



Γνώμη αριθ. 05/2009

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 15^{ης} Δεκεμβρίου 2009

για Κανονισμό της Επιτροπής που τροποποιεί τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα

***"Δικαιώματα αδειών συντήρησης αεροσκαφών B1 και B2
ΚΑΙ
ικανότητες τύπου και ομάδας
ΚΑΙ
εκπαίδευση ικανότητας τύπου"***

I. Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να προτείνει στην Επιτροπή την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003¹. Οι λόγοι για την εν λόγω δράση θέσπισης κανόνων περιγράφονται στη συνέχεια.
2. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο² του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (ο Οργανισμός), όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008³ (ο «βασικός κανονισμός»).

II. Διαβούλευση

3. Μολονότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής θεσπίζει στο παράρτημα III (μέρος-66) ένα σύστημα αδειοδότησης για το προσωπικό πιστοποίησης, τα σχόλια που ελήφθησαν από ενδιαφερόμενους και εθνικές αρχές υπέδειξαν την ανάγκη αναθεώρησης του εν λόγω κανονισμού σχετικά με τα εξής θέματα:
 - Δικαιώματα των αδειών συντήρησης αεροσκαφών B1 και B2.
 - Ικανότητες τύπου και ομάδας.
 - Εκπαίδευση ικανότητας τύπου.

Διατυπώθηκαν οι εξής ανησυχίες για κάθε ένα από τα θέματα αυτά:

Δικαιώματα των αδειών συντήρησης αεροσκαφών B1 και B2:

4. Επί του παρόντος, στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, παράρτημα III (μέρος-66), τα δικαιώματα, που σχετίζονται με κάθε κατηγορία άδειας συντήρησης αεροσκαφών, περιγράφονται ως ακολούθως:
 - Η άδεια συντήρησης αεροσκαφών κατηγορίας A επιτρέπει στον κάτοχο να εκδίδει πιστοποιητικά διάθεσης σε υπηρεσία μετά από προγραμματισμένη ελάσσονα συντήρηση γραμμής και απλή αποκατάσταση βλαβών εντός των ορίων των εργασιών που καθορίζονται ρητά στην εξουσιοδότηση. Τα δικαιώματα πιστοποίησης περιορίζονται σε εργασίες που ο κάτοχος της άδειας έχει προσωπικά εκτελέσει σε φορέα του μέρους-145.
 - Η άδεια συντήρησης αεροσκαφών κατηγορίας B1 επιτρέπει στον κάτοχο να εκδίδει πιστοποιητικά διάθεσης σε υπηρεσία μετά από συντήρηση, συμπεριλαμβανομένης της δομής του αεροσκάφους, του προωθητικού συστήματος, καθώς και των μηχανικών και

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2003, για την διαρκή αξιοποίηση του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 315, 28.11.2003, σ. 1). Κανονισμός όπως τελευταία τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1056/2008 της Επιτροπής της 27^{ης} Οκτωβρίου 2008 (ΕΕ L 283, 28.10.2008).

² Απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου σχετικά με τη διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης (κανονιστική διαδικασία). EASA MB 08-2007 της 13.06.2007.

³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008 για την θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της Οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79, 19.03.2008, σ. 1).

ηλεκτρικών συστημάτων. Στα δικαιώματα περιλαμβάνεται επίσης η αντικατάσταση αντικαταστάσιμων κυκλωμάτων ηλεκτρονικών μονάδων, η οποία απαιτεί απλούς ελέγχους προκειμένου να αποδειχθεί η λειτουργικότητά τους. Η κατηγορία B1 περιλαμβάνει αυτόματα και τη σχετική υποκατηγορία A.

- Η άδεια συντήρησης αεροσκαφών κατηγορίας B2 επιτρέπει στον κάτοχο να εκδίδει πιστοποιητικά διάθεσης σε υπηρεσία μετά από συντήρηση σε ηλεκτρονικά και ηλεκτρικά συστήματα.
- Η άδεια συντήρησης αεροσκαφών κατηγορίας C επιτρέπει στον κάτοχο να εκδίδει πιστοποιητικά διάθεσης σε υπηρεσία μετά από συντήρηση βάσης σε αεροσκάφη. Τα δικαιώματα ισχύουν για ολόκληρο το αεροσκάφος σε φορέα του μέρους-145.

5. Οι παρατηρήσεις που έλαβε ο Οργανισμός από τους ενδιαφερόμενους και τις εθνικές αρχές υπέδειξαν ότι ο ισχύων κανονισμός δεν προσδιορίζει με σαφήνεια την έννοια του ηλεκτρικού συστήματος και την έννοια του ηλεκτρονικού συστήματος αεροπλοΐας. Επιπλέον, τα ισχύοντα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) και το υλικό καθοδήγησης (GM) δεν διευκρινίζουν επαρκώς τις εργασίες σε ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας, οι οποίες μπορούν να εκτελεστούν από κάτοχο άδειας B1, καθώς και την έννοια του απλού ελέγχου.
6. Οι πρόσθετες παρατηρήσεις που έλαβε ο Οργανισμός από τους ενδιαφερόμενους και τις εθνικές αρχές υπέδειξαν ότι τα δικαιώματα του προσωπικού με άδεια B2 είναι πολύ περιορισμένα. Επιπλέον, η διάρκεια της βασικής εκπαίδευσης για την κατηγορία B2 (2.400 ώρες) είναι ίδια με αυτή της κατηγορίας B1, ενώ το περιεχόμενο του προσαρτήματος I του μέρους-66 φαίνεται να υποδηλώνει ότι η εκπαίδευση για την κατηγορία B2 πρέπει να έχει μικρότερη διάρκεια από εκείνη για την κατηγορία B1.

Ικανότητες τύπου και ομάδας:

7. Επί του παρόντος, στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, παράρτημα III (μέρος-66), για το σκοπό της καταχώρησης ικανοτήτων τύπου αεροσκαφών στις άδειες συντήρησης αεροσκαφών, τα αεροσκάφη ταξινομούνται ως εξής:
 - Αεροσκάφη για τα οποία οι κάτοχοι άδειας πρέπει να έχουν ικανότητα τύπου σε συγκεκριμένο αεροσκάφος που έχει καταχωριστεί στην άδεια. Αυτό περιλαμβάνει όλα τα μεγάλα αεροσκάφη, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 (δηλαδή αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης (MTOM) πάνω από 5700 κιλά και πολυκινητήρια ελικόπτερα), καθώς και αεροσκάφη για τα οποία ο Οργανισμός έχει αποφανθεί ότι η πολυπλοκότητα του εν λόγω αεροσκάφους απαιτεί ικανότητα σε τύπο αεροσκάφους. Για τα αεροσκάφη αυτά απαιτείται εκπαίδευση ικανότητας τύπου.
 - Αεροσκάφη για τα οποία οι κάτοχοι άδειας έχουν τη δυνατότητα να διαθέτουν είτε ικανότητα τύπου σε συγκεκριμένο αεροσκάφος που έχει καταχωριστεί στην άδεια είτε ανάλογη ικανότητα ομάδας ή ικανότητα ομάδας κατασκευαστή. Στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται εκπαίδευση τύπου. Είναι απαραίτητη, ωστόσο, η ολοκλήρωση εξετάσεων τύπου και πρακτικής πείρας (τουλάχιστον 50% των εργασιών που περιλαμβάνονται στο προσάρτημα II για τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης του μέρους-66⁴).

⁴ Απόφαση αριθ. 2003/19/RM από της 28.11.2003 του Εκτελεστικού Διευθυντή του Οργανισμού για τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης και το υλικό καθοδήγησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής της 20ης Νοεμβρίου 2003 για την διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα. Απόφαση που τελευταία τροποποιήθηκε από την απόφαση αριθ.2009/016/R της 1ης Δεκεμβρίου 2009.

8. Οι παρατηρήσεις που έλαβε ο Οργανισμός από τους ενδιαφερόμενους και τις εθνικές αρχές υπέδειξαν τις ακόλουθες ανησυχίες:
- Δεν είναι σαφές τι σημαίνει «τύπος αεροσκάφους» από άποψη συντήρησης και, κατά συνέπεια, δεν καθίσταται σαφές πότε δύο διαφορετικά μοντέλα/παραλλαγές του αεροσκάφους μοιάζουν αρκετά ώστε να θεωρηθεί ότι ανήκουν στην ίδια «ικανότητα τύπου». Αυτό οδήγησε σε ανακρίβειες στον κατάλογο των ικανοτήτων τύπου στο προσάρτημα I του AMC του μέρους-66.
 - Επί του παρόντος δεν υπάρχει πολιτική που να περιγράφει πότε ένα αεροσκάφος θεωρείται πολύπλοκο από άποψη συντήρησης. Η θεώρηση αυτή μπορεί να διαφέρει από τον ορισμό των «σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών» που περιλαμβάνεται στον βασικό κανονισμό.
 - Οι ισχύουσες διαφορετικές ομάδες αεροσκαφών δεν αντικατοπτρίζουν πραγματικά την πολυπλοκότητα των αεροσκαφών. Ορισμένα αεροσκάφη «δεν είναι απλά» από άποψη σχεδιασμού και απαιτείται να έχουν μόνο ικανότητα ομάδας, πράγμα που έρχεται σε αντίθεση με τον ορισμό τους.
 - Τα δικαιώματα των κατόχων της άδειας B2 είναι πολύ περιοριστικά κατά την εξέταση των ικανοτήτων της ομάδας του κατασκευαστή. Είναι εύλογο να θεωρηθεί ότι οι ικανότητες ομάδας πρέπει να προσαρμόζονται καλύτερα στην ικανότητα προς εργασία του κατόχου άδειας B2, όπου η τεχνολογία είναι πολύ παρόμοια από τον έναν κατασκευαστή στον άλλον.
 - Αεροσκάφη που πληρούν τις προϋποθέσεις για τις ικανότητες της ομάδας του κατασκευαστή και τις ικανότητες πλήρους ομάδας απαιτούν, επί του παρόντος, εξετάσεις τύπου για έναν αντιπροσωπευτικό αριθμό αεροσκαφών. Σε πολλές περιπτώσεις, ωστόσο, είναι δύσκολο να βρεθεί παροχέας (εγκεκριμένος φορέας ή αρμόδια αρχή) για τις εν λόγω εξετάσεις.

Εκπαίδευση ικανοτήτων τύπου:

9. Επί του παρόντος, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 παράρτημα III (μέρος-66), εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά στην παράγραφο 66.A.45 στοιχείο (ζ) ο κάτοχος άδειας συντήρησης αεροσκαφών της κατηγορίας B1, B2 ή C ασκεί δικαιώματα πιστοποίησης σε συγκεκριμένο αεροσκάφος μόνο όταν στην άδεια συντήρησης αεροσκαφών (AML) έχει καταχωριστεί η σχετική ικανότητα τύπου αεροσκάφους (TR).
10. Επίσης, εκτός εάν καθορίζεται διαφορετικά στην παράγραφο 66.A.45 στοιχείο (η) οι ικανότητες χορηγούνται κατόπιν ικανοποιητικής ολοκλήρωσης της εκπαίδευσης σε τύπο αεροσκάφους (TRT) της σχετικής κατηγορίας B1, B2 ή C που είναι εγκεκριμένη από αρμόδια αρχή ή που παρέχεται από κατάλληλα εγκεκριμένο φορέα εκπαίδευσης στη συντήρηση σύμφωνα με το μέρος-147.
11. Επιπλέον, σύμφωνα με τον ισχύοντα κανονισμό και τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC), η εγκεκριμένη εκπαίδευση τύπου στις κατηγορίες B1 και B2 περιλαμβάνει θεωρητικό και πρακτικό μέρος που πρέπει να συμμορφώνονται με το προσάρτημα III του μέρους-66. Μπορεί να καταρτιστεί πρόγραμμα δομημένης επαγγελματικής εξάσκησης στην πράξη (OJT) για την εκπλήρωση των απαιτήσεων πρακτικής εκπαίδευσης. Η πρακτική εκπαίδευση πρέπει να διαρκεί για περίοδο τεσσάρων μηνών για αιτούντες χωρίς πρόσφατη καταχωρημένη προηγούμενη πρακτική πείρα σε αεροσκάφη με συγκρίσιμη δομή και συστήματα, συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων. Ωστόσο, η περίοδος αυτή μπορεί να μειωθεί σε δύο εβδομάδες για αιτούντες που διαθέτουν τη σχετική προηγούμενη πείρα.

12. Οι παρατηρήσεις που έλαβε ο Οργανισμός από τους ενδιαφερόμενους και τις εθνικές αρχές υπέδειξαν τις ακόλουθες ανησυχίες:
- Τα στοιχεία που περιγράφονται στο προσάρτημα III του μέρους-66 (παρ' ότι αρκετά εκτεταμένα), δεν φαίνεται να είναι αρκετά λεπτομερή ώστε να καλύπτουν όλες τις δυνατότητες εκπαίδευσης σε τύπο αεροσκάφους, αφήνοντας πολύ μεγάλα περιθώρια ερμηνείας και περιπτώσεων άνισης μεταχείρισης. Έχουν αναφερθεί περιπτώσεις όπου το ίδιο πρόγραμμα εκπαίδευσης διαφέρει από πλευράς επιπέδου, διάρκειας και περιεχομένου όσον αφορά τη θεωρητική και την πρακτική εκπαίδευση/ επαγγελματική εξάσκηση στην πράξη (OJT)/πρακτική πείρα, και όπου το πρακτικό μέρος περιορίζεται σε εκπαίδευση δύο εβδομάδων, ανεξαρτήτως της πείρας που διαθέτει ο αιτών. Επίσης, το θέμα της εκπαίδευσης στις διαφορές δεν εξετάζεται επαρκώς.
 - Επιπλέον, το ισχύον υλικό αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης (AMC) και υλικού καθοδήγησης (GM) δείχνει ότι η αρμόδια αρχή έχει την τελευταία λέξη όσον αφορά την επάρκεια της διάρκειας του πρακτικού μέρους (η οποία κυμαίνεται από 2 εβδομάδες έως και 4 μήνες) για κάθε εκπαιδευόμενο πριν προβεί στην καταχώριση της ικανότητας. Το γεγονός αυτό έχει δημιουργήσει καταστάσεις όπως αυτή όπου η ολοκλήρωση εγκεκριμένου κύκλου μαθημάτων εκπαίδευσης τύπου σε φορέα κατά το μέρος-147, συμπεριλαμβανομένης της θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης, δεν κρίθηκε επαρκής από την αρμόδια αρχή προκειμένου να καταχωρίσει την ικανότητα και ζητήθηκε πρόσθετη πρακτική εκπαίδευση.

13. Για την αντιμετώπιση των εν λόγω θεμάτων, ο Οργανισμός δρομολόγησε τρεις εργασίες στη δράση θέσπισης κανόνων:

- 66.006: Δικαιώματα αδειών συντήρησης αεροσκαφών B1 και B2.
- 66.009: Ικανότητες τύπου και ομάδας.
- 66.011: Εκπαίδευση ικανότητας τύπου.

Για κάθε μία από τις εργασίες αυτές, ο Οργανισμός συγκρότησε την αντίστοιχη συντακτική ομάδα, αποτελούμενη από εκπροσώπους των εθνικών αρχών και του κλάδου. Σκοπός ήταν η αξιολόγηση της κατάστασης, η υποβολή πρότασης και η κατάρτιση κατευθυντήριων γραμμών για την έκδοση γνώμης σχετικά με την τροποποίηση του Μέρους-66 ή/και απόφασης για την τροποποίηση των αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης (AMC) και υλικού καθοδήγησης (GM) στο εν λόγω μέρος, σε σχέση με τους αντίστοιχους όρους αναφοράς (ToR). Ειδικά για την περίπτωση του καθήκοντος 66.011, το πεδίο εφαρμογής των εργασιών περιοριζόταν στα αεροσκάφη εκείνα για τα οποία απαιτείται εκπαίδευση ικανότητας τύπου.

14. Βάσει της συνεισφοράς των συντακτικών ομάδων, ο Οργανισμός δημοσίευσε την Κοινοποίηση Προτεινόμενης Τροποποίησης NPA2007-07 στις 28 Ιουνίου 2007 στον δικτυακό του τόπο, στη διεύθυνση: (http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).
15. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 28^{ης} Οκτωβρίου 2007 (η οποία περιλάμβανε παράταση ενός μηνός επί της αρχικής περιόδου διαβούλευσης των 3 μηνών), ο Οργανισμός είχε λάβει 409 παρατηρήσεις από εθνικές αρχές αεροπορίας, επαγγελματικούς και ιδιωτικούς φορείς/φυσικά πρόσωπα.
16. Προκειμένου να ανασκοπήσει τις παρατηρήσεις αυτές, ο Οργανισμός συγκρότησε μία ομάδα εξέτασης για κάθε μία από αυτές τις εργασίες. Κάθε ομάδα απαρτιζόταν από τα μέλη της αντίστοιχης ομάδας εργασίας, συν ένα πρόσωπο από το τμήμα Τυποποίησης & Εγκρίσεων (Οργανισμός) αλλά και έναν εκπρόσωπο του κλάδου ο οποίος είχε εκφράσει διαφορετική άποψη επί της NPA2007-07. Ως αποτέλεσμα αυτής της επανεξέτασης, ο Οργανισμός

δημοσίευσε στις 6 Οκτωβρίου 2009 το Έγγραφο Απάντησης σε Παρατηρήσεις (ΕΑΠ) (ΕΑΠ2007-07), που περιείχε τις απαντήσεις σε κάθε παρατήρηση και το προτεινόμενο κείμενο για τους κανόνες, τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) και το σχετικό υλικό καθοδήγησης (GM).

