkoly vyžadující k prokázání jejich provozuschopnosti jednoduché zkoušky. Tato organizace rovněž uvádí, že to znamená, že není-li požadovaná zkouška jednoduchá, pak daný úkol nemůže vykonat ani držitel průkazu způsobilosti kategorie B2, ani držitel průkazu způsobilosti kategorie B1, protože držitel průkazu způsobilosti kategorie B1 může vykonávat úkoly na avionice pouze tehdy, je-li zkouška jednoduchá.

Agentura na tomto místě objasňuje, že držitel průkazu způsobilosti kategorie B1 tyto úkoly může provádět. Je třeba si uvědomit, že hovoříme o „úkolech na elektřině a avionice v rámci pohonné jednotky a mechanických systémů“. K právům držitele průkazu způsobilosti kategorie B1 patří i vykonávání práce na pohonné jednotce a mechanických systémech bez ohledu na specifickou povahu daného úkolu. Omezení platné pro držitele průkazu způsobilosti kategorie B1 se vztahuje na údržbu avioniky, pakliže příslušná zkouška není jednoduchá, ale je třeba si opět uvědomit, že zde nehovoříme o avionice, nýbrž o pohonné jednotce a mechanických systémech.

- (4) Jedna individuální osoba vznesla požadavek, aby v modulu 13 dodatku I k části 66 byla změněna úroveň výcviku zaměřeného na „řízení letadla“ pro držitele průkazu způsobilosti kategorie B2, a to z úrovně 1 na úroveň 2, aby byla v souladu s požadovanou úrovní teoretického prvku typového výcviku.

Agentura souhlasila s touto připomínkou a změnila tento předmět na úroveň 2.

- (5) Jedna individuální osoba navrhla, aby byl v modulu 11.11 „Hydraulika“ doplněn předmět s názvem „Filtry“ a v modulu 11.13 „Podvozek“ doplněn předmět s názvem „Systémy indikace nebezpečného přiblížení k zemi“.

Agentura s touto připomínkou souhlasila a změnila v dodatku I k části 66 modul 11A (podmoduly 11.11 a 11.13), modul 11B (podmoduly 11.11 a 11.13), modul 12 (podmoduly 12.12 a 12.14) a modul 13 (podmoduly 13.14 a 13.16).

- (6) Společnost TYROLEAN AIRWAYS požádala o to, aby v bodě 66.A.20 písm. a) odst. 3 pododst. i) byl výraz části "avioniky" nahrazen výrazem "zařízení" avioniky". CAA-Nizozemsko navrhla výraz „úkoly“.

Aby bylo jasné, že je toto dodatečné právo vázáno na povahu úkolů, rozhodla se agentura upravit znění odstavce takto:

„úkoly na elektřině a avionice v rámci pohonné jednotky a mechanických systémů, vyžaduje-li prokázání jejich provozuschopnosti jednoduché zkoušky“

- (7) Jedna individuální osoba požádala, aby bylo odstraněno omezení v počtu kroků uvedených v definici „jednoduché zkoušky“ v bodě 66.A.20 písm. a) přijatelného způsobu průkazu. Tato osoba rovněž požádala o objasnění otázky, zda zkouška, u které je ke zjištění výsledku potřeba mj. přechít určitou hodnotu a zjistit, jestli se nachází v daném přípustném rozmezí, nebude považována za zkoušku, která není jednoduchá.

Postoj agentury je takový, že délka zkoušky ve většině případů souvisí s její složitostí. V jednotlivých případech, v nichž je i déle trvající zkouška zjevně jednoduchá, je možná dohoda s příslušným úřadem, protože se jedná o přijatelný způsob průkazu a návrh na další přijatelné způsoby průkazu může předkládat příslušný úřad nebo organizace.

Pokud jde o druhou otázku, skutečnost, že součástí zkoušky je i čtení hodnoty a zjišťování, jestli se tato hodnota nachází v daném přípustném rozmezí, není důvodem k tomu, aby tato zkouška přestala být považována za jednoduchou, pokud toto přijatelné rozmezí stanovují údaje pro údržbu, a nikoli držitel průkazu způsobilosti. Dále je to objasněno v bodě 66.A.20 písm. a) přijatelného způsobu průkazu.

- (8) CCA-Švédsko má námítky proti právu, které agentura navrhuje v bodě 66.A.20 písm. a) odst. 3 pododst. ii) a které umožňuje, aby držitelé průkazu způsobilosti kategorie B2 měli právo provádět „plánovanou traťovou údržbu a odstraňování jednoduché závady“. Jako důvod uvádějí, že průkaz způsobilosti kategorie B2 nemá žádné podkategorie, jak je tomu naopak v případě průkazu způsobilosti kategorie A. Domnívají se dále také, že to je totéž, jako kdyby byl zrušen průkaz způsobilosti kategorie A a práva spojená s touto kategorií byla udělována kterémukoli držiteli průkazu způsobilosti podle části 66 pouze na základě rozhodnutí organizace provádějící údržbu, která vydává toto oprávnění.