17. Σε αυτό το σημείο είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι ομάδες εξέτασης έλαβαν επίσης υπόψη τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν κατά τη διαβούλευση της NPA2008-03.
18. Μετά τη δημοσίευση του ΕΑΠ2007-07, Ο Οργανισμός διοργάνωσε μία συνάντηση εργασίας στην Κολωνία, στις 29 Οκτωβρίου 2009, με σκοπό να επεξηγήσει το περιεχόμενο του εν λόγω εγγράφου και να βοηθήσει τους ενδιαφερόμενους να κατανοήσουν την πρόταση, προτού διατυπώσουν αντιρρήσεις.
19. Ως αποτέλεσμα της εξωτερικής διαβούλευσης του ΕΑΠ2007-07, η οποία ολοκληρώθηκε στις 5 Δεκεμβρίου 2009, ο Οργανισμός έλαβε αντιδράσεις από:
 - 4 αρμόδιες αρχές: την διοίκηση πολιτικής αεροπορίας των Κάτω Χωρών («CAA-Netherlands»), την διοίκηση πολιτικής αεροπορίας της Σουηδίας (CAA-Sweden), την διοίκηση πολιτικής αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου (CAA-United Kingdom) και την DGAC-France.
 - 12 φορείς και ενώσεις: 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 (NVL), Tyrolean Airways, European Aircraft Maintenance Training Committee (EAMTC) και EAT-DHL Technical Training Department.
 - 4 ιδιώτες.

Οι συγκεκριμένες αντιρρήσεις παρουσιάζονται αναλυτικά στο επισυναπτόμενο έγγραφο.

III. Περιεχόμενο της Γνώμης του Οργανισμού

20. Η παρούσα γνώμη λαμβάνει υπόψη της, όσο το δυνατόν περισσότερο, τις προτάσεις που έγιναν από πολλούς ενδιαφερομένους και εθνικές αρχές, οι οποίοι(-ες) συμμετείχαν στη διαβούλευση και διατύπωσαν αντιρρήσεις επί του ΕΑΠ.
21. Λαμβάνοντας υπόψη την ιεράρχηση των κανόνων του EASA, η παρούσα γνώμη εξετάζει μόνο τις τροποποιήσεις που ο Οργανισμός εισηγείται να επέλθουν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003. Τα σχετικά μέσα συμμόρφωσης (AMC) και το υλικό καθοδήγησης (GM), που εξετάστηκαν λεπτομερώς στο ΕΑΠ, θα εκδοθούν από τον Οργανισμό μόνον αφού εγκριθούν οι προαναφερόμενοι κανονισμοί από την Επιτροπή. Πρέπει, ωστόσο, να καταστεί σαφές ότι τα μέτρα που παρουσιάζονται στην παρούσα γνώμη πρέπει να εκτιμώνται σε συνδυασμό με τα/το AMC/GM, ως μέρος συμφωνημένης δέσμης μέτρων.

α) Τροποποιήσεις σχετικά με το καθήκον 66.006: δικαιώματα αδειών συντήρησης αεροσκαφών B1 και B2

22. Όσον αφορά τα δικαιώματα του προσωπικού πιστοποίησης της κατηγορίας B1, ο Οργανισμός προτείνει να επιτραπεί η εκχώρηση «εργασιών σε ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας» (αντί της τρέχουσας «αντικατάστασης αντικαταστάσιμων κυκλωμάτων ηλεκτρονικών μονάδων») εφόσον ο σχετικός έλεγχος είναι απλός και δεν υπάρχει ανάγκη αποκατάστασης βλαβών.

Η παραπάνω τροποποίηση θα ενισχυθεί επιπλέον με AMC και GM προκειμένου να καταστεί σαφές:

- τί σημαίνει «ηλεκτρικό σύστημα» και τί σημαίνει «ηλεκτρονικό σύστημα αεροπλοΐας».
- τί σημαίνει «απλός έλεγχος».
- τί σημαίνει «αποκατάσταση βλαβών».
- ότι οι αντιπροσωπευτικοί τομείς που καλύπτονται από το γνωστικό αντικείμενο 7.7 θεωρούνται «ηλεκτρικές εργασίες», πράγμα που σημαίνει ότι μπορούν να διατεθούν σε υπηρεσία από το προσωπικό πιστοποίησης αμφότερον των κατηγοριών B1 και B2.

23. Όσον αφορά το προσωπικό πιστοποίησης κατηγορίας B2, ο Οργανισμός προτείνει να συμπεριληφθεί στα δικαιώματά τους η εκχώρηση ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών εργασιών που εκτελούνται σε προωθητικά καθώς και σε μηχανικά συστήματα (παράγραφος 66.A.20 στοιχείο α) σημείο 3 περίπτωση i του μέρους-66). Συνεπώς, αναθεωρήθηκαν τα προσαρτήματα I, II και III ως προς τα εφαρμοστέα συστήματα, προκειμένου να αυξηθεί το επίπεδο γνώσεων/εκπαίδευσης για την κατηγορία B2 ώστε να συμβαδίζει με εκείνο της κατηγορίας B1 και να προστεθούν νέες ερωτήσεις στις αντίστοιχες εξετάσεις.

24. Προκειμένου να μην υποχρεωθούν όλοι οι κάτοχοι άδειας B2 να επανεκπαιδευτούν/επανεξεταστούν, ο Οργανισμός προτείνει στο Άρθρο 7.9 παράγραφος α) του Κανονισμού (ΕΚ) 2042/2003, να αποκτούν το εν λόγω δικαίωμα αυτόματα. Μολονότι αυτό δικαιολογείται εν μέρει από το γεγονός ότι ο εγκεκριμένος φορέας συντήρησης υποχρεούται να αξιολογεί πάντοτε την καταλληλότητα του προσωπικού πιστοποίησης πριν από την έκδοση της σχετικής εξουσιοδότησης, ο Οργανισμός θέσπισε ένα πρόσθετο αντισταθμιστικό μέτρο στην παράγραφο 66.A.20 στοιχείο β) σημείο 3 του Μέρους-66, που ορίζει ότι το προσωπικό πιστοποίησης δεν μπορεί να ασκεί δικαιώματα εκτός εάν είναι ικανό για το αντίστοιχο αεροσκάφος.

Το μέτρο αυτό θα συμπληρωθεί από ένα αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης (AMC) σύμφωνα με το στοιχείο β) σημείο 3 της παραγράφου 66.A.20, το οποίο διευκρινίζει ότι ο κάτοχος της άδειας θα πρέπει να διασφαλίζει ότι διαθέτει τις γνώσεις και την πείρα που απαιτούνται για τη διάθεση σε υπηρεσία του συγκεκριμένου αεροσκάφους. Αυτό είναι απαραίτητο διότι το αεροσκάφος μπορεί να διαθέτει ορισμένα συστήματα και τεχνολογίες που ενδεχομένως δεν καλύπτονται από τις βασικές απαιτήσεις γνώσεων κατά την παράγραφο 66.A.25 ή από τις απαιτήσεις ικανότητας τύπου κατά την παράγραφο 66.A.45.

Αυτό, κατά κανόνα, ισχύει στη περίπτωση:

- Ικανοτήτων τύπου που καταχωρίζονται στην άδεια βάσει των ορισμών που καθορίζονται στον «κατάλογο ικανοτήτων τύπου» του προσαρτήματος I ως προς τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC), μετά την ολοκλήρωση εκπαίδευσης/εξετάσεων τύπου, που δεν κάλυπταν όλες τις παραλλαγές στο πλαίσιο του εν λόγω προσδιορισμού ικανοτήτων.
- Εργασιών που εκτελούνται σε μοντέλο που έχει εξελιχθεί τεχνολογικά σε σχέση με το αρχικό μοντέλο που χρησιμοποιήθηκε για την εκπαίδευση/τις εξετάσεις τύπου.
- Εξέλιξης των απαιτήσεων βασικών γνώσεων που δεν προϋποθέτουν την επανεξέταση των κατόχων αδειών.
- Συγκεκριμένης τεχνολογίας και επιλογών που γίνονται από τον κάθε πελάτη, που μπορεί να μην έχουν καλυφθεί από την εκπαίδευση/εξέταση τύπου.
- Καταχώρησης ικανοτήτων ομάδας/υποομάδας βάσει πείρας σε αντιπροσωπευτικό αριθμό εργασιών ή βάσει εκπαίδευσης/εξετάσεων τύπου σε αντιπροσωπευτικό αριθμό αεροσκαφών.

25. Επιπλέον, όσον αφορά στο προσωπικό πιστοποίησης B2, ο Οργανισμός προτείνει να περιλαμβάνεται η δυνατότητα σε φορείς του μέρους-145 να εξουσιοδοτούν κατόχους άδειας B2 για να πιστοποιούν εργασίες της κατηγορίας A (παράγραφος 66.A.20 στοιχείο α) σημείο 3, περίπτωση ii του μέρους-66). Αν και οι βασικές γνώσεις της άδειας κατηγορίας B2 δεν καλύπτουν πλήρως τις βασικές γνώσεις που απαιτούνται για την άδεια της κατηγορίας A, και βεβαίως ο Οργανισμός έχει καταστήσει σαφές ότι η άδεια της κατηγορίας B2 δεν περιλαμβάνει αυτόματα καμία υποκατηγορία A, ο Οργανισμός θεωρεί εύλογη την εν λόγω αύξηση δικαιωμάτων, η οποία υπόκειται στα ακόλουθα αντισταθμιστικά μέτρα:

- Το δικαίωμα της κατηγορίας A καλύπτει μόνο τους τύπους αεροσκαφών που έχουν καταχωριστεί στην άδεια B2.
- Πρέπει να παρασχεθεί η ανάλογη εκπαίδευση σε εργασίες για κάθε τύπο αεροσκάφους στο φορέα του Μέρους-145 που εκδίδει την εξουσιοδότηση.
- Απαιτείται προηγούμενη τεκμηριωμένη πρακτική πείρα 6 μηνών στο φορέα του Μέρους-145 που εκδίδει την εξουσιοδότηση. Η εν λόγω πείρα πρέπει να καλύπτει το πεδίο ισχύος της εξουσιοδότησης που θα εκδοθεί.
- Η εκπαίδευση και η πρακτική πείρα θα συνοδεύονται από την ανάλογη εξέταση/αξιολόγηση.

26. Το Προσάρτημα I του Μέρους-66 έχει τροποποιηθεί προκειμένου να:

- συμπεριληφθούν νέες τεχνολογίες όπως τα «ολοκληρωμένα σπονδυλωτά ηλεκτρονικά συστήματα αεροσκάφους (ATA42)», τα «συστήματα θαλάμου (ATA44)» και τα «συστήματα πληροφοριών (ATA46)».
- επεκταθούν τα γνωστικά αντικείμενα 13 και 14 προκειμένου να καλύψουν την επέκταση δικαιωμάτων για την άδεια B2 που περιλαμβάνονται στην παράγραφο 66.A.20 στοιχείο α) σημείο 3 περίπτωση i του Μέρους-66.

Η επέκταση του περιεχομένου του προσαρτήματος I δε συνεπάγεται αλλαγή στις εκπαιδευτικές ώρες που απαιτούνται για τους βασικούς κύκλους μαθημάτων του μέρους-147 για τους εξής λόγους:

- η αλλαγή που εισήχθη στο αναλυτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης B1 (νέες τεχνολογίες) είναι ασήμαντη σε σχέση με την πλήρη διάρκεια του κύκλου μαθημάτων.
- η αλλαγή που εισήχθη για να καλυφθεί η αύξηση των δικαιωμάτων B2, μολονότι πολύ πιο σημαντική, αντισταθμίζεται από τη μείωση των ωρών που σκόπευε να θεσπίσει ο Οργανισμός μόλις βεβαιωνόταν ότι η τρέχουσα εκπαίδευση B2 έπρεπε να έχει μικρότερη διάρκεια από την εκπαίδευση για την άδεια B1. Η εν λόγω μείωση ήταν αποτέλεσμα λεπτομερούς ανάλυσης του περιεχομένου του προγράμματος σπουδών (των γνωστικών αντικειμένων, υποδιαιρέσεων και επί μέρους θεμάτων) και του επιπέδου της εκπαίδευσης για κάθε ξεχωριστό θέμα. Κατά συνέπεια, η τελική διάρκεια του βασικού κύκλου μαθημάτων B2 παραμένει στις 2400 ώρες.

27. Το προσάρτημα II του μέρους-66 έχει τροποποιηθεί προκειμένου:

- να προσαρμοστεί ο αριθμός των ερωτήσεων βάσει των αλλαγών που εισήχθησαν στο προσάρτημα I.
- να διασφαλισθεί ότι ο αριθμός των ερωτήσεων για κάθε γνωστικό αντικείμενο διαιρείται δια του 4 ώστε να μπορεί να επιτευχθεί βαθμός επιτυχίας 75%. Αυτό επιλύει το υφιστάμενο πρόβλημα όπου σε ορισμένες περιπτώσεις απαιτείται βαθμός πάνω από 75% για να θεωρηθεί επιτυχής η επίδοση.

28. Το προσάρτημα III του μέρους-66 έχει τροποποιηθεί προκειμένου να προσαρμοστεί στις τροποποιήσεις που εισήχθησαν στο προσάρτημα I.

29. Η παράγραφος 145.A.30, στοιχείο ζ) του μέρους-145 έχει τροποποιηθεί με την προσθήκη των λέξεων «κατά περίπτωση» προκειμένου να επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές να εγκρίνουν φορείς που διαθέτουν προσωπικό πιστοποίησης μόνο B1 ή μόνο B2, εφόσον κάτι τέτοιο δικαιολογείται σαφώς από το αντικείμενο δραστηριοτήτων.

Θα προστεθεί αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης (AMC), σύμφωνα με την παράγραφο 145.A.30 στοιχείο ζ), προκειμένου να διευκρινιστεί ότι αυτό θα είναι δυνατό μόνον εφόσον το αντικείμενο δραστηριοτήτων, όπως ορίζεται στην έκθεση του φορέα πιστοποίησης, υποδεικνύει ότι δεν απαιτείται προσωπικό πιστοποίησης αμφότερων των κατηγοριών B1 και B2. Πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή ώστε να περιοριστεί σαφώς το πεδίο εφαρμογής προγραμματισμένης και μη-προγραμματισμένης συντήρησης γραμμής (αποκατάσταση βλαβών) μόνον στις εργασίες εκείνες που μπορούν να πιστοποιηθούν από τη διαθέσιμη κατηγορία προσωπικού πιστοποίησης.

30. Τέλος, ο Οργανισμός έχει προσθέσει σχετικές διατάξεις στο Άρθρο 7.9 στοιχεία β) και γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, προκειμένου να εξασφαλισθεί ότι οι φορείς του μέρους-147 που παρέχουν βασικά προγράμματα εκπαίδευσης και προβλέπουν την διενέργεια εξετάσεων, καθώς και αρμόδιες αρχές που διενεργούν βασικές εξετάσεις, έχουν επαρκή μεταβατική περίοδο.

β) Τροποποιήσεις που σχετίζονται με το καθήκον 66.009: ικανότητες τύπου και ομάδας

31. Η πολιτική με την οποία προσδιορίζεται πότε ένα μοντέλο/παραλλαγή αεροσκάφους απαιτεί μεμονωμένη «ικανότητα τύπου» ή πότε μπορεί να ενταχθεί σε υπάρχουσα «ικανότητα τύπου», είναι στο στάδιο της διερεύνησης ως μέρος του καθήκοντος 21.039 που σχετίζεται με τα «στοιχεία επιχειρησιακής καταλληλότητας». Το εν λόγω καθήκον προβλέπει, μεταξύ άλλων τροποποιήσεων, την υποχρέωση των κατόχων πιστοποιητικών τύπου (TC) και συμπληρωματικών πιστοποιητικών τύπου (STC) να προσδιορίζουν το ελάχιστο αναλυτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης για την εκπαίδευση ικανότητας τύπου του προσωπικού πιστοποίησης συντήρησης.

32. Σχετικά με τα κριτήρια για την απόδειξη του πότε ένα αεροσκάφος θεωρείται «σύνθετο» από άποψη συντήρησης και για το οποίο, κατά συνέπεια, απαιτείται μεμονωμένη ικανότητα τύπου βάσει μεμονωμένης εκπαίδευσης τύπου, ο Οργανισμός τα έχει ταξινομήσει στην Ομάδα 1, η οποία, σύμφωνα με την νέα παράγραφο 66.A.42, ορίζεται ως εξής:

Ομάδα 1: «Όλα τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και εκείνα τα μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη για τα οποία απαιτείται μεμονωμένη ικανότητα τύπου. Για τα μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη απαιτείται ικανότητα τύπου που καθορίζεται από τον Οργανισμό.»

Στον παραπάνω ορισμό, ο όρος «σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη» είναι εκείνος που ορίζεται στο βασικό κανονισμό.

Η πολιτική που θα ακολουθήσει ο Οργανισμός για την κατάταξη μη σύνθετων μηχανοκίνητων αεροσκαφών στην Ομάδα 1 θα είναι η εξής:

- όταν οι διαδικασίες συντήρησης του αεροσκάφους απαιτούν ειδική εκπαίδευση (δηλαδή, όταν ένα από τα γνωρίσματά της δεν καλύπτεται επαρκώς από το βασικό αναλυτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης του προσαρτήματος I του μέρους-66), ή
- όταν το μέγιστο πιστοποιημένο επιχειρησιακό ύψος του αεροσκάφους υπερβαίνει το επίπεδο των 290 ft, ή
- όταν πρόκειται για πολυκινητήριο ελικόπτερο, ή
- όταν το αεροσκάφος είναι εξοπλισμένο με ηλεκτρονικά συστήματα οργάνων πτήσης.

Τα παραπάνω κριτήρια είναι απλά και θα είναι εύκολο να εξακριβωθεί εάν το εκάστοτε αεροσκάφος ανήκει στην ομάδα 1 ή όχι.

33. Σχετικά με την ομαδοποίηση των αεροσκαφών, οι 13 ομάδες ικανοτήτων συντήρησης σε τύπο αεροσκάφους, που παρατίθενται στο προσάρτημα I ως προς τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) του μέρους-66 και που αναφέρονται στο παρόν ως «κατάλογος ικανοτήτων τύπου», αντικαθίστανται από 3 ομάδες (νέα παράγραφος 66.A.42 στο μέρος-66):

- Ομάδα 1: όλα τα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη και εκείνα τα μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη για τα οποία απαιτείται ικανότητα τύπου αεροσκάφους, όπως καθορίζεται από τον Οργανισμό.
- Ομάδα 2: αεροσκάφη που δεν εντάσσονται στην ομάδα 1 και που ανήκουν στις ακόλουθες υποομάδες:
 - υποομάδα 2α: αεροπλάνα με έναν ελικοστροβιλοκινητήρα

- υποομάδα 2β: ελικόπτερα με έναν στροβιλοκινητήρα
- υποομάδα 2γ: ελικόπτερα με έναν εμβολοφόρο κινητήρα

- Ομάδα 3: Αεροπλάνα με εμβολοφόρους κινητήρες εκτός από αυτά της ομάδας 1.

34. Βάσει των ομάδων και των υποομάδων, που ορίζονται στην παράγραφο 66.A.42 του μέρους-66, ο Οργανισμός έχει εισάγει στην παράγραφο 66.A.45 του μέρους-66 διαφορετικές δυνατότητες καταχώρησης στις άδειες, μαζί με τις αντίστοιχες απαιτήσεις εκπαίδευσης/εξέτασης/πείρας. Θα εισαχθεί πίνακας παρόμοιος με τον παρακάτω στο υλικό καθοδήγησης (GM 66.A.45) προκειμένου να συνοψιστούν όλες οι εναλλακτικές επιλογές και απαιτήσεις:

Απαιτήσεις ικανότητας αεροσκάφους			
	Άδεια B1	Άδεια B2	Άδεια C
<p>Ομάδα 1 Σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη + άλλα αεροσκάφη που καθορίζονται από τον Οργανισμό</p>	<p>Μεμονωμένη ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ <i>Εκπαίδευση τύπου:</i> - Θεωρία + εξέταση - Πρακτική εκπαίδευση + αξιολόγηση</p> <p><i>Εκπαίδευση στην πράξη (για το πρώτο αεροσκάφος της υποκατηγορίας άδειας)</i></p>	<p>Μεμονωμένη ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ <i>Εκπαίδευση τύπου:</i> - Θεωρία + εξέταση - Πρακτική εκπαίδευση + αξιολόγηση</p> <p><i>Εκπαίδευση στην πράξη (για το πρώτο αεροσκάφος της υποκατηγορίας άδειας)</i></p>	<p>Μεμονωμένη ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ <i>Εκπαίδευση τύπου:</i> - Θεωρία + εξέταση</p>
<p>Ομάδα 2: (εκτός αυτών της ομάδας 1)</p> <p>Υπο-ομάδες:</p> <p>2α: αεροπλάνα με έναν ελικοστροβιλοκινητήρα</p> <p>2β: ελικόπτερα με ένα στροβιλοκινητήρα</p> <p>2γ: ελικόπτερα με έναν εμβολοφόρο κινητήρα</p>	<p>(Κάτοχοι αδειών B1.1, B1.3, B1.4)</p> <p>Μεμονωμένη ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ (εκπαίδευση τύπου + εκπαίδευση στην πράξη) ή (εξέταση τύπου + πρακτική πείρα)</p> <p>ή</p> <p>ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΥΠΟΟΜΑΔΑΣ Κατασκευαστή (εκπαίδευση τύπου + εκπαίδευση στην πράξη) ή (εξέταση τύπου + πρακτική πείρα) σε τουλάχιστον 2 αντιπροσωπευτικά αεροσκάφη της εν λόγω υποομάδας κατασκευαστή</p> <p>ή</p> <p>Πλήρης ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΥΠΟΟΜΑΔΑΣ (εκπαίδευση τύπου + εκπαίδευση στην πράξη) ή (εξέταση τύπου + πρακτική πείρα)</p>	<p>Μεμονωμένη ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ (εκπαίδευση τύπου) ή (εξέταση τύπου + πρακτική πείρα)</p> <p>ή</p> <p>ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΥΠΟΟΜΑΔΑΣ Κατασκευαστή (εκπαίδευση τύπου ή εξέταση τύπου) σε τουλάχιστον 2 αντιπροσωπευτικά αεροσκάφη της εν λόγω υποομάδας κατασκευαστή</p> <p>ή</p> <p>Πλήρης ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΥΠΟΟΜΑΔΑΣ (βάσει επίδειξης της κατάλληλης πείρας)</p> <p>ή</p> <p>Πλήρης ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΥΠΟΟΜΑΔΑΣ (βάσει διαπίστωσης της κατάλληλης πείρας)</p>	<p>Μεμονωμένη ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ (εκπαίδευση τύπου) ή (εξέταση τύπου) σε τουλάχιστον 3 αντιπροσωπευτικά αεροσκάφη της εν</p>

	σε τουλάχιστον 3 αντιπροσωπευτικά αεροσκάφη της εν λόγω υποομάδας από διαφορετικούς κατασκευαστές		λόγω υποομάδας από διαφορετικούς κατασκευαστές
Ομάδα 3 Αεροπλάνα με εμβολοφόρο κινητήρα (εκτός αυτών της Ομάδας 1)	(Κάτοχοι αδειών B1.2) Μειονωμένη ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ (εκπαίδευση τύπου + εκπαίδευση στην πράξη) ή (εξέταση τύπου + πρακτική πείρα) ή Πλήρης ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΟΜΑΔΑΣ 3 (βάσει διαπίστωσης της κατάλληλης πείρας) Περιορισμοί: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Αεροσκάφη συμπιεζόμενης ατράκτου ▪ Δομές (μεταλλική / σύνθετη / ξύλινη / με μεταλλικούς σωλήνες και ύφασμα) (Οι περιορισμοί αίρονται βάσει κατάλληλης πείρας)	Μειονωμένη ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ (εκπαίδευση τύπου + εκπαίδευση στην πράξη) ή (εξέταση τύπου + πρακτική εξάσκηση) ή Πλήρης ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΟΜΑΔΑΣ 3 (βάσει διαπίστωσης της κατάλληλης πείρας)	Μειονωμένη ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΤΥΠΟΥ (εκπαίδευση τύπου) ή (εξέταση τύπου) ή Πλήρης ΙΚΑΝΟΤΗΤΑ ΟΜΑΔΑΣ 3 (βάσει διαπίστωσης της κατάλληλης πείρας)

35. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι για ορισμένες ομάδες και άδειες αεροσκαφών, μπορούν να αποκτηθούν ικανότητες ομάδας/υπο-ομάδας βάσει κατάλληλης πείρας, χωρίς να απαιτείται εκπαίδευση τύπου ή εξετάσεις τύπου. Αυτό ισχύει για τα ακόλουθα:

- Αεροσκάφη της ομάδας 3 για όλες τις άδειες (B1.2, B2 και C).
- Αεροσκάφη της ομάδας 2 για την άδεια B2.

Ο λόγος για τον οποίον η άδεια B2 παρέχει επίσης τη δυνατότητα ένταξης ικανοτήτων υποομάδας σε αεροσκάφη της ομάδας 2 βάσει πείρας, χωρίς να απαιτείται εκπαίδευση τύπου/εξέταση τύπου σε αριθμό αντιπροσωπευτικών αεροσκαφών, είναι ότι η τεχνολογία ηλεκτρονικών συστημάτων αεροπλοΐας που διαθέτουν τα διάφορα αεροσκάφη τείνει να είναι πολύ παρόμοια.

Για τις άδειες B1 και C, η διαθέσιμη τεχνολογία για δομές και μηχανικά συστήματα ποικίλει πολύ περισσότερο. Συνεπώς, δεν είναι εφικτή η απόκτηση ικανοτήτων υποομάδας σε αεροσκάφη της ομάδας 2 βάσει πείρας όσον αφορά τις άδειες B1 και C. Επιπλέον, ακόμα και στις περιπτώσεις που μπορεί να καταχωριστεί ικανότητα πλήρους ομάδας 3 στην άδεια B1.2 βάσει πείρας, η εν λόγω ικανότητα θα υπόκειται στους ακόλουθους περιορισμούς, εάν ο κάτοχος δε μπορεί να αποδείξει την ανάλογη πείρα:

- Αεροσκάφη συμπιεζόμενης ατράκτου.
- Αεροσκάφη με ξύλινη δομή.
- Αεροσκάφη με δομή από μεταλλικές σωληνώσεις καλυμμένες με ύφασμα.
- Αεροσκάφη με μεταλλική δομή.
- Αεροσκάφη με δομή από σύνθετα υλικά.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί, στο σημείο αυτό, ότι ο αριθμός των περιορισμών στο NPA2007-07 ήταν μεγαλύτερος και περιλάμβανε, επίσης, τους παρακάτω περιορισμούς:

Για τις άδειες B1.2 και C:

- Ανασυρόμενο σύστημα προσγείωσης.
- Έλικας μεταβλητού βήματος.
- Στροβιλοσυμπιεστής
- Σύστημα ηλεκτρονικού ελέγχου κινητήρα και σύστημα μέτρησης καυσίμου (FADEC)

Για την άδεια B2:

- Αυτόματοι πιλότοι ελικοπτέρων
- Αυτόματοι πιλότοι αεροπλάνων
- Ηλεκτρονικό σύστημα οργάνων πτήσης (EFIS)
- Σύστημα ηλεκτρονικού ελέγχου κινητήρα και σύστημα μέτρησης καυσίμου (FADEC)

Ωστόσο, αυτοί οι πρόσθετοι περιορισμοί αποσύρθηκαν από την τελική πρόταση σε συντονισμό με την ομάδα εξέτασης που αντιστοιχούσε στην NPA2008-03, όπου είχαν εισαχθεί παρόμοιοι περιορισμοί για τις άδειες B3 και L.

Οι λόγοι για την άρση των περιορισμών που αφορούσαν στα συστήματα αυτά ήταν οι εξής:

- Θα μπορούσε να υποστηριχθεί για ποιο λόγο επελέγησαν τα συγκεκριμένα συστήματα και όχι άλλα.
- Το σύστημα για την καταχώριση και την κατάργηση περιορισμών ενδέχεται να επιβαρύνει σημαντικά τις αρμόδιες αρχές και τους κατόχους αδειών.
- Ωστόσο, ο κάτοχος άδειας πρέπει να συνεχίσει να πληροί όλες τις απαιτήσεις βασικών γνώσεων και πείρας.

Επιπλέον, ως αντισταθμιστικό μέτρο, έχει θεσπιστεί μία διάταξη στην παράγραφο 66.A.20 σημείο β) του μέρους-66, προκειμένου να καταστεί απόλυτα σαφές ότι το προσωπικό πιστοποίησης δεν δύναται να ασκεί δικαιώματα, εκτός εάν έχει τη δέουσα αρμοδιότητα για τα συγκεκριμένα αεροσκάφη. Το τελευταίο ενισχύει την ισχύουσα ευθύνη του φορέα συντήρησης ή του ανεξάρτητου προσωπικού πιστοποίησης να διασφαλίσει την εν λόγω αρμοδιότητα, προτού το αεροσκάφος διατεθεί προς υπηρεσία.

36. Οι περιορισμοί που καταχωρούνται στην άδεια:

- Σημαίνουν «εξαιρέσεις» από τα δικαιώματα πιστοποίησης.
- Επηρεάζουν ολόκληρο το αεροσκάφος. Τίποτα επί του αεροσκάφους δεν μπορεί να διατεθεί σε υπηρεσία εκτός από τις εργασίες συντήρησης χειριστή-ιδιοκτήτη.
- Μπορούν να αρθούν μέσω:
 1. Απόδειξης της κατάλληλης πείρας (θα επεξηγηθεί περαιτέρω στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC)), ή
 2. Απόδειξης της κατάλληλης πείρας ή κατόπιν ικανοποιητικής πρακτικής αξιολόγησης που διενεργεί η αρμόδια αρχή.

37. Η παράγραφος 66.B.125 του μέρους-66 έχει τροποποιηθεί ώστε να παρέχει οδηγίες προς τις αρμόδιες αρχές σχετικά με την μέθοδο μετατροπής των υφιστάμενων αδειών του μέρους-66 στις νέες ικανότητες που περιγράφονται στην παράγραφο 66.A.45 του μέρους-66. Ωστόσο, η εν λόγω μετατροπή δεν είναι υποχρεωτική έως ότου λήξει η ισχύς της υφιστάμενης άδειας του Μέρους-66 ή έως ότου απαιτηθεί κάποια τροποποίηση (βλ. άρθρο 7.9, στοιχείο η) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003). Επίσης, οι μεμονωμένες ικανότητες τύπου που έχουν καταχωριστεί σε άδεια του μέρους-66 δεν θα υπόκεινται σε μετατροπή και θα παραμείνουν καταχωρισμένες στην άδεια.

γ) Τροποποιήσεις που σχετίζονται με το καθήκον 66.011: εκπαίδευση τύπου**38. Εκπαίδευση ικανότητας τύπου (TRT) και εκπαίδευση στην πράξη (OJT)**

Η εκπαίδευση ικανότητας τύπου (TRT) αποτελείται, σε κάθε περίπτωση, από:

- Θεωρητικό μέρος και εξέταση·
- Πρακτικό μέρος και αξιολόγηση.

Η OJT δεν θεωρείται μέρος της TRT. Η OJT προστίθεται στην TRT και είναι υποχρεωτική μόνο στην περίπτωση απόκτησης της πρώτης ικανότητας τύπου (TR) σε κάποια κατηγορία/υποκατηγορία της άδειας συντήρησης αεροσκαφών (AML), ώστε ο μηχανικός να μπορέσει να αποκτήσει πείρα επιπροσθέτως του πρακτικού μέρους της TRT.

Η OJT είναι πρόγραμμα που διεξάγεται μέσα σε πραγματικό περιβάλλον συντήρησης και υπό την επίβλεψη καθορισμένου επόπτη. Επίσης, η εν λόγω OJT οδηγεί σε αξιολόγηση. Όλα τα παραπάνω στοιχεία πρέπει να εγκρίνονται από την αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την καταχώριση της ικανότητας τύπου (TR).

Για όλους τους παραπάνω λόγους, η TRT περιγράφεται πλέον στην παράγραφο 66.A.45, σημείο ια) του Μέρους-66, χωριστά από την OJT που περιγράφεται στην παράγραφο 66.A.45, σημείο ιβ) του Μέρους-66.

39. Τύπος αεροσκάφους σχετικός με την εκπαίδευση στην πράξη (OJT)

Η OJT μπορεί να εκτελεστεί μόνο στον τύπο του αεροσκάφους που θα καταχωριστεί στην άδεια και όχι σε άλλο αεροσκάφος που ανήκει στην ίδια ή σε άλλες υποκατηγορίες. Ο λόγος γι' αυτό είναι ότι αυτός είναι ο πρώτος τύπος αεροσκάφους της υποκατηγορίας και ο κάτοχος της άδειας πρέπει να διαθέτει πείρα στο συγκεκριμένο αεροσκάφος προκειμένου να είναι σε θέση να πιστοποιεί.