Agentura k tomu poznamenává, že nová práva udělená držitelům průkazu způsobilosti kategorie B2 jsou omezenější a podléhají přísnějším požadavkům než práva spojená s držením průkazu způsobilosti kategorie A. Nejedná se proto o rušení průkazu způsobilosti kategorie A.

Agentura si je navíc vědoma skutečnosti, že průkaz způsobilosti kategorie B2 nemá žádné podkategorie. To je jeden z důvodů, proč tato práva byla omezena na typy letadel, které jsou již zapsány v průkazu způsobilosti kategorie B2. K tomu navíc přistupují i další kompenzační opatření, jejichž cílem je zajistit, aby držitel průkazu způsobilosti kategorie B2 měl znalosti a zkušenosti, které jsou nezbytné k vyplnění počátečních mezer v základních znalostech.

Došlo dále také ke změně v základních znalostech, které jsou uvedeny v modulu 13 dodatku I k části 66, aby zahrnovaly i mechanické systémy.

- (9) CAA-Švédsko požádalo o objasnění toho, co všechno má zahrnovat 6měsíční praxe požadovaná v bodě 66.A.45 písm. b) (zaměstnání na plný úvazek, nebo pouze příležitostné zaměstnání na jednotlivé úkoly během požadovaného časového rámce).

Agentura tuto otázku podrobněji objasní v bodě 66.A.45 písm. b) přijatelného způsobu průkazu.

- (10) CAA-Nizozemsko se domnívá, že systém vydávání průkazů způsobilosti, jehož výslednou podobu určují dokumenty CRD 2008-03 a CRD 2007-07, je velmi složitý, a navrhuje provést restrukturalizaci a zjednodušení celého systému vydávání průkazů způsobilosti.

Agentura bere tuto připomínku na vědomí.

- (11) CAA-Nizozemsko ve svých připomínkách uvedlo, že právo nově udělené držitelům průkazu způsobilosti kategorie B2, které jim umožňuje vykonávat úkoly na elektřině a avionice v rámci pohonné jednotky a mechanických systémů, by se mělo vztahovat pouze na systémy, které jsou předmětem typového výcviku úrovně 3. Zároveň však také uvedlo, že skutečnost, že jsou tato práva omezena na úkoly vyžadující jednoduché zkoušky, může odůvodňovat nižší výcvikovou úroveň.

Agentura k tomu poznamenává, že v dodatku I i v dodatku III k části 66 byly provedeny změny, jejichž účelem je rozšíření práv. Úroveň 3 je požadována ve všech předmětech, jichž se obvykle účastní držitelé průkazu způsobilosti kategorie B2, jako jsou Ukazatelé a varovná hlášení, Řízení atd. Ostatní předměty, které jsou těsněji spjaty s konstrukcí a fyzickou konfigurací těchto systémů, byly ponechány na úrovni 1 a 2. Navíc jsou tato práva, jak poukázalo CAA-Nizozemsko, omezena na úkoly vyžadující jednoduché zkoušky.

- (12) CAA-Nizozemsko navrholo přeformulovat odstavce a) a b) části 66.A.45, aby si více odpovídaly.

Agentura k tomu poznamenává, že tyto odstavce není možné upravit tak, aby se navzájem více podobaly s ohledem na kompenzační opatření zavedená v bodě 66.A.45 písm. b), jimiž se držitelé průkazu způsobilosti kategorie B2 uděluje právo na provádění „plánované traťové údržby a odstraňování jednoduché závady“.

- (13) CAA-Nizozemsko požádalo o podrobnější objasnění toho, zda tato nově udělená práva vyžadují přezkoušení. Například v konkrétním případě, kdy držitel průkazu způsobilosti kategorie B1.1 požádá o rozšíření platnosti průkazu na kategorii B1.2.

Agentura provedla v článku 7.9 písm. a) další změny v následujícím znění:

*„Osoby, které jsou držiteli platného průkazu způsobilosti podle části 66 v dané kategorii/podkategorii před uplynutím (**15 měsíců od data, jímž vstoupilo v platnost**), získají automaticky práva uvedená v pozměněném bodě 66.A.20 písm. a) odpovídající kategorie/podkategorie. Požadavky na základní znalosti odpovídající těmto nově uděleným právům budou pro účely rozšíření tohoto průkazu způsobilosti na novou kategorii/podkategorii považovány za splněné.“*

Je-li tedy osoba držitelem průkazu způsobilosti kategorie B1.1 již v době před uplynutím výše stanoveného termínu, bude mít tato osoba práva spojená s držetím průkazu způsobilosti kategorie B1.1, aniž by musela vykonat zkoušky na vyrovnání rozdílů uvedených v dodatku I k části 66. Tyto rozdíly budou dále pro účely rozšíření průkazu způsobilosti kategorie B1.1 na další kategorie/podkategorie započteny i v případě, že k tomuto rozšíření dojde po výše stanoveném termínu.