40. Εκπαίδευση ικανότητας τύπου και δικαιώματα πιστοποίησης

Η καταχώριση ικανότητας τύπου στην άδεια συντήρησης αεροσκαφών (AML) δεν επαρκεί για την άσκηση δικαιωμάτων πιστοποίησης. Υπάρχουν και άλλες απαιτήσεις, όπως περιγράφονται στην παράγραφο 66.A.20 σημείο β) του μέρους-66 και στην παράγραφο 145.A.35 του μέρους-145. Προκειμένου να καταστεί πιο σαφές, έχει δημιουργηθεί το νέο σημείο 66.A.20(β)3 του Μέρους-66 και θα εκδοθούν πρόσθετα AMC για το σκοπό αυτό, για αμφότερα τα 66.A.20(β)3 και 145.A.35(α).

41. Θεωρητικό μέρος της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου (TRT): ελάχιστη διάρκεια

Προκειμένου να αποφευχθεί η εκτέλεση εκπαίδευσης ικανότητας τύπου (TRT) με πολύ μικρή διάρκεια, όπως αναφέρεται από τις ομάδες τυποποίησης του EASA, έχει εισαχθεί η έννοια της ελάχιστης διάρκειας για το θεωρητικό μέρος της TRT ως η καλύτερη συμβιβαστική λύση. Δεν ήταν δυνατό, ωστόσο, να προταθεί διάρκεια που να περιλαμβάνει εξ ολοκλήρου την μεγάλη πολυμορφία της τεχνολογίας, της πολυπλοκότητας και του βάρους. Συνεπώς, οι τροποποιήσεις έπρεπε να περιοριστούν σε γενικές και ευρείες κατηγορίες.

Εκτός της κατηγορίας για τα ελικοφόρα αεροσκάφη, προτείνονται τρεις γενικές κατηγορίες αεροπλάνων, βάσει της πιστοποιημένης μέγιστης μάζας απογείωσης (MTOM):

- Κάτω των 5700 κιλών

- Μεταξύ 5700 κιλών και 30000 κιλών
- Πάνω από τα 30000 κιλά

Επιπλέον, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στους τύπους αεροσκαφών κάτω των 2 τόνων (ελαφριά αεροσκάφη): για εμβολοφόρα αεροπλάνα μη συμπιεζόμενης ατράκτου, με MTOM κάτω από τα 2000 κιλά, η ελάχιστη διάρκεια μπορεί να μειωθεί κατά 50%.

Για ελικόπτερα που ανήκουν στην ομάδα 2, όπως ορίζεται πλέον στην 66.A.42, η ελάχιστη διάρκεια μπορεί να μειωθεί κατά 30%.

Όλες οι περιπτώσεις ελάχιστης διάρκειας για το θεωρητικό μέρος της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου (TRT) βασίζονται στις γενικές κατηγορίες αεροσκαφών και στις ελάχιστες απαιτήσεις τοποθέτησης εξοπλισμού και έχουν προκύψει λαμβανομένων υπόψη, μεταξύ άλλων, των εξής:

- Τη διάρκεια των υφιστάμενων κύκλων μαθημάτων για την TRT του μέρους 147 στην Ευρώπη, που παρέχεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Συντήρησης Αεροσκαφών (EAMTC).
- Τη διάρκεια των κύκλων μαθημάτων TRT του μέρους 147 που παρέχεται από αλλοδαπούς φορείς υπό την επίβλεψη του Οργανισμού.

42. Διατάξεις ευελιξίας για την ελάχιστη διάρκεια - αιτιολόγηση της διάρκειας εκπαίδευσης ικανότητας τύπου (TRT)

Ο προσδιορισμός του περιεχομένου και της διάρκειας της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου (TRT) πρέπει να βασίζεται σε λεπτομερή ανάλυση των εκπαιδευτικών αναγκών (TNA). Το υλικό καθοδήγησης στο προσάρτημα III του μέρους-66 παρέχει την μεθοδολογία για τον καθορισμό των εκπαιδευτικών αναγκών.

Δεδομένου ότι είναι αδύνατον να καλυφθεί ολόκληρη η πολυμορφία αεροσκαφών, τεχνολογιών, κλπ, και δεδομένου ότι η συμμόρφωση με το προσάρτημα III του μέρους-66, στο οποίο προτείνεται η εν λόγω διάρκεια, είναι υποχρεωτική, οποιαδήποτε απόκλιση απαιτεί τη χρήση του άρθρου 14 του βασικού κανονισμού.

Προκειμένου να αποφευχθεί αυτό το αδιέξοδο, ο Οργανισμός έχει προτείνει διατάξεις ευελιξίας, οι οποίες:

- θα εφαρμόζονται υπό εξαιρετικές περιστάσεις.
- Θα αιτιολογούνται, θα γίνονται αποδεκτές και θα καταχωρούνται από την αρμόδια αρχή.
- Θα βασίζονται στην ανάλυση αναγκών εκπαίδευσης.

Η διάρκεια των κύκλων σπουδών μπορεί να είναι μικρότερη από την προτεινόμενη ελάχιστη διάρκεια, εφόσον αυτό αιτιολογείται επαρκώς, ή μεγαλύτερη από την προτεινόμενη ελάχιστη διάρκεια, όπου αυτό απαιτείται, για την ικανοποίηση των απαιτούμενων διδακτικών σκοπών και την κάλυψη όλων των εκπαιδευτικών αναγκών και μαθησιακών στόχων.

Στο εν λόγω έγγραφο προτείνεται επίσης ο ορισμός της διδακτικής ώρας.

43. Μέγιστος αριθμός εκπαιδευτικών ωρών ανά ημέρα

Για λόγους αποτελεσματικότητας της εκπαίδευσης και λαμβανομένου υπόψη του «ανθρώπινου παράγοντα», ο αριθμός των ωρών διδασκαλίας ανά ημέρα για τη θεωρητική

εκπαίδευση δεν υπερβαίνει τις 6 ώρες. σε εξαιρετικές περιπτώσεις, η αρμόδια αρχή δύναται να επιτρέψει απόκλιση από αυτό το πρότυπο όταν αυτή είναι δεόντως αιτιολογημένη. Ο εν λόγω μέγιστος αριθμός ωρών ισχύει επίσης:

- για το συνδυασμό θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης, εφόσον παρέχονται ταυτόχρονα.
- για το συνδυασμό εκπαίδευσης και συνήθους καθημερινής συντήρησης (όπως τα καθήκοντα συντήρησης ή η εκπαίδευση στην πράξη), εφόσον παρέχονται ταυτόχρονα.

44. Παρακολούθηση (Απουσίες)

Ο ελάχιστος χρόνος συμμετοχής είναι τουλάχιστον το 90% των ωρών διδασκαλίας για το πρόγραμμα θεωρητικής εκπαίδευσης. Σε περίπτωση μη εκπλήρωσης του εν λόγω κριτηρίου, δεν θα χορηγείται πιστοποιητικό αναγνώρισης. Ο φορέας κατάρτισης μπορεί να παρέχει επιπλέον εκπαίδευση προκειμένου να πληρείται η απαίτηση του ελάχιστου χρόνου συμμετοχής.

45. Βελτίωση του ισχύοντος περιεχομένου και επιπέδου του θεωρητικού μέρους της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου (TRT)

Ο υπάρχων πίνακας (πρότυπο εκπαίδευσης τύπου/θεωρητικά στοιχεία) στο μέρος-66, προσάρτημα III, έχει αναθεωρηθεί και ενημερωθεί προκειμένου να συμπεριλάβει νέα συστήματα, νέες τεχνολογίες, κλπ, και έχει ευθυγραμμιστεί με την ATA104 (Προδιαγραφή Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών 104), στο μέτρο του δυνατού. Επιπλέον, κάθε αριθμός στους πίνακες θεωρείται μία ιδιαίτερη θεματική ενότητα για τις εξετάσεις.

Η προσπάθεια συντονίστηκε μέσω της ενέργειας θέσπισης κανόνων 66.006 όπου επανεξετάζονται δικαιώματα των κατόχων αδειών B1 και B2.

Η λειτουργία του/των κινητήρα(-ων) με το αεροσκάφος καθηλωμένο στο έδαφος δεν θεωρείται μέρος της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου.

46. Πρακτικό μέρος της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου (TRT) (περιεχόμενο)

Η πρακτική εκπαίδευση αποτελείται πλέον από σταθερό περιεχόμενο, το οποίο βασίζεται σε συγκεκριμένο κατάλογο πρακτικών εργασιών που περιλαμβάνεται στο προσάρτημα III του μέρους-66.

Τα πρακτικά στοιχεία που θα ολοκληρωθούν πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικά του αεροσκάφους και των συστημάτων τόσο από την άποψη πολυπλοκότητας όσο και από πλευράς των απαιτούμενων τεχνικών γνώσεων. Ενώ μπορεί να περιλαμβάνονται σχετικά απλές εργασίες, πρέπει να ενσωματώνονται και να αναλαμβάνονται, επίσης, και άλλες, περισσότερο πολύπλοκες εργασίες.

Ο προτεινόμενος πίνακας περιλαμβάνει τις ακόλουθες κατηγορίες καθηκόντων:

- LOC: Θέση
- FOT: Λειτουργικός/επιχειρησιακός έλεγχος
- SGH: Επίγεια εξυπηρέτηση αεροσκαφών
- R/I: Αφαίρεση/Τοποθέτηση
- MEL: Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού
- TS: Αποκατάσταση βλαβών

Τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) καλύπτουν τις ακόλουθες πτυχές:

- διενέργεια αξιολόγησης και ρόλος του αξιολογητή της πρακτικής εκπαίδευσης στο πλαίσιο της πρακτικής εκπαίδευσης ικανότητας τύπου.
- συμμόρφωση με την απαίτηση του πρακτικού μέρους της εκπαίδευσης μέσω της επίδειξης είτε αναλυτικού προγράμματος εκπαίδευσης, είτε φύλλων πρακτικής εργασίας/μητρώου εκπαίδευσης (αποδεικτικά έγγραφα που απαιτούνται για την καταχώριση ικανότητας τύπου στην άδεια)
- διατήρηση των αποδεικτικών εγγράφων πραγματοποίησης πρακτικής εκπαίδευσης.

47. Πρακτικό τμήμα της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου (TRT) (διάρκεια)

Μολονότι το πρακτικό τμήμα της TRT είναι προσανατολισμένο στο «περιεχόμενο» (πίνακας στο προσάρτημα III του μέρους-66) ανεξαρτήτως του χρόνου που απαιτείται για την εκτέλεση των εν λόγω εργασιών, όσον αφορά αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα κατά την απογείωση (MTOM) άνω των 30000 κιλών, η διάρκεια πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 εβδομάδων (10 εργάσιμες ημέρες), εκτός εάν υποβληθεί δέουσα αιτιολόγηση στην αρμόδια αρχή. Αυτό θα συμπεριληφθεί στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC).

48. Εκπαίδευση στην πράξη (OJT)

Όπως επεξηγήθηκε προηγουμένως, στην περίπτωση της πρώτης ικανότητας τύπου σε (υπο)κατηγορία άδειας, θα απαιτείται από τον εκπαιδευόμενο να ολοκληρώσει την εκπαίδευση στην πράξη (OJT) σε πραγματικό περιβάλλον συντήρησης. Οι εργασίες της OJT που θα ολοκληρωθούν πρέπει να είναι αντιπροσωπευτικές για το αεροσκάφος και τα συστήματα τόσο από πλευράς πολυπλοκότητας όσο και από πλευράς των τεχνικών γνώσεων που απαιτούνται για την επιτέλεση των συγκεκριμένων εργασιών.

Ο Οργανισμός θα εκδώσει κατάλληλα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) προκειμένου να διευκρινίσει τη σημασία της λέξης «αντιπροσωπευτικά». Αυτό θα πραγματοποιηθεί μέσω της χρήσης του προσαρτήματος II των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης (AMC) του μέρους-66, το οποίο θα εφαρμόζεται και σε αεροσκάφη για τα οποία απαιτείται εκπαίδευση ικανότητας τύπου.

Η εκπαίδευση στην πράξη θα καταγράφεται μέσω φύλλων εργασίας/ημερολογίου, τα οποία πρέπει να προσκομίζουν οι εκπαιδευόμενοι.

Επιπλέον, η έκθεση συμμόρφωσης από καθορισμένο αξιολογητή πιστοποιεί ότι η επίδοση του εκπαιδευόμενου κατά την εκπαίδευση στην πράξη πληροί τις σχετικές απαιτήσεις. Ο αξιολογητής θα βασίζει την αξιολόγησή του στα μητρώα που προσυπογράφονται σε καθημερινή βάση από τον ίδιο ή από τον καθορισμένο επόπτη που είναι άμεσα υπεύθυνος για την εποπτεία κάθε εργασίας της OJT. Ο ρόλος και τα προσόντα του καθορισμένου αξιολογητή και του/των επόπτη(-ών) θα περιγραφεί λεπτομερώς σε αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης (AMC).

49. Ευθύνες των εθνικών αρχών αεροπορίας που σχετίζονται με την καταχώριση τύπου

Η παράγραφος 66.B.115 του μέρους-66 έχει τροποποιηθεί προκειμένου να παρέχει σαφέστερο ορισμό των ευθυνών των αρμόδιων αρχών κατά την καταχώριση ικανοτήτων τύπου.

Μεταξύ άλλων θεμάτων, διευκρινίστηκε ότι, στην περίπτωση δεύτερης ή μεταγενέστερης καταχώρισης ικανότητας τύπου σε κατηγορία/υποκατηγορία άδειας, η ύπαρξη

πιστοποιητικού αναγνώρισης εκπαίδευσης που εκδίδεται από φορέα του μέρους-147, το οποίο καλύπτει την πλήρη εκπαίδευση ικανότητας τύπου, αρκεί για την καταχώριση της ικανότητας τύπου. Η παράγραφος αυτή προστέθηκε λόγω της απουσίας αμοιβαίας αναγνώρισης ανάμεσα σε κράτη μέλη, τα οποία δεν τηρούσαν την αυτόματη αποδοχή του πιστοποιητικού.

Όταν η εκπαίδευση τύπου διασπάται και πραγματοποιείται από διαφορετικούς φορείς (του μέρους-145 ή/και εγκεκριμένους φορείς συντήρησης ή με απευθείας έγκριση του προγράμματος εκπαίδευσης), η αρχή θα διασφαλίζει ότι αντιμετωπίζονται καταλλήλως τα διασυνδεδεμένα πεδία.

50. Εξέταση – πρόσθετες μικρές τροποποιήσεις προσαρμοζόμενες στις γενικές τροποποιήσεις

Έχουν ληφθεί υπόψη ορισμένες βελτιώσεις:

- Η διάρκεια των ερωτήσεων της εξέτασης ικανότητας τύπου μεταβλήθηκε από 75 έως 120 δευτερόλεπτα στα 90 δευτερόλεπτα για όλα τα επίπεδα, προκειμένου να τυποποιηθεί η δημιουργία ερωτήσεων.
- Οι αλλαγές στον αριθμό των ερωτήσεων ανά θεματική ενότητα
 - ο για την απλούστευση του συστήματος που ισχύει αυτή τη στιγμή· και
 - ο για να καταστεί ανάλογη του χρόνου εκπαίδευσης που αφιερώνεται στο αντικείμενο
- Το επίπεδο των ερωτήσεων της εξέτασης πρέπει να είναι αντίστοιχο του επιπέδου της εκπαίδευσης που πραγματοποιήθηκε.

Όσον αφορά την εξέταση, δεν υπάρχει πλέον ελάχιστος αριθμός ερωτήσεων ανά θεματική ενότητα, όπως είχε προταθεί προηγουμένως, καθώς ορισμένοι ενδιαφερόμενοι παρατήρησαν ότι δεν ήταν αναγκαίο να υπάρχει συστηματικά μία ερώτηση ανά θεματική ενότητα εφόσον η φύση του αντικειμένου παραμένει απλή. Συνεπώς, ο αριθμός των ερωτήσεων πρέπει να είναι τουλάχιστον 1 ερώτηση ανά ώρα διδασκαλίας και να συνδέεται με :

- τις πραγματικές εκπαιδευτικές ώρες που δαπανήθηκαν για τη διδασκαλία του συγκεκριμένου κεφαλαίου και επιπέδου·
- τους μαθησιακούς στόχους, όπως προκύπτουν από την ανάλυση των εκπαιδευτικών αναγκών

Επιπλέον, ο ελάχιστος βαθμός επιτυχίας στις εξετάσεις είναι 75%. Αυτό σημαίνει ότι στην περίπτωση που η αξιολόγηση της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου επιμερίζεται σε διάφορες εξετάσεις, ο βαθμός επιτυχίας για κάθε εξέταση πρέπει να είναι τουλάχιστον 75%. Προκειμένου να επιτευχθεί βαθμός επιτυχίας ακριβώς στο 75%, ο αριθμός των ερωτήσεων στην εξέταση πρέπει να είναι πολλαπλάσιο του 4.

Ο φορέας που παρέχει τον κύκλο μαθημάτων προτείνει την κατανομή των ερωτήσεων και το επίπεδο σύμφωνα με τους κανονισμούς. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους θα αξιολογεί τον αριθμό και το επίπεδο των ερωτήσεων κατά τη διαδικασία έγκρισης του κύκλου μαθημάτων, ιδίως όταν η διάρκεια της διδασκαλίας είναι μικρότερη από μία ώρα για μια συγκεκριμένη θεματική ενότητα.