- (14) CAA-Nizozemsko ve svých připomínkách uvedlo, že držitel průkazu způsobilosti kategorie B2 by měl mít všechna práva kategorie A bez omezení na typové kvalifikace, které má již zapsány v průkazu způsobilosti. Jako odůvodnění uvádějí skutečnost, že držitelé průkazu způsobilosti kategorie B2 mají nedostatky v základních znalostech, což se netýká typu letadla.

Agentura s tímto návrhem nesouhlasí, protože toto omezení bylo zavedeno jako jedno z kompenzačních opatření. Agentura se domnívá, že je pravděpodobnější, že držitel průkazu způsobilosti kategorie B2 lépe rozumí mechanickým úkolům prováděným na těch typech letadel zapsaných v průkazu způsobilosti, na kterých absolvoval typový výcvik a jejichž údržbou se obvykle zabývá.

- (15) CAA-Nizozemsko vzneslo požadavek, že by práva osvědčujícího personálu kategorie A měla zahrnovat i odstraňování poruch, pakliže se jedná o jednoduché úkoly, k jejichž vykonávání je tento personál oprávněn. Tento požadavek odůvodňují skutečností, že u všech závad je do určité míry vždy potřeba odstranit napřed poruchy a teprve potom lze provádět opravu.

Agentura nesouhlasí s tvrzením, že u všech závad je třeba odstraňovat poruchy. Například:

- výměna kol (dojde-li k opotřebením pneumatik);
- výměna brzdových jednotek kol (dojde-li k opotřebení brzd);
- výměna stěračů čelního skla (přestanou-li správně plnit svoji funkci);
- výměna statických knotů (pakliže jsou poškozeny nebo chybí).

- (16) SDRUŽENÍ NIZOZEMSKÝCH LETECKÝCH TECHNIKŮ (NLVT) vzneslo následující připomínky a dotazy:

- NVLT ve svých připomínkách uvedlo, že v často kladených otázkách (FAQ) nacházejících se na webových stránkách EASA se říká, že „osvědčujícímu personálu kategorie A je povoleno provádět odstraňování jakýchkoli poruch nebo odložit opravu závady v rozsahu oprávnění tohoto osvědčujícího personálu“, avšak z navrženého znění dokumentu CRD2007-07 je patrné, že odstraňování poruch by povoleno být nemělo.

Agentura poznamenává, že v často kladené otázce (FAQ) č. 34, která se nachází na webových stránkách EASA, je řeč pouze o „odkladu“, nikoli o „odstraňování poruch“.

- NVLT nesouhlasilo s odpovědí na připomínku #311 tohoto sdružení, poskytnutou v dokumentu CRD2007-07. Sdružení se táže, proč na tuto připomínku agentura odpověděla poznámkou „VZATO NA VĚDOMÍ“, a požaduje, aby agentura odpovídala na všechny otázky, které byly v rámci této připomínky vzneseny.

Poznámkou „VZATO NA VĚDOMÍ“ odpověděla agentura na tuto připomínku z toho důvodu, že tato připomínka neobsahovala žádný požadavek na změnu pravidel či materiálů k AMC/GM.

Připomínka navíc obsahovala pouze jedinou otázku, na kterou agentura odpověděla. Zbývající část komentáře tvořily otázky a odpovědi zkopírované z webových stránek EASA.

- NVLT ve svých připomínkách uvedlo, že pokud nový návrh nedovoluje odstraňování poruch, je otázka, jak může osvědčující personál kategorie A najít příčinu selhání, když odloží některou z položek popsaných v seznamu minimálního vybavení (MEL).

Postoj agentury je takový, že osvědčující personál kategorie A by neměl odkládat odstranění závad, které vyžadují zjištění příčiny selhání. Tato osoba by měla odkládat pouze ty položky ze seznamu minimálního vybavení (MEL), které lze odložit bez toho, aby přitom bylo nutno odstraňovat jakékoli poruchy, například:

- odložení výměny statického knotu (pakliže jsou poškozeny nebo chybí);
- odložení výměny poškozeného nouzového vybavení (připouští-li to MEL).

Prohlášení, že „odstraňování poruch by nemělo být povoleno“, se nicméně nachází v bodě 145.A.30 písm. g) přijatelného způsobu průkazu, což znamená, že příslušný úřad nebo organizace mohou navrhnout další přijatelné způsoby průkazu, pakliže je daný úkol jednoznačně v pravomoci osvědčujícího personálu kategorie A.

- NVLT požádalo o objasnění týkající se osvědčujícího personálu kategorie A, pokud jde o rozdíl mezi odložením úkolu a odstraněním takového úkolu.