51. Εκπαίδευση στις διαφορές

Η εκπαίδευση στις διαφορές ορίζεται σήμερα ως η εκπαίδευση που απαιτείται προκειμένου να καλυφθούν οι διαφορές ανάμεσα σε δύο διαφορετικές ικανότητες τύπου αεροσκάφους από τον ίδιο κατασκευαστή, οι οποίες καθορίζονται από τον Οργανισμό.

Η εκπαίδευση στις διαφορές πρέπει να καθορίζεται κατά περίπτωση, λαμβάνοντας υπόψη το προσάρτημα ΙΙΙ όσον αφορά το θεωρητικό και το πρακτικό μέρος της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου.

Η ικανότητα τύπου καταχωρίζεται στην άδεια μόνον μετά την εκπαίδευση στις διαφορές, εφόσον ο αιτών πληροί επιπλέον μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- αφού έχει καταχωρίσει στην άδεια την ικανότητα τύπου αεροσκάφους από την οποία επισημαίνονται οι διαφορές, ή
- αφού έχει ολοκληρώσει τις απαιτήσεις εκπαίδευσης τύπου σε αεροσκάφος από το οποίο εντοπίζονται οι διαφορές.

Οι διατάξεις αυτές, που δεν υπήρχαν στο παρελθόν, περιγράφονται σήμερα στην παράγραφο 66.Α.45, σημείο ια) και αποτελούν μέρος των απαιτήσεων εκπαίδευσης τύπου.

52. Διαδικασία απευθείας έγκρισης της εκπαίδευσης σε τύπο αεροσκάφους

Παρόλο που το μέρος-147 περιλαμβάνει ήδη απαιτήσεις για φορείς του μέρους-147 προκειμένου να αναπτύξουν κύκλους μαθημάτων εκπαίδευσης σε τύπο αεροσκάφους, αυτό δεν ισχύει για κύκλους μαθημάτων που εγκρίνονται απευθείας από την αρμόδια αρχή. Για τον λόγο αυτό δημιουργήθηκε η νέα παράγραφος 66.Β.130 του μέρους-66 που ζητά από την εκάστοτε αρμόδια αρχή να καθιερώσει διαδικασίες προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι κύκλοι μαθημάτων σε τύπο αεροσκάφους που εγκρίνονται απευθείας από την αρχή συμμορφώνονται με το παράρτημα ΙΙΙ του μέρους-66.

Ο Οργανισμός θα εκδώσει πρόσθετα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC).

53. Μεταβατικές Διατάξεις

Βάσει των στοιχείων που επεξηγήθηκαν παραπάνω, όλοι οι υπάρχοντες κύκλοι μαθημάτων ικανότητας τύπου (περιεχόμενο, εξετάσεις και διάρκεια, εφόσον απαιτείται) πρέπει να αναθεωρηθούν, για να ανταποκρίνονται στις νέες απαιτήσεις. Ωστόσο, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ομαλή μετάβαση, ο Οργανισμός προτείνει να υπάρξει μεταβατική περίοδος 15 μηνών από την έναρξη ισχύος του εν λόγω κανονισμού τροποποίησης. Μετά την ημερομηνία αυτή, οι εν λόγω κύκλοι μαθημάτων πρέπει να συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού τροποποίησης, με εξαίρεση την ανάλυση εκπαιδευτικών αναγκών (TNA) που δεν είναι αναγκαίο να υποβληθεί για κύκλους μαθημάτων που εγκρίθηκαν πριν από την συγκεκριμένη ημερομηνία, στην περίπτωση που η διάρκειά τους είναι ήδη μεγαλύτερη από την ελάχιστη διάρκεια που περιγράφεται στο προσάρτημα ΙΙΙ του μέρους-66.

Όλοι οι νέοι κύκλοι μαθημάτων που πραγματοποιούνται μετά την προθεσμία των 15 μηνών πρέπει να συνοδεύονται από την ανάλυση εκπαιδευτικών αναγκών και τους μαθησιακούς στόχους.

Οι εγκεκριμένοι φορείς συντήρησης του μέρους-147 που υποβάλλουν αίτηση για έγκριση νέων κύκλων μαθημάτων εκπαίδευσης ικανότητας τύπου μπορούν να επιλέξουν να μην εφαρμόσουν τον εν λόγω τροποποιητικό κανονισμό έως και 15 μήνες μετά την έναρξη της ισχύος του. Δεν επιτρέπεται η μερική εφαρμογή επιλεκτικών σημείων του εν λόγω τροποποιητικού κανονισμού.

Οι εγκεκριμένοι κύκλοι μαθημάτων εκπαίδευσης ικανότητας τύπου σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ίσχυαν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού, μπορούν να παρέχονται το αργότερο 15 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του

παρόντος τροποποιητικού κανονισμού. Ωστόσο, για πιστοποιητικά κύκλων μαθημάτων εκπαίδευσης ικανότητας τύπου τα οποία εκδίδονται το αργότερο 15 μήνες μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού ισχύει ο παρών κανονισμός και, συνεπώς, δεν απαιτείται επανάληψη του κύκλου μαθημάτων.

Οι αιτούντες για αρχική έγκριση φορέα εκπαίδευσης συντήρησης του μέρους-147, οι οποίοι υπόκεινται ήδη στην εφαρμοστέα διαδικασία διερεύνησης κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του εν λόγω τροποποιητικού κανονισμού συνεχίζουν να υπόκεινται στις απαιτήσεις που ίσχυαν πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού κανονισμού.

IV. Εκτίμηση κανονιστικών επιπτώσεων

54. Ολόκληρη η εκτίμηση των κανονιστικών επιπτώσεων περιλαμβάνεται στην NPA 2007-07.

Κολωνία, 15 Δεκεμβρίου 2009

P. GOUDOU
Εκτελεστικός διευθυντής

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ: Αντιδράσεις στο ΕΑΠ2007-07**Αντιδράσεις που σχετίζονται με το καθήκον 66.006 «δικαιώματα B1 και B2»:**

(1) Ο φορέας "MONARCH" υπέβαλε τις παρακάτω παρατηρήσεις:

- Ερωτά γιατί οι πίνακες που περιλαμβάνουν τις απαιτήσεις εκπαίδευσης στο μέρος-66 δεν ακολουθούν την προδιαγραφή της Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών 104 (ATA104).

Ο Οργανισμός σημειώνει ότι, όσον αφορά στην εκπαίδευση τύπου και την εκπαίδευση στην πράξη (OJT), η προδιαγραφή ATA104 τηρήθηκε στην πράξη όσο ήταν δυνατόν. Ωστόσο, όσον αφορά στις βασικές γνώσεις (προσάρτημα I του μέρους-66), η προδιαγραφή δεν τηρήθηκε προκειμένου να διατηρηθεί η τρέχουσα δομή του προσαρτήματος I.

- Παρατηρεί ότι η πρόταση του Οργανισμού επιτρέπει την ένταξη της άδειας A στην άδεια B2, ενώ το αναλυτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης της άδειας B2 δεν καλύπτει πλήρως το αναλυτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης για την άδεια A.

Στο σημείο αυτό, ο Οργανισμός σημειώνει ότι η άδεια B2 δεν περιλαμβάνει καμία υποκατηγορία A (βλ. παράγραφο 66.A.20 στοιχείο α) σημείο 3). Αυτό που περιλαμβάνεται στην παράγραφο 66.A.20 στοιχείο α) σημείο 3) περίπτωση ii, είναι ένα δικαίωμα της άδειας B2, το οποίο υπόκειται σε ορισμένα αντισταθμιστικά μέτρα.

- Δεν συμφωνεί με την υποχρέωση επανάληψης της 6μηνιας πείρας προκειμένου να διατηρηθούν τα δικαιώματα που περιγράφονται στην παράγραφο 66.A.20 στοιχείο α) σημείο 3) περίπτωση ii, στην περίπτωση που ο κάτοχος της άδειας B2 αλλάξει εργοδότη. Η παρατήρηση αυτή υποβλήθηκε και από την «CAA-NETHERLANDS».

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι το παραπάνω είναι απολύτως απαραίτητο διότι αποτελεί ένα από τα αντισταθμιστικά μέτρα για την έλλειψη πλήρων βασικών γνώσεων της κατηγορίας A. Σκοπός της απαίτησης είναι να εξασφαλίσει ότι ο κάτοχος της άδειας διαθέτει πείρα 6 μηνών στα συγκεκριμένα καθήκοντα που πρόκειται να εκτελέσει για τον νέο εργοδότη, τα οποία μπορεί να διαφέρουν από εκείνα που εκτελούσε για τον προηγούμενο εργοδότη.

(2) Ένας ιδιώτης υπέβαλε τις παρακάτω παρατηρήσεις:

- Ζήτησε να επεκταθεί το δικαίωμα που περιλαμβάνεται στην παράγραφο 66.A.20 στοιχείο α) σημείο 3) περίπτωση ii, σε φορείς συντήρησης του τμήματος ΣΤ.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι το συγκεκριμένο δικαίωμα περιορίζεται σε φορείς του μέρους-145, όπως και το δικαίωμα για το προσωπικό πιστοποίησης της κατηγορίας A που περιλαμβάνεται στην παράγραφο 66.A.20 στοιχείο α) σημείο 1. Οι φορείς συντήρησης του τμήματος ΣΤ δεν έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιούν προσωπικό πιστοποίησης της κατηγορίας A για τους εξής λόγους:

- Δεν υπάρχει η έννοια της συντήρησης γραμμής ή βάσης στο μέρος-M, τμήμα ΣΤ.
- Δεν υπάρχει η έννοια των σταθμών γραμμής στο μέρος-M, τμήμα ΣΤ.
- Δεν υπάρχει καμία απαίτηση για σύστημα ποιότητας για φορείς συντήρησης του τμήματος ΣΤ που να επιτρέπει τον έλεγχο προσόντων και εξουσιοδοτήσεων αυτού του τύπου.

- Πρότεινε την μεταφορά από την άδεια B1 στη B2 του δικαιώματος που περιλαμβάνεται στα AMC κατά την παράγραφο 66.A.20 στοιχείο α), το οποίο επιτρέπει την διενέργεια ελέγχων συστημάτων pitot-static, λόγω των πολύπλοκων δοκιμών που απαιτούνται για τον έλεγχο συστημάτων πληροφοριών αέρος του ηλεκτρονικού συστήματος οργάνων Πτήσης (EFIS) με διασυνδεδεμένο αναμεταδότη και αυτόματους πιλότους.

Ο Οργανισμός συμφωνεί με την παρατήρηση και τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC), κατά την παράγραφο 66.A.20 στοιχείο α) θα τροποποιηθούν ως εξής:

«Τα όργανα περιλαμβάνονται επισήμως στα δικαιώματα των κατόχων άδειας B2. Ωστόσο, τα ηλεκτρομηχανικά εξαρτήματα και τα εξαρτήματα pitot-static μπορούν να διατεθούν σε υπηρεσία και από κατόχους της άδειας B1.»

- Παρατήρησε ότι τα δικαιώματα των κατόχων άδειας B2 έχουν υποβαθμιστεί, λόγω της εισαγωγής των δικαιωμάτων που περιλαμβάνονται στην παράγραφο 66.A.20 στοιχείο α) σημείο 3) περίπτωση ii, για την εκτέλεση «προγραμματισμένης ελάσσονος συντήρησης γραμμής και απλής αποκατάστασης βλαβών».

Ο Οργανισμός σημειώνει ότι τα δικαιώματα δεν έχουν υποβαθμιστεί αλλά αναβαθμιστεί. Ο κάτοχος της άδειας διατηρεί όλα τα δικαιώματα της άδειας B2, που κατείχε προηγουμένως και, επιπλέον, για εργασίες που δεν περιλαμβάνονταν στα δικαιώματά του αποκτά «προγραμματισμένη ελάσσονα συντήρηση γραμμής και απλή αποκατάσταση βλαβών».

- (3) Ο φορέας "THOMAS COOK AIRCRAFT ENGINEERING" παρατήρησε ότι το νέο δικαίωμα, που περιλαμβάνεται στην παράγραφο 66.A.20, στοιχείο α) σημείο 3) περίπτωση i, για κατόχους άδειας B2, το οποίο τους επιτρέπει να διαθέτουν σε υπηρεσία εργασίες που αφορούν σε ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας στα προωθητικά και στα μηχανικά συστήματα, περιορίζεται σε εργασίες που απαιτούν απλούς ελέγχους για την απόδειξη της λειτουργικότητάς τους. Ο παραπάνω φορέας αναφέρει, επίσης, ότι αυτό σημαίνει ότι εφόσον ο απαιτούμενος έλεγχος δεν είναι απλός, τότε η εργασία δεν μπορεί να διατεθεί σε υπηρεσία ούτε από κάτοχο της άδειας B2 ούτε και από κάτοχο της άδειας B1, διότι ο κάτοχος άδειας B1 μπορεί να θέσει σε υπηρεσία εργασίες σε ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας μόνον εφόσον ο έλεγχος είναι απλός.

Ο Οργανισμός διευκρινίζει, στο σημείο αυτό, ότι ο κάτοχος άδειας B1 μπορεί να θέσει σε υπηρεσία τις εν λόγω εργασίες. Επισημαίνεται ότι αναφερόμαστε «σε εργασίες που αφορούν σε ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας στο προωθητικό σύστημα και στα μηχανικά συστήματα». Τα δικαιώματα των κατόχων άδειας B1 περιλαμβάνουν τη διάθεση εργασιών σε υπηρεσία που εκτελούνται σε προωθητικά και μηχανικά συστήματα, ανεξαρτήτως της φύσης της συγκεκριμένης εργασίας. Ο περιορισμός που επιβάλλεται στους κατόχους άδειας B1 επηρεάζει τη διάθεση σε υπηρεσία ηλεκτρονικών συστημάτων αεροπλοΐας όταν η εργασία δεν είναι απλή, και πάλι όμως, δεν αναφερόμαστε σε ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας αλλά σε προωθητικά και μηχανικά συστήματα.

- (4) Ένας ιδιώτης ζήτησε να μετατραπεί το επίπεδο εκπαίδευσης κατόχου άδειας B2 για τα «χειριστήρια πτήσης» στο γνωστικό αντικείμενο 13 του προσαρτήματος I του μέρους-66, από επίπεδο 1 σε επίπεδο 2, ώστε να συμβαδίζει με το επίπεδο που απαιτείται για το θεωρητικό μέρος της εκπαίδευσης τύπου.

Ο Οργανισμός συμφωνεί με την παρατήρηση και μετέτρεψε το γνωστικό αντικείμενο σε επίπεδο 2.

- (5) Ένας ιδιώτης πρότεινε να συμπεριληφθεί στο γνωστικό αντικείμενο 11.11 «υδραυλική ισχύς» ένα επιμέρους γνωστικό αντικείμενο με τον τίτλο «φίλτρα» και στο γνωστικό αντικείμενο 11.13 «σύστημα προσγείωσης» ένα επιμέρους γνωστικό αντικείμενο με τον τίτλο «ανίχνευση της θέσης του αεροσκάφους ως προς τον αέρα ή το έδαφος».
- Ο Οργανισμός συμφωνεί με την παρατήρηση και έχει τροποποιήσει το γνωστικό αντικείμενο 11A (ενότητες 11.11 και 11.13), το γνωστικό αντικείμενο 11B (ενότητες 11.11 και 11.13), το γνωστικό αντικείμενο 12 (ενότητες 12.12 και 12.14) και το γνωστικό αντικείμενο 13 (ενότητες 13.14 και 13.16) του προσαρτήματος I στο μέρος-66.
- (6) Ο φορέας «TYROLEAN AIRWAYS» ζήτησε να αντικατασταθεί στην παράγραφο 66.A.20, στοιχείο α) σημείο 3) περίπτωση i, η λέξη «εξαρτήματα» ηλεκτρονικών συστημάτων αεροπλοΐας... με ... την λέξη «συσκευές» » ηλεκτρονικών συστημάτων αεροπλοΐας. Η «CAA-NETHERLANDS» πρότεινε τη λέξη «εργασίες».
- Προκειμένου να καταστεί σαφές το ότι το πρόσθετο δικαίωμα συνδέεται με τη φύση των εργασιών, ο Οργανισμός προτίμησε να αναδιατυπώσει την παράγραφο ως εξής:
- «εργασίες που αφορούν σε ηλεκτρικά και ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας στο πρωτογενικό σύστημα και στα μηχανικά συστήματα, που απαιτούν απλούς ελέγχους προκειμένου να αποδειχθεί η λειτουργικότητά τους»*
- (7) Ένας ιδιώτης ζήτησε άρση του περιορισμού για τον αριθμό των βημάτων που περιλαμβάνονται στον ορισμό του «απλού ελέγχου» στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) κατά την παράγραφο 66.A.20 στοιχείο α). Επίσης, ο ίδιος, ζήτησε να διευκρινιστεί αν ένας έλεγχος, του οποίου το αποτέλεσμα περιλαμβάνει την ένδειξη ότι μία τιμή εμπίπτει στα όρια μίας δεδομένης ανοχής, θεωρείται απλός.
- Η θέση του Οργανισμού είναι ότι η διάρκεια του ελέγχου συνδέεται, στις περισσότερες περιπτώσεις, με την πολυπλοκότητά του. Για τις ειδικές εκείνες περιπτώσεις όπου ένας πιο χρονοβόρος έλεγχος είναι σαφώς απλός, αυτό μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο συμφωνίας με την αρμόδια αρχή, δεδομένου ότι πρόκειται περί αποδεκτού μέσου συμμόρφωσης και η αρμόδια αρχή ή ο φορέας μπορούν να προτείνουν άλλα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC).
- Όσον αφορά στο δεύτερο ερώτημα, το γεγονός ότι ο έλεγχος περιλαμβάνει την ένδειξη τιμής που εμπίπτει στα όρια μίας δεδομένης ανοχής δεν παύει να τον χαρακτηρίζει ως απλό, εφόσον η εν λόγω ανοχή καθορίζεται από τα δεδομένα της συντήρησης και όχι από τον ίδιο τον κάτοχο άδειας. Αυτό θα διευκρινιστεί περαιτέρω στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης (AMC) της παραγράφου 66.A.20, στοιχείο α).
- (8) Η αρχή «CAA-SWEDEN» εκφράζει αντιρρήσεις για το δικαίωμα που προτείνει ο Οργανισμός στην παράγραφο 66.A.20, στοιχείο α) σημείο 3) περίπτωση ii, με το οποίο επιτρέπεται στους κατόχους άδειας της κατηγορίας B2 να διαθέτουν το δικαίωμα να εκτελούν «προγραμματισμένη ελάσσονα συντήρηση γραμμής πτήσης και απλή αποκατάσταση βλαβών». Υποστηρίζουν ότι η άδεια κατηγορίας B2 δεν έχει υποκατηγορίες, σε αντίθεση με την άδεια κατηγορίας A. Επιπλέον, η εν λόγω αρχή πιστεύει ότι αυτό θα ισοδυναμούσε σχεδόν με την κατάργηση της άδειας κατηγορίας A και την χορήγηση των δικαιωμάτων της σε οποιονδήποτε κάτοχο άδειας του μέρους-66, κατά την κρίση του φορέα συντήρησης που χορηγεί την εξουσιοδότηση.