Postoj agentury je jasně formulován v bodě 145.A.30 písm. g) přijatelného způsobu průkazu:

- Odkládání závad je povoleno v bodě q) odstavce 2, tj. za předpokladu, že není třeba odstraňovat poruchy, úkol je součástí MEL a příslušný úřad uznal, že zásah údržby požadovaný na základě MEL je jednoduchý.
- Odstranění takové odložené závady může být provedeno po dobu, kdy se úkol nachází v seznamu uvedeném v odstavci 2, jehož součástí je i bod q). Tento bod umožňuje provádět jakýkoli další úkol, pakliže příslušný úřad uzná, že je to úkol jednoduchý.

To znamená, že i když příslušný úřad uzná, že zásah údržby, který je nezbytný k odložení závady, je jednoduchý, tento příslušný úřad může, ale nemusí uznat, že zásah údržby za účelem odstranění takové závady je jednoduchý.

- NVLT se dotázalo, zda osvědčující personál kategorie B1 může odkládat závady na systémech / součástech avioniky a zda může osvědčující personál kategorie B2 odkládat závady na mechanických systémech a součástech.

Postoj agentury je takový, že to není možné.

- NVLT požádalo o objasnění toho, zda pilot může odkládat položky MEL, které vyžadují zásah údržby, a zda se „odstraňování poruch“ považuje za „údržbu“. NVLT požádalo rovněž o objasnění toho, zda jsou „jednoduché zkoušky“ považovány za součást „odstraňování závad“.

Postoj agentury je takový, že vyžaduje-li MEL provedení zásahu, který je klasifikován jako „údržba“ na základě MEL, pak je třeba, aby tento zásah provedl příslušný osvědčující personál. Agentura k tomu poznamenává, že bod 145.A.30

písm. j) odst. 4 přijatelného způsobu průkazu umožňuje veliteli vydání omezeného oprávnění pro osvědčující personál.

„Odstraňování poruch“ je navíc považováno za „údržbu“ a jako takové vyžaduje uvolnění do provozu. Neplatí to ovšem v případě, že tento zásah je součástí MEL a není v MEL uveden jako „údržba“. Velitel může odložit kterýkoli bod, připouští-li to MEL a není-li součástí tohoto bodu zásah klasifikovaný v MEL jako „údržba“.

Pokud jde o „jednoduchou zkoušku“, postoj agentury je takový, že existují případy, kdy jednoduchá zkouška není považována za součást „odstraňování poruch“, je-li například prováděna po výměně vyměnitelné jednotky za účelem zjištění její provozuschopnosti.

- NVLT ve svých připomínkách uvedlo, že definice „traťové údržby“ uvedená v bodě 66.A.20 písm. a) přijatelného způsobu průkazu obsahuje větu „veškerá údržba prováděná před letem k zajištění připravenosti letadla pro plánovaný let“. Jedná se o nesrovnalost v jejich stanovisku, protože definice předletové prohlídky, která je uvedena v článku 2 písm. j) nařízení (ES) č. 2042/2003, obsahuje také větu „prohlídka prováděná před letem k zajištění připravenosti letadla pro plánovaný let“. Předletová prohlídka navíc také není považována za údržbu.

Postoj agentury je takový, že zde k žádné nesrovnalosti či rozporné formulaci nedochází. Aby byla zajištěna „připravenost letadla pro plánovaný let“, je třeba ještě před vykonáním předletové prohlídky provést některé další věci. Je nutno splnit požadavky bodu M.A.201 písm. a) a M.A.708 písm. b), což mj. obnáší provedení údržby ve všech bodech programu údržby a odstranění závad.

„Předletová prohlídka“ je posledním krokem k zajištění „připravenosti letadla pro plánovaný let“ a její součástí je rovněž ověření technického deníku a shody s postupy provozovatele s cílem zajistit, aby všechny předchozí kroky (včetně údržby) byly dokončeny.

Podle nařízení EU-OPS 1.290 je osobou, která jako poslední odpovídá za uznání způsobilosti letadla k letu, velitel. Z tohoto důvodu je součástí technického deníku skříňka, v níž velitel zaznamenává, že „letadlo je připraveno pro plánovaný let“.

Reakce vztahující se k úkolu 66.009 „Typové kvalifikace a kvalifikace skupin“:

- (17) Společnost HELICOPTERS ITALIA ve svých připomínkách uvedla, že průkaz způsobilosti kategorie B2 pro letadla skupiny 2 může být podle návrhu agentury schválen teprve spolu s „individuálními typovými kvalifikacemi“ a „úplnými kvalifikacemi podskupin“. Navrhují možnost schvalování „kvalifikací podskupin výrobce“, protože někteří držitelé průkazu způsobilosti kategorie B2 mohou vykonávat práci pouze na letadlech od určitého výrobce a bylo by pro ně obtížné, kdyby měli prokazovat reprezentativní zkušenost pro celou podskupinu.

Agentura s tímto názorem souhlasila a odstavec 66.A.45 písm. d) upravila. Dřívější odstavec 66.A.45 e) se stal po této úpravě nepotřebným. Bylo provedeno celkové přečíslování jednotlivých odstavců bodu 66.A.45. Tabulka uvedená v bodě 66.A.45 pokynů (GM) bude odpovídajícím způsobem upravena, aby se shodovala s tabulkou nacházející se ve vysvětlivce.

- (18) CAA-Spojené království ve svých připomínkách uvedlo, že v reakci na připomínku #331 dokumentu CRD 2007-07 agentura odpověděla, že výcvik zaměřený specificky na avioniku je odpovědností organizace provádějící údržbu, což je podle jejich mínění v rozporu s přijatelným způsobem průkazu 147.A.300, který připouští, že typový výcvik může být rozdělen a jeho část věnována „systémům avioniky“.

Agentura poznamenává, že součástí návrhu, který CAA-Spojené království předložilo spolu s připomínkou #331, bylo vytvoření typových kvalifikací kategorie B2 na základě montáže zařízení pro letadla v menším spektru. Například integrovaná avionika Primus 1000.

Agentura svůj postoj nezměnila. Vytvářet různé kvalifikace, které by byly založeny na montáži zařízení pro skupinu 2 a skupinu 3, není nutné, protože ve většině případů se zařízení od různých výrobců navzájem podobají, a stačí proto prokázat reprezentativní zkušenost pro požadovanou skupinu/podskupinu. Je proto odpovědností organizace provádějící údržbu, která zaměstnává danou osobu, aby zhodnotila její způsobilost a v případě nutnosti jí poskytla doplňující výcvik. Tento výcvik lze provádět v organizaci podle části 147, není však součástí požadavků na udělení průkazu způsobilosti, nýbrž součástí požadavků na vydání oprávnění osvědčujícího personálu.

- (19) Společnost BRITISH AIRWAYS ENGINEERING navrhla, aby pro účely definování kvalifikací obsažených v seznamu typových kvalifikací v dodatku I k přijatelnému způsobu průkazu k části 66 byla letadla používaná v osobní dopravě považována za zvláštní skupinu odlišnou od letadel používaných v nákladní dopravě. Domnívají se, že jsou-li v téže kvalifikaci zahrnuty dopravní i nákladní varianty, jak je tomu v současnosti, je pro letecké společnosti obtížné, ne-li zcela nemožné, aby pro variantu, kterou neprovozují, zajistily výcvik.

Postoj agentury je takový, že ke schválení plné kvalifikace není nutno provádět typový výcvik pro všechny varianty, které jsou obsaženy v příslušné typové kvalifikaci. Pokud agentura rozhodla, že tatáž typová kvalifikace uvedená v dodatku I k přijatelnému způsobu průkazu k části 66 může zahrnovat dvě varianty, učinila tak ve skutečnosti proto, že agentura je toho názoru, že obě varianty si jsou z hlediska údržby velmi blízké a že rozdílový výcvik není pro účely vydávání průkazu způsobilosti nezbytný. Je-li průkaz způsobilost platný pro jednu variantu, lze automaticky schválit i druhou variantu.

Neznamená to ovšem, že dotyčná osoba může získat oprávnění osvědčujícího personálu na variantu bez toho, aby absolvovala příslušný výcvik. Odpovědnost má v této věci organizace provádějící údržbu, která tuto osobu zaměstnává, nebo samotný držitel průkazu způsobilosti, působí-li jako nezávislý osvědčující personál. Je to objasněno v novém odstavci bodu 66.A.20 písm. b) odst. 3 a v souvisejícím odstavci bodu 66.A.20 písm. b) odst. 3 přijatelného způsobu průkazu.

V důsledku toho je agentura toho názoru, že varianty od sebe není nutno oddělovat, jak navrhuje společnost BRITISH AIRWAYS ENGINEERING.

- (20) DGAC-Francie navrhla vypustit odkaz v bodě 15 dodatku V k části 66, ve kterém se říká, že omezení zapsaná v průkazu způsobilosti představují výjimky z práva vydávat osvědčení. Navrhuje, aby byl nahrazen materiály k přijatelnému způsobu průkazu, ve kterých by bylo vysvětleno, že omezení je třeba zapisovat tak, aby bylo jasné, zda se jedná o právo vydávat průkaz způsobilosti, nebo o výjimky z práva vydávat průkaz způsobilosti. Důvodem toho je skutečnost, že v některých případech mohl příslušný úřad vydat průkazy způsobilosti v situaci, kdy omezení plynoucí z převodu vnitrostátních kvalifikací představují právo vydávat průkaz způsobilosti.

DGAC-Francie nicméně zastává myšlenku, že omezení schválená na základě uplatnění odstavce 66.A.45 mají být považována za úkoly, které jsou vyňaty z práva vydávat průkaz způsobilosti.