Ο Οργανισμός σημειώνει ότι τα νέα δικαιώματα που χορηγούνται στους κατόχους άδειας B2 είναι πιο περιορισμένα και δίνονται σύμφωνα με πιο αυστηρές απαιτήσεις από εκείνα για την άδεια κατηγορίας A. Συνεπώς, δεν υπάρχει πρόθεση να καταργηθεί η άδεια κατηγορίας A.

Εκτός αυτού, ο Οργανισμός έχει επίγνωση του γεγονότος ότι η άδεια B2 δεν έχει υποκατηγορίες. Αυτός είναι ένας από τους λόγους που τα δικαιώματά της περιορίζονται στους τύπους αεροσκαφών που είναι ήδη καταχωρημένοι στην άδεια B2. Αυτό συμπληρώνεται και από πρόσθετα αντισταθμιστικά μέτρα, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι ο κάτοχος της άδειας B2 διαθέτει τις απαραίτητες γνώσεις και την απαιτούμενη πείρα για την αναπλήρωση της αρχικών ελλείψεων σε βασικές γνώσεις.

Άλλωστε, οι βασικές γνώσεις που περιλαμβάνονται στο γνωστικό αντικείμενο 13 του προσαρτήματος I στο μέρος-66 έχουν τροποποιηθεί ώστε να καλύπτουν τα μηχανικά συστήματα.

- (9) Η αρχή «CAA-SWEDEN» ζήτησε να διευκρινιστεί το περιεχόμενο της 6μηνιας πρακτικής πείρας που απαιτείται στην παράγραφο 66.A.45, στοιχείο β) (πλήρης απασχόληση ή μόνο περιστασιακή απασχόληση στα συγκεκριμένα καθήκοντα στο πλαίσιο του απαιτούμενου χρονοδιαγράμματος).

Ο Οργανισμός θα παρέχει περαιτέρω επεξηγήσεις σχετικά με το παραπάνω θέμα στο AMC 66.A.45(β).

- (10) Η αρχή «CAA-NETHERLANDS» θεωρεί ότι τα συστήματα αδειοδότησης που προκύπτουν από τα ΕΑΠ2008-03 και ΕΑΠ2007-07 είναι πολύ περίπλοκα και προτείνει να ξεκινήσουν εργασίες για την αναδιάρθρωση και την απλοποίηση ολόκληρου του συστήματος χορήγησης αδειών.
Ο Οργανισμός σημειώνει την παρατήρηση.

- (11) Η αρχή «CAA-NETHERLANDS» παρατηρεί ότι το νέο δικαίωμα που χορηγήθηκε στους κατόχους άδειας B2 για διάθεση σε υπηρεσία εργασιών όσον αφορά ηλεκτρονικά και ηλεκτρικά συστήματα σε προωθητικά και μηχανικά συστήματα θα πρέπει να έχει εφαρμογή μόνο στα συστήματα εκείνα που καλύπτονται από εκπαίδευση επιπέδου 3, αν και, όπως παρατηρεί η ίδια, το γεγονός ότι τα δικαιώματα περιορίζονται σε εργασίες που απαιτούν απλούς ελέγχους δικαιολογούν ενδεχομένως την εκπαίδευση χαμηλότερου επιπέδου.

Ο Οργανισμός σημειώνει ότι αμφότερα τα προσαρτήματα I και III του μέρους-66 έχουν τροποποιηθεί ώστε να καλύπτουν την αύξηση των δικαιωμάτων. Το επίπεδο 3 απαιτείται για όλα τα γνωστικά αντικείμενα με τα οποία είναι επιφορτισμένος, κατά κανόνα, ο κάτοχος της άδειας, όπως οι «ενδείξεις και προειδοποιήσεις», ο «έλεγχος» κλπ. Άλλα γνωστικά αντικείμενα που συνδέονται περισσότερο με τη δομή και την φυσική διάρθρωση των εν λόγω συστημάτων διατηρούνται στα επίπεδα 1 ή 2. Επιπλέον, όπως τόνισε η «CAA-NETHERLANDS», τα δικαιώματα περιορίζονται σε εργασίες που απαιτούν μόνον απλούς ελέγχους.

- (12) Η αρχή «CAA-NETHERLANDS» πρότεινε να αναδιατυπωθούν τα στοιχεία α) και β) της παραγράφου 66.A.45 έτσι ώστε να μοιάζουν περισσότερο μεταξύ τους.

Ο Οργανισμός σημειώνει ότι δεν είναι εφικτό να καταστούν οι δύο παράγραφοι περισσότερο όμοιες μεταξύ τους λόγω των αντισταθμιστικών μέτρων που εισήχθησαν στο σημείο β) της 66.A.45, προκειμένου να χορηγηθεί στους κατόχους της άδειας B2 το δικαίωμα να θέτουν

σε υπηρεσία «προγραμματισμένη ελάσσονα συντήρηση γραμμής και απλή αποκατάσταση βλαβών».

- (13) Η αρχή «CAA-NETHERLANDS» ζήτησε περαιτέρω διευκρίνιση για το αν απαιτείται επανεξέταση για τα νέα δικαιώματα. Συγκεκριμένα, για παράδειγμα, όταν κάποιος κάτοχος άδειας B1.1 ζητήσει την επέκτασή της σε B1.2.

Ο Οργανισμός έχει τροποποιήσει περαιτέρω το άρθρο 7.9, παράγραφος α), ως εξής:

*«Τα πρόσωπα, που ήταν κάτοχοι έγκυρης άδειας σύμφωνα με το μέρος 66 σε δεδομένη κατηγορία/υποκατηγορία πριν από τις/την **(15 μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος)**, αποκτούν αυτόματα τα δικαιώματα που περιγράφονται στο τροποποιημένο στοιχείο α) της παραγράφου 66.A.20 που αντιστοιχεί στην εν λόγω κατηγορία/υποκατηγορία. Οι απαιτήσεις βασικών γνώσεων που αντιστοιχούν σε αυτά τα νέα δικαιώματα θεωρείται ότι πληρούνται για τον σκοπό της επέκτασης της εν λόγω άδειας στη νέα κατηγορία/ υποκατηγορία.»*

Συνεπώς, εάν ένα πρόσωπο κατέχει ήδη άδεια B1.1 πριν από την καταληκτική ημερομηνία που ορίζεται ανωτέρω, το πρόσωπο αυτό θα διατηρήσει τα δικαιώματα της άδειας B1.1 χωρίς να χρειάζεται να υποβληθεί σε εξέταση στις διαφορές που εισήχθησαν στο προσάρτημα I του μέρους-66. Επίσης, οι εν λόγω διαφορές θα αναγνωρίζονται για τον σκοπό της επέκτασης της άδειας B1.1 σε άλλες κατηγορίες/υποκατηγορίες, ακόμα και αν η επέκταση πραγματοποιηθεί μετά την προθεσμία που ορίζεται παραπάνω.

- (14) Η αρχή «CAA-NETHERLANDS» παρατήρησε ότι ο κάτοχος άδειας B2 θα πρέπει να αποκτά πλήρη δικαιώματα της κατηγορίας A, αντί να περιορίζονται σε εκείνες τις ικανότητες τύπου που είναι ήδη καταχωρημένες στην άδεια. Η αρχή αιτιολογεί το παραπάνω με το γεγονός ότι το έλλειμμα των κατόχων άδειας B2 εντοπίζεται στις βασικές γνώσεις που δεν έχουν σχέση με τον τύπο του αεροσκάφους.

Ο Οργανισμός δεν συμφωνεί με την πρόταση διότι ο εν λόγω περιορισμός έχει εισαχθεί ως ένα από τα αντισταθμιστικά μέτρα. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι είναι πιθανότερο να έχουν οι κάτοχοι άδειας B2 καλύτερη κατανόηση των μηχανικών εργασιών στα αεροσκάφη εκείνα που είναι ήδη καταχωρημένα στην άδεια και για τα οποία έχουν λάβει εκπαίδευση τύπου και κατά κανόνα είναι υπεύθυνοι για τη συντήρησή τους.

- (15) Η αρχή «CAA-NETHERLANDS» ζήτησε να συμπεριληφθεί η αντιμετώπιση βλαβών στα δικαιώματα του προσωπικού πιστοποίησης της κατηγορίας A, εφόσον εμπίπτει στα δικαιώματά τους για την εκτέλεση απλών εργασιών. Η αιτιολογία από πλευράς της αρχής είναι ότι όλες οι βλάβες απαιτούν κάποιο βαθμό αντιμετώπισης, προτού πραγματοποιηθεί η αποκατάστασή τους.

Ο Οργανισμός δεν συμφωνεί με το ότι όλες οι βλάβες απαιτούν αντιμετώπιση και αποκατάσταση. Για παράδειγμα:

- Αντικατάσταση τροχών (αν έχουν φθαρεί τα ελαστικά).
- Αντικατάσταση μονάδων πέδησης τροχών (αν έχουν φθαρεί τα φρένα).
- Αντικατάσταση υαλοκαθαριστήρων ανεμοθώρακα (αν δεν καθαρίζουν καλά).
- Αντικατάσταση θυσάνων εκφόρτισης στατικού ηλεκτρισμού (αν έχουν θραυτεί ή ελλείπουν).

(16) Η ένωση «ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT)» υπέβαλε τις ακόλουθες παρατηρήσεις και ερωτήματα:

- Η NVLT παρατήρησε ότι οι συνήθειες ερωτήσεις (FAQ) που εμφανίζονται στον δικτυακό τόπο του EASA υποδεικνύουν ότι «επιτρέπεται σε προσωπικό πιστοποίησης της κατηγορίας A να προβαίνει σε εντοπισμό και αποκατάσταση βλαβών οιοδήποτε τύπου ή να αναβάλλει την αποκατάσταση κάποιας βλάβης στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής της εξουσιοδότησης του προσωπικού πιστοποίησης», ενώ το προτεινόμενο κείμενο του ΕΑΠ2007-07 επεξηγεί ότι δεν επιτρέπεται η εκτέλεση αποκατάστασης βλαβών.

Ο Οργανισμός σημειώνει ότι η συνήθης ερώτηση (FAQ) αριθ. 34 στον δικτυακό τόπο του EASA αναφέρεται αποκλειστικά σε «αναβολή» και όχι σε «αποκατάσταση βλαβών».

- Η NVLT διαφώνησε με την απάντηση που παρέχεται στο ΕΑΠ2007-07 σχετικά με την παρατήρηση #311. Ρωτά γιατί ο Οργανισμός απάντησε στην παρατήρηση με την αναφορά «ΣΗΜΕΙΩΘΗΚΕ» και ζητά από τον Οργανισμό να απαντήσει σε όλα τα ερωτήματα που τέθηκαν στην παρατήρηση.

Ο Οργανισμός απάντησε στην παρατήρηση με την αναφορά «ΣΗΜΕΙΩΘΗΚΕ» διότι η παρατήρηση δεν περιείχε κανένα αίτημα για τροποποίηση των κανονισμών ή του υλικού AMC/GM.

Επίσης, στην παρατήρηση τέθηκε μόνο μία ερώτηση, στην οποία ο Οργανισμός απάντησε. Το υπόλοιπο περιεχόμενο της παρατήρησης αποτελούνταν από συρραφή ερωτήσεων και απαντήσεων που ελήφθησαν από τον δικτυακό τόπο του EASA.

- Η NVLT παρατήρησε ότι εάν η νέα πρόταση δεν επιτρέπει τον εντοπισμό και την αποκατάσταση βλαβών, πώς μπορεί το προσωπικό πιστοποίησης της κατηγορίας A να προσδιορίσει την αιτία της βλάβης όταν αφήνει σε εκκρεμότητα κάποιο αντικείμενο που περιγράφεται στον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL).

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι το προσωπικό πιστοποίησης της κατηγορίας A δεν πρέπει να αναβάλλει την αποκατάσταση βλαβών που απαιτούν τον προσδιορισμό της αιτίας της βλάβης. Το συγκεκριμένο προσωπικό πρέπει να αναβάλλει μόνον την αποκατάσταση στοιχείων του καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) για τα οποία δεν απαιτείται διενέργεια εντοπισμού και αποκατάστασης βλαβών όπως, για παράδειγμα:

- Αναβολή της αντικατάστασης θυσάνων εκφόρτισης στατικού ηλεκτρισμού (αν έχουν θραυτεί ή ελλείπουν).
- Αναβολή της αντικατάστασης φθαρμένου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης (εφόσον επιτρέπεται από τον MEL).

Ωστόσο, στο AMC του στοιχείου ζ) της παραγράφου 145.A.30 περιλαμβάνεται η διατύπωση ότι «δεν πρέπει να επιτρέπεται η πραγματοποίηση εντοπισμού και αποκατάστασης βλαβών», που σημαίνει ότι μπορούν να προταθούν άλλα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης από την αρμόδια αρχή ή τους φορείς, υπό τον όρο ότι η συγκεκριμένη εργασία εμπεριέχεται σαφώς στην ικανότητα του προσωπικού πιστοποίησης της κατηγορίας A.

- Η NVLT ζήτησε διευκρίνιση για το προσωπικό πιστοποίησης της κατηγορίας A, σε σχέση με τη διαφορά ανάμεσα στην αναβολή μιας εργασίας βλάβης και στην αποκατάστασή της.

Η Θέση του Οργανισμού είναι σαφής στο AMC του στοιχείου ζ) της παραγράφου 145.A.30:

- Η αναβολή αποκατάστασης βλαβών επιτρέπεται σύμφωνα με το στοιχείο ιζ) στην παράγραφο 2, πράγμα που σημαίνει ότι όταν δεν απαιτείται εντοπισμός και αποκατάσταση βλαβών, η εργασία περιλαμβάνεται στον MEL και η αρμόδια αρχή συμφωνεί ότι η εργασία συντήρησης που απαιτείται από τον MEL είναι απλή.
- Η αποκατάσταση των εν λόγω βλαβών που έχουν αναβληθεί μπορεί να διατεθεί σε υπηρεσία εφόσον η εργασία εντάσσεται στον κατάλογο που περιλαμβάνεται στην παράγραφο 2 στοιχείο ιε). Το παραπάνω στοιχείο επιτρέπει τη διάθεση σε υπηρεσία κάθε εργασίας για την οποία η αρμόδια αρχή συμφωνεί ότι είναι απλή.

Αυτό σημαίνει ότι η αρμόδια αρχή μπορεί μεν να συμφωνεί ότι για την αποκατάσταση της βλάβης απαιτείται απλή εργασία συντήρησης, μπορεί όμως να έχει διαφορετική γνώμη για το αν είναι απλή ή όχι η εργασία συντήρησης που απαιτείται για την ίδια την αποκατάσταση της βλάβης.

- Η NVLT έθεσε το ερώτημα αν επιτρέπεται στο προσωπικό πιστοποίησης B1 να αναβάλλει την αποκατάσταση βλαβών σε ηλεκτρονικά συστήματα/παρελκόμενα αεροπλοΐας και αν επιτρέπεται στο προσωπικό πιστοποίησης B2 να αναβάλλει την αποκατάσταση βλαβών σε μηχανικά συστήματα/παρελκόμενα.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι αυτό δεν είναι δυνατό.