Podobnou připomínku agentura obdržela rovněž od CAA-Nizozemsko.

Agentura souhlasí s tím, že v nařízení jsou určité nesrovnalosti. Například:

- Bod 66.B.305 odkazuje na „zkoušky potřebné k zajištění převodu bez omezení“, což znamená, že omezení odkazují na úkoly, k nimž nelze vydat průkaz způsobilosti.
- V bodě 16 v průkazu způsobilosti podle části 66 (dodatek V k části 66) se uvádí, že „jestliže nejsou použitelná žádná omezení, na stránce OMEZENÍ bude uvedeno ‚Bez omezení‘“. To opět znamená, že omezení odkazují na úkoly, k nimž nelze vydat průkaz způsobilosti.
- Část 145 používá omezení ke stanovení menšího rozsahu činností, což znamená, že omezení odkazuje na úkoly, k nimž lze vydat průkaz způsobilosti.

Přestože se agentura rozhodla tvrdit, že omezení zapsaná v průkazu způsobilosti kategorie B3 jsou úkoly, k nimž nelze vydat osvědčení, souhlasíme, že v některých případech by mohlo být praktičtější odkazovat na úkoly, k nimž lze vydat osvědčení, například jsou-li udělena práva svým rozsahem ve srovnání s úkoly, k nimž není oprávnění, velmi malá. V takových případech je nepraktické uvádět seznam všech úkolů, k nimž není oprávnění.

K vyřešení všech těchto nesrovnalostí bude možná v budoucnu nutno stanovit další pravidla.

- (21) CAA-Nizozemsko agenturu požádala, aby v seznamu typových kvalifikací definovala všechny kvalifikace a kvalifikace skupin, které lze zapisovat do průkazů způsobilosti podle části 66, a zajistila tak v rámci celé EU odpovídající normalizaci.

Agentura tento návrh zváží při dalším každoročním přezkumu seznamu typových kvalifikací (dodatek I k přijatelnému způsobu průkazu k části 66).

- (22) CAA-Nizozemsko navrhlo vypustit možnost získání „individuálních typových kvalifikací“ pro letadla skupiny 3. Vycházelo při tom z předpokladu, že tyto „individuální typové kvalifikace“ budou podléhat týmž omezením jako skupina 3.

Agentura poznamenává, že omezení platí pouze pro průkaz způsobilosti kategorie B1.2 na letadla skupiny 3, nikoli však v případě „individuálních typových kvalifikací“. Důvodem toho je skutečnost, že k získání „individuální typové kvalifikace“ je nutno absolvovat buď praktický prvek typového výcviku, anebo není-li prováděn typový výcvik, praxi, jejíž získání je požadováno po vykonání typové zkoušky.

Agentura dále poznamenává, že možnost získat „individuální typovou kvalifikaci“ je zachována z důvodu poskytnutí flexibilních podmínek pro držitele průkazu způsobilosti pracující pouze na jednom určitém typu letadel, který není reprezentativní pro celou skupinu 3.

- (23) CAA-Nizozemsko vzneslo žádost, aby praxe na letadlech ve skupině 1 a 2 mohla přispět k získání zkušenosti, která je podmínkou získání kvalifikace skupiny 3.

Agentura s návrhem souhlasí a bod 66.A.45 písm. g) odst. 3 a písm. h) s ohledem na tento návrh upraví.

Reakce vztahující se k úkolu 66.011 „Typový výcvik“:

- (24) Společnosti AIRBUS SAS, AIR FRANCE, DGAC-FRANCE, BRITISH AIRWAYS ENGINEERING, FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL a KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE podaly několik připomínek týkajících se obsahu teoretických a praktických prvků výcviku typové kvalifikace (TRT), které jsou popsány v odstavcích 2.1 písm. e) a 2.2 písm. b) dodatku III k části 66.

Pokud jde o úroveň výcviku či druh úkolů, agentura souhlasila s většinou návrhů a úkoly odpovídajícím způsobem opravila.

Pokud jde o obsah tabulky praktických prvků, tři organizace uvedly, že objem úkolů je příliš rozsáhlý, a jejich splnění tudíž nereálné, což platí zejména pro časově náročné úkoly týkající se odstraňování a montáže. Agentura s touto připomínkou souhlasila a obsah odlehčila zavedením určité flexibility: požadováno je nyní splnění nikoli všech zaškrtnutých bodů, nýbrž alespoň 50 % z nich v rámci praktického výcviku.

Bylo rovněž doplněno ustanovení, že splněny musí být nyní pouze ty body, které se vztahují k danému typu letadel.

- (25) EVROPSKÝ VÝBOR PRO VÝCVIK ÚDRŽBY LETADEL (EAMTC), MEZINÁRODNÍ ORGANIZACE PRO LETECKOU BEZPEČNOST (FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL) a jedna individuální osoba požádaly o objasnění a vyjádřily určité obavy ohledně délky trvání teoretických prvků TRT, zejména pokud jde o nejvyšší přípustný počet vyučovacích hodin na den. Agentura zvažila odůvodnění těchto připomínek a rozhodla se

- omezit počet vyučovacích hodin na 6 hodin denně. Pojmem „denně“ se zde rozumí „na 24 hodin“;
- potvrdit, že se do vyučovacích hodin nepočítají žádné přestávky, přípravy, zkoušky atd.;
- zrušit omezení na „běžné úřední hodiny“, protože výcvik se za určitých okolností může konat v noci nebo během víkendu.

Toto rozhodnutí je rovněž v souladu se stávajícím přijatelným způsobem průkazu (AMC) 147.A.200.

- (26) SDRUŽENÍ NIZOZEMSKÝCH LETECKÝCH TECHNIKŮ (NVLТ) požádalo o potvrzení toho, že v průběhu výcviku, kdy jsou praktické úkoly považovány za skutečné úkoly údržby, jako je otevírání a zavírání z panelů, sejmutí/zástavba letadlových celků atd., vydá osvědčující personál na základě takových úkolů osvědčení o uvolnění do provozu (CRS), i když tyto úkoly budou vykonávány pod dohledem instruktorů či inspektorů.

Postoj agentury k této věci je takový, že je zřejmé, že školitelé nemají práva osvědčujícího personálu, a CRS může tudíž vydávat pouze osvědčující personál z organizace provádějící údržbu. Důvod tohoto postoje je ještě zjevnější, pokud jde o úkoly odborné praxe (OJT), protože tyto úkoly jsou vykonávány v reálném pracovním prostředí, kde se provádí údržba, a pod dohledem inspektora.

EAMTC na druhé straně vznesla požadavek, aby prvky praktického výcviku zajišťované organizacemi podle části 147 nevedly nikdy k vykonávání skutečných údržbářských činností. Agentura tuto připomínku zamítla, protože jsou případy, kdy takový praktický výcvik vede k vykonávání údržbářských činností, například když takovou činnost vykonává

pro organizaci podle části 147 subdodavatel, jímž je společnost podle části 145. Osvědčení o uvolnění do provozu musí být vydáno, protože zachování letové způsobilosti daného letadla musí být obnoveno pokaždé, kdy je provedena například demontáž nebo opětovná montáž určité součástky.

- (27) SDRUŽENÍ NIZOZEMSKÝCH LETECKÝCH TECHNIKŮ (NVLT) a jedna nezávislá osoba vznesly připomínky o definici, úloze a kvalifikaci určených hodnotitelů.

Agentura tuto věc přezkoumala a znění upravila. Agentura dále vytvoří materiál k přijatelnému způsobu průkazu (AMC), aby tak lépe objasnila úlohu a kvalifikaci hodnotitelů a inspektorů. Bude se týkat praktické části výcviku typové kvalifikace (TRT) a odborné praxe (OJT).

- (28) Společnost KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE vyslovila připomínku, že podle současného návrhu by organizace podle části 145, které zaměstnávají personál, jehož průkazy způsobilosti byly vydány různými příslušnými úřady, měly mít při prvním typovém zápisu daného typu program odborné praxe (OJT) schválený všemi těmito úřady. Navrhla pro odbornou praxi (OJT) nový postup s tím, že by chtěla, aby program odborné praxe byl schvalován příslušným úřadem, který je pověřen dohledem nad organizací provádějící údržbu, a aby tento program odborné praxe byl uznáván všemi členskými státy.

Agentura by předně chtěla poznamenat, že požadavek odborné praxe se vztahuje pouze na schvalování první typové kvalifikace pro danou kategorii/podkategorii, a nikoli, jak uvádí KLM, na schvalování první typové kvalifikace pro specifický typ. V důsledku toho by se tento problém týkal pouze organizací, které najímají personál z různých členských států, a tento personál má pouze základní průkazy způsobilosti (bez zapsaných kvalifikací). Je sporné, zda se jedná o běžnou praxi.

Návrh, který předložila společnost KLM, je navíc v rozporu s požadavky článku 6 nařízení (ES) č. 2042/2003, který organizaci provádějící údržbu neposkytuje právo na schválení pro účely výcviku. Takové právo může příslušet pouze organizacím podle části 147.

Je sice pravda, že kurzy mohou být schvalovány přímo samotným příslušným úřadem, pakliže je nepořádá organizace podle části 147, může k tomu však docházet pouze na základě posouzení každého jednotlivého případu a na uznání těchto kurzů v jiných členských státech EU nelze uplatnit žádný nárok. Kurz, který je přímo schválen příslušným úřadem, má pro účely vydávání průkazů způsobilosti platnost pouze před tímto úřadem.