- Η NVLT ζήτησε διευκρίνιση για το αν ο χειριστής μπορεί να αφήνει σε εκκρεμότητα αντικείμενα του MEL που απαιτούν εργασία συντήρησης και για το αν ο «εντοπισμός και αποκατάσταση βλαβών» θεωρείται «συντήρηση». Η NVLT ζήτησε επίσης διευκρίνιση για το αν ένας «απλός έλεγχος» θεωρείται μέρος της διαδικασίας «εντοπισμού και αποκατάστασης βλαβών».

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι όταν ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (MEL) απαιτεί την εκτέλεση εργασίας που ταξινομείται ως «συντήρηση» σύμφωνα με τον MEL, τότε υπάρχει η ανάγκη διάθεσης σε υπηρεσία από το κατάλληλο προσωπικό πιστοποίησης. Ο Οργανισμός επισημαίνει ότι το αποδεκτό μέσο συμμόρφωσης (AMC) που προβλέπεται στο σημείο 4), στοιχείο ι) της παραγράφου 145.A.30 επιτρέπει να χορηγηθεί στον κυβερνήτη περιορισμένη εξουσιοδότηση προσωπικού πιστοποίησης.

Επίσης, ο «εντοπισμός και αποκατάσταση βλαβών» θεωρείται «συντήρηση» και υπό την έννοια αυτή απαιτεί πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία. Ωστόσο, αυτό δεν ισχύει στην περίπτωση που η εν λόγω εργασία αποτελεί μέρος του MEL και δεν ορίζεται σε αυτόν ως «συντήρηση». Ο κυβερνήτης μπορεί να αφήσει σε εκκρεμότητα οποιοδήποτε στοιχείο επιτρέπεται από τον MEL, εφόσον δεν περιλαμβάνει καμία εργασία η οποία ταξινομείται στον MEL ως «συντήρηση».

Όσον αφορά στον «απλό έλεγχο», η θέση του Οργανισμού είναι ότι υπάρχουν περιπτώσεις όπου δεν θεωρείται μέρος της διαδικασίας «εντοπισμού και αποκατάστασης βλαβών» όπως, για παράδειγμα, όταν ο απλός έλεγχος διενεργείται μετά την αντικατάσταση αντικαταστάσιμων κυκλωμάτων μονάδων (LRU), προκειμένου να προσδιοριστεί η λειτουργικότητά τους.

- Η NVLT παρατήρησε ότι ο ορισμός της «συντήρησης γραμμής» που περιλαμβάνεται στο AMC της παραγράφου 66.A.20, στοιχείο α) περιέχει την πρόταση «οποιαδήποτε συντήρηση που εκτελείται πριν από την πτήση προκειμένου να διαπιστωθεί ότι το αεροσκάφος είναι κατάλληλο για την προτιθέμενη πτήση». Κατά τη γνώμη της,

πρόκειται περί ανακολουθίας εφόσον ο ορισμός της «προ πτήσεως επιθεώρησης», που παρέχεται στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 Άρθρο 2 παράγραφος 1), περιλαμβάνει επίσης την πρόταση «η επιθεώρηση που εκτελείται πριν από την πτήση προκειμένου να διαπιστωθεί ότι το αεροσκάφος είναι κατάλληλο για την προτιθέμενη πτήση». Επιπλέον, η «προ πτήσεως επιθεώρηση» δεν θεωρείται συντήρηση.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι δεν υπάρχει ούτε ανακολουθία ούτε αντίφαση. Προκειμένου να διαπιστωθεί ότι «το αεροσκάφος είναι κατάλληλο για την προτιθέμενη πτήση», υπάρχουν και άλλες ενέργειες που πρέπει να γίνουν πριν από την «προ πτήσεως επιθεώρηση». Είναι απαραίτητη η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του στοιχείου α) της Μ.Α.201 και του στοιχείου β) της Μ.Α.708, που περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την εκτέλεση ολόκληρης της συντήρησης που απαιτείται από το πρόγραμμα συντήρησης και την αποκατάσταση βλαβών.

Η «προ πτήσεως επιθεώρηση» είναι το τελευταίο βήμα προκειμένου να διαπιστωθεί «ότι το αεροσκάφος είναι κατάλληλο για την προτιθέμενη πτήση» και περιλαμβάνει επίσης την επαλήθευση του τεχνικού μητρώου και τη συμμόρφωση με τις διαδικασίες του αερομεταφορέα, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι έχουν ολοκληρωθεί όλα τα προηγούμενα βήματα (συμπεριλαμβανομένης και της συντήρησης).

Σύμφωνα με τον κανόνα EU-OPS 1.290, ο κυβερνήτης είναι ο τελικός υπεύθυνος για την αποδοχή του αεροσκάφους πριν από την πτήση. Αυτός είναι και ο λόγος για το πεδίο που περιλαμβάνεται στο τεχνικό μητρώο, όπου ο κυβερνήτης καταγράφει ότι το «αεροσκάφος είναι κατάλληλο για την προτιθέμενη πτήση».

Αντιδράσεις που σχετίζονται με το καθήκον 66.009 «ικανότητες τύπου και ομάδας»

- (17) Ο φορέας «HELICOPTERS ITALIA» παρατήρησε ότι, σύμφωνα με την πρόταση του Οργανισμού, στην άδεια Β2 για αεροσκάφη της ομάδας 2 μπορούν να καταχωριστούν μόνο «μεμονωμένες ικανότητες τύπου» και «ικανότητες πλήρους υποομάδας». Προτείνουν τη δυνατότητα να καταχωρούνται «ικανότητες της υποομάδας κατασκευαστή» καθότι ορισμένοι κάτοχοι άδειας Β2 μπορεί να εργάζονται αποκλειστικά σε αεροσκάφη συγκεκριμένου κατασκευαστή και θα ήταν δύσκολο για αυτούς να αποδείξουν πείρα αντιπροσωπευτική για ολόκληρη την υποομάδα.

Ο Οργανισμός συμφωνεί με την πρόταση και έχει τροποποιήσει το στοιχείο δ) της παραγράφου 66.Α.45. Αυτό κατέστησε το προηγούμενο στοιχείο ε) της 66.Α.45 περιττό. Πραγματοποιήθηκε εξ ολοκλήρου νέα αρίθμηση των στοιχείων της παραγράφου 66.Α.45. Ο πίνακας που περιλαμβάνεται στο GM66.Α.45 θα τροποποιηθεί αναλόγως προκειμένου να αντιστοιχεί στον πίνακα που εμφανίζεται στην παρούσα επεξηγηματική σημείωση.

- (18) Η αρχή «CAA-UNITED KINGDOM» παρατήρησε ότι, στην απάντησή του στην παρατήρηση #331 του ΕΑΠ2007-07, ο Οργανισμός ανέφερε ότι η εκπαίδευση για συγκεκριμένο εξοπλισμό ηλεκτρονικών συστημάτων αεροπλοΐας είναι ευθύνη του φορέα συντήρησης, πράγμα που, κατά τη γνώμη της «CAA-UNITED KINGDOM», αντιφάσκει με το AMC 147.Α.300, σύμφωνα με το οποίο η εκπαίδευση ικανότητας τύπου μπορεί να υποδιαιρείται, ώστε να περιλαμβάνει «ηλεκτρονικά συστήματα αεροπλοΐας».

Ο Οργανισμός σημειώνει ότι η πρόταση που υποβλήθηκε από την «CAA-UNITED KINGDOM» στην παρατήρηση #331 περιλάμβανε τη δημιουργία ικανοτήτων τύπου Β2 που βασίζονται σε

εγκατάσταση εξοπλισμού σε αεροσκάφη μικρότερου φάσματος. Για παράδειγμα, το ολοκληρωμένο ηλεκτρονικό σύστημα αεροπλοΐας Primus 1000.

Ο Οργανισμός εμμένει στη θέση του. Δεν είναι απαραίτητο να δημιουργηθούν διαφορετικές ικανότητες που βασίζονται σε εγκατάσταση εξοπλισμού για τις ομάδες 2 και 3 διότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, ο εξοπλισμός είναι παρόμοιος για τους διαφορετικούς κατασκευαστές και θεωρείται επαρκής η απόδειξη αντιπροσωπευτικής πείρας στην απαιτούμενη ομάδα/υποομάδα. Από εκεί και πέρα, εναπόκειται στην ευθύνη του φορέα συντήρησης που απασχολεί το εν λόγω πρόσωπο, να αξιολογήσει την καταλληλότητά του και να παρέχει την πρόσθετη εκπαίδευση που θεωρεί απαραίτητη. Η εκπαίδευση αυτή μπορεί να πραγματοποιηθεί σε φορέα του μέρους-147 αλλά, αντί να αποτελεί μέρος των απαιτήσεων αδειοδότησης, να αποτελεί μέρος των απαιτήσεων για την έκδοση εξουσιοδότησης του προσωπικού πιστοποίησης.

- (19) Ο φορέας «BRITISH AIRWAYS ENGINEERING» πρότεινε να γίνει διάκριση μεταξύ των αεροσκαφών δημόσιων αερομεταφορών και των ναυλωμένων αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών, προκειμένου να προσδιοριστούν οι ικανότητες που περιλαμβάνονται στον «κατάλογο ικανοτήτων τύπου» του προσαρτήματος I ως προς τα AMC κατά το μέρος-66. Θεωρεί ότι το να συμπεριλαμβάνονται παραλλαγές ναυλωμένων αεροσκαφών εμπορικών αερομεταφορών και αεροσκαφών δημόσιων αερομεταφορών στην ίδια ικανότητα, όπως συμβαίνει επί του παρόντος, καθιστά δύσκολη, αν όχι αδύνατη, για τις αεροπορικές εταιρίες, την πραγματοποίηση εκπαίδευσης σε παραλλαγές που δεν χρησιμοποιούν.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι δεν είναι απαραίτητο να πραγματοποιείται η εκπαίδευση ικανότητας τύπου για όλες τις παραλλαγές που περιλαμβάνονται σε κάποια συγκεκριμένη ικανότητα τύπου προκειμένου να καταχωρείται η πλήρης ικανότητα. Όντως, όταν ο Οργανισμός αποφαινεται ότι δύο παραλλαγές μπορούν να ενταχθούν στην ίδια ικανότητα τύπου στο παράρτημα I ως προς τα AMC κατά το μέρος-66, αυτό συμβαίνει διότι ο Οργανισμός θεωρεί ότι οι δύο παραλλαγές είναι αρκετά παρόμοιες, από άποψη συντήρησης, και ότι δεν είναι αναγκαία η εκπαίδευση στις διαφορές για τους σκοπούς της αδειοδότησης. Εφόσον μία παραλλαγή συμπεριληφθεί στην άδεια, η άλλη παραλλαγή μπορεί να καταχωρηθεί αυτόματα.

Ωστόσο, αυτό δεν σημαίνει ότι ο εκπαιδευόμενος μπορεί να αποκτήσει εξουσιοδότηση προσωπικού πιστοποίησης σε παραλλαγή στην οποία δεν έχει εκπαιδευτεί. Αυτό αποτελεί ευθύνη του φορέα συντήρησης που απασχολεί το εν λόγω πρόσωπο, ή του ίδιου του κατόχου της άδειας, στην περίπτωση που ενεργεί ως ανεξάρτητο προσωπικό πιστοποίησης. Αυτό έχει διευκρινιστεί στο νέο σημείο 3, στοιχείο β) της παραγράφου 66.A.20 και στα σχετικά AMC της παραγράφου 66.A.20, στοιχείο β), σημείο 3.

Συνεπώς, η γνώμη του Οργανισμού είναι ότι δεν είναι απαραίτητο να γίνει διαχωρισμός των παραλλαγών, όπως προτείνεται από τον φορέα «BRITISH AIRWAYS ENGINEERING».

- (20) Η αρχή «DGAC-FRANCE» πρότεινε να διαγραφεί η αναφορά που εμφανίζεται στο σημείο 15 του προσαρτήματος V του μέρους-66, όπου ορίζεται ότι οι περιορισμοί που καταχωρούνται στην άδεια αποτελούν εξαιρέσεις από τα δικαιώματα πιστοποίησης. Προτείνουν να αντικατασταθεί από υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης (AMC) το οποίο να εξηγεί ότι οι περιορισμοί πρέπει να διατυπώνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι σαφές εάν πρόκειται περί δικαιωμάτων πιστοποίησης ή περί εξαιρέσεων από τα δικαιώματα πιστοποίησης. Ο λόγος είναι ότι σε ορισμένες περιπτώσεις η αρμόδια αρχή μπορεί να έχει εκδώσει ήδη άδειες όπου οι περιορισμοί που προέρχονται από την μετατροπή των εθνικών προσόντων νοούνται ως δικαιώματα πιστοποίησης.

Ωστόσο, η «DGAC-FRANCE» υποστηρίζει την ιδέα ότι οι περιορισμοί που καταχωρούνται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 66.A.45 θεωρούνται εργασίες που εξαιρούνται από τα δικαιώματα πιστοποίησης.

Παρόμοια παρατήρηση ελήφθη και από την «CAA-NETHERLANDS».

Ο Οργανισμός συμφωνεί ότι υπάρχουν ορισμένες ανακολουθίες στον κανονισμό. Για παράδειγμα:

- Η παράγραφος 66.B.305 αναφέρεται σε «εξετάσεις που απαιτούνται για τη διασφάλιση της μετατροπής χωρίς περιορισμούς». Αυτό σημαίνει ότι ο περιορισμός αναφέρεται σε εργασίες που δεν μπορούν να πιστοποιηθούν.
- Το σημείο 15 στην άδεια του μέρους-66 (παράρτημα V στο μέρος-66) ορίζει ότι «εάν δεν ισχύουν περιορισμοί, στη σελίδα ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ προστίθεται η φράση «Άνευ περιορισμών»». Αυτό σημαίνει, και πάλι, ότι ο περιορισμός αναφέρεται σε εργασίες που δεν μπορούν να πιστοποιηθούν.
- Το μέρος-145 χρησιμοποιεί περιορισμούς προκειμένου να περιορίσει το πεδίο εφαρμογής των δραστηριοτήτων. Αυτό σημαίνει ότι ο περιορισμός αναφέρεται σε καθήκοντα που μπορούν να πιστοποιηθούν.

Μολονότι ο Οργανισμός αποφάσισε να ορίσει ότι οι περιορισμοί που καταχωρούνται στην άδεια B3 είναι εργασίες που δεν μπορούν να πιστοποιηθούν, συμφωνούμε ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, ίσως είναι πιο πρακτικό να αναφερόμαστε σε εργασίες που μπορούν να πιστοποιηθούν όπως, για παράδειγμα, όταν τα δικαιώματα είναι πολύ λίγα σε σχέση με τις μη-εξουσιοδοτημένες εργασίες. Στις περιπτώσεις αυτές, δεν είναι πρακτικό να απαριθμήσουμε όλες τις εργασίες που δεν μπορούν να πιστοποιηθούν.

Ενδέχεται να χρειαστεί πρόσθετη δράση θέσπισης κανόνων στο μέλλον, προκειμένου να εξεταστούν όλες οι παραπάνω αντιφάσεις.

- (21) Η αρχή «CAA-NETHERLANDS» ζήτησε από τον Οργανισμό να εξασφαλίσει επαρκή τυποποίηση σε ολόκληρη την Ε.Ε., ορίζοντας στον «κατάλογο ικανοτήτων τύπου» όλες τις ικανότητες και τις ικανότητες ομάδας που καταχωρούνται στις άδειες του μέρους-66.

Ο Οργανισμός θα εξετάσει την πρόταση κατά την επόμενη ετήσια αναθεώρηση του «καταλόγου ικανοτήτων τύπου» (προσάρτημα I του μέρους-66).

- (22) Η αρχή «CAA-NETHERLANDS» πρότεινε να καταργηθεί η εναλλακτική επιλογή καταχώρησης «μεμονωμένων ικανοτήτων τύπου» για αεροσκάφη της Ομάδας 3. Υποθέτει ότι οι εν λόγω «μεμονωμένες ικανότητες τύπου» θα υπόκεινται στους ίδιους περιορισμούς με την Ομάδα 3.

Ο Οργανισμός σημειώνει ότι οι περιορισμοί ισχύουν αποκλειστικά στην άδεια B1.2 για αεροσκάφη της Ομάδας 3, αλλά όχι στην περίπτωση των «μεμονωμένων ικανοτήτων τύπου». Ο λόγος είναι ότι για την απόκτηση «μεμονωμένης ικανότητας τύπου» είναι απαραίτητο να ολοκληρωθεί είτε το πρακτικό μέρος της εκπαίδευσης τύπου είτε, στην περίπτωση που δεν πραγματοποιηθεί εκπαίδευση τύπου, η πρακτική πείρα που απαιτείται μετά την εξέταση τύπου.

Επιπλέον, ο Οργανισμός σημειώνει ότι η εναλλακτική επιλογή καταχώρησης «μεμονωμένων ικανοτήτων τύπου» διατηρείται προκειμένου να παρέχει ευελιξία σε κατόχους άδειας που εργάζονται μόνο σε ένα συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους που δεν είναι αντιπροσωπευτικός της πλήρους ομάδας 3.