- (29) FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL a jedna individuální osoba přeložily dvě doporučení ohledně zkoušek typového výcviku:

- První připomínka učiněná společností FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL zpochybňuje, že je třeba, aby počet otázek byl násobkem 4, a navrhuje tento požadavek odstranit s tím, že bude zakázáno zaokrouhlování známek.

Agentura poznamenává, že tento návrh by stávající problém nevyřešil. Pakliže počet otázek nebude násobkem 4, je ke složení zkoušky nutno dosáhnout více než 75% úspěšnosti, což odporuje stanovenému pravidlu. Případy tohoto druhu se již zabýval Soudní dvůr.

V důsledku toho agentura ani nadále neupouští od svého požadavku, že počet otázek musí být násobkem 4, a to nejen v dodatku III k části 66 ve vztahu k normě typového výcviku, ale také v dodatku II k části 66 ve vztahu k normě zkoušek.

- Druhá připomínka, kterou vznesla individuální osoba, přináší návrh, aby v dodatku III k části 66 byl stanoven počet otázek vyžadovaný pro každou kapitolu.

Agentura tento návrh zamítla, protože počet otázek závisí na počtu výcvikových hodin věnovaných každé kapitole, který vyplývá z odpovídajících vzdělávacích cílů a analýzy výcvikových potřeb a liší se podle typu letadla.

- (30) AIRBUS SAS, FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL a EAMTC ve svých připomínkách uvedly, že není jasné, v jakých případech je analýza výcvikových potřeb povinná a v jakých případech povinná není.

Agentura v odstavci 2.1 písm. d) dodatku III k části 66 jasně stanovila, že analýza výcvikových potřeb je vyžadována ve všech případech. Výjimky jsou popsány v článku 7.9 písm. f). Analýzu výcvikových potřeb (TNA) proto není třeba předkládat v kurzech schválených před uplynutím 15 měsíců od okamžiku, kdy vstoupí v platnost toto pozměňující nařízení, pakliže jsou tyto kurzy delší, než je nejkratší přípustná doba uvedená v dodatku III k části 66.

- (31) Společnost AIRBUS SAS vznesla připomínku týkající se bodu 66.A.45 písm. k) přijatelného způsobu průkazu a bodu 66.B.115 přijatelného způsobu průkazu, v nichž agentura prohlašuje, že oblast styku mezi systémy motoru/draku letadla musí být předmětem typového výcviku zaměřeného buď na drak letadla, nebo na pohonnou jednotku. Stanovisko společnosti Airbus SAS je takové, že oblast styku by měla být předmětem typového výcviku zaměřeného na pohonnou jednotku.

Postoj agentury je takový, že to závisí na typu/kategorii letadla. V některých případech, například v případě General Aviation, může být vzhledem k rozmanitému množství letadel, která mohou obsahovat tentýž motor, vhodnější probírat oblast styku během kurzu zaměřeného na drak letadla.

- (32) Společnost AIR FRANCE vzneslo připomínku týkající se odstavce 3 písm. j) v dodatku III k části 66. Podle mínění této společnosti by měl existovat přijatelný způsob průkazu, který by pro zkoušky úrovně 3 stanovil procentuální množství otázek, které by měly být na úrovni 1, 2 a 3.

Agentura se domnívá, že by měla být do takové míry normativní. Byl nicméně vypuštěn odstavec 3 písm. j) v dodatku III a odstavce 3 písm. d) a 3 písm. f) byly upraveny tak, aby bylo zřejmé, že:

- omezený počet otázek na nižší úrovni je přijatelný;
- počet a úroveň otázek posoudí příslušný úřad při schvalování kurzu.

- (33) EAMTC ve svých připomínkách uvedl, že MPD, SRM, RVSM a další body by neměly být součástí bodu 66.A.45 písm. k) odst. 1 a písm. k) odst. 2 přijatelného způsobu průkazu a neměly by být brány v úvahu při tvorbě teoretického obsahu kurzu typového výcviku. Jako důvod uvádějí, že tyto body se nevztahují ke konkrétnímu typu letadel.

Agentura s tímto návrhem nesouhlasí, protože určitý typ letadel může vyžadovat velmi specifické druhy oprav uvedené v SRM (včetně zásahů údržby vyplývajících z požadavků RVSM), které může být při vytváření obsahu kurzu nutno zohlednit.

- (34) EAT-DHL TECHNICAL TRAINING DEPARTMENT doporučilo upravit odstavec 147.A.100 písm. f) tak, aby nejvyšší přípustný počet studentů na inspektora procházejících praktickým výcvikem během výcvikového kurzu byl snížen z 15 na 7.

Agentura nemůže tento návrh přijmout, protože tento odstavec nebyl předmětem diskusí pracovní skupiny a nebyl dosud ani předmětem jakýchkoli vnějších konzultací. V důsledku toho se lze tímto návrhem zabývat pouze v rámci budoucí legislativní činnosti.