- (23) Η αρχή «CAA-NETHERLANDS» ζήτησε να συνυπολογίζεται η πείρα σε αεροσκάφη της ομάδας 1 και 2 στην πείρα που απαιτείται για την απόκτηση ικανότητας στην Ομάδα 3.

Ο Οργανισμός συμφωνεί με την πρόταση και θα τροποποιήσει αναλόγως τα AMC στο στοιχείο στ), σημείο 3 και στο στοιχείο η) της παραγράφου 66.A.45.

Αντιδράσεις που σχετίζονται με το καθήκον 66.011 «εκπαίδευση τύπου»:

- (24) Οι φορείς «AIRBUS SAS», «AIR FRANCE», «DGAC-FRANCE», «BRITISH AIRWAYS ENGINEERING», «FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL» και «KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE» υπέβαλαν πολλές παρατηρήσεις σχετικά με το περιεχόμενο των θεωρητικών και πρακτικών στοιχείων της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου (TRT), όπως περιγράφονται στις παραγράφους 2.1, στοιχείο ε) και 2.2, στοιχείο β) του προσαρτήματος III του μέρους-66.

Όσον αφορά στο επίπεδο της εκπαίδευσης ή τη φύση των εργασιών, ο Οργανισμός συμφωνεί με τις περισσότερες υποδείξεις και προέβη στις ανάλογες διορθώσεις των εργασιών.

Σχετικά με το περιεχόμενο του πίνακα πρακτικού μέρους, τρεις φορείς ανέφεραν ότι ο όγκος των εργασιών ήταν εξαιρετικά ευρύς και, συνεπώς, μη ρεαλιστικός, ειδικά στην περίπτωση εργασιών αφαίρεσης και τοποθέτησης που είναι χρονοβόρες διαδικασίες. Ο Οργανισμός συμφωνεί με την παρατήρηση και ελάφρυνε το περιεχόμενο με την εισαγωγή κάποιας ευελιξίας: αντί για το σύνολο των θεμάτων που σημειώνονται με X, απαιτείται πλέον η ολοκλήρωση του 50%, τουλάχιστον, ως μέρος της πρακτικής εκπαίδευσης.

Προστέθηκε, επίσης, ότι θα ολοκληρώνονται μόνο αντικείμενα που σχετίζονται με τον συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους.

- (25) Οι φορείς «EUROPEAN AIRCRAFT MAINTENANCE TRAINING COMMITTEE (EAMTC)», «FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL» και ένας ιδιώτης ζήτησαν διευκρινίσεις και εξέφρασαν ορισμένες ανησυχίες σχετικά με τη διάρκεια των θεωρητικών στοιχείων της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου, και ιδίως όσον αφορά στο μέγιστο αριθμό διδακτικών ωρών ανά ημέρα. Έχοντας εξετάσει την αιτιολόγηση των παρατηρήσεων, ο Οργανισμός αποφάσισε:

- να περιορίσει τον αριθμό διδακτικών ωρών σε 6 ανά ημέρα. Η φράση «ανά ημέρα», εδώ εκλαμβάνεται ως «ανά 24 ώρες»
- να επιβεβαιώσει ότι οι διδακτικές ώρες δεν περιλαμβάνουν διαλείμματα, προετοιμασία, εξετάσεις, κλπ.
- να άρει τον περιορισμό που αφορά σε «τακτικές εργάσιμες ώρες» αφού ενδέχεται, υπό ορισμένες συνθήκες, η εκπαίδευση να πραγματοποιείται το βράδυ ή κατά τη διάρκεια του Σαββατοκύριακου.

Τα παραπάνω συμβαδίζουν με τα ισχύοντα AMC της 147.A.200.

- (26) Ο φορέας «ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLT)» ζήτησε να επιβεβαιωθεί εάν κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης οι εργασίες πρακτικής θεωρούνται πραγματικές εργασίες συντήρησης, όπως το άνοιγμα και το κλείσιμο πινάκων ελέγχου, η αφαίρεση / τοποθέτηση παρελκόμενων, κλπ και εάν αυτό συνεπάγεται την έκδοση πιστοποιητικού διάθεσης σε υπηρεσία (CRS) από προσωπικό πιστοποίησης, ακόμα κι όταν οι εν λόγω εργασίες εκτελούνται υπό την εποπτεία εκπαιδευτών ή εποπτών.

Η θέση του Οργανισμού απέναντι στο ζήτημα αυτό είναι ότι είναι σαφές ότι οι εκπαιδευόμενοι δεν διαθέτουν δικαιώματα προσωπικού πιστοποίησης και συνεπώς μόνο το προσωπικό πιστοποίησης του φορέα συντήρησης μπορεί να εκδώσει το πιστοποιητικό διάθεσης σε υπηρεσία. Η θέση αυτή καθίσταται περισσότερο προφανής όταν πρόκειται περί εργασιών εκπαίδευσης στην πράξη (OJT), καθώς αυτές εκτελούνται πάντα σε πραγματικό περιβάλλον συντήρησης και υπό την εποπτεία επόπτη.

Από την άλλη μεριά, η EAMTC ζήτησε τα στοιχεία πρακτικής εκπαίδευσης που παρέχεται από φορείς του μέρους-147 να μην καταλήγουν ποτέ σε πραγματικές δραστηριότητες συντήρησης. Ο Οργανισμός απέρριψε την παρατήρηση διότι υπάρχουν περιπτώσεις όπου η πρακτική εκπαίδευση αυτού του είδους οδηγεί σε δραστηριότητες συντήρησης όπως, για παράδειγμα, όταν ο φορέας του μέρους-147 αναθέτει υπεργολαβικά τη δραστηριότητα σε φορέα του μέρους-145. Απαιτείται η έκδοση πιστοποιητικού διάθεσης σε υπηρεσία διότι η διαρκής αξιοποίηση του αεροσκάφους πρέπει να αποκαθίσταται κάθε φορά που, για παράδειγμα, αφαιρείται και επανατοποθετείται ένα εξάρτημα/παρελκόμενο.

- (27) Ο φορέας «ASSOCIATION OF DUTCH AVIATION TECHNICIANS (NVLТ)» και ένας ιδιώτης υπέβαλαν παρατηρήσεις σχετικά με τον ορισμό, το ρόλο και τα προσόντα των διορισμένων αξιολογητών.

Ο Οργανισμός εξέτασε το θέμα και βελτίωσε το κείμενο. Επιπλέον, ο Οργανισμός θα αναπτύξει υλικό αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης προκειμένου να παρέχει καλύτερες επεξηγήσεις σχετικά με το ρόλο και τα προσόντα των αξιολογητών και των εποπτών. Αυτό θα ισχύει για το πρακτικό μέρος της εκπαίδευσης ικανότητας τύπου (TRT) και της εκπαίδευσης στην πράξη (OJT).

- (28) Ο φορέας «KLM ENGINEERING AND MAINTENANCE» επεσήμανε ότι, με την παρούσα πρόταση, οι φορείς του μέρους-145 που απασχολούν προσωπικό με άδειες, οι οποίες έχουν εκδοθεί από διαφορετικές αρμόδιες αρχές, χρειάζεται να εξασφαλίσουν την έγκριση κάθε μίας από τις εν λόγω αρμόδιες αρχές για το πρόγραμμα OJT για κάθε πρώτη καταχώριση ικανότητας κάποιου συγκεκριμένου τύπου. Πρότεινε μία νέα εναλλακτική επιλογή για την OJT, καθώς θα ήθελαν το πρόγραμμα OJT να εγκρίνεται από την αρμόδια αρχή που έχει την ευθύνη της εποπτείας του φορέα πιστοποίησης και το εν λόγω πρόγραμμα OJT να αναγνωρίζεται από όλα τα κράτη μέλη.

Κατά πρώτον, ο Οργανισμός θα ήθελε να σημειώσει ότι η OJT απαιτείται μόνο για την καταχώριση της πρώτης ικανότητας τύπου για μία δεδομένη κατηγορία/υποκατηγορία και όχι για την καταχώριση της πρώτης ικανότητας τύπου για συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους, όπως ανέφερε η KLM. Συνεπώς, το πρόβλημα θα αφορούσε μόνο φορείς που προσλαμβάνουν προσωπικό από διαφορετικά κράτη μέλη, το οποίο κατέχει μόνο βασικές άδειες (χωρίς καταχωρημένες ικανότητες). Δεν είναι σίγουρο ότι αυτό αποτελεί συνήθη πρακτική.

Επίσης, η πρόταση που υπέβαλε η KLM είναι αντίθετη με τις απαιτήσεις του Άρθρου 6 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003, το οποίο δεν χορηγεί δικαιώματα σε φορέα συντήρησης που λαμβάνει έγκριση για σκοπούς εκπαίδευσης. Μόνο οι φορείς του μέρους-145 μπορούν να έχουν το εν λόγω δικαίωμα.

Αν και είναι σωστό ότι οι κύκλοι μαθημάτων μπορούν να εγκρίνονται απευθείας από την ίδια την αρμόδια αρχή όταν δεν παρέχονται από φορέα του μέρους-147, αυτό υποτίθεται ότι εφαρμόζεται κατά περίπτωση και τα εν λόγω προγράμματα εκπαίδευσης δεν υπόκεινται σε αμοιβαία αναγνώριση ανάμεσα σε κράτη-μέλη της Ε.Ε. Ένας κύκλος μαθημάτων που

εγκρίνεται απευθείας από την αρμόδια αρχή ισχύει αποκλειστικά για σκοπούς χορήγησης αδειών από την εν λόγω αρχή.

(29) Ο φορέας «FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL» και ένας ιδιώτης υπέβαλαν δύο συστάσεις σχετικά με την εξέταση ικανότητας τύπου:

- Η πρώτη παρατήρηση που υπέβαλε η «FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL», διατυπώνει αμφιβολίες σχετικά με την αναγκαιότητα του αριθμού των ερωτήσεων να είναι πολλαπλάσιο του 4 και συνιστά την αντικατάσταση της εν λόγω απαίτησης με την εισαγωγή απαγόρευσης της στρογγυλοποίησης των βαθμών.

Ο Οργανισμός σημειώνει ότι η παραπάνω πρόταση δε θα έλυne το πρόβλημα. Αν ο αριθμός των ερωτήσεων δεν είναι πολλαπλάσιο του 4, τότε απαιτείται βαθμός άνω του 75% για επιτυχία στις εξετάσεις, κάτι που έρχεται σε αντίθεση με τον σχετικό κανόνα. Έχουν ήδη υπάρξει δικαστικές υποθέσεις σχετικά με το συγκεκριμένο θέμα.

Συνεπώς, Ο Οργανισμός διατηρεί την απαίτηση να είναι ο αριθμός των ερωτήσεων πολλαπλάσιο του 4, όχι μόνο στο Προσάρτημα III του μέρους-66 για το πρότυπο εκπαίδευσης τύπου, αλλά και στο Προσάρτημα II του μέρους-66 για το πρότυπο της βασικής εξέτασης.

- το δεύτερο σχόλιο που υποβλήθηκε από ιδιώτη, συνιστά την εισαγωγή του αριθμού των ερωτήσεων που απαιτούνται για κάθε κεφάλαιο στο Προσάρτημα III του μέρους-66.

Το παραπάνω σχόλιο απορρίφθηκε από τον Οργανισμό διότι ο αριθμός των ερωτήσεων εξαρτάται από τις ώρες εκπαίδευσης που αφιερώνονται σε κάθε κεφάλαιο και οι οποίες προκύπτουν από τους αντίστοιχους μαθησιακούς στόχους και την Ανάλυση Εκπαιδευτικών Αναγκών και διαφέρουν για κάθε τύπο αεροσκάφους.

(30) Οι «AIRBUS SAS», «FLIGHT SAFETY INTERNATIONAL» και EAMTC σχολίασαν ότι δεν είναι σαφές σε ποιες περιπτώσεις είναι υποχρεωτική η Ανάλυση Εκπαιδευτικών Αναγκών και σε ποιες όχι.

Ο Οργανισμός έχει καταστήσει σαφές στην παράγραφο 2.1(d) του Προσαρτήματος III του μέρους-66 ότι η Ανάλυση Εκπαιδευτικών Αναγκών είναι πάντοτε απαραίτητη. Οι μόνες εξαιρέσεις περιγράφονται στο Άρθρο 7.9(στ). Συνεπώς, η επίδειξη Ανάλυσης Εκπαιδευτικών Αναγκών δεν είναι αναγκαία για προγράμματα σπουδών που εγκρίνονται εντός 15 μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος τροποποιητικού Κανονισμού, εάν η διάρκειά τους είναι ήδη μεγαλύτερη από την ελάχιστη διάρκεια που περιγράφεται στο Προσάρτημα III του μέρους-66.

(31) Η «AIRBUS SAS» υπέβαλε σχόλιο σχετικά με τα AMC 66.A.45(ia) και AMC 66.B.115, όπου ο Οργανισμός ορίζει ότι η διασύνδεση ανάμεσα στα συστήματα κινητήρα/δομής αεροσκάφους πρέπει να καλύπτεται από εκπαίδευση τύπου είτε στη δομή του αεροσκάφους είτε στα προωθητικά συστήματα. Η άποψη της Airbus SAS είναι ότι η διασύνδεση πρέπει να καλύπτεται από εκπαίδευση τύπου στα προωθητικά συστήματα.

Η θέση του Οργανισμού είναι ότι το παραπάνω εξαρτάται από τον τύπο/την κατηγορία του αεροσκάφους. Σε ορισμένες περιπτώσεις όπως, για παράδειγμα, στη Γενική Αεροπορία, είναι ενδεχομένως πιο λογικό να καλύπτεται η διασύνδεση κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης στη δομή του αεροσκάφους, λόγω της μεγάλης ποικιλίας αεροσκαφών που έχουν εγκατεστημένο τον ίδιο τύπο κινητήρα.

- (32) Η «AIR FRANCE» υπέβαλε μία παρατήρηση σχετικά με την Παράγραφο 3(ι) του Προσαρτήματος III του μέρους-66. Κατά την άποψή τους, θα έπρεπε να υπάρχει υλικό αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης (AMC) το οποίο να προσδιορίζει, σε εξέταση του επιπέδου 3, το ποσοστό των ερωτήσεων που πρέπει να αντιστοιχούν στο επίπεδο 1, στο επίπεδο 2 και στο επίπεδο 3.

Ο Οργανισμός δεν θεωρεί ότι χρειάζεται να είναι τόσο αυστηρός. Παρ' όλα αυτά, η παράγραφος 3(ι) στο Προσάρτημα III του μέρους-66 διαγράφηκε και οι παράγραφοι 3(δ) και 3(στ) τροποποιήθηκαν προκειμένου να καταστεί σαφές ότι:

- Η χρήση περιορισμένου αριθμού ερωτήσεων σε χαμηλότερο επίπεδο είναι αποδεκτή.
- Η αρμόδια αρχή θα εξετάζει τον αριθμό των ερωτήσεων και το επίπεδο των ερωτήσεων κατά την έγκριση του προγράμματος εκπαίδευσης.

- (33) Η EAMTC σχολίασε ότι το Εγχειρίδιο Προγραμματισμού Συντήρησης (MPD), το Εγχειρίδιο Δομικών Επισκευών (SRM), η Διορθωμένη Ταχύτητα Αέρα (RVSM) και άλλες θεματικές δεν πρέπει να αποτελούν μέρος των AMC 66.A.45(ια)(1) και (ια)(2) και δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την ανάπτυξη του θεωρητικού περιεχομένου ενός προγράμματος εκπαίδευσης τύπου. Δικαιολογούν το παραπάνω λέγοντας ότι οι εν λόγω θεματικές δεν αναφέρονται αποκλειστικά σε κάποιο συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους.

Ο Οργανισμός δε συμφωνεί με την πρόταση διότι στο Εγχειρίδιο Δομικών Επισκευών (SRM) ενός συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους μπορεί να περιλαμβάνονται πολύ εξειδικευμένες επισκευές (συμπεριλαμβανομένων δράσεων συντήρησης που προκύπτουν από τις απαιτήσεις Διορθωμένης Ταχύτητας Αέρα - RVSM), οι οποίες πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την ανάπτυξη του περιεχομένου του προγράμματος εκπαίδευσης.

- (34) Το «EAT-DHL TECHNICAL TRAINING DEPARTMENT» συνέστησε να τροποποιηθεί η παράγραφος 147.A.100(στ) προκειμένου να μειωθεί από 15 σε 7 ο μέγιστος ανά επόπτη αριθμός φοιτητών που παρακολουθούν πρακτική εκπαίδευση κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε προγράμματος εκπαίδευσης.

Ο Οργανισμός δε μπορεί να λάβει υπόψη του το παραπάνω σχόλιο διότι η εν λόγω παράγραφος δεν ήταν μέρος των συζητήσεων της ομάδας εργασίας και δεν έχει περιληφθεί σε καμία εξωτερική διαβούλευση που έχει πραγματοποιηθεί. Συνεπώς, δεν μπορεί να εξετασθεί παρά μόνο σε μελλοντική δράση θέσπισης κανόνων